

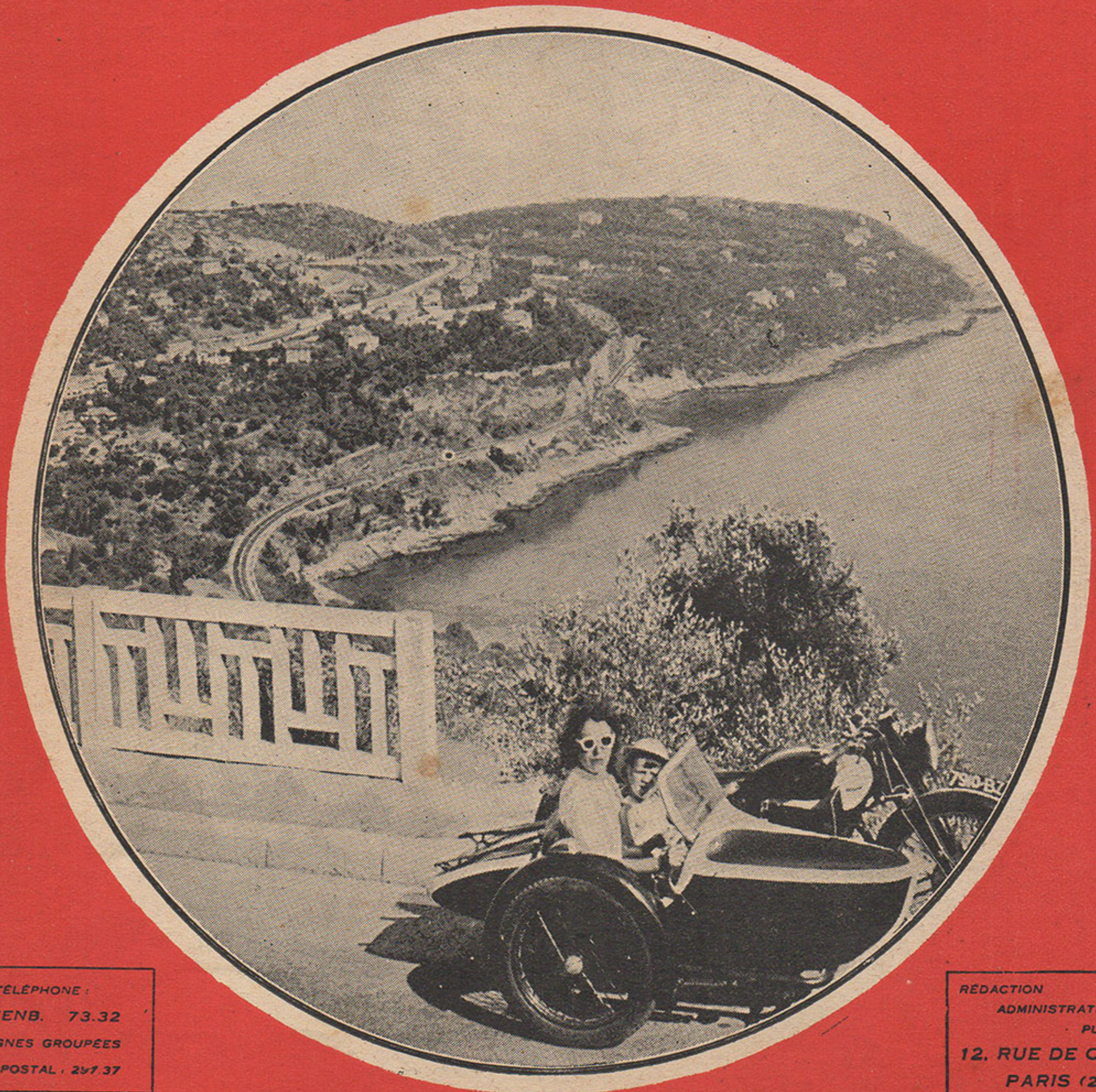
35<sup>e</sup> ANNEE. — N° 905. — 5 DECEMBRE 1947

# Moto revue

VÉLOMOTEURS  
MOTOS SIDECARS  
CYCLECARS

LA MOTO 1948  
LE CONGRES  
DE LA F.I.C.M.

Provisoirement  
BI-MENSUEL  
LE NUMERO :  
20 frs



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

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

Le Cap Martin, près de Menton, photographié de la Grande Corniche,  
par M. Schneider, président de l'A.M. de Belfort.



## Les Motocyclettes **NEW-MAP**

vous présentent en exclusivité **UNE REMORQUE** que vous connaissez tous et dont les preuves ne sont plus à faire

livraison  
immédiate



Poids à vide : 19 kgs.  
Charge utile : 100 kgs.  
Pneus confort : 400 A  
Prix : 4.264 francs

Vente libre et directe sans bon à  
PARIS : 30, rue de Charenton « Paris-Lyon-Motos ».  
LYON : 124, rue Lacassagne « Motocyclettes New-Map ».  
BORDEAUX : 63, rue de Bègles « Bordeaux-Motos-France ».

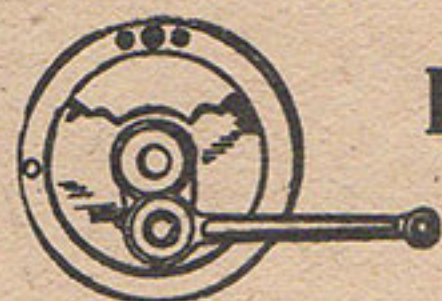
## UNE PUISSANTE ORGANISATION AU SERVICE

## 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<sup>e</sup> — Tél. ETO. 12-46



## S<sup>TE</sup> CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, rue de la Condamine — PARIS-17<sup>e</sup>

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL  
PIGNONS TOUTES MARQUES

ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES

RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES

CARTERS de BOITES et de MOTEURS

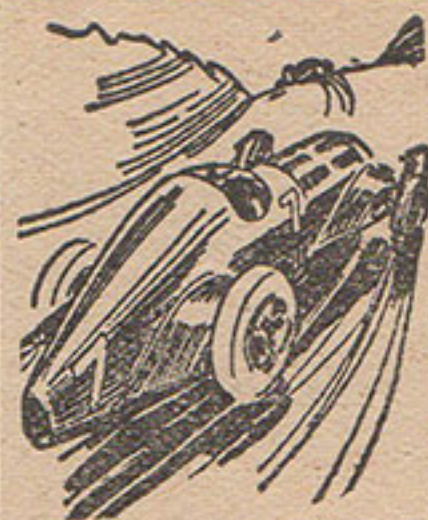
ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESÉS —

EMBIELLAGES — REALESAGES — REPARATIONS DE

DYNAMOS — MAGNETOS et VOLANTS MAGNETIQUES

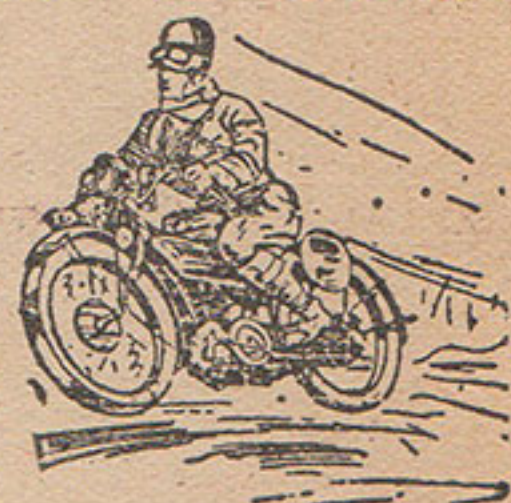
Redressage de Cadres et Fourches Motos et Vélocycleurs

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M.P.



Un progrès sensationnel dans le graissage des hauts de cylindre

ADOPTÉZ



## le BRETOCYL GRAPHITÉ

qui TRIOMPHE PARTOUT en 1947

En motos avec  
ANDERSON, MONNERET, LHERITIER, Champion de France 47. PERRIN