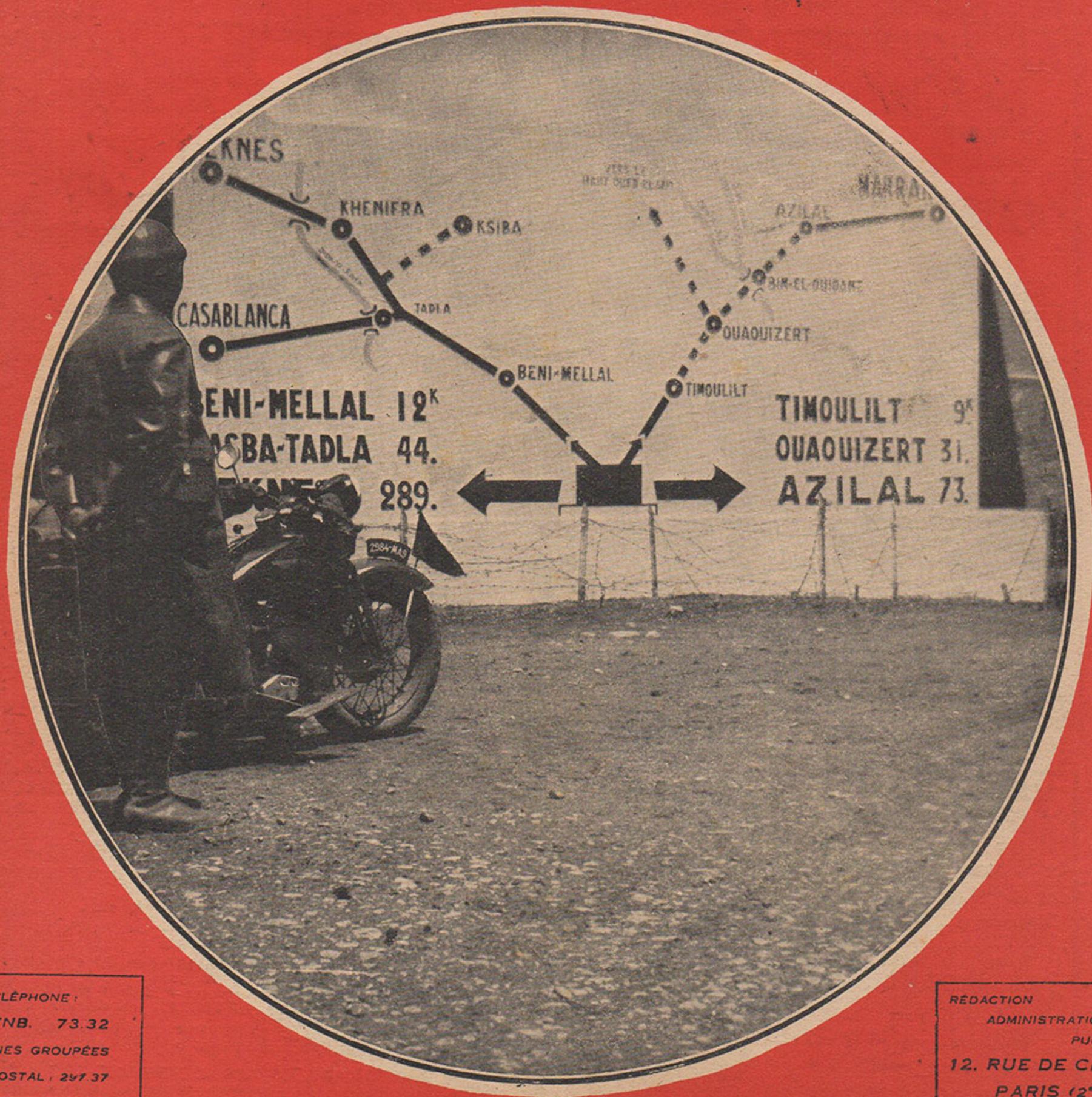


IMPRESSIONS
DE SALON
NORTON 1948

Provisoirement
BI-MENSUEL
LE NUMERO :
20 frs

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue



TÉLÉPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C.I.C. POSTAL : 297 37

RÉDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

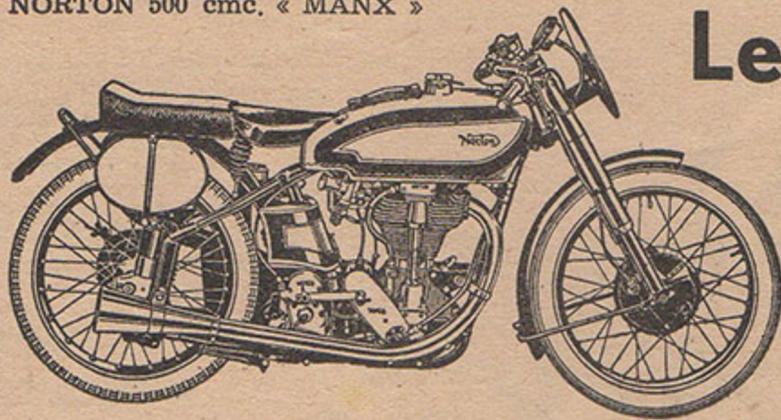
12. RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

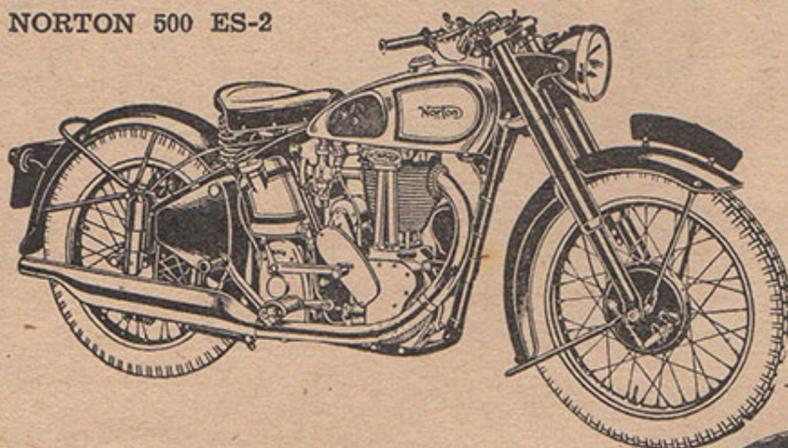
TOURISME AU MAROC

Un panneau évocateur de grandes randonnées, n'est-ce pas ?

NORTON 500 cmc. « MANX »



NORTON 500 ES-2



GARREAU

Le spécialiste des machines rapides
22, RUE ROBERT-LINDET, 22
PARIS-15^e — Téléph. VAU 07-09

Le Salon chez GARREAU

Norton

Les 500 « Manx » et
ES 2, et les fameuses
16 H à soupapes laté-
rales, luxe, standard
ou « Bol d'Or »

EXCELSIOR

125 cmc. type « Universal »
250 cmc. type Manxman compétition

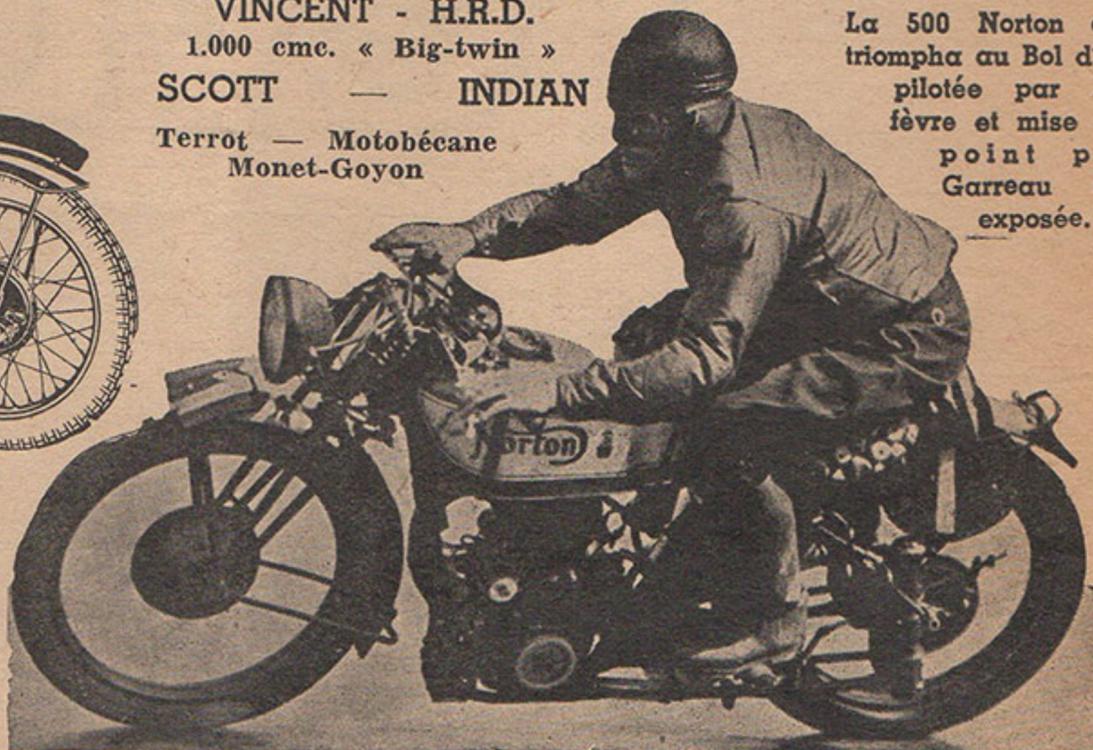
VINCENT - H.R.D.

1.000 cmc. « Big-twin »

SCOTT — INDIAN

Terrot — Motobécane
Monet-Goyon

La 500 Norton qui
triompha au Bol d'Or
pilotée par Le-
fèvre et mise au
point par
Garreau est
exposée.



R.I.G.A.

RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE

EMBIELLAGE RÉGULAGE
REALÉSAGE MOTOS-AUTOS
TOUTES MARQUES

189, Av. GEORGES CLÉMENCEAU, 189 - NANTERRE - Seine -
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 460000 francs - TEL. MAL. 17-60 - R.C. SEINE 309 993

VOLANTS MAGNÉTIQUES

21-23, Rue
Parmentier
Puteaux

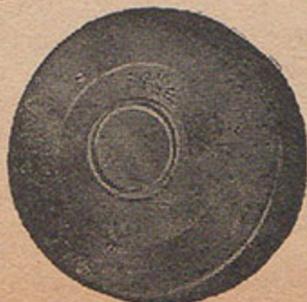


Téléph. :
LON. 09-10
et la suite

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

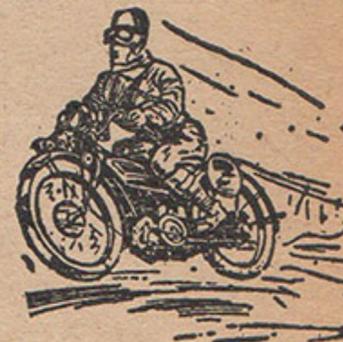
pour

Vélocoteurs et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels



Un progrès sensation-
nel dans le graissage
des hauts de cylindre

ADOPTÉZ



le BRETOCYL GRAPHITÉ

qui TRIOMPHE PARTOUT en 1947

En voitures avec WIMILLE — SOMMER — CHIRON
CHABOUD, Champion de France 1947. — GIRAUD-
CABANTOUS, VILLORESI, E. MARTIN, LOYER, etc...

Et en motos avec

ANDERSON, MONNERET, LHERITIER, Cham-
pion de France 47. PERRIN, BEHRA, LEFEVRE

LAURENT, AMBROSINI, HOUEL, etc...

32 Grand Prix Internationaux — 32 Victoires
83 Places d'Honneur

Puissance, Souplesse, Sécurité, Suppression du cliquetage.
Economie d'Essence

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

Société BRET-OIL

4, rue JEANNE-D'ARC, ISSY-LES-MOULINEAUX. MIC. 18-30
qui vous adressera son coffret de 15 flacons, dose corres-
pondant à 150 litres de carburant pour le prix de 330 francs



REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12
(Immeuble métro Sentier)PARIS (2^e)

Moto revue

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI

Parution hebdomadaire prévue pour 1948.

FONDE EN 1913. — Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

TELEPHONE GUT : 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 Nos	200 fr.	300 fr.

● Les abonnements sont acceptés pour 12 Nos seulement (provisoirement).

● Cet abonnement comprend les réductions des numéros spéciaux et vous gagnez deux numéros (sur les 12).

● Verser à un bureau de poste au compte postal :

MOTO - REVUE 297-37 PARIS

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

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

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

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

◆ ET LA VOITURE SPORT 500 ?

A la suite de l'article signé Bernardet Jean et paru dans nos colonnes il y a quelques semaines sur ce sujet, (ne pas confondre Bernardet et Bernardet ! le prototype de voiturette de luxe exposé aux deux derniers Salons n'a rien de commun avec le projet de notre lecteur et ne correspond d'ailleurs pas aux desideratas exprimés), nous avons reçu un courrier particulièrement volumineux.

Nous allons donc reprendre cette question très en détail dans les numéros qui vont suivre. Patience... et à très bientôt !

◆ BIENTOT L'HIVER...

La mauvaise saison est revenue. Si vous continuez malgré tout à rouler pendant les mois d'hiver, prenez dès maintenant vos précautions et vérifiez soigneusement votre éclairage et votre allumage. Les départs sont d'autant plus laborieux que la qualité de l'essence est mauvaise et on a souvent intérêt à monter un gicleur un peu plus gros pendant les périodes de froid. Nous ne parlons pas de la nécessité de remplacer les pneus en mauvais état, puisqu'il est à peu près impossible d'en obtenir par les voies légales.

◆ LE GAS OIL N'EST PLUS LIBRE...

Le gas-oil étant de nouveau rationné, nous invitons nos lecteurs à ne plus nous adresser de demandes de renseignements relatives à l'emploi de ce combustible dans un moteur à explosion.

◆ LES FRAIS D'ENVOI DU NUMERO DE SALON SONT DE 5 FRANCS

Nous attirons une fois de plus l'attention de nos lecteurs et abonnés sur le montant des frais d'envoi par poste de notre numéro de Salon, qui s'élèvent à 5 francs. Aussi nous invitons ceux qui ne nous ont envoyé que 80 frs (50 frs pour les abonnés), à compléter au plus tôt la somme par l'envoi de 5 francs en timbres. L'expédition de leur numéro est différée jusqu'à réception du solde.

La hantise des moyennes

ON nous vante, comme un des plus grands charmes de l'auto et de la moto, l'indépendance qu'elles nous procurent, la libération des horaires de chemins de fer et d'autocars. Et cela est bien vrai. Mais combien d'entre nous, au lieu de profiter de cette indépendance, y substituent la servitude des moyennes. Sommes-nous sur la route pour y accomplir des exploits sportifs ou battre des records ? Sommes-nous tenus d'accomplir, quoi qu'il arrive, tel trajet en tant d'heures et de minutes ? Le constructeur nous a-t-il engagés pour faire une démonstration publique de la vitesse de ses machines ? Avons-nous quelque raison d'être fiers si avec notre 500 culbutée nous avons dépassé une 125 cmc., ou si notre voiture compétition a laissé sur place une 5 CV. Cela n'est même pas une preuve de notre virtuosité de conducteur, car si les conducteurs de la 125 cmc. ou de la 5 CV prenaient notre place au guidon ou au volant, ils n'auraient aucun mal à nous en mettre plein la vue. Le plaisir de piloter un engin rapide vient plutôt des possibilités qu'il nous offre, que des performances qu'il nous permet d'accomplir. Il nous donne une sensation plus grande d'indépendance. Nous pouvons flâner à notre guise quand la route est pittoresque et au contraire parcourir rapidement les parties du parcours sans intérêt. Mais qu'importe en définitive que nous ayons mis deux heures de plus pour couvrir une étape de 500 kms.

Le calme, un imperturbable sang-froid sont les qualités maîtresses d'un bon conducteur. Pourquoi tant d'entre eux semblent être en état de transes ? Pourquoi prennent-ils un air triomphant en vous annonçant des exploits heureusement imaginaires ? Nous connaissons tel parcours de 50 kms semé d'obstacles, virages mal dégagés, villages etc... que nous ne nous chargerons pas de franchir en moins d'une heure. Tel possesseur d'une voiture populaire incapable de dépasser, au chronomètre, le 100 à l'heure prétend le couvrir en une demi-heure. En admettant qu'il coure certains risques, cette prétention est néanmoins ridicule.

Donc ne prévoyez que des moyennes raisonnables même avec une machine très rapide, même si vous avez des qualités exceptionnelles de conducteur. De vraies moyennes de 60 à 70 sont très honorables. Ne vous laissez pas subjugué par la hantise de la moyenne, qui gâte tout l'agrément d'une randonnée et peut vous conduire à des imprudences certaines.

◆ SOUTENEZ LES ANNONCEURS DE « MOTO-REVUE »

Pour vos achats, donnez votre préférence aux annonceurs qui soutiennent « Moto-Revue » par leur publicité, et recommandez-vous de notre publication en leur écrivant ou en leur rendant visite. Vous serez assurés du meilleur accueil.

◆ UNE NOUVELLE MOTO LEGERE « BREDÀ »

La firme italienne Breda sortirait bientôt une moto ultra légère de 70 cmc. de cylindrée dont la partie motrice serait inspirée du groupe auxiliaire déjà construit par cette marque.

◆ UN AUTODROME ITALIEN A MILAN ?

Pour remplacer la piste de Monza, aujourd'hui inutilisable, l'Automobile Club d'Italie envisage la construction d'un nouvel autodrome situé près de la base d'hydravions de Milan.

◆ LE RATIONNEMENT DE L'ESSENCE EN ANGLETERRE

Le cabinet britannique examinera dans les mois à venir la possibilité de délivrer de nouveau une attribution d'essence aux automobilistes et motocyclistes.

◆ LES MOTOS LEGERES ITALIENNES EN BELGIQUE

A la suite d'un accord commercial conclu récemment, l'importation en Belgique de motos italiennes de moins de 150 cmc. sera désormais permise. On signale d'ores et déjà l'arrivée de scooters « Vespa ».

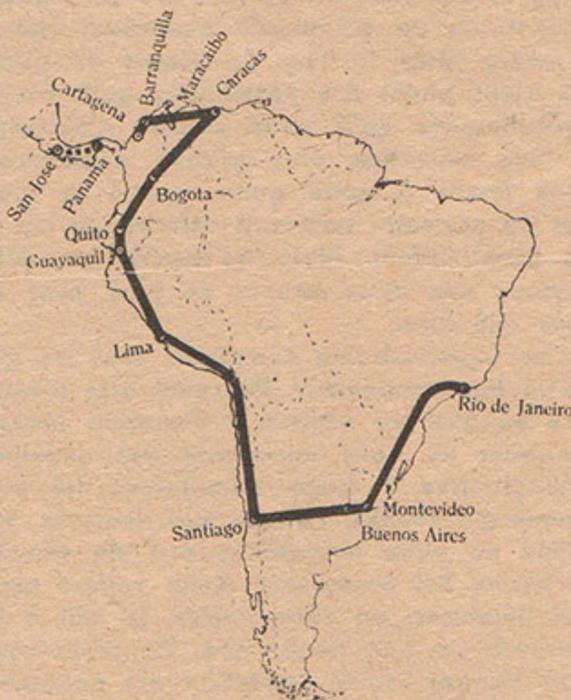
◆ IL EST RAPPELE QUE...

Le Salon de l'Automobile et de la Motocyclette belge se tiendra du 14 au 25 février 1948 au Palais du Centenaire de Bruxelles.

Informations



Un motocycliste des U.S.A. : M. Robert E. Ghrist, entreprend en ce moment un raid de grande envergure en Amérique du Sud, sur un modèle « Indian Chief » 1946. Les qualités de sa machine lui ont permis de venir à bout des situations difficiles qui n'ont pas manqué, vu la diversité des contrées et des terrains qu'il traversa : jungles inextricables, lacs de boue, gués, montagnes, e'tc... M. Ghrist terminera aux environs de Noël à Rio-de-Janeiro (Brésil), son voyage commencé le 22 février de cette année. Ci-dessous : Voici le croquis de son itinéraire sur la carte de l'Amérique du Sud.



◆ UNE BELLE PERFORMANCE DU CUCCILO

Un motoriste italien, M. Oronzo Picoco, a effectué une randonnée touristique de 1.300 kms dans les meilleures conditions sur sa bicyclette équipée du moteur auxiliaire Cucciolo qui est comme chacun sait, un 48 cmc. 4 temps à culbuteurs disposé devant le pédalier.

◆ L'A.R.A. HOLLANDAISE

La Hollande possède aussi des équipes de dépanneurs motocyclistes bénévoles qui sillonnent les routes afin de tirer d'embarras les usagers en panne et de donner les premiers soins aux victimes d'accidents. Ce service est organisé par le Touring Club néerlandais.

◆ BELLE DEMONSTRATION ITALIENNE AUX SIX JOURS INTERNATIONAUX

La marque italienne Sertum a remporté deux médailles d'or aux Six Jours Internationaux, avec Mario Guidici et Mario Ventura, premiers ex-æquo sans pénalisation.

◆ UN NOUVEL AUTODROME ANGLAIS ?

On envisage la construction, en Grande Bretagne, d'un autodrome avec piste de vitesse et circuit routier, genre Montlhéry. La Motor Industry Research Association a émis le projet d'une telle entreprise, mais on se demande qui acceptera de la financer.

◆ LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION ITALIEN POUR 1947-48

L'industrie italienne envisage pour les années 1947-48 la production de 8.000 vélomoteurs, 6.000 motocyclettes, 3.000 tri-cars et 6.000 moteurs auxiliaires.

◆ LA CULASSE HEMISPHERIQUE ET LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

On sait que nos moteurs à culbuteurs doivent, en grande partie, leur rendement élevé à la possibilité d'emploi de chambres de combustion hémisphériques, alors que cette dernière condition n'était réalisée que difficilement sur les moteurs de voitures. Grâce à de nouvelles dispositions de l'arbre à cames et des tringles de commande, les ingénieurs de Peugeot ont réussi à monter sur la nouvelle voiture 203 de la marque des culasses de cette forme, ce qui leur permet des performances très au-dessus de la moyenne, compte tenu de la cylindrée.

◆ ORGANISTE ET MOTOCYCLISTE

Sir Walter Alcock vient de mourir à l'âge de 85 ans. Ce grand artiste organiste de la cathédrale de Salisbury était également un motocycliste convaincu. Il fut jadis un champion, et jusqu'au dernier moment, il utilisait une Excelsior Autobyk. Il était venu au motocyclisme dès 1902 et montait alors, si nos souvenirs sont exacts, des Triumph.

◆ COURSES SUR AERODROMES

Les aérodromes possèdent un réseau de pistes et de routes qui se prêtent fort bien à l'organisation de courses. Cette formule est particulièrement populaire en Angleterre. En général, les bénéfices vont aux œuvres d'assistance de l'aviation et tout le monde y trouve son compte. Déjà quelques épreuves de ce genre ont été organisées sur le continent. Il y a là incontestablement une formule très intéressante.

◆ LES GASCONS EXAGERENT

Extrait des petites annonces de l'Éclairer du Sud-Ouest, du samedi 26 avril 1947 :

« A. V. moto 250 cmc. 4 tonnes, bloc mot., pneus neufs, etc... ».

Comme le remarque spirituellement M. Guy Denieau, qui nous communique cette annonce peu banale, voilà une coquille un peu lourde.

◆ POITTE CHERCHE UNE 250 RAPIDE

Le champion de moto-cross Paul Poitte, aujourd'hui remis de la fracture de la cheville qu'il se fit au dernier moto-cross pense déjà à la saison prochaine. Et il serait très reconnaissant à qui pourrait lui procurer une 250 cmc. rapide, 4 temps à soupapes en tête pouvant être équipée à cette fin.

Lui écrire : 5, route de Rueil, Le Chesnay (Seine-et-Oise).

◆ QUELQUES PRIX PRATIQUES EN BELGIQUE

Nous relevons dans les petites annonces de notre confrère belge Moto-Magazine les prix suivants :

Gnome-Rhône 40, 750 cmc., 2 cyl. avec sidecar : 18.000 fr. Royal-Enfield 46, 350 cmc., peu roulé : 19.000 fr. ; Saroléa 38, 350 cmc., culbuteurs : 13.900 fr. ; Saroléa 30, 350 cmc. culbuteurs : 6.900 fr. ; Saroléa 30, 350 cmc. latérales : 7.500 fr. ; F. N. 29, 350 cmc. latérales : 6.000 fr. ; Terrot 38, 250 cmc. latérales : 8.500 fr.

Il ne faut pas oublier que le cours du franc belge se situe aux environs de 3 francs français.

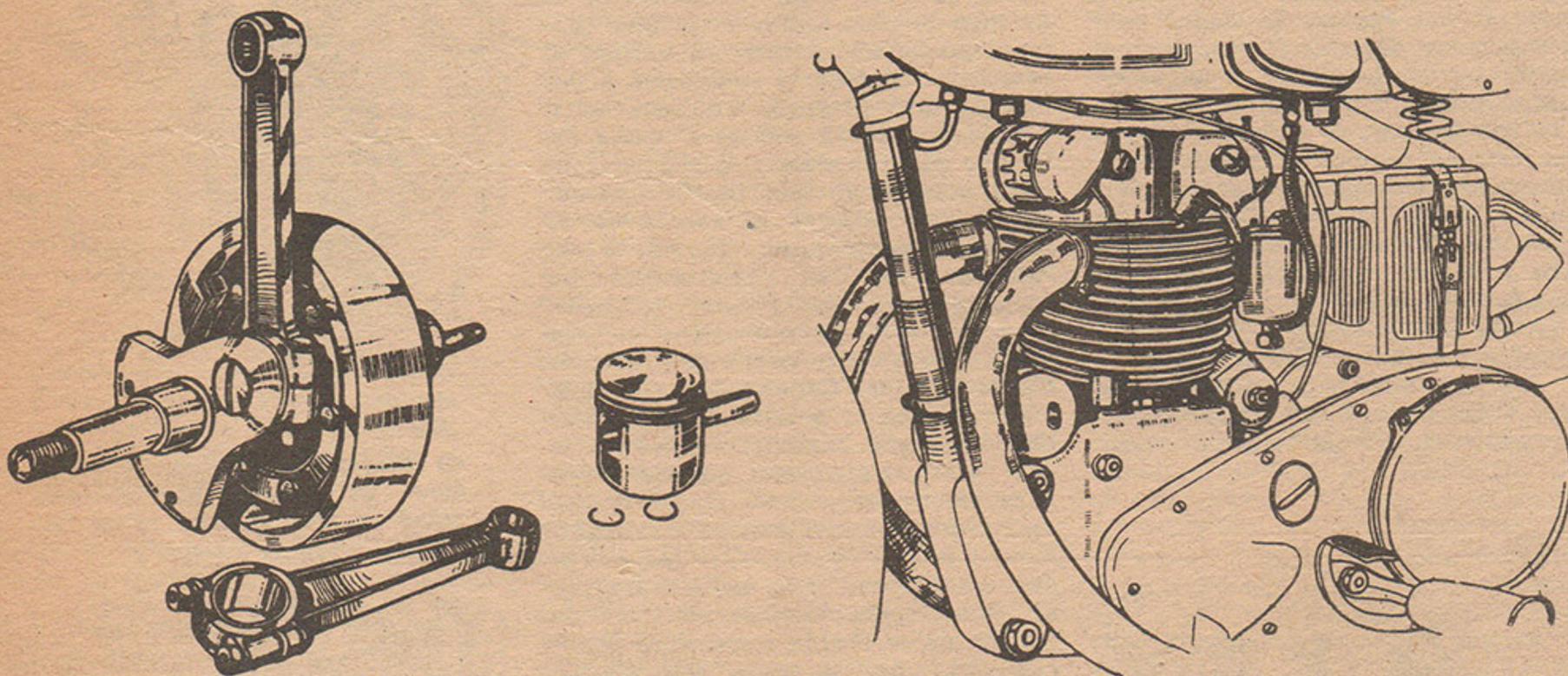
Si vous désirez UNE REPONSE...

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

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

L'orientation actuelle de l'industrie motocycliste

(Suite du numéro précédent)

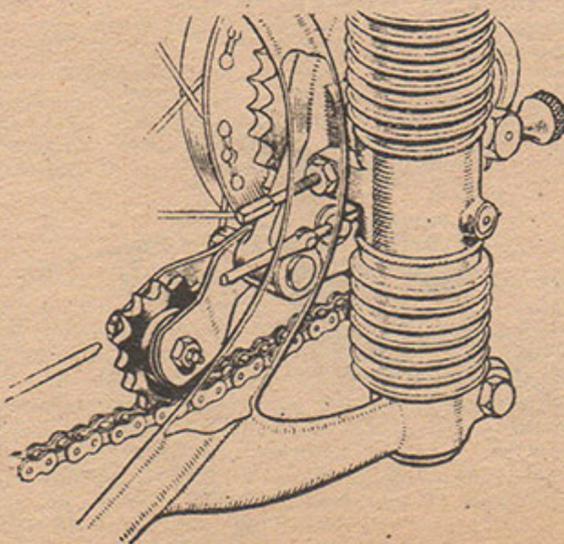


Deux illustrations de l'emploi du deux cylindres jumelés en Angleterre : A gauche, l'embellage de la 500 cmc. B.S.A. 18 « vertical twin ». A droite : Le nouveau moteur Ariel actuellement aux essais, mais non commercialisé.

La clientèle tout en étant satisfaite des performances des machines, de leur robustesse et de leur tenue de route tend à rechercher une plus grande souplesse de marche et plus de silence. Nous parlons de la clientèle générale, de ceux qui utilisent la moto ou pour leurs déplacements d'affaires ou pour le tourisme. C'est la clientèle qu'il faut gagner à la moto. Or ces qualités de souplesse et de silence sont plus aisément réalisables avec un polycylindre dont le bruit d'échappement irrite moins l'oreille que celui d'un monocylindre, alors que le couple moteur plus régulier donne une marche moins saccadée aux petites allures. Il n'est donc pas surprenant de voir le polycylindre gagner du terrain dans les cylindrées moyennes. Et cela continuera sans doute, toutes les grandes marques, particulièrement en Angleterre ayant des polycylindres de 500 et même de 350 cc. à l'étude. Il est douteux qu'on cherche à diviser davantage la cylindrée et construire des quatre cylindres, excepté pour les courses. Nous parlons des quatre temps car pour les deux temps, nous avons l'exemple de Puch et de Gnome et Rhône, mais il s'agit là de moteurs de conception originale et d'un type exceptionnel. Les deux cylindres deux temps à culasse commune sont assimilables à un mono deux temps et quatre cylindres équivalent à deux cylin-

dres distincts comme le Scott. Pour en revenir aux quatre temps, il ne semble pas nécessaire de dépasser deux cylindres. Rappelons ce qui s'est passé pour la construction automobile qui a généralement renoncé aux six cylindres de petite cylindrée parce qu'il ne résultait pas de leur emploi un avantage sensible. Pour cette même raison, il est peu probable qu'on renonce au monocylindre, qu'il soit à deux ou à quatre

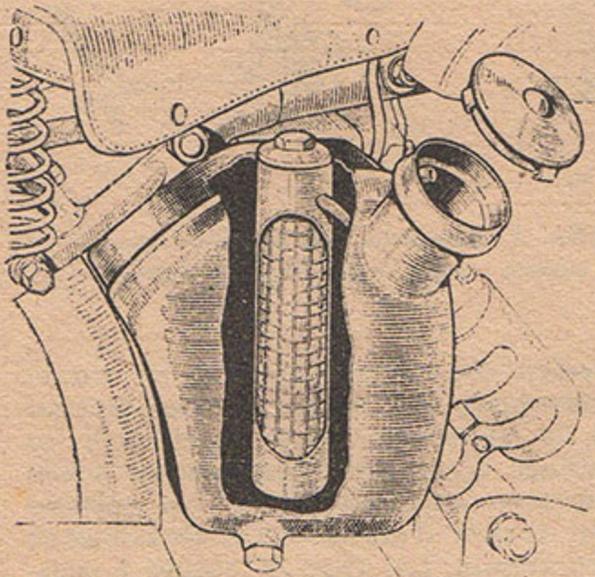
L'ingénieur tendeur de chaîne sur la 125 cmc. Terrot à suspension arrière.



temps. En ce qui concerne les caractéristiques des moteurs, nous croyons à la généralisation des cylindres en alliage léger avec chemises en métal ferreux, ainsi qu'à celle des culasses en bronze d'aluminium et des bielles en duralumin. Les têtes de bielles à coussinets lisses deviendront des concurrentes de plus en plus dangereuses pour celles à galets ou à aiguilles. Les soupapes en tête permettent de réaliser un chambre d'explosion hémisphérique et, malgré leur prix un peu plus élevé, l'emporteront de plus en plus sur les soupapes latérales.

Un autre problème se pose, celui de la transmission. Le petit nombre de machines à transmission acatène reste bien réduit. Et pourtant parmi ces machines figure une 125 cmc. Mais la transmission acatène a contre elle un grave défaut, c'est son prix beaucoup plus élevé que celui de la transmission par chaîne. La taille des engrenages nécessite des machines spéciales d'un prix élevé, car une taille spéciale du type Gleason permet seul d'éviter le bruit désagréable des engrenages, et les joints de transmission ne sont pas bon marché. Un manchon à coulisse est nécessaire dans le cas d'une suspension arrière. Avec la transmission acatène le moteur doit être logé transversalement dans le cadre et celui-ci doit être plus rigide latéralement pour résister à l'effort de torsion qu'il subit

et qui est perceptible au moment du démarrage et des reprises. Prix de revient plus élevé, étude plus délicate de la transmission et du cadre expliquent pourquoi la majorité des constructeurs reste fidèle à la chaîne. Quant à protéger la chaîne par un carter, ce n'est pas facile si on veut éviter le ferraillement. De plus, l'accessibilité de la chaîne est difficile à assurer et une rupture de chaîne peut provoquer un désastre si elle vient à se coincer entre le pignon et le carter. Puisque nous sommes sur le chapitre de la transmission, il est probable que nous verrons se multiplier les servo-embrayages récemment apparus chez Vincent H.R.D. et chez Burman. Ils permettent d'employer des ressorts moins puissants et ainsi de rendre la commande beaucoup plus douce, tout en évitant tout glissement quelque important que soit le couple à transmettre. Les servo-freins ne datent pas d'hier. Il est curieux que les servo-embrayages aient été si longs à venir.



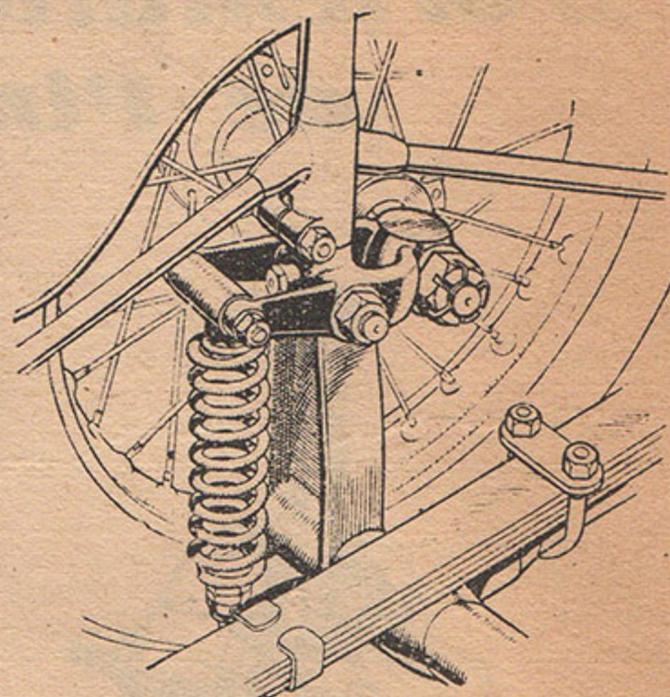
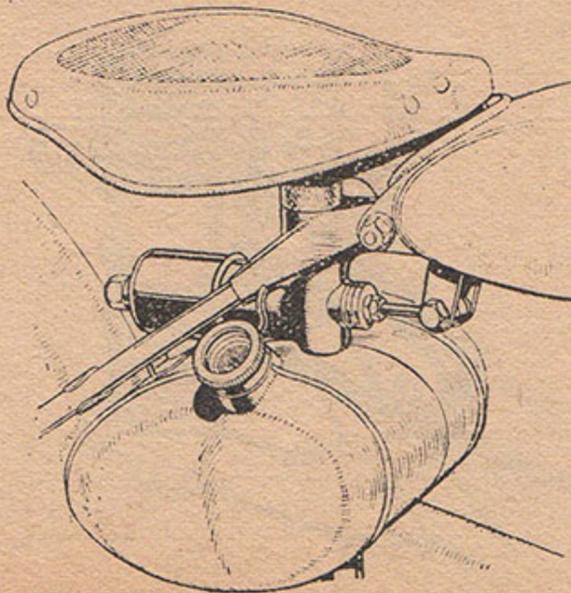
C'est, croyons-nous, un progrès appelé à être généralement appliqué parce que le mécanisme est simple, robuste et n'entraîne pas une augmentation sensible du prix de revient. Quant aux embrayages fluides et aux changements de vitesse automatiques, nous sommes persuadés qu'ils viendront un jour, mais actuellement le changement automatique ne figure que sur la Motosacoche dessinée par Marchant, mais c'est une machine tellement originale qu'elle ne peut faire école. On n'imita pas Scott Pullin n'a jamais pu imposer ses vues. Ce sont les marques aux grosses productions qui, seules, peuvent déclencher des tendances générales et elles-mêmes ne peuvent opérer des révolutions. Le volant fluide de B.S.A. est resté sans lendemain. Le public est, par essence, néophobe.

La suspension des motocyclettes retient de plus en plus l'attention des constructeurs et cela est triplement intéressant : confort, tenue de route et rendement en sont améliorés. La four-

che télescopique fait fureur et chose à première vue étrange, elle doit beaucoup aux trains d'atterrissage des gros avions. L'un des types les plus intéressants utilise la compressibilité de l'huile, car contrairement aux vieilles doctrines, les liquides sont compressibles. On peut réaliser également des joints assez parfaits pour se servir de l'air. C'est probablement la formule la plus simple et la plus tentante puisqu'elle permet en variant la pression d'adapter la suspension à des charges très diverses. Toujours est-il que le bon vieux ressort à spires est le plus généralement employé en conjonction avec un amortisseur hydraulique. Mais malgré le succès de la fourche télescopique, la fourche à parallélogramme, si parfaitement au point, conserve des adeptes de classe. Mais la mode est souveraine et sans doute devront-ils, eux aussi, adopter tôt ou tard, des fourches télescopiques.

La suspension arrière a incontestablement gagné beaucoup de terrain et cela est parfaitement typique. Mais nous tâtonnons encore. On a réalisé des suspensions qui évitent tout fouettement latéral et cela n'est pas extrêmement difficile si le cadre lui-même est assez rigide. Mais la variation de tension de la chaîne reste, dans beaucoup trop de cas, assez considérable dès que le débattement de la roue dépasse cinq ou six centimètres. La vie de la chaîne s'en trouve sensiblement écourtée et on s'expose à des ennuis comme des ruptures de rouleaux. Par suite des inégalités d'allongement quand la chaîne est usée, le réglage devient difficile. Mais il est difficile de faire coïncider l'axe de rotation d'une fourche oscillante avec celui du pignon de transmission. Quant aux systèmes

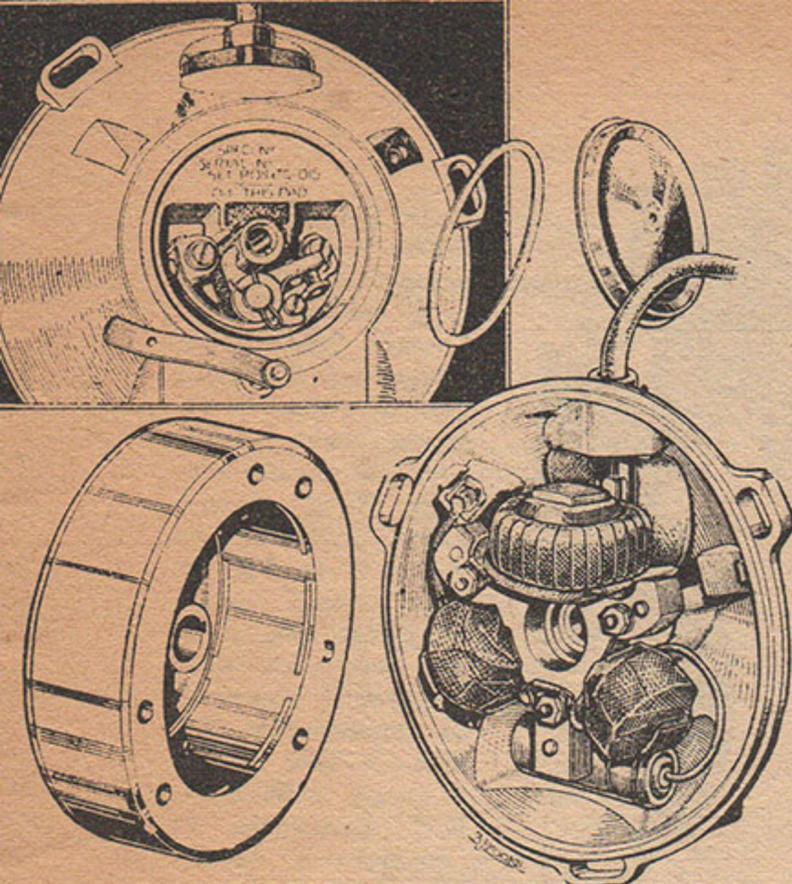
A droite : Les réservoirs d'huile modernes comportent des bouchons à ouverture aisée et des filtres efficaces. Ci-dessous : La suspension de selle en un point unique a de nombreux partisans. Voici le modèle perfectionné de la 125 Terrot.



La suspension de roue indépendante du sidecar Impérial comprend un bras oscillant et un ressort à boudin.

à glissières, ces dernières devraient être courbes, ce qui ne facilite pas les problèmes d'usinage. Un des avantages du moyeu suspendu de Triumph, c'est que sa glissière est courbe, son inconvénient est que le débattement est, faible. A notre avis d'ailleurs, le rôle de la suspension arrière est de maintenir la roue motrice en contact permanent avec le sol et cela est incompatible avec les fléchissements considérables de la suspension. C'est à la selle elle-même et à sa suspension qu'il faut demander d'absorber les chocs de grande amplitude mais attention ! Là aussi il faut éviter tout déplacement latéral et le problème est beaucoup moins simple qu'on le croirait au premier abord. La suspension arrière doit être étudiée non isolément mais en rapport avec la fourche avant, et cela encore n'est pas simple et nécessite de longs essais. Consolons-nous en considérant qu'il y a des voitures automobiles 1947 dont la suspension est exécutable. Ne nous étonnons donc pas si la construction motocycliste cherche encore sa voie.

On se rappelle les campagnes que « Moto-Revue » a jadis menées pour que la moto soit livrée avec un équipement électrique complet. Livrer une machine sans éclairage et sans avertisseur était presque aussi ridicule que de la livrer sans pneus. Aujourd'hui aucune machine n'est livrée sans ces accessoires. Accessoires, terme assez fâcheux, puisqu'il englobe des organes essentiels comme le carburateur ou la magnéto. Nous avons l'impression que l'allumage par batterie et bobine est en régression. Pour le deux temps, aucun doute, le volant magnétique



L'emploi du volant magnétique à haute tension est courant pour les machines légères à 2 ou 4 temps, auxquelles il assure l'allumage et l'éclairage.

l'emporte. C'est un gaillard qui vous donne du courant à 12 volts et donne une étincelle si chaude qu'elle mettrait le feu à des cailloux. Il est si séduisant que nous le voyons utilisé sur des quatre temps de petite cylindrée, bien qu'il donne une étincelle inutile. Il permet d'obtenir un bon éclairage

en marche, mais pas à l'arrêt. Mais cela est-il si indispensable qu'il faille compliquer l'installation en y ajoutant une batterie et un redresseur de courant ? L'appareillage électrique, par suite de la pénurie de cuivre, est trop coûteux pour cela. La magnéto, souvent combinée avec une dynamo, a repris du poil de la bête. Nous le comprenons aisément, car la magnéto moderne, grâce, en particulier, aux aimants nouveaux, donne des résultats incomparables et nous rend, en ce qui concerne l'allumage du moteur, indépendants des fantaisies de cette batterie qui reste le point faible de notre installation. Les dynamos modernes sont de plus en plus rarement du type à 3 balais. Elles possèdent maintenant un régulateur de tension. On commence à réclamer un éclairage plus puissant, mais est-ce vraiment nécessaire ? Il y a trop de phares mal réglés et c'est surtout de ce côté qu'il faut porter nos efforts. Ce n'est pas seulement une question de prix, car le meilleur éclairage que nous ayons eu nous était fourni par un phare très simple et très bon marché.

Il semble, en conclusion, que la construction motocycliste tende actuellement à réduire le nombre de types de machines offerts à la clientèle. Si nous ne tenons pas compte des machines de grosse cylindrée, devenues fort rares sur le continent, et des mo-

dèles de sport, il y a deux catégories qui dominent les autres, c'est la 125 cmc., qui, surtout en France, jouit d'une extraordinaire popularité et c'est la 500 cc. qui, après 50 ans, continue à dominer en Angleterre. C'est en Italie que la 250 conserve le plus de partisans. On peut s'attendre à un gros effort pour alléger les machines. Le 125 cmc. est en général un deux temps monocylindrique, moins cher à construire et très rustique. La 500 cmc. compte encore pas mal de monos mais ils font de plus en plus place à des deux cylindres jumelés. Il y a néanmoins quelques flat-twin transversaux. Si le polycylindre tend à s'imposer en 500 cc., la question est plus douteuse pour le 350 cc., catégorie dans laquelle le mono et le poly coexisteront longtemps encore. La transmission acatène reste une rareté. Les servo-embrayages constituent une nouveauté pratique du plus haut intérêt. Nous croyons qu'on fera un gros effort pour alléger les machines, surtout en employant des alliages légers. Fourche télescopique et suspension arrière deviendront des caractéristiques de plus en plus courantes. Il est probable qu'en 1948, la situation sera plus nette et que certaines tendances qu'on ne peut qu'entrevoir, se manifesteront plus clairement.

FIN

H. P. B.

Nouvelles d'ANGLETERRE

ROULOTTE

Un anglais, M. Mc Evoy, a réussi à construire une remorque à deux lits qui ne pèse que 100 kgs et qu'il emmène derrière un sidecar B.S.A. dont la cylindrée n'est que de 350 cmc. Les roues sont des roues de petit avion montées sur des bras mobiles dont les oscillations sont contrôlées par des ressorts à boudin du type et de la force utilisés sur les selles de moto. Voilà de quoi voyager à bon compte.

EXCELSIOR 1948

Cette marque présente 3 modèles d'autocycles à cadre ouvert et une 125 cmc. Le premier modèle d'Autobyk a un 98 cmc. Villiers sans changement de vitesse. L'Autobyk de luxe est équipé d'un moteur Excelsior à 8 orifices, 2 pour l'admission, 4 pour le transfert, deux pour l'échappement. C'est une monovitesse. La Super Autobyk a un moteur Excelsior et deux vitesses par bloc, et transmission primaire par chaîne. Fourche à parallélogramme et anneaux caoutchouc. Cette petite machine atteint le 60.

La 125 cmc. est montée avec le bloc Villiers. Le levier de vitesses traverse le réservoir. Le cadre particulièrement robuste est à simple berceau. Fourche à parallélogramme. Béquille centrale.

MEETINGS

La suppression pure et simple de l'attribution d'essence soulève, en Angleterre, d'innombrables protestations. De

nombreux meetings ont attiré une foule de motocyclistes. C'est un coup d'autant plus dur pour les travailleurs qui utilisent la moto pour se rendre à leurs occupations, que les tarifs des transports ont été majorés.

LES TRAVAUX DU SOUS-COMITE DU T.T.

Ce sous-comité s'est mis immédiatement à la besogne et il a commencé ses consultations. Elles portent en particulier sur le départ en masse, sur l'attribution du prix, sur la non admission dans le Clubman's T.T. de concurrents ayant gagné une réplique dans le T.T. ou les épreuves internationales, de ceux engagés dans le T.T. 1948, de ceux ayant terminé premier, deuxième ou troisième dans un Grand Prix de l'île de Man.

ROYAL-ENFIELD 1948

Deux machines seulement : une 125 légère, moteur deux temps à piston plat et deux canaux de transfert. Tubulure d'échappement avec un renflement à la sortie du cylindre. Trois vitesses avec commande à la main. Cadre interrompu. Fourche à parallélogramme à anneau de caoutchouc. Le moteur a une culasse en alliage léger. Alésage 53,79 mm., course 55 mm. Consommation 2 l. 1/2 aux 100 kms. Vitesse 70 kmh.

La 350 cmc. a un mono 4 temps 70x90. Graissage par circulation d'huile dans le carter. Soupapes en tête. Distribution

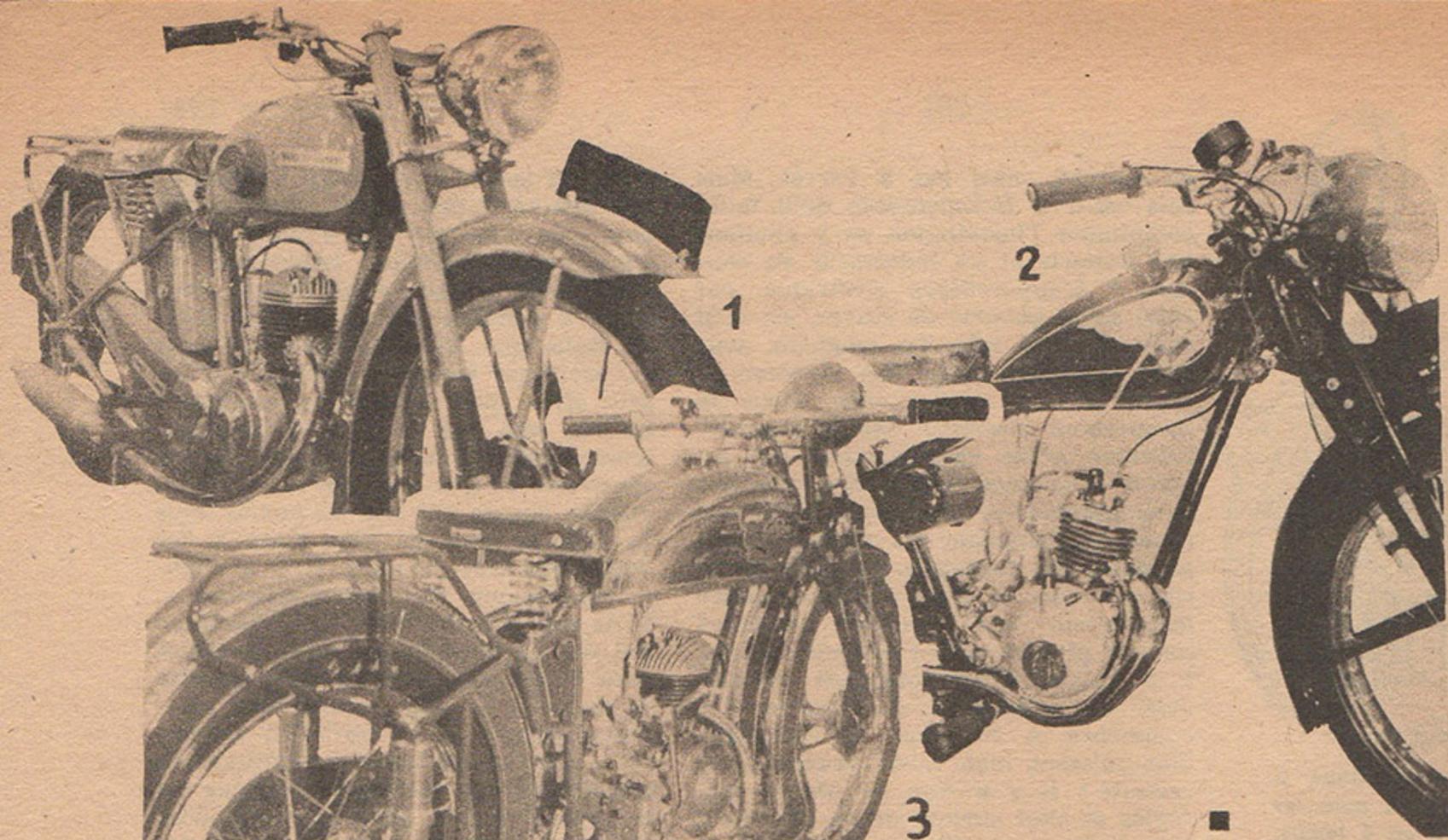
complètement protégée. Rapport volumétrique 5,7 à 1. Vitesse maxima 115 kmh. Consommation 3,5 litres aux 100 kms. Cadre à berceau relié à la direction par un tube conique. Boîte à quatre vitesses avec sélecteur au pied. Fourche télescopique.

LA CALTHORPE 125 CMC.

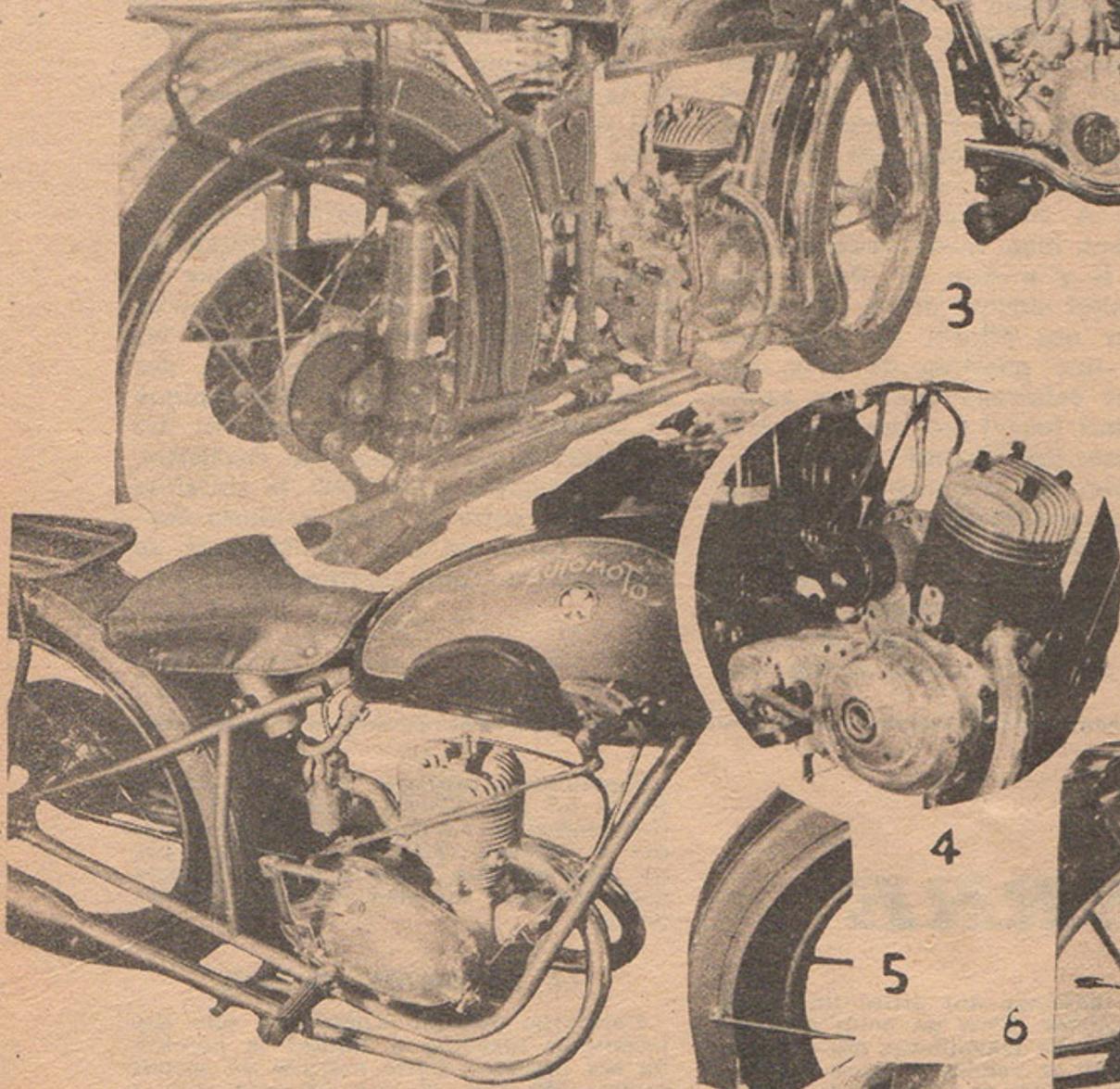
Calthorpe fut en Angleterre une des premières marques à limiter le nombre de ses modèles. Cette marque ne sortait qu'une 350 cmc. et une 500 cmc. qui, à la cylindrée près, se ressemblaient comme deux sœurs et étaient d'ailleurs d'excellentes machines bien construites et bien finies. Elle réapparaît actuellement avec une 125 cmc. équipée du bloc moteur Villiers deux temps à trois vitesses, bien connu de nos lecteurs. Ce bloc est logé dans un cadre à simple berceau très compact et très robuste. Ce qui attire l'attention, c'est la fourche télescopique d'un dessin très simple, à ressorts antagonistes et sans amortisseur hydraulique. La facilité de démontage de cette fourche est remarquable. Les bagues sont en bronze au plomb. Autre détail intéressant : la selle est montée sur une tige réglable comme sur les bicyclettes. Le réservoir n'a qu'une contenance de 7 lt. environ. Les performances sont celles habituelles avec le moteur Villiers, c'est-à-dire un maximum d'environ 70 kmh. et une consommation de 2 l. 1/2 à 3 litres aux 100 kms.

1.000 CMC = 90 CV

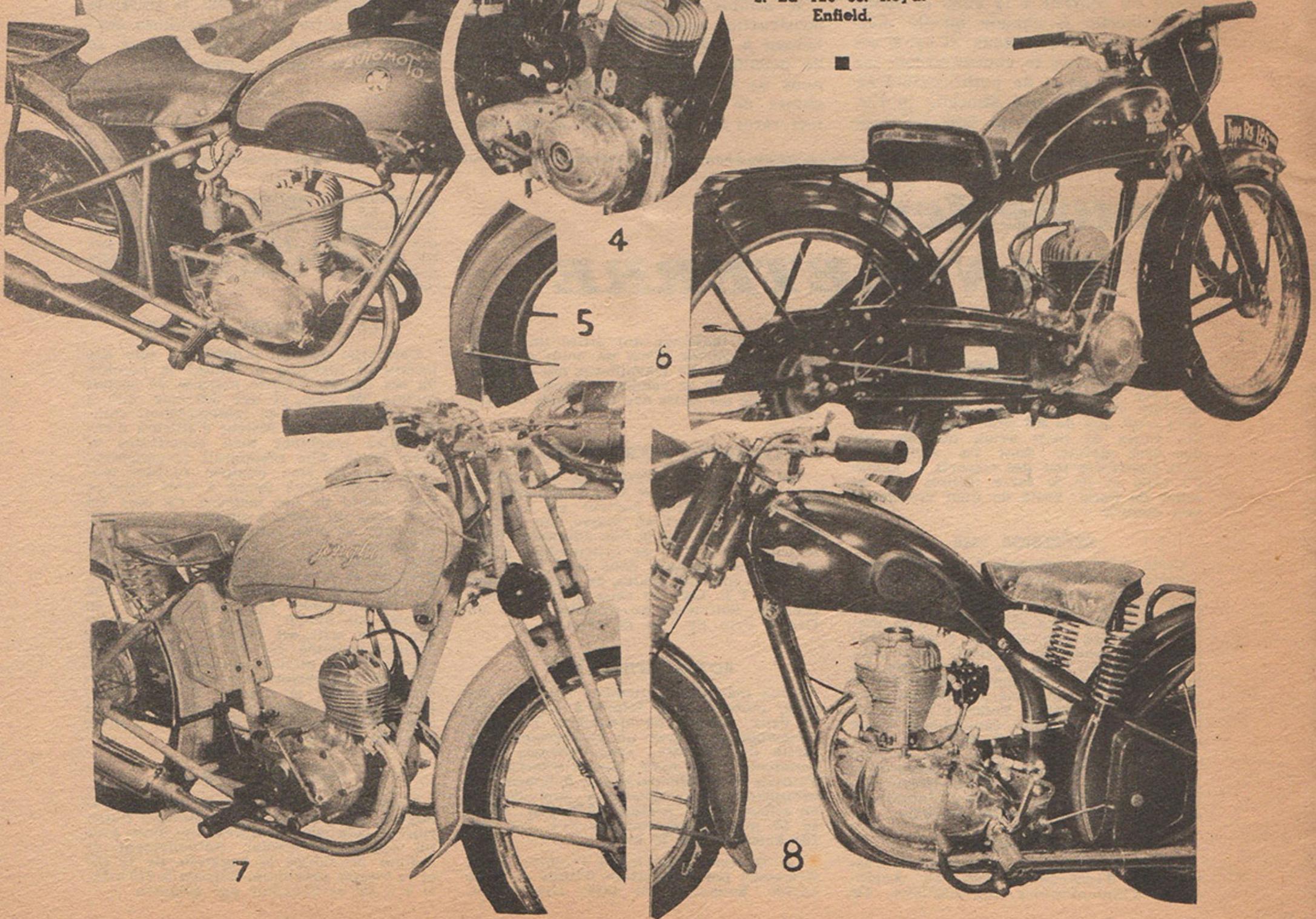
C'est ce que veut tirer un coureur anglais, Bob Berry, de sa Brough Superior et cela sans compresseur, mais avec un carburant spécial. Actuellement ce moteur développe la bagatelle de 80 CV et la vitesse maximum dépasse le 210 kmh. Il y a un carburateur par cylindre.



3. La 125 cc. Monet-Goyon bloc Villiers anglais 4 vitesses; 4. Le moteur 250 cc. 2 temps Gillet; 5. Le vélomoteur Automoto bloc 2 temps, 3 vitesses, cadre double berceau; 6. Le nouveau 125 cc. Gnome Rhône à cadre en tubes; 7. Le 125 cc. deux temps Jonghi. La pédale du sélecteur est maintenant disposée à droite; 8. Le remarquable G.I. M.A. à bloc moteur 4 temps calbuté A.M.C. Remarquez le carburateur Solex.



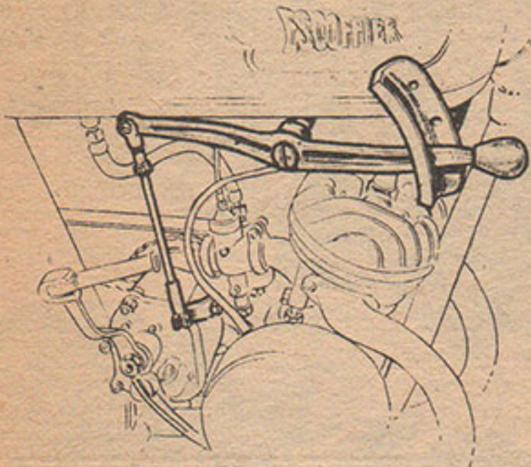
1. La 125 cc. Alcyon 2 temps, 4 vitesses à fourche télescopique; 2. La 125 cc. Royal-Enfield.



IMPRESSIONS de SALON

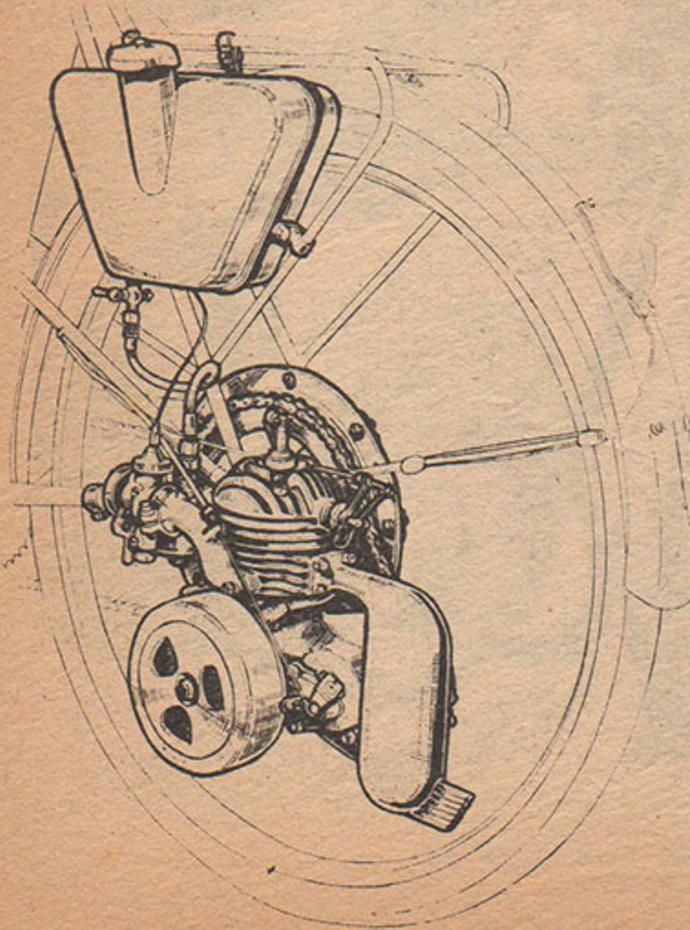
par **H. P. BORESTROKE**

LE supplice de Tantale ! De belles machines dont certaines réalisent l'idéal que se sont forgé tant de motocyclistes, polycylindres, cardan et toute la lyre ! D'autres feraient, dans le domaine de la réalité, bien notre affaire, comme ces remarquables 125 cc. qui sont, à l'heure actuelle, la base de notre industrie. Avec elles et les cinq litres qu'on nous alloue, en attendant de nouvelles restrictions, nous pouvons tout de même



parcourir nos deux cents kilomètres mensuels. Mais comment nous procurer ces petites machines qui nous permettraient de nous éloigner, de nous échapper pendant quelques heures des tristes réalités de l'existence présente, de cette atmosphère angoissante dans laquelle nous vivons actuellement ? Nous n'avons que deux ressources, ou le bon de priorité que nous n'avons guère de chance d'obtenir, car l'administration et les petits copains de l'administration commencent par se servir. Même si nous les obtenons, il nous faudra attendre des mois pour attendre une livraison et comme par hasard, cette livraison se produira au moment d'une hausse massive. Ou bien nous achèterons au marché noir.

Voilà où nous en sommes. Pour la plupart d'entre nous, ces belles machines et même ces motos plus humbles ne peuvent être qu'un rêve. Décidément, dans la machine économique, rien ne tourne rond.

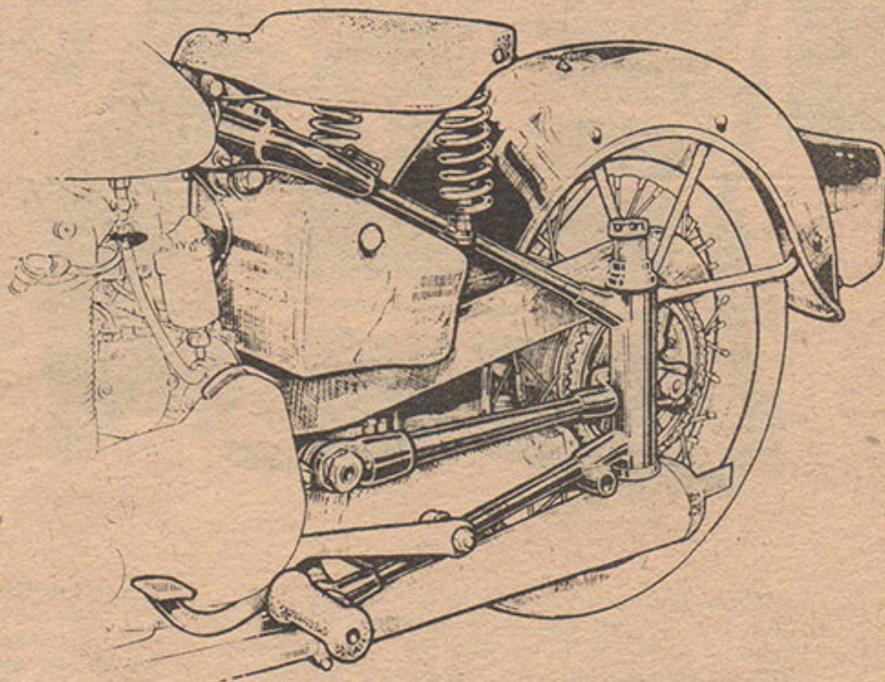


Et nos regrets sont d'autant plus amers que ce Salon a eu véritablement un caractère international, que les plus belles machines étrangères y ont figuré à côté des plus remarquables productions françaises. Comme le Tourist Trophy de l'île de Man reste le grand événement sportif de l'année motocycliste, le Salon français constitue le grand rassemblement, le congrès, en quelque sorte, de toutes les activités techniques et commerciales.

Il faut rendre hommage aux constructeurs étrangers qui exposent, alors qu'ils ne peuvent envisager que la vente d'un très petit nombre de machines chez nous. Ils sont légitimement fiers de ce qu'ils ont réalisé et ils ont raison. Ils font preuve de vitalité et d'esprit d'entreprise. C'est actuellement une période d'attente, mais un jour viendra, nous l'espérons, où nous pourrons acheter des machines étrangères tout comme les étrangers pourront acheter des machines françaises.

voyons-nous des 125 cmc. qui sont en fait des machines de luxe dont elles possèdent les caractéristiques : soupapes culbutées et protégées, voire arbre à cames en tête, graissage par circulation, cylindre et culasse en alliage léger, changement de vitesse à quatre rapports, suspension arrière, équipement complet, etc., bref des 125 cmc. qui semblent des réductions des grosses machines les plus luxueuses. Et la construction ne le cède en rien à la conception. On utilise les solutions les plus coûteuses, des matériaux de haute qualité et le fini est irréprochable. Aussi ces vaillantes petites machines, sans être des bolides, ont une vitesse qui, en pratique, est suffisamment élevée, sont d'excellentes grimpeuses, consomment peu et possèdent une résistance extraordinaire. Il aurait fallu, il y a vingt ans, un moteur d'une cylindrée trois ou quatre fois plus forte et encore. La machine de petite cylindrée, nous l'avons

A gauche : Le levier de vitesses des 100 cc. Monet-Goyon et Kohler-Escoffier. A droite : L'arrière de la Sublime, avec la suspension réglable suivant le poids du passager.

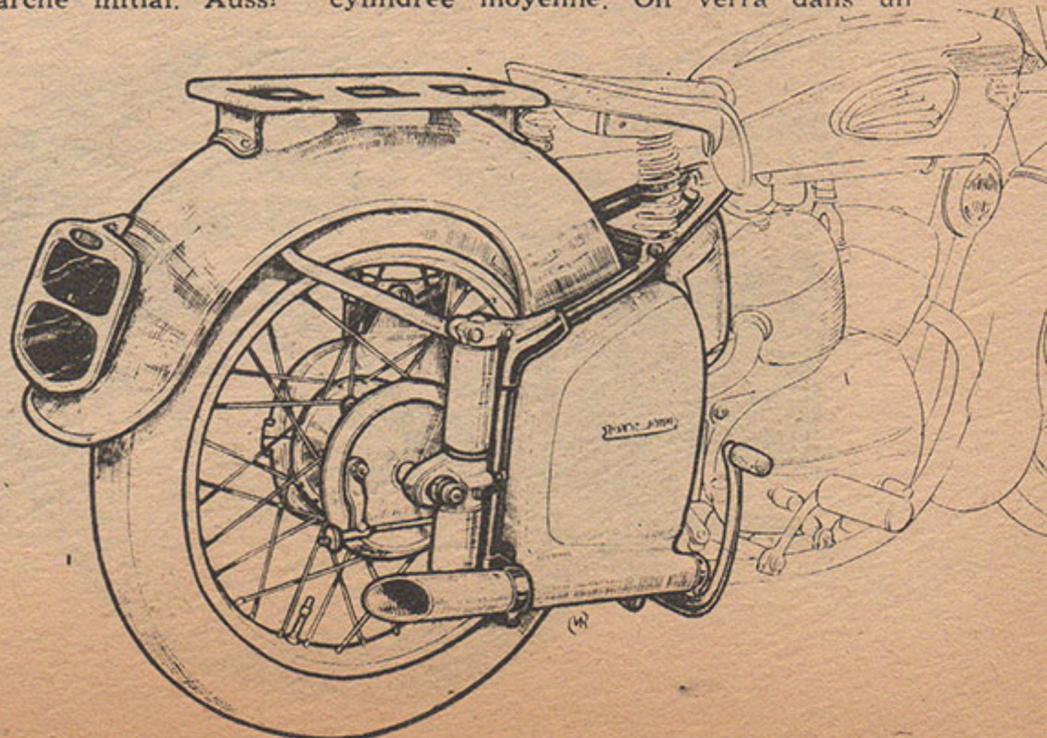


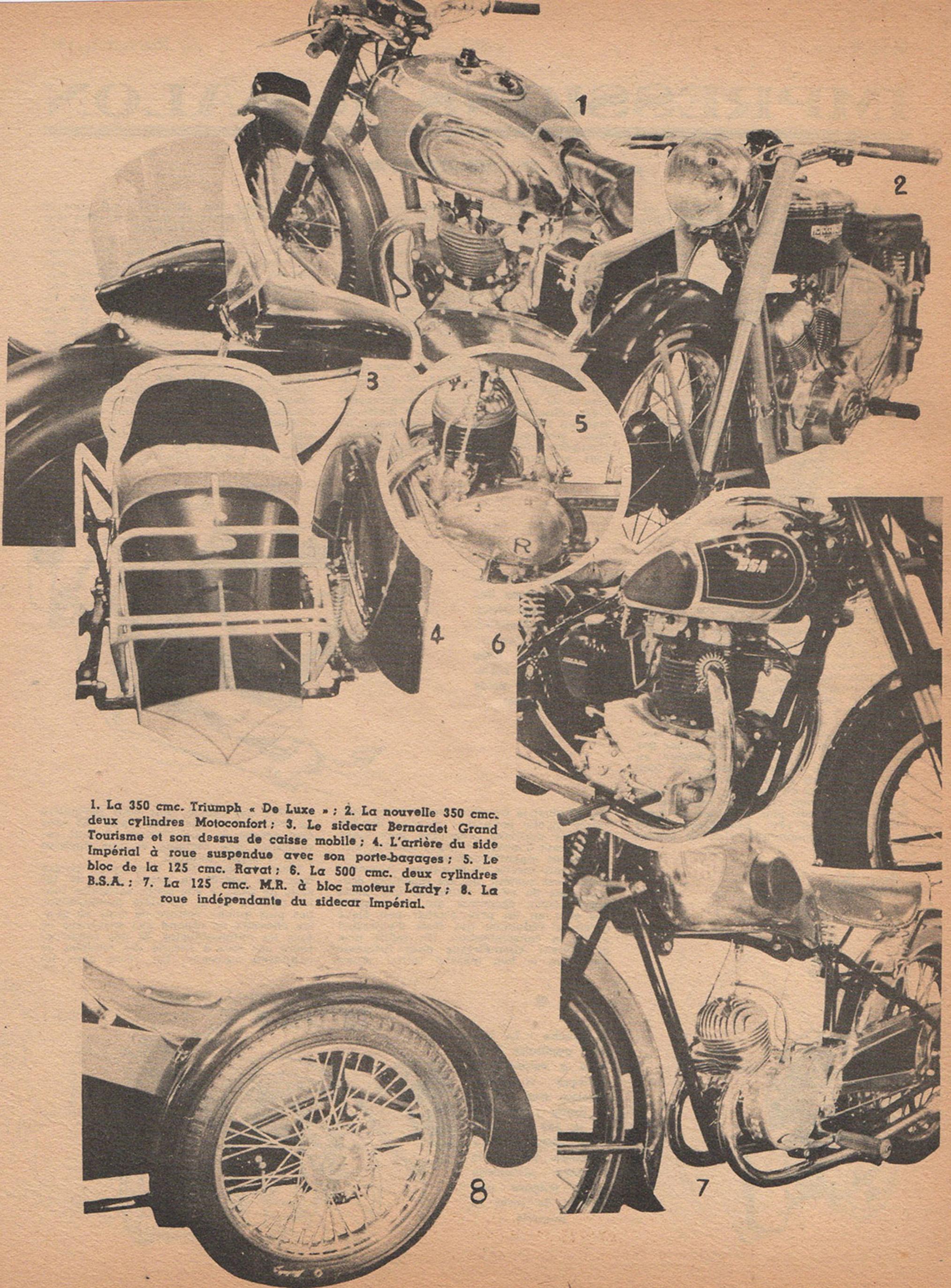
Car l'industrie française, malgré les difficultés qu'elle connaît : manque d'outillage, de matières premières, prix élevé de la main-d'œuvre, charges fiscales, etc., fait front magnifiquement et fournit un effort qui mérite l'admiration. Actuellement c'est surtout sur les machines économiques de petite cylindrée que porte notre effort, économie qui ne consiste pas tant en un prix d'achat peu élevé qu'en la réduction des frais d'entretien et de la consommation. Un faible prix de revient kilométrique nous intéresse plus que le bon marché initial. Aussi

maintes fois répété, doit nous permettre de traverser la mauvaise passe. Et sans être accusé de chauvinisme, il faut reconnaître que certains de nos modèles sont vraiment uniques.

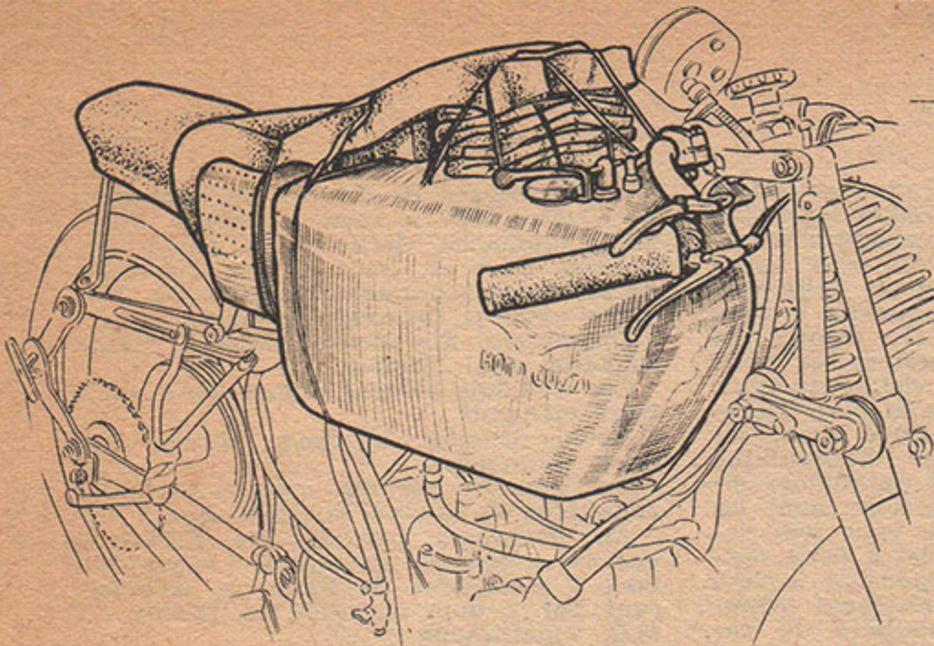
Mais on sent fort bien que, malgré tout son intérêt, la petite moto de 125 cmc. ne peut, à elle seule, satisfaire tous les besoins de la clientèle motocycliste, pas plus qu'une voiture de trois ou quatre chevaux ne répond aux exigences de tous les automobilistes. Et nos constructeurs ont tous à l'étude des modèles de cylindrée moyenne. On verra dans un

A gauche : Le moteur auxiliaire V.A. P. 4 à volant magnétique et transmission par chaîne. A droite : L'arrière de la 350 cc. Sport Club Motoconfort 2 cylindres. Remarquez l'énorme silencieux et la poignée permettant de lever la béquille.

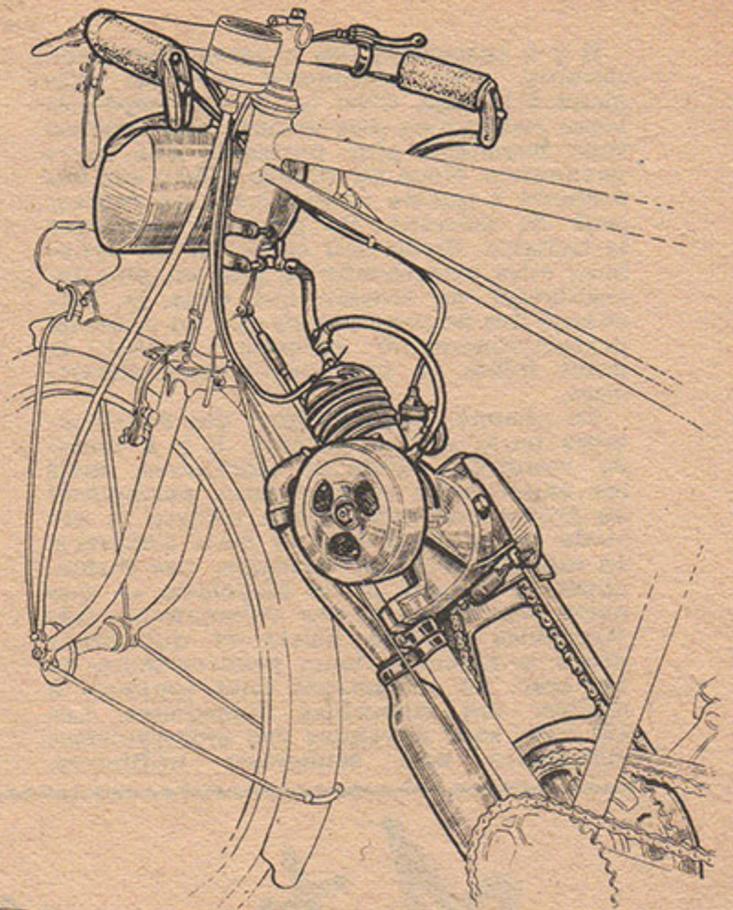




1. La 350 cmc. Triumph « De Luxe » ; 2. La nouvelle 350 cmc. deux cylindres Motoconfort ; 3. Le sidecar Bernardet Grand Tourisme et son dessus de caisse mobile ; 4. L'arrière du side Impérial à roue suspendue avec son porte-bagages ; 5. Le bloc de la 125 cmc. Ravat ; 6. La 500 cmc. deux cylindres B.S.A. ; 7. La 125 cmc. M.R. à bloc moteur Lardy ; 8. La roue indépendante du sidecar Impérial.



■
A gauche : Le réservoir et l'aménagement confortable de la 250 Guzzi des records. A droite : le moteur auxiliaire Hemy, de 34 cmc., monté sur un cadre de bicyclette.

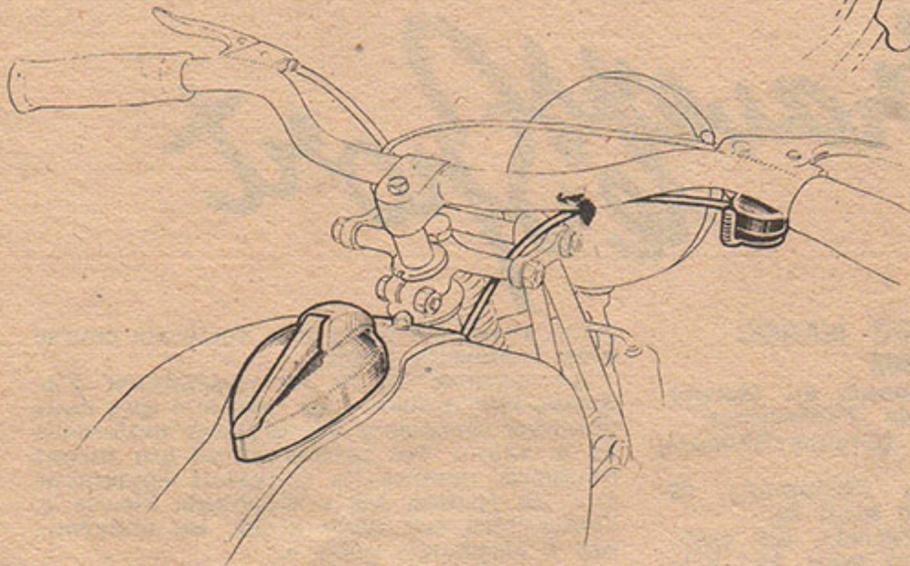


avenir assez prochain des 200 ou des 250. Un bicylindre deux temps créé par un des meilleurs spécialistes de ce moteur va figurer sur un certain nombre de machines. Nous attendons avec impatience le moment de l'essayer, car il doit associer des performances élevées avec une souplesse extraordinaire. On a admiré au Salon deux prototypes intéressants en 350 cmc., l'un équipé d'un deux cylindres jumelés, l'autre d'un moteur en V. Une grande marque a présenté des machines 350 et 500 cmc. monocylindriques de conception plus classique, mais qui sont dotées de tous les perfectionnements. Et une de nos marques les plus anciennes continue la construction de ses grosses bicylindres d'une réputation mondiale. Donc aussitôt que nous reviendrons à des conditions plus normales et que des hommes politiques incompetents cesseront de vouloir régler des questions auxquelles ils n'entendent rien, la construction motocycliste française sera capable d'occuper une position de premier plan.

Il faut d'ailleurs travailler ferme. L'industrie anglaise ne s'endort pas sur ses lauriers. La qualité de ses machines ne peut être contestée. L'attachement aux traditions n'empêche pas les constructeurs britanniques d'incorporer à leurs machines tous les perfectionnements qui leurs paraissent utiles comme, par exemple, le deux cylindres jumelés, la fourche coulissante, la suspension arrière. On ne peut contester l'originalité de certains modèles. Ne voyons-nous pas une des marques anglaises les plus conservatrices utiliser un moteur en ligne et une transmission acaténe? Evidemment, à côté de ces modèles nouveaux, il y en a d'autres qui, pour excellents qu'ils soient, ont un aspect un peu vieillot. Mais dans tous les cas le fini et la qualité sont hors de pair.

Et soyons persuadés que les bureaux d'étude ne restent pas inactifs.

Chose curieuse que la construction américaine. Les plus grosses motos du monde, stables, sûres et à peu près inuables et de petites machines étranges à fourche oscillante et à transmission par courroie, des scooters assez rudimentaires. Le réveil de la construction italienne



■
Le nouveau bouchon de réservoir aérodynamique Moitaz, élégant et pratique, se trouvait sur de nombreuses machines. Le voici sur la 125 Helyett.

est remarquable. L'effort italien porte surtout sur les petites cylindrées, où nous trouvons des solutions hardies. Des petites machines très pratiques de 60 cc. seulement, une flat-twin deux temps de 125 cc. à transmission par cardan, etc., et des scooters qui, eux, sont véritablement bien conçus si tant est que la formule soit viable. L'Italie sait d'ailleurs s'attacher à un type de machine, peut-être révolutionnaire à son apparition, mais qui, à force de succès, est devenu classique, comme la Guzzi. Les italiens sont des mécaniciens nés, ils sont animés par l'esprit sportif, ils ne reculent pas devant des solutions hardies, mais savent s'il le faut rester fidèles à la tradition. Actuellement ils sont dans une période de reconstruction technique et industrielle. Mais quand la dure période qu'ils traversent en même temps que le reste de l'Europe s'achèvera, l'industrie motocycliste italienne brillera au premier plan.

L'Allemagne est, c'est justice, éliminée, mais il n'en reste pas moins qu'en nous plaçant au point de vue technique, elle s'était, elle aussi, placée au premier rang. Et on peut espérer que des machines comme la B.M.W., la D.K.W. ou la Zundapp ne disparaîtront pas et qu'elles inspireront la construction motocycliste internationale. Chez nous et en Russie, on envisage sérieusement la production de la B.M.W. En Angleterre, la E.M.C. conçue par un des créateurs de la D.K.W., commence à briller dans les compétitions.

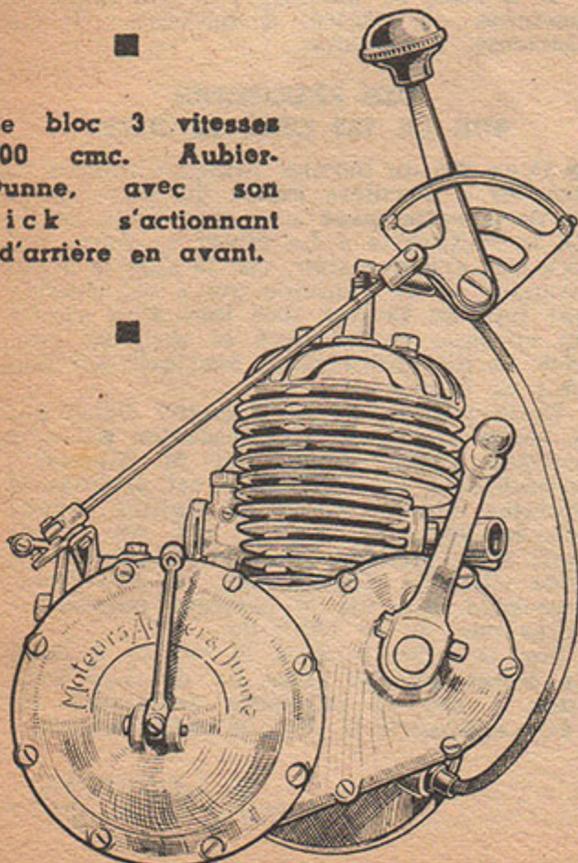
Un gros effort est également fourni par l'Europe Centrale, en particulier par Jawa et par Puch. Les performances réalisées dans les Six Jours Internationaux doivent nous ouvrir les yeux.

Et surtout nous ne devons pas oublier nos amis de toujours, les belges. La suspension AV et AR de F.N. rompt avec toutes les traditions, change complètement la ligne habituelle des machines, mais semble répondre aux espoirs de ses créateurs. D'autres marques restent fidèles aux solutions classiques, mais quelle beauté, quelle perfection mécanique, quelle robustesse. La célèbre Gillet Tour du Monde, probablement la machine la plus connue de tous les temps, reparait sous une forme plus moderne. L'industrie belge doit avoir confiance dans son avenir.

Il semble que le sidecar dont nous souhaitons tant la réapparition, car il est un merveilleux instrument de tourisme, connaît à nouveau un regain de faveur, surtout en France. Nous en sommes d'autant plus heureux que les solutions recommandées bien des fois par « Moto-Revue » sont devenues courantes et ont été réalisées avec beaucoup d'ingéniosité par de nombreux constructeurs. Il y a, si on peut ainsi dire, une école française du sidecar et c'est chez nous que, sans aucun doute, existent les meilleurs modèles. Nous devrions trouver une nombreuse clientèle, non seulement en France, mais encore à l'étranger.

Le minicar est en nette régression. Il n'y en a guère qu'un modèle, d'ailleurs séduisant, qui réponde au programme primitif. Le minicar, bien que la construction en soit libre, n'a pas des performances assez brillantes pour satisfaire la clientèle motocycliste. C'est peut-être dommage. Mais ses petites dimensions le font considérer comme un jouet. Il y a, en quelque sorte, disproportion entre le minicariste et son minuscule engin. On

■
Le bloc 3 vitesses 100 cmc. Aubier-Dunne, avec son kick s'actionnant d'arrière en avant.



Il y a également des progrès moins apparents, mais néanmoins réels et précieux à l'usage. C'est le cas des appareillages électriques. Les volants magnétiques sont beaucoup plus puissants que leurs devanciers. Nous en voyons même sur des moteurs à quatre temps. Avec un redresseur de courant, ils peuvent recharger la batterie. En ce qui concerne les dynamos, elles comportent de plus en plus un régulateur de tension qui évite la surcharge des accumulateurs qui, en dépit de perfectionnements certains, restent le point faible de nos installations électriques.

En résumé, le gros effort des constructeurs porte sur la 125 cmc. Il y a certes de nombreux moteurs auxiliaires, mais les expériences passées nous permettent de croire que nous allons revivre la période qui a suivi 1918 et qu'il s'opérera, en quelque sorte, un mariage, une fusion, entre le moteur et la bicyclette et que nous aboutirons à des vélomoteurs très maniables et très légers et qui prendront la place de leurs prédécesseurs de 100 cmc. La mécanique tend toujours à réaliser des ensembles homogènes. Les 125 cmc. sont devenues des motocyclettes miniatures non seulement utilitaires,

mais même sportives et elles possèdent les caractéristiques des grosses machines. Nous voyons dans cette catégorie se renouveler la vieille lutte du deux temps et du quatre temps. Dans les cylindrées moyennes, le bicylindre et surtout le deux cylindres jumelés prend une avance sur le monocylindre. Bloc moteur et boîte séparée continuent leur vieille querelle, mais la cardan n'a pas, il s'en faut, triomphé de la chaîne. La fourche avant télescopique à amortisseur hydraulique l'emporte sur la fourche à parallélogramme, bien que des constructeurs dont les machines sont renommées pour leur tenue de route, restent fidèles à cette dernière. Peu à peu la suspension arrière apparaît comme perfectionnement nécessaire. La construction tubulaire du cadre est universelle. Assurément, le nombre des machines originales est relativement peu élevé. Elles n'ont guère de chances d'être nombreuses dans cette période de restrictions économiques et une machine d'il y a dix et même quinze ans n'est pas démodée. Cela nous permet de prendre patience en attendant la lointaine livraison d'un nouveau modèle.

H. P. BORESTROKE

A travers le Sport

CHAMPIONNATS DU MAROC DE VITESSE

(D'un de nos correspondants au Maroc)

Résultats et Moyennes Techniques
125 cmc. — Putagio (Gnome-Rhône), 50 kmh.

250 cmc. — Highero (Triumph), 98 kmh.; Didier (Guzzi), 96 kmh. 30.

350 sport. — Rivert (Terrot), 107 kmh. 14; Pomares (Norton), 107 kmh. 14; Vit-tet (Terrot).

350 course. — Rivet (Terrot), 104 kmh. 65.

500 tourisme. — Vasquez (Norton), 83 kmh. 33; Amar (N.S.U).

500 sport. — Santos (Guzzi), 115 kmh.; Duc (Triumph), 108 kmh. 43; Nouaïsser (Rudge), 108 kmh. 10; Salah (Triumph), 107 kmh. 14; Crovara (Norton); Pomares (Norton).

500 course. — Santos (Guzzi), 116 kmh. 88 (meilleur temps); Salah (Triumph), 110 kmh. 43; Crovara (Norton 30), 108 kmh. 43; Crovara (Norton 46), 105 kmh. 26.

Des voitures devaient participer aux records. Leur pilotes annonçaient plus de 160. On attendit vainement les Maserati, Buick, Talbot et Alfa-Roméo.

Schneider, sur Amilcar : 65 kmh. 18. Benzoni-Conza, sur Simca-Gordini, 110 kmh.

AUZIAS

COURSES DE LIMOGES

Par suite d'empêchement d'ordre technique le circuit de Limoges, prévu pour le 5 octobre dernier, n'a pu avoir lieu. Le Moto-Club Limousin s'excuse auprès de tous ceux qui ont envoyé leur adhésion de n'avoir répondu en temps utile, leurs lettres adressées au siège ayant été remises ces jours-ci seulement.

A noter la nouvelle adresse du M.C.L.: Bar Henry, 12, place d'Aine, Limoges.

L'ÉPREUVE D'ENTRAÎNEMENT DU M.C. NARBONNAIS

Le Moto-Club Narbonnais, dont le dynamisme ne faiblit jamais, avait organisé dimanche matin une épreuve de vitesse. Cet entraînement avait lieu à Lézignan, sur la route de l'aérodrome. Les concu-

rents avaient à subir une véritable course d'un kilomètre lancé.

Au nombre de 30, ils rivalisèrent d'adresse et d'audace; les résultats que nous donnons ci-dessous témoignent nettement de la valeur des performances qui furent réalisées, comme ils prouvent également que les jeunes, les « éléphants blancs », l'emportent sur leurs aînés, les chevronnés « éléphants noirs ».

A signaler particulièrement la magnifique course de Lehalleur qui a atteint la moyenne de 134 kmh.

175 cmc. — 1. Journet, 50" (72 kmh.); 2. André, 1' 11" (51).

250 cmc. — 1. Garcia Z., 46" (78 kmh.); 2. affite, 50" (72 kmh.).

350 cmc. — 1. Baldelon et Fanisello, 33" (109 kmh.); 3. Amat et Gardeigne, 35" (103 kmh.); 5. Amat H., 39" (92 kmh.); 6. Roublaud, 49" (73 kmh.).

500 cmc. — 1. Lehalleur, 26" (134 kmh.); 2. Ventresque, 27" (134 kmh.); 3. Cairou, 31" (116 kmh.); 4. Granger, 34" (108 kmh.); 5. Salabert, 42" (70 kmh.).

Sidecars. — 1. Combeleran, 32" (113 kmh.); 2. Labau, 34" (108 kmh.).

LE CASQUE D'HONNEUR DE « MOTO-REVUE » AVIS IMPORTANT

Afin d'éviter toute contestation ultérieure ou malentendu, nous prions MM. les candidats du « Casque d'Honneur de Moto-Revue » de nous adresser leur palmarès de l'année (les épreuves de vitesse, en côte ou circuit, organisées selon les règlements de la F.F.M. ou de la F.I.C.M. peuvent seules être prises en considération). Nous n'accepterons aucune réclamation des concurrents qui ne se conformeraient pas au présent avis.

Le nom du lauréat sera publié dans notre prochain numéro.

A St-Georges de Renins, le Champion du Centre 1947 a reçu le M.B.S. Forézien, dimanche dernier. La partie fut animée bout en bout et les Foréziens présentèrent 3 périodes de beau jeu. L'équipe avait la formation suivante :

Chometton, Marancour, Delabre, Houg, Richaud, Vial, Cuomo.

Les Caladois avaient aligné leurs meilleurs éléments :

Revin, Comtet, Ferrand, Sornet, Tonelli (Dumontet).

En première période, malgré les belles échappées de Cuomo, le score resta 0 à 0.

En deuxième période, les Foréziens eurent toujours l'avantage territorial, mais 2 échappées de Revin se traduisirent par 2 buts marqués en faveur du M.C. Villefranche.

En troisième période, Houg et Chometton littéralement déchaînés réussirent chacun 1 but.

Quant à Cuomo et Delabre, en plusieurs fois ils réussirent des essais ratés de justesse.

La partie fut émaillée de chutes spectaculaires sans gravité et Davier arbitra à la satisfaction générale.

ÉPREUVE DU C.O.B. DE BOULOGNE-BILLANCOURT

Pour clore la saison motocycliste des Rallyes, le C.O.B. a fait disputer son épreuve dont le parcours passait par les sites très agréables de la Vallée de Chevreuse, bien connue de tous les amateurs d'épreuves, tant cyclistes que motocyclistes, et cela par une belle journée d'automne bien ensoleillée. Les départs eurent lieu du siège du C.O.B. à partir de 14 heures. Les premiers arrivants se sont présentés au contrôle de retour vers 16 h. 45. Après l'arrivée, un défilé eut lieu dans les environs et fut très admiré des nombreux spectateurs venus pour voir de bien jolies machines.

J. JAFFRE

Voici le classement pour l'épreuve et pour l'attribution de la Coupe du C.O.B. au plus grand nombre de membres par clubs :

1. Mary (C.O.B.), 0' 11" de pénalisation; 2. Merrabeuf (C.O.B.), 0' 15" de pén.; 3. Poisson (Puteaux), 0' 15" de pén.; 4. Brotin (Puteaux), 1' 00" de pén.; 5. Letertre (Puteaux), 1' 05" de pén.; 6. Maillard (Puteaux), 1' 15" de pén.; 7. Avignon (C.O.B.), 1' 35" de pén.; 8. Maillard (C.O.B.), 2' 05" de pén.; 9. Hurier (Puteaux), 2' 30" de pén.; 10. Bourdeaux (Métro), 3' 00" de pén.; 11. Mercier (Puteaux), 3' 10".

Attribution de la Coupe du C.O.B. :

1. C.O.B., 20 partants; 2. Puteaux, 10 partants; 3. Métro, 8 partants; 4. La Garenne, 4 partants.

DES PRECISIONS SUR LA 750 CMC. LE NIVET

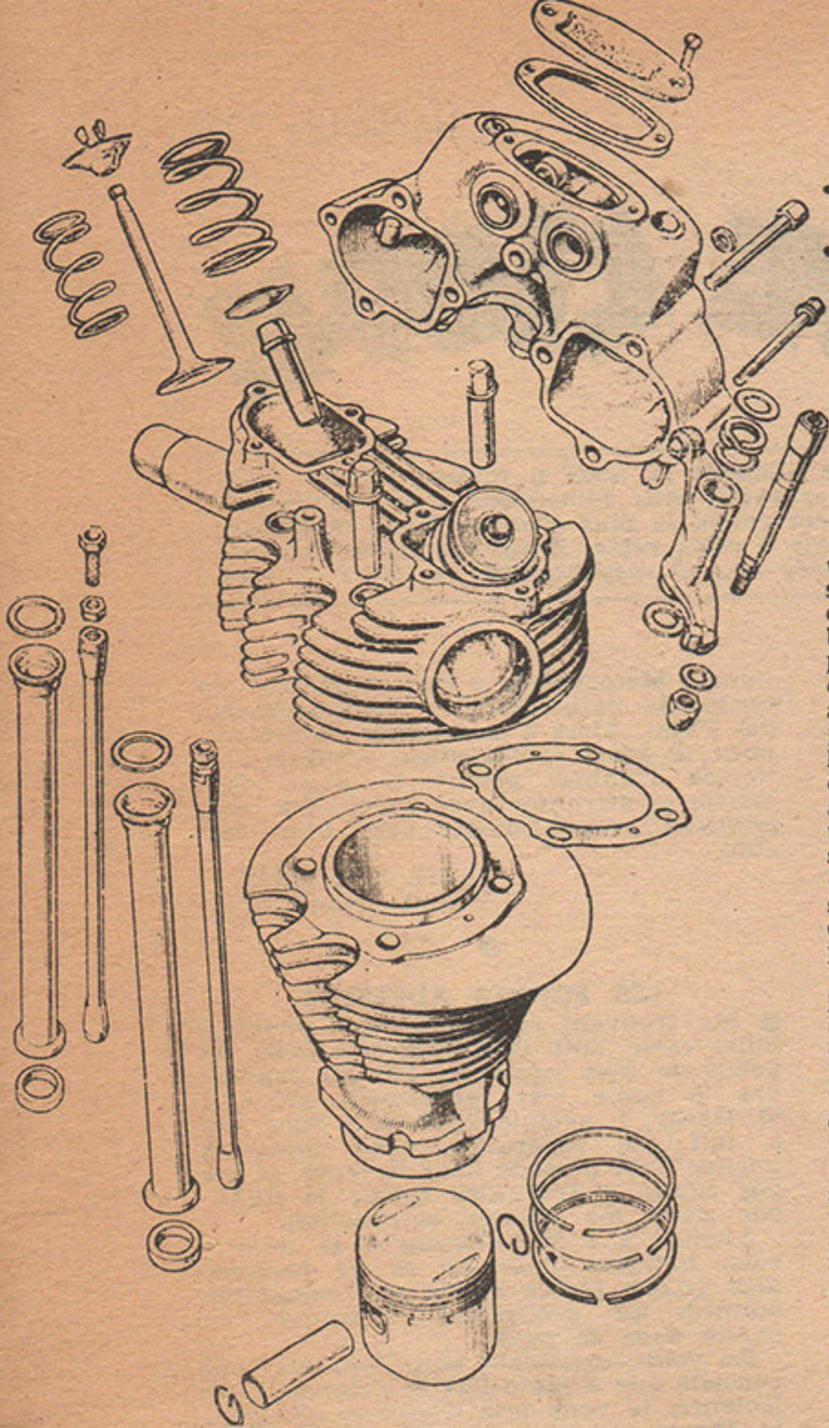
Page 235 du dernier numéro vous donnez les « Derniers Echos du Bol d'Or » et dans cette page une très belle photo de la voiturette « Le Nivet », photo qui m'a fait grand plaisir, car je suis le constructeur de ce véhicule qui a été dessiné par moi en février 1946 lors d'un séjour en clinique et fabriqué et sorti en juin 1946. Je dis entièrement fabriqué par moi sauf la tôlerie.

Cette petite voiture a gagné Paris par la route le 14 juin 1946, escortée par une traction avant pilotée par M. Machard, commissaire au Raincy et est arrivée 25 minutes avant celle-ci au Raincy, ayant couvert 268 kms en 3 h. 1/4. Au volant était mon meilleur ami, M. Vigneras, 35, allée Camille Desmoulins, à Pavillons-sous-Bois, qui fut le premier possesseur après moi de ce véhicule.

Par la suite celui-ci le vendit à Jean Le Nivet qui est aussi un de mes bons amis à qui je reproche seulement de s'être approprié le titre de constructeur.

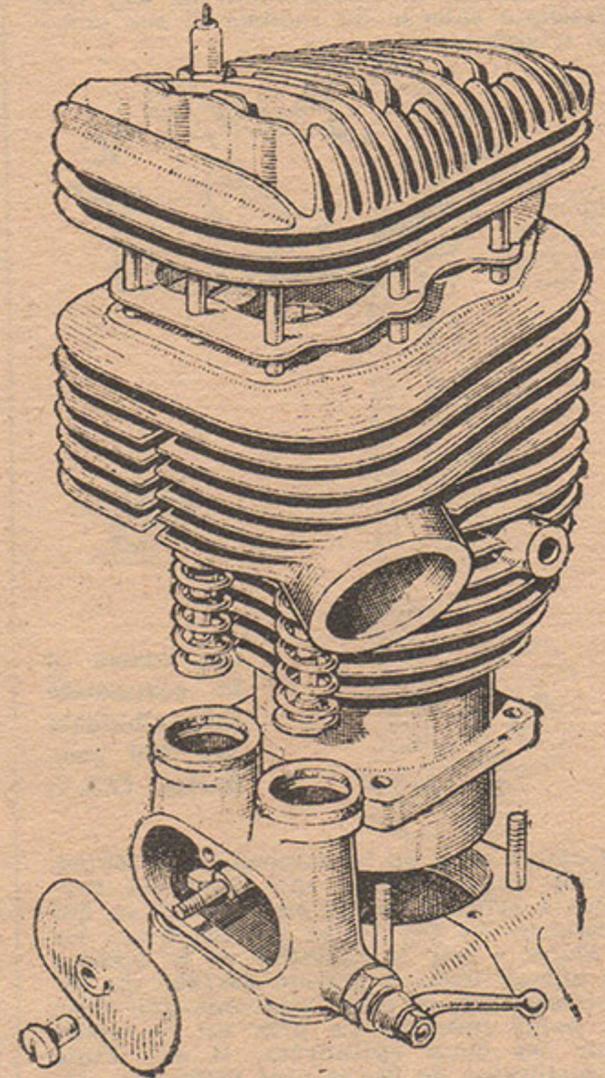
M. LECOUTRE.
à Marquise (P.-de-C.)

LE PROGRAMME Norton 1948



tique en forme de T branchée sous le réservoir d'huile envoie l'huile à un raccord banjo qui se trouve sur le côté du boîtier des culbuteurs et par des canaux posés dans le boîtier, l'huile arrive aux culbuteurs dont les axes sont fixes. Il y a également un canal dans les culbuteurs pour graisser la rotule. Une partie de l'excès d'huile retourne au carter par un canal percé dans le cylindre, et celle qui a graissé les rotules descend dans le carter de distribution par les cache-pous-sières. Le boîtier des culbuteurs est d'une seule pièce. Le réglage des soupapes se fait par une fenêtre latérale. Les tiges creuses sont plus courtes, plus légères et plus rigides.

Le moteur à soupapes latérales n'est pas moins intéressant. Les cache-soupapes sont en une pièce et présentent la forme d'un U renversé. On peut enlever le cylindre sans y toucher. Une fenêtre permet le réglage des poussoirs. Les pipes des soupapes font corps avec le cylindre, mais il y a entre elles et celui-ci un espace libre pour le passage de l'air. Les soupapes sont légèrement inclinées l'une par rapport à l'autre et la chapelle est concave pour tenir compte de cette inclinaison. L'étanchéité des cache-soupapes est assurée de la même manière que



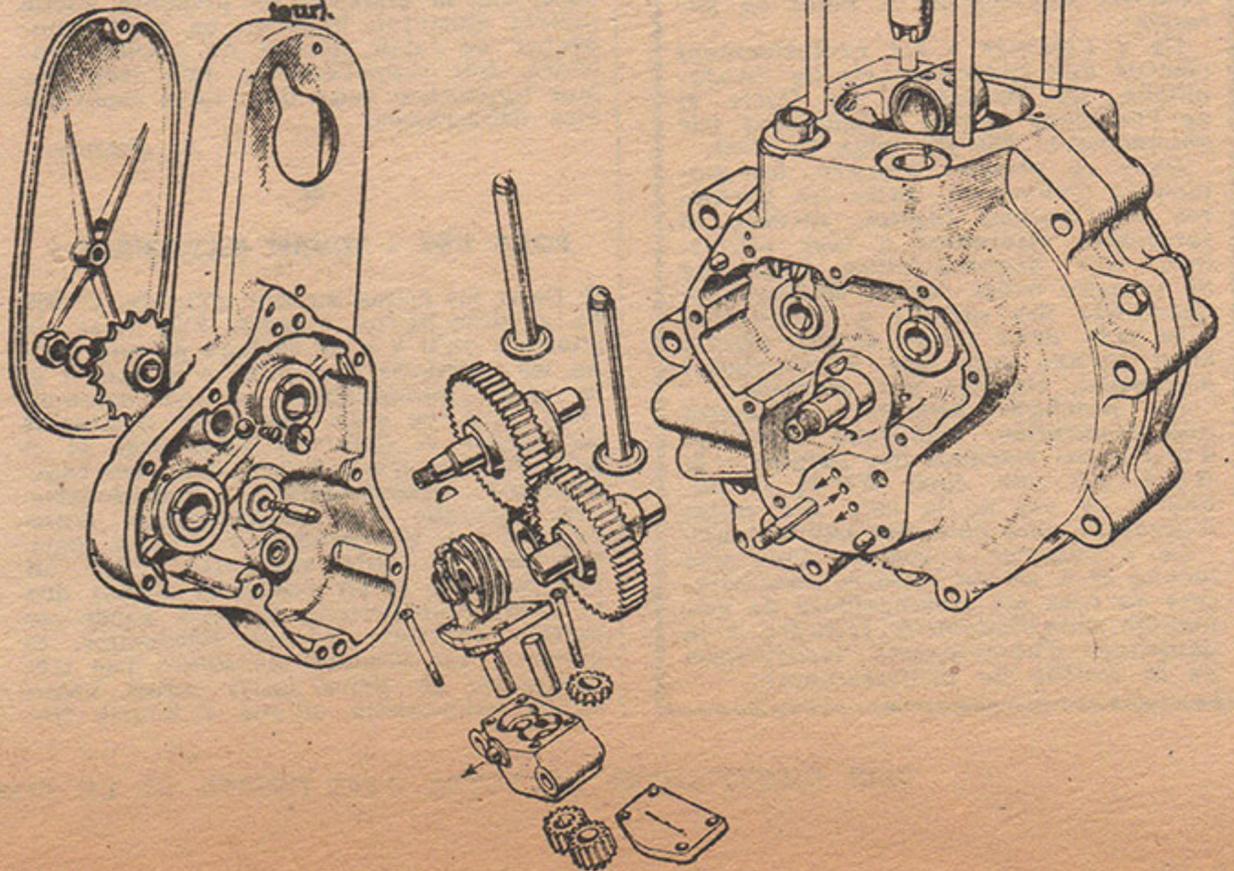
CHEZ Norton les « International » et les Manx n'ont pas subi de modifications. Mais il n'en est pas de même des modèles à culbuteurs et de ceux à soupapes latérales modèles E S 2 490 cmc. culbuté), 18 (490 cmc. culbuté), 16 H (490 cmc. latérales), 16 (Big Four). La E S 2 ne diffère de la 18 que par la suspension arrière qui est également montée sur les modèles à arbre à cames en tête. La fourche télescopique « Road Holder » figure sur tous les modèles.

Les nouveaux modèles 490 cc. ont un alésage et une course de 79x100 mm. La distribution comporte un petit pignon et deux pignons de dédoublement portant chacun une came. Les plateaux des poussoirs portent directement sur les cames et ils actionnent eux-mêmes, soit les soupapes latérales, soit les tiges de culbuteurs. L'intérieur des pignons de cames forme une cavité dans laquelle se meuvent les plateaux des poussoirs. On peut ainsi donner à la denture et aussi à la came une grande largeur qui assure silence et durée. Le carter de distribution est d'aspect très net et son étanchéité est aisée à réaliser. Le pignon primaire de distribution est fixé sur l'arbre du moteur par une clavette demi lune et un écrou qui porte la vis sans fin entraînant la pompe à engrenages. On a pu ainsi réduire l'épaisseur du carter. La magnéto est entraînée par chaîne. Sur le modèle à culbuteurs, l'étanchéité des cache-pous-sières est assurée à la base par un joint de caoutchouc synthétique, et en haut par un joint métalloplastique.

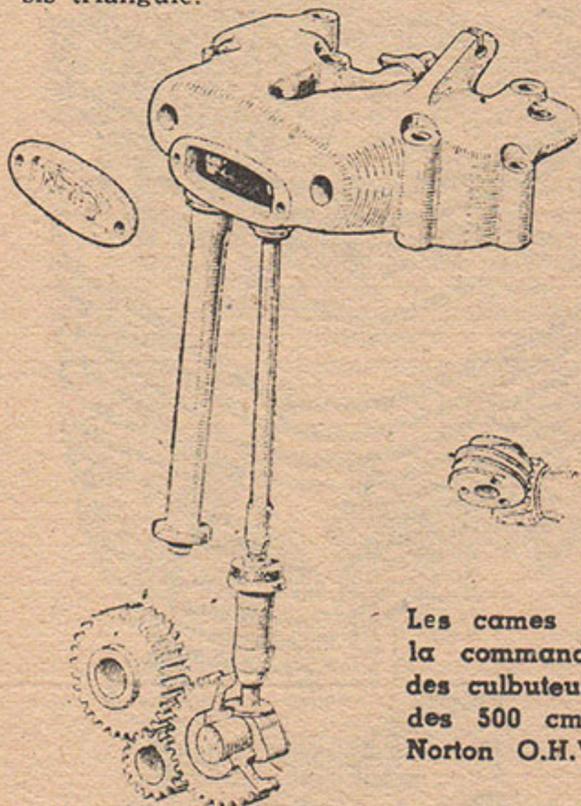
Les volants sont de plus petit diamètre, mais plus larges que précédemment. La jupe du piston est plus longue, ce qui assure un meilleur guidage et remédie au claquement à froid.

Les culbuteurs tourbillonnent sur des bagues lisses graissées sous pression. L'huile provient de la pompe de retour d'huile. Une pièce de caoutchouc synthé-

A gauche : Détail des parties hautes des 500 cmc. à culbuteurs type 18 et E.S. 2. Du classique, mais du solide. A droite : En haut, le cylindre et la culasse de la 16 H (500 cmc.) et de la Big Four (633 cmc.). La forme du carter protégeant les queues et les ressorts de soupapes a été modifiée. Au-dessous : La distribution, la pompe à huile et sa commande par vis sans fin. Ces pièces sont communes aux moteurs à soupapes latérales et à soupapes en tête. Les passages pour l'huile sont forés dans l'épaisseur du carter, et indiqués par des petites flèches (sous l'arbre du moteur).



celle des tubes cache-poussière sur le moteur à culbuteurs. La culasse porte des ailettes de grande surface et elle est en alliage léger. Elle est fixée par un grand nombre de goujons et la forme de la chambre de combustion a été très étudiée. La bougie est de 14 mm. Le joint est en aluminium malléable. Les parties basses du moteur sont les mêmes que pour les moteurs à culbuteurs. La Big Four sera, à la cylindrée près, conçue selon les mêmes principes. Elle convient surtout à la remorque d'un sidecar. Norton continue la construction de son très classique sidecar du modèle G sur châssis triangulé.



Les cames et la commande des culbuteurs des 500 cmc. Norton O.H.V.

Comme on a pu le remarquer, la 350 cc. (71x88 mm.) n'existe que dans les modèles à arbre à cames en tête. En ce qui concerne les 499 cc. et les 350 a.c.t., les « Manx » ont le cylindre et la culasse en alliage léger à grande surface de refroidissement et elles reçoivent une mise au point spéciale. Le prix est le même pour les deux cylindrées. Il est d'une cinquantaine de livres plus élevé que celui des « International ».

Clichés « The Motor Cycle » et « Motor Cycling »

AVIS IMPORTANT AUX MOTORISTES

Sous le parrainage de « Moto-Revue » et de « l'Actualité Automobile », un nouveau périodique : « Le Courrier des Agents », vient de paraître :

Ce « Courrier » est exclusivement réservé aux professionnels de l'Automobile, du Motorcycle, du Cycle et de l'outillage (vente uniquement par abonnement, 200 frs pour 12 Nos.).

Dans ce premier numéro, les motoristes trouveront, outre les dernières informations légales, sociales et juridiques afférentes à leur profession, une documentation technique de premier ordre sur la motocyclette allemande des surplus « Triumph » type B.D. deux temps double piston, ainsi qu'une cote des motocyclettes d'occasion, classées par marques.

Le prochain numéro contiendra une description technique complète d'une autre machine des surplus : la B.S.A. 500 cmc. type WM 20 et publiera, en sus de la cote des motos d'occasion, une cote des vélomoteurs.

Le « Courrier » comble donc une lacune et il est de l'intérêt bien compris de tous les motocyclistes de s'abonner immédiatement (joindre à la demande d'abonnement justification de la qualité de professionnel).

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.

A PROPOS DE L'ENSEMBLE MOTO-SIDE CARROSSE

Je vous adresse ces mots au sujet de l'article de la page 200, formule autrichienne de la moto-side bloc carrossée. Cet ensemble ne me paraît pas personnellement susceptible de plaire à la clientèle motocycliste, car ce qui plaît dans la moto, c'est le côté sport, la sensation de grand air qu'elle procure. On a toujours la possibilité d'atteler un bon side bien carrossé pour la passagère. Le side est facilement détachable. Le décrochement vraiment dissymétrique coupe vraiment trop la ligne avant et choque l'œil. Le profil aérodynamique perd de son efficacité par suite de l'existence du raccord entre la cabine et la moto. En soufflerie, il doit se produire un remous d'air terrible à la sortie du creux, qui doit freiner la pénétration dans l'air. Plutôt la voiture ou le cyclecar que cet engin !

Geo FATIGUE, Paris.

LE SCANDALE DES REQUISITIONS

En 44 me fut réquisitionnée une excellente petite machine d'amateur, 3 CV Terrot, 4 vitesses à sélecteur, éclairage électrique, avertisseur à dépression, etc..., le tout parfaitement entretenu et à l'état absolu de neuf. La machine avait roulé 3 jours en 39 (pour faire 1.200 kms) et depuis attendait mon retour.

Après 20 réclamations, j'obtiens 5.250 francs ! Sans commentaires.

Ne serait-ce pas moins odieux, si notre Etat est incapable de payer ce qu'il doit, d'offrir simplement un de ces bons achats de vélomoteur qui sont si difficiles à obtenir ?

Je sais bien que de cela nul n'aura cure, car la question ne présente aucun intérêt électoral, mais on ne peut s'empêcher de rager devant de pareils procédés, qui rappellent un peu trop par leur hypocrisie ceux dont nous espérons être débarrassés.

J. J., abonné.

POUR UNE « ECURIE NATIONALE »

Dans les échos du Bol d'Or du n° 901 de « Moto-Revue », page 219, vous signalez « qu'il y a de sérieux espoirs parmi les membres des clubs » et que « si le sport motocycliste est en sommeil chez nous, ce n'est pas faute d'hommes de valeur ». Ceci est bien vrai et si nous faisons triste figure dans les compétitions internationales motocyclistes, ceci incombe aux constructeurs d'une part et au gouvernement d'autre part. Les courses sont onéreuses, c'est un fait, mais il serait pourtant urgent que le sport motocycliste français garde un certain prestige qui est nécessaire, et quoique nos finances ne soient pas très prospères, je pense qu'il serait néanmoins souhaitable qu'une « Ecurie Na-

tionale Motocycliste » soit constituée par un groupe de constructeurs subventionnés par l'Etat. Alors à ce moment reverrions-nous le sport motocycliste français sortir de l'ombre, pendre la place qu'il mérite et affronter avec succès les compétitions internationales sans être ridicule.

André KIRCHNER, Vesoul (Hte-Saône)

LES BONNES ADRESSES

Me trouvant en panne (roulement à billes cassé, côté distribution) à Sens, au début de mes vacances, j'ai pu reprendre la route très rapidement grâce à M. Dardy, 1, avenue Vauban, à Sens, qui a fait ma réparation avec toute la science qu'il possède dans la moto, et n'a pas hésité à travailler même le dimanche pour me donner satisfaction.

Abonné à « Moto-Revue », je tiens à vous indiquer l'adresse de ce mécano, afin qu'elle puisse servir aux camarades motards qui pourraient se trouver en panne dans ce pays.

En vous remerciant pour tous les bons conseils que « Moto-Revue » donne à ses lecteurs, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments distingués.

M. E. BIRSTER, Montreuil-sous-Bois.

EQUIPEMENTS AMELIORES

Bravo pour l'attaque contre les selles « ces vulgaires accessoires » trop souvent indignes de notre moto. Bien que conservant les défauts du fond souple, la selle des vélomoteurs Peugeot est déjà un progrès incontestable. Je crois que tous les désirs de M. Monnier seraient satisfaits avec la selle Messinger montée sur Harley : très grande souplesse, sans aucun jeu latéral, dureté réglable, pas de fond souple, confort parfait. Les avantages que M. Monnier demande à un allongement du cadre, ont été obtenus sur les nouvelles Harley par un avancement de la selle. La réduction du diamètre des roues semble souhaitable et est déjà adoptée en Amérique. J'approuve le maintien des béquilles avant et arrière bien préférable pour démonter les roues, mais la béquille centrale est alors superflue.

Pour tenir la moto à l'arrêt, rien ne vaut le « Jeffi-Stand » de l'Harley ou la béquille latérale de l'Indian : un petit coup de pied sans effort avant de quitter la selle, et la moto tient debout toute seule. La solution proposée pour la protection du motocycliste est des plus judicieuses. Elle a été adoptée par Peugeot pour tous ses vélomoteurs (protège-jambes livrés d'office en série, tablier facultatif en supplément). Pour le haut du corps, le manteau en toile huilée est préférable ; il est plus imperméable que le cuir et moins fragile que le caoutchouc.

Le montage des sacoches à outils dans le V de la fourche risquerait d'empêcher l'accessibilité aux tendeurs et de gêner le montage des repose-pieds pour un passager.

J. LABORDERIE à Courcelles

UN MOTEUR A DISTRIBUTION PAR FOURREAU

On se rappelle qu'il y a une vingtaine d'années, un moteur de ce type fut construit par Barr et Stroud, la célèbre marque jusque-là spécialisée dans les appareils de réglage de l'artillerie de marine. Une motocyclette à moteur Barr et Stroud fit même Paris-les-Pyrénées-Paris. Ces moteurs eurent un certain succès. Ils étaient souples et silencieux mais ne développaient pas une puissance très élevée. Il semble que des difficultés de refroidissement et de graissage aient interrompu leur carrière. Ils utilisaient la distribution Mac Collum qui avait déjà été employée sur une remarquable voiture, l'Argyll. Cette distribution figure encore actuellement sur un gros moteur d'aviation. La distribution par fourreau a des avantages certains, en particulier celui d'offrir aux gaz de larges sections de passage. Elle est desmodromique, c'est à dire que la fermeture des orifices de passage est commandée aussi bien que l'ouverture. Le fonctionnement est parfaitement silencieux. Dans le système Mac Collum, non seulement le fourreau monte et descend, mais il décrit en même temps un mouvement de va-et-vient horizontal. La composante de ces deux mouvements, vertical et rotatif, est un mouvement louvoyant.

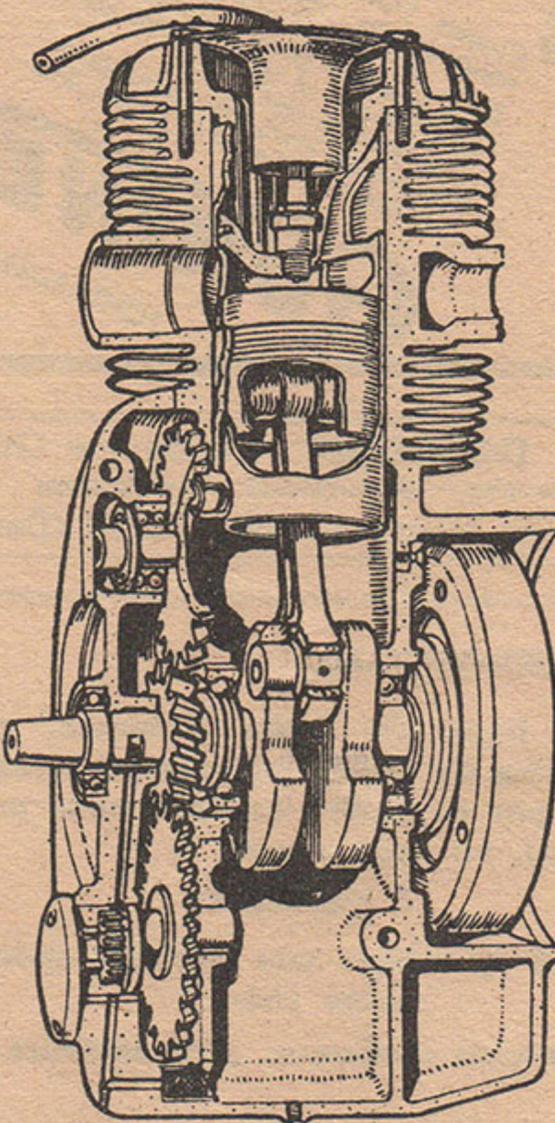
Voici qu'une marque américaine, Vard, de Pasadena, en Californie, qui en 1944 avait déjà sorti une 350 cmc. à soupapes latérales, vient d'étudier une nouvelle machine sur laquelle on manque de détails. Elle comporterait une transmission à cardan et un cadre de conception originale. Le moteur à une cylindrée de 250 cmc. L'alésage est de 73 mm. et la course de 55,48 mm. C'est un moteur à course exceptionnellement faible. Cette tendance à réduire les courses des moteurs se manifeste chez quelques constructeurs, soit pour diminuer l'encombrement des moteurs, soit pour réduire la vitesse linéaire des pistons, ou pour pouvoir tourner plus vite. Le régime de ce moteur dépasse 6.000 t.m.

Le cylindre, le haut du carter et le carter du volant latéral sont fondus en un seul bloc d'alliage léger. La culasse est, elle aussi en alliage léger et comporte un segment d'étanchéité. La bougie est centrale et est entourée d'une sorte d'entonnoir en bronze. La culasse est de grande dimension et pourvue d'un grand nombre d'ailettes qui assurent un refroidissement énergique. Un courant d'air balaie la partie intérieure de la culasse et la bougie d'allumage. La partie inférieure du carter est en alliage de magnésium et sert de réservoir d'huile.

Le piston est à deux segments d'étanchéité et un racleur. Il est bien entendu à axe flottant. La bielle est en duralumin et elle porte directement sur l'axe de piston et sur le maneton du vilebrequin qui est en deux pièces, le maneton étant d'une pièce avec le coude côté volant.

Un pignon à denture hélicoïdale entraîne à la fois le pignon de distribution qui est au-dessus de lui, et celui de la pompe à huile qui est à engrenages. Le pignon de la pompe est en textile aggloméré.

Le pignon de distribution est en acier. L'axe tourne sur roulement dou-



Coupe du moteur sans soupapes Vard de 250 cmc. décrit dans cet article.

ble à billes. L'extrémité de l'axe creux sert de reniflard. Une rotule en acier nitruré entraîne la chemise. La cage de la rotule également en acier nitruré est fixée dans un bossage du fourreau. Le fourreau est en fonte spéciale au molybdène et au chrome dont le coefficient de dilatation est élevé. Les ouvertures du fourreau sont venues de la fonte.

Une dynamo et un rupteur sont fixés sur le moteur sur le côté distribution. Le carburateur est fabriqué par Vard. ouvertures pour l'admission.

Le poids du moteur n'est que de 22 kgs. C'est le Wing Commander J. G. Goodenough, un ancien collaborateur de Ricardo, qui a dessiné cet intéressant moteur.

Clubs

AVIS à MM. les Secrétaires et Présidents de Clubs : Soyez brefs. Ne faites figurer dans vos communiqués que le strict indispensable. Toute inobservation de cette règle nous obligerait à réduire autant qu'il serait nécessaire la longueur de vos communiqués.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — (Tourisme-Sport-Camping). — Pendant la saison hivernale d'octobre à mars, les sociétaires du club sont informés qu'une seule réunion a lieu mensuellement et que celle-ci se déroule le premier jeudi du mois à 21 heures au siège social, Café Raymond, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine). Aucune convocation individuelle ne sera adressée pour ces réunions, nos membres sont priés de noter cet avis; en conséquence, la prochaine assemblée est fixée au jeudi 4 décembre prochain.

D'autre part, le Comité du M.C.C. rappelle à tous les membres actifs et sympathisants qu'il organisera dans le courant du mois de janvier 1948 une Soirée Motocycliste qui comprendra au programme une séance cinématographique (courses motos, cross, etc.), agrémentée d'une partie artistique, et pour se clore joyeusement par une sauterie amicale; au cours de la présente fête, distribution de récompenses aux coureurs du M.C.C. composant l'équipe sportive bleu et jaune.

Signalons également la fondation d'une Section Motocycliste à Meudon (S.-et-O.), dont le Siège et Permanence est fixé au Café Renaud, place Jean-Jaurès, de plus une permanence sera assurée au Siège de la Section de Boulogne Billancourt (Siège Bar à Pile ou Face, 189, bd Jean-Jaurès) tous les vendredis de 18 à 20 heures. Les motocyclistes désireux d'adhérer à ces sections peuvent s'adresser directement au Secrétaire : M. Lempereur Marcel, 3, rue des Mouchettes, à Meudon (S.-et-O.).

Pratiquants de tous véhicules mécaniques, ne restez pas isolés plus longtemps, apportez votre adhésion au M.C.C. Pour tous renseignements, s'adresser ou écrire à l'adresse du siège social où fonctionne chaque jour (sauf le mardi), une permanence où sont recueillies les adhésions.

MOTO-CLUB DE PARIS. — Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie. — Renouant avec la tradition, le M.C. Paris organise son banquet annuel, soirée de bal, le samedi 29 novembre à 21 h., Salons Guy, 2, rue Claude-Decaen (porte Dorée). A l'issue du banquet, remise des prix aux sportifs et touristes ayant été les plus actifs au cours de l'année. Les membres des clubs affiliés à la L.M.I.F. seront reçus au bal sur présentation de leur carte. Les cartes pour le banquet pourront être retirées : tous les jours à la permanence, 19, rue Charles-V. Chez Bovière, 6, rue Mazet et Café Favier, 40, rue Saint-Paul, ainsi que le mercredi 19 courant (dernier délai), à 21 heures aux Armes de la Ville, 66, rue de Rivoli, à la réunion bi-mensuelle.

Sorties de décembre : Le 7, les Bois de St-Cucufa, Rendez-vous 13 h. 30 porte de St-Cloud. Le 14, les Moulins de Sannois, Rendez-vous 13 h. 30 porte d'Asnières. Le 21, Bois de Chaville, le Rond-Point d'Ursines, Rendez-vous 13 h. 30 porte de St-Cloud. Le 28 : le Château de Grosbois, Rendez-vous 13 h. 30 porte Dorée.

Les motocyclistes isolés sont cordialement invités. Tous renseignements : les 1^{er} et 3^e mercredis du mois, à 21 h., « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli, et tous les jours à la permanence, 19, rue Charles-V. Arch. 87-51. Correspondance : M. Rouquette, président, 3, rue de Lancry, Paris, 10^e.

nos petites annonces

Prix de la ligne de 26 lettres, signes ou espaces 125 francs
 Petites Annonces commerciales (minimum 5 lignes), la ligne 200 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 10 jours avant la parution

Pour vos études par correspondance, Choisissez L' **I. P. S. F.**



Institut Professionnel Supérieur Français
 17, r. d'Astorg
 PARIS (8^e)
 Docum. grat.
 s. simp. dem

AUTOMOBILES
 Mécanicien, chef mécanicien
 Electricité, Cours spéciaux.
 Préparat. aux brevets milit.
DESSIN INDUSTRIEL
 Dessinateurs d'Etudes, 1-2-3
 échelons - Charpente en fer
 Chaudronnerie
 Outillage - Menuiserie
RADIO AVIATION

LA QUALITE QU'ON NE DISCUTE PAS



Comme l'ont fait les principaux constructeurs sélectionnez, vous aussi, le carburateur GURTNER. Tous modèles pour cylindres de 100 à 500 cm³ et type spécial pour nouvelles 125 cm³. Rendement maximum, consommation réduite, telle est la devise de...

GURTNER
 PONTARLIER (Doubs)

Mellerich et Vitry

250 pages
LE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE
 250 PAGES
 abondamment illustrées
 16^e Edition — 170^e mille
 En vente à nos bureaux :
 Toutes baisses comprises
 200 fr. (Envoi recommandé :
 235 fr.). Etranger : 250 fr.
 Commandes à notre compte
 courant postal: Paris 289-91.
 M. Lacombe, 12, rue de
 Cléry, Paris (2^e).

MECANICIENS GARAGISTES
 Si vous avez besoin d'un aide-mécanicien connaissant déjà la technique automobile, écrivez-nous **MECANIQUE AUTOMOBILE**, 65, rue du Dr Cordier, Saint-Quentin (Aisne)

Achat - Vente - Echange
 Grand choix de motos Françaises et Etrangères
 Occasions. Pièces détachées
PAUL MOTOS
 24, rue Lécuyer, ST-OUEN
 Pte Clignanc.-Pte Monmart
 CH. 18-51

EMAILLAGE AU FOUR et à FROID
SABLAGE
MERCIER
 63, rue Albert, 63, PARIS

Spécialité de **RECHAPAGE**
 MOTOS et VOITURIETTES
 VELOMOTEURS
 Expédition en Province
TITON, 49, r. L.-Blanc COURBEVOIE

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

- VDS B.M.W. R 4 pns nfs. TRAVERSAT, épiciier à Ebly (S.M.)
 SUPERBE Terrot 4 CV culb. 4 v. sél. pns méc. p. ét. 75.000. PETRE, 65, rue Meslay, 3^e.
 500 TERROT super culasse, side Impérial sortie mars 47, 145.000 fr. JACQUIS, 37, r. St-Euverte, Orléans. Tél. 53-68.
 NORTON 500 lat. état neuf. PROUT, 22, r. Bellechasse, 7^e.
 PART, vds side Stylson 500 culb. 70.000. Vis. à part. 19 h. ou dim. 36, r. Fbg St-Denis.
 R.-GILLET 750 side 4 V. 1940, abs. nf, 110.000. MEN. 63-30.
 MATCHLESS 350 culb. 4 V. sél. c. neuf. 105.000. MEN. 63-30.
 ARDIE 3 CV 4 V. 2 t. sél. susp. AR p. ét. POISSONNIER, 16, r. Berthelot, Puteaux.
 ARIEL 350 culb. 4 V. sél. impec. pneus nfs. CUPERLY, 50, bd de Charonne, Paris, 20^e.
 VDS Motobécane 3 CV dern. mod. gd luxe, ét. nf. GARNIER 212, av. Argenteuil, Asnières.
 500 comp. Rudge T. T. 4 soup. radiales 176 kmh. 250 comp. JAP Racing sp. vélod. Pièces Motobéc. bloc S et B Blackburne et 2 t. générateur acétylène pour poste soud. 8.000. DELALANDE, 12, rue J.-P.-Timbaut, Garges-les-Gonesses (S.-O.). Tél. 195 Stains.
 D.K.W. 198 impec. méc. pneus nfs, 60.000 frs. MONTMAYEUR, r. de Lyon, Auxerre (Yonne).

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

A NOS ANNONCIERS.

Votre ligne de Petite Annonce, qui va toucher plus de 40.000 lecteurs (et nous n'annonçons pas ce chiffre en l'air, nous pouvons le justifier), va vous revenir à

0 Frs 003125

Y a-t-il au monde une publicité spécialisée moins chère ?

Faites-nous confiance, amis lecteurs, grâce à vous

Moto revue

reste la revue des motocyclistes,
 rédigée par des motocyclistes,
 pour des motocyclistes.

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

VOTRE AVANTAGE A PRENDRE VOTRE ASSURANCE A « MOTO-REVUE » EST QUE, EN CAS D'ACCIDENT, CE QUI ARRIVE, VOUS SEREZ CONSEILLE, ET NOTRE SERVICE VOUS AIDERA A OBTENIR LE MAXIMUM, DANS LES DELAIS LES PLUS COURTS, NOS CONSEILS SONT ABSOLUMENT GRATUITS, ET CELA VAUT LA PEINE DE S'ADRESSER A NOTRE ORGANISATION

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

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

VENDS Zundapp 200 noire et chromée mot. et pns neufs p. état. MARCHAND, 30, rue du Théâtre, Ham (Somme).

MOTOBECANE 500 sup. cul. Arm. sélect. très b. état, 85.000. DENIAU, 68, r. Faidherbe, à Drancy. T. l. jrs après 18 h.

VDS New-impé 1 350 culb. susp. AR, tte chromée tr. b. chaussée, b. ét. GARAGE, 26, r. Sablonville. ETO. 41-41.

B.M.W. R.4 380 culb. f. tél. R35 crème av. ou sans side Roy. FOURNIER, Garage, 6, r. P. Bert, Colombes. Cha. 30-29.

MOTO Godille propulseur Evrard, 2 ch. t. b. ét. S'ad. LELAY, 17, r. Floréal, Paris, 17^e.

PART. v. ou éch. ctre voit. décap. réc. 750 Harley neuve dern. mod. expos. susp. AR, présent. luxe. COUSIN, 52 bis, r. Bidassoa, 20^e, partir 19 h. 30.

VELOM. Peugeot 100 cmc. P 53 1939, ex. ét. 35.000. BENOIT, 9, r. Delaizement. ETO. 24-88.

VDS side Gnome-Rhône 750 X civil 4 v. sél. 9, pl. Henri-IV, Suresnes. LON. 24-24.

MATCHLESS mod. 44 350 culb. f. télesc. 4 v. sél. ét. nf, pns neufs. CONCIERGE, 23, rue de Créteil, Joinville-le-Pont (Seine).

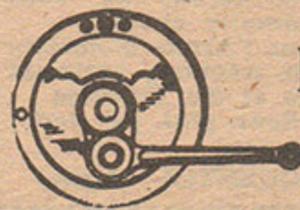
MOTO 500 compét. Terrot 4 paliers tr. rapide (meilleur tour au Tr. St-Eutrope 47), nombr. p. rech. et pns. COLLOT, 45, r. Gérôme, Vesoul.

UNE PUISSANTE ORGANISATION AU SERVICE DES MOTEURS FATIGUÉS

REFECTIONS D'EMBIELLAGES REALESAGES DE CYLINDRES

FOURNITURES : PISTONS COMPLETS

PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES



MAISON FONDÉE EN 1906

PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23
PARIS-17^e — Tél. ETO. 12-46

D.K.W. 350 (1944) 4 v. sél. pied ét. nf. Monet-Goyon vélomoteur 100 cmc. 2 v. LETOUZ, 45, r. Paris, Clermont (Oise).

VDS Harley 750 cc. épave av. pap. 71, bd Voltaire, Asnières.

B.S.A. 750 2 cyl. culb. ét. nf compl. BIGEARD, 2, r. de la Herse, Nogent-le-Rotrou.

PART. vend Dollar 350 culb. 3 v. sél. bon état. DEMANEZ, 7, rue Metz, Courbevoie.

TERROT 500 R.S.S. culb. 4 V. sél. av. s.de Bernardet tr. b. état, b. pns. FLORENT, 7, av. Ph.-Auguste, 11^e. Vis. gar. Nation, 11, av. Ph. Auguste.

SIDE 350 culb. mot. Chaise b. méc. pns neufs. GAUDIN, 54, av. St-Maurice, Maison Alfort.

V. moteur Gn.-Rh. 800 et p. dét. Nolin, Vermenton (Yonne).

ON DESIRE ACHETER

ACH. induit Triumph Allem. 250. LEVE, 76, r. St-Lazare-9^e.

RECH. pièces R 51, R 61 ou R 66 JAOUEN, Plouzane (Finistère).

ACH. moteur et boîte 4 vites. 7 CV René-Gillet. BENOIST F'ls, Vertus (Marne).

CH. partie cycle 350 D.K.W. av. pap. AMSTER, 108, route Nationale, Hyerres (S.-et-O.).

CH. réservoir avec carter et coiffret Zundapp K.S. 600 et avertisseur sirène M.P. DEZONNE, 4, boulevard Pasteur, Saint-Gaudens.

MOTOS PARIS-NORD CYCLES

AGENCES GNOME - RHONE — MOTOBECANE
Réparations rapides et garanties — pièces détachées
accessoires, réalésages, embiellages, émaillage, chromage
Expéditions en Province

Atelier et magasin d'exposition, 3, rue Ernestine, PARIS-18^e

Modernisez vos motos, en les faisant transformer avec le
DISPOSITIF DE SUSPENSION AR GRAZZINI

VENTES — ACHAT — REPARATIONS
Agences : TERROT, MONET-GOYON, MR, MOTOBECANE
Spécialistes : N.S.U. — D.K.W. — ZUNDAPP

R. GRAZZINI

16, Rue du Marché-Popincourt, PARIS — Tél. : ROQ. 17-03

Achat FRANCE - MOTOS Vente
REPARATIONS — RECONSTRUCTION

Robert KIÉNÉ Coureur spécialiste
73, quai du Point-du-Jour, Billancourt (Seine). MOL. 31-28



STE CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, rue de la Condamine — PARIS-17^e

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL
PIGNONS TOUTES MARQUES

ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES
RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES

CARTERS de BOITES et de MOTEURS

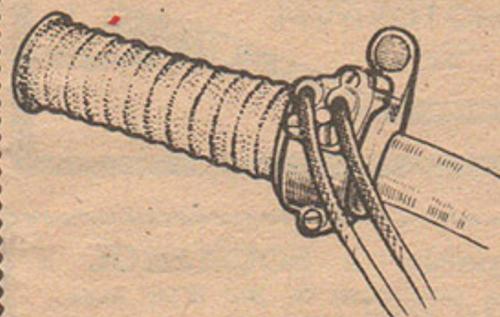
ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESÉS —

EMBIELLAGES — REALESAGES — REPARATIONS DE

DYNAMOS — MAGNETOS et VOLANTS MAGNETIQUES

Redressage de Cadres et Fourches Motos et Vélomoteurs

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M.P.



Poignée Tournante

DUPLEX

AIR ET GAZ

Etablissements **SEMONSU-BERAUD**

46-48, rue Sainte, MARSEILLE

Dépositaire Régional

H. PISCAGLIA, 95, rue d'Italie, MARSEILLE

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

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

ACH. épave allem. même incomp. av. pap. L. COURT, Bagnols-sur-Cèze (Gard).

CH. épave Triumph angl. 350 av. pap. n'importe quel état. MAOUT, 17, rue Franklin, Lambazellec (Finistère).

CH. moteur Volkswagen cpl av. boîte si possible. RIMBAULT, 52, r. Monge, Paris, 5^e

ACH. 175 ou 250 2 tps accid. m. ét. même sans roues av. pap. faire offres à SIMO, 142, rue Avron, Paris.

RECHERCH. ttes piéc. moteur d'orig. en b. ét. p. 350 Prester-Jonghi culb. 1935. SCHEITLER, 17, r. des Belles-Feuilles, Paris.

CHERCHE à ach. couple conique solo b. ét. pr Zundapp K 800. Accept. éch. c. couple conique sidecar. Ecrire : René GUIBAR, 19, r. Littré, Paris-6^e

ECHANGES

ECHANG. B.S.A. 500 M 20 1940 parf. ét. pns nfs, bel. présent. c. Motoconfort 500 culb. superc. double tube mod. grd sp. ou sport-club 38-39 tr. b. ét. Faire offr. à M. Jacq. CAMERINI, 12, r. du Château, Asnières (Seine)

ECH. Bugatti 1500 cc. spt 8 CV. ét. méc. neuf ctre moto rec. 350 ou 500 cmc. Ecrire LECLERE, 3, r. Moncey, 9^e.

ECH. pn. nf 27x4 ctre 14x45 ou 150x40, b. ét. AILLET, Groupe Lasseur, Alençon (O.)

DIVERS

MOTEUR hors-bord 125 mod. 47 abs. nf. 28.000. MEN. 63-30.

A V. blouson et pant. aviat. Améric. ent. fourré mouton. DRUEL, 9, r. Blainville. V. sem. 9 h. à 17 h. sauf sam. dim.

VDS 7.500 bl. mot Gillet 125 cmc. 2 T. 3 V. b. ét. KERKOF, 43, r. Koblé, Nogent-s.-M.

VDS combinaison cuir neuve t. 1.70, doublée laine. CAUSE Guy, 142, avenue de Mazy, Pornichet.

A V. moules électriques à réchaper 220 et 210 v. FREITAS, 44, rue Gassendi, 14^e.

VEND ou éch. c. dble emploi Morgan ét. nf b. pns, 3 vit. M. AR. spt ref. eau c. bl. mot. 5 CV. GENTIL, Tél. 3, Château d'Iverny (S.-M.).

BOTTES police ét. nf. 5.000. 41. Boulang. 100, av. Italie.

REVIL Ets, 82, av. des Ternes. ETO. 15-53, seul spécialiste pour tous équipements et accessoires moto, cycle, auto. Tabliers, cuissards, casques, musettes, sièges arrières, poir serre-tête, vestes, sacoches, gnées tournantes, silencieux, dessus selle caoutchouc, accus. sélecteurs V. M., guidons, klaxon, outillage.

VDS sup. Sandford Ruby ou éch. c. 4 pl. MON. 92-99 repas.

VDS Amilcar M 3 7 CV c. int. 4 pl. 4 v. mot. pnes nifs. Reprendais moto légère. CHALANDES, 15, r. de L'ège.

AGENTS MOTOCISTES — VELOCISTES
DEMANDEZ L'AGENCE DES CYCLES

ONOTO

fondée en 1906, à DOLE (Jura)

LA MARQUE DE QUALITE
L'AMIE DES TRAVAILLEURS

TOUTES LES CARRIERES DE L'AUTOMOBILE

Motoriste. Mécanicien-chauffeur. Electricien-réparateur. Employé ou magasinier de garage. Vendeur-représentant en automobiles, etc... vous seront ouvertes en suivant nos cours PAR CORRESPONDANCE qui feront de vous Technicien et Mécanicien de premier ordre.

- Préparation au Service militaire dans l'Armée motorisée
- Conduite, entretien et dépannage de tracteurs agricoles
- Autorails Chemin de Fer de France et des Colonies
- Mécanicien-dépanneur des P.T.U. (Rens. grat. sur dem.)

COURS TECHNIQUES AUTO,
rue du Docteur Cordier, SAINT-QUENTIN (Alsne)

GUIDONS **SAKER** LEVALLOIS
POUR MOTOS ET V.M.



La suspension adaptable « SOUPLEXOL »
confirme ses qualités en terminant le Bol d'Or avec
GAZAZIAN (1.845 km.)

Agent Général : TOURNIER, 145, bd de la Libération, à Marseille. — à PARIS : G. MONNERET, 106, avenue Aristide-Briand, MONTROUGE. — à LYON : MONTCHIROUD, avenue de Saxe. — à GRENOBLE : CHEVALLIER M. J. OLIVA, construct. 6 et 9, rue d'Anvers, MARSEILLE

AUTO-UNION .. D.K.W.

STATION-SERVICE

83 Avenue de la Grande-Armée 83
PARIS-17^e - Tél. : PAS. 46-25, 46-45, 46-70, 46-79

PNEUS

auto et moto - délai 8 à 10 jours
Rechapages - Réparations
ELECTRO-VULCANISATION

16, cité Dupont (50, rue St-Maur) PARIS-11^e ROQ. 00-43

LISEZ « LA REVUE AERONAUTIQUE » : 20 FR

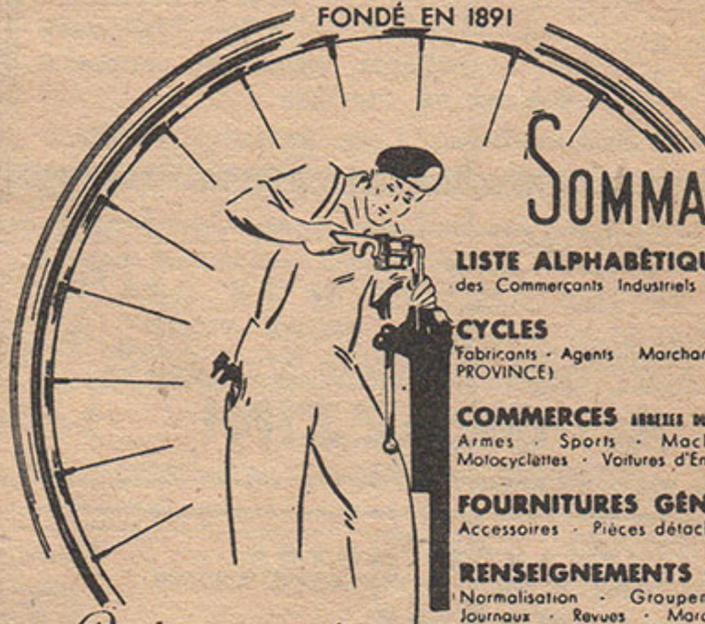
COMMANDEZ AUJOURD'HUI MEME (OU VENEZ CHERCHER)...

votre VADE-MECUM du MOTOCYCLISTE

Prix : 200 fr. - Franco : 235 fr. - Etranger : 250 fr. - (C.C.P. C. LACOME, 12, rue de Cléry, Paris 289-91)
LE VADE-MECUM sera expédié aussitôt Pas d'envoi contre Remboursement

BOTTIN DU CYCLE

ANNUAIRE GÉNÉRAL DU CYCLE
ET DES INDUSTRIES CONNEXES
FONDÉ EN 1891



SOMMAIRE

LISTE ALPHABÉTIQUE
des Commerçants Industriels (PARIS-SEINE)

CYCLES
Fabricants - Agents Marchands (PARIS-SEINE-PROVINCE)

COMMERCE ARMEES DU BANCHARD DE CYCLES
Armes - Sports - Machines à Coudre
Motocyclistes - Voitures d'Enfants

FOURNITURES GÉNÉRALES
Accessoires - Pièces détachées - Outillage

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX
Normalisation - Groupements Corporatifs
Journaux - Revues - Marques de fabriques

Professionnels

vous trouverez dans le BOTTIN DU CYCLE toute l'industrie et le commerce du cycle, de la motocyclette, de la machine à coudre, etc

L'ÉDITION 1947-48
VIENT DE PARAÎTRE

ANNUAIRE DU COMMERCE DIDOT-BOTTIN
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 72.500.000 FRANCS
19, RUE DE L'UNIVERSITÉ - PARIS (VII^e)
TÉLÉPHONE LITRÉ 4-54-95 - CHÈQUES POSTAUX PARIS 5911

Société

MOVEA

25, rue Duret et 2, avenue Alphand, PARIS-16^e

AGENT EXCLUSIF POUR LA FRANCE

B.S.A.

SUNBEAM

NEW-HUDSON

B.S.A. 250 cmc. lat. modèle	C.10
B.S.A. 250 cmc. culb. —	C.11
B.S.A. 350 cmc. culb. —	B.31
B.S.A. 500 cmc. culb. —	B.34
B.S.A. 500 cmc. culb. —	A.7
SUNBEAM 500 culb. —	S.7

Société MOVEA

25, rue Duret et 2, avenue Alphand
Paris (16^e)

AGENTS MOTORISTES, MOTOCISTES ET
VELOCISTES, ENFIN VOILA LA REVUE
CORPORATIVE QUI VOUS INTERESSERA

LE Courrier DES Agents

La Technique à la portée pratique
du mécanicien

La loi à la portée pratique
du motoriste

N'EST PAS VENDU DANS LES KIOSQUES

Seuls les agents patentés peuvent s'abonner
Abonnement. Service Annuel : 200 Frs
N^o Spécimen 20 francs contre timbres postes
au Courrier des Agents :
12, RUE DE CLERY, — PARIS (2^e)

ETS BONNET

VELO SOLEX
Motos, Vélocistes, Cycles
Toutes Marques
VENTE EXCLUSIVEMENT
A LA TAXE
SIDECARS BERNARDET
SANS BONS AVEC PNEUS
LIVRABLE DE SUITE
REPARATIONS
Mécanique de Précision
ACCESSOIRES
OCCASIONS - REPRISES
La plus puissante
Organisation Française
de ce genre
172, av. Ed.-Vaillant, 172
BILLANCOURT (Seine)
M^o Billancourt. MOL. 15-46

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

STOCK DISPONIBLE
D.K.W. - B.M.W.
N.S.U. - ZUNDAPP
etc.

Pièces adaptables
de notre fabrication

VENTE -- ACHAT
Motos -- Epaves

CRUPDA

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

Agence Monet-Goyon, Motobécane, Terrot, René-Gillet, etc...
Vélocistes contre bon
Sidecars Bernardet sans bon, avec pneu

marcel perrin

50, av. Ed.-Vaillant
BOULOGNE (Seine)
Tél. : MOL. 29-62

Livraison rapide

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine
7, rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)
Téléphone : ETAMPES 497

**Pour tous vos dessins, vos photos,
vos clichés illustration,
vos imprimés, vos catalogues,**

Adressez-vous à une maison spécialisée :

PHOTOGRAVURE ET IMPRIMERIE TYPO ET OFFSET
AUTO-IMPRESSIONS PUBLICITAIRES

12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS - 2^e — Tél. GUT. 73-32

La maison qui travaille déjà pour plus de soixante Agences de Publicité :

Références sur demande

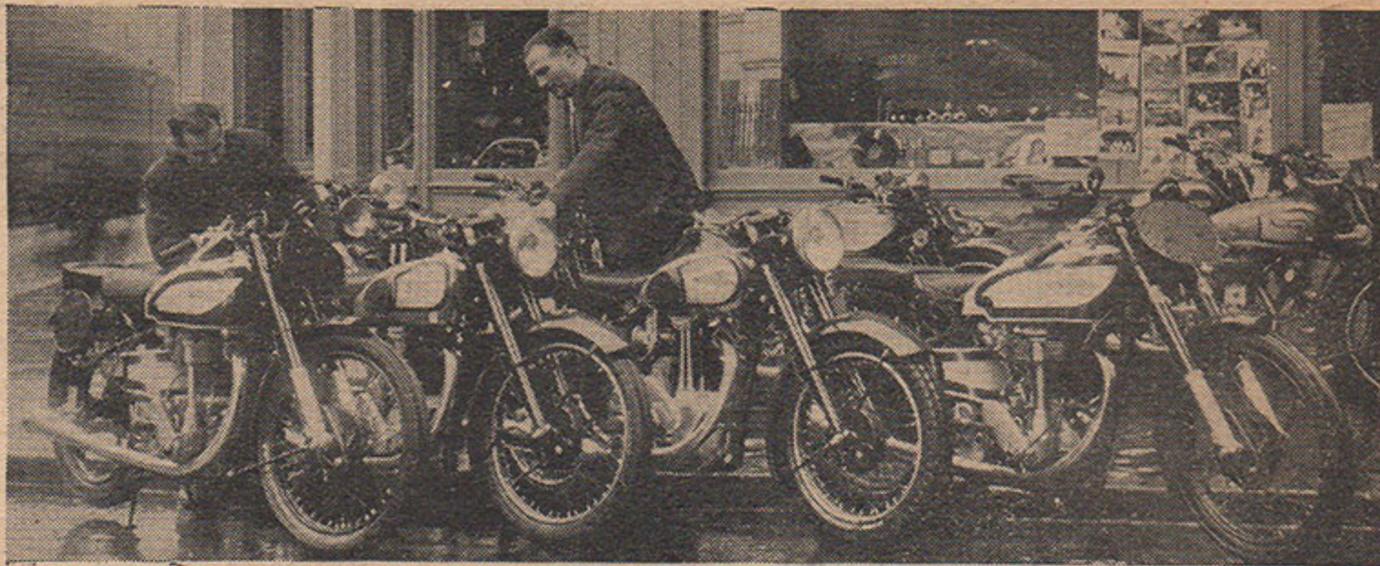
PRIME à tout Abonné qui nous procurera des affaires

GRANDE EXPOSITION

S. A. R. L. L. PSALTY,
P. LADEVEZE et Cie

Spécialiste
Motos Anglaises

Agent Général et repré-
sentant des plus grandes
marques du monde



Agent Officiel de **NORTON - ARIEL - PANTHER - RUDGE - BROUGH-SUPERIOR**

Voyez dès maintenant si vous remplissez les conditions pour obtenir une des belles motos exposées au Salon 1947, et visibles actuellement dans ses magasins.

Passez commande
pour les

Norton

15 H modèle luxe, vendues avec toutes garanties sans bons, ainsi que les 350 cmc. ARIEL.

Une visite s'impose et vous serez édifié. Vous y trouverez toujours de 30 à 50 motos civiles des premières marques étrangères que vous pourrez acquérir sans bon et avec garantie. Expédition dans toute la France.

ACHAT — VENTE — ECHANGE

Direction générale :

Paul LADEVEZE

50, RUE BRUNEL, PARIS (XVII^e). — Tél. : ETOILE 24-66

avec son isolant
MYTRAM
à haute teneur en alumine
SURCLASSE PARTOUT
LES MEILLEURES TECHNIQUES
*adopté par L'aviation
militaire*

EYQUEM

50 années : *d'expérience
de succès*

Une production de qualité **MOREL**

MAGNETO

POUR MOTOCYLETTE
— VÉLOMOTEUR —
ET MOTEUR AUXILIAIRE
— DE BICYCLETTE —

MOREL
LA SÔNE
(ISÈRE)

HAVAS

ÉTABLISSEMENTS
MOREL

USINES :
LA SÔNE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE) DIRECTION GÉNÉRALE : LA SÔNE (ISÈRE) TEL. 19
AGENCE A PARIS : 49^{bis}, AV. HOCHÉ - TÉL. WAGRAM 65.23 ET 65.24

MAGNÉTOS VERTICALES - MAGNÉTOS HORIZONTALES
ALLUMEURS - INTERRUPTEURS DE BATTERIES - COUPLEURS SÉRIE PARALLELE
PÉDALES DE DÉMARRAGE - COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE - RENVOIS D'ANGLE
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —
Matières plastiques - Ebonites - Rivets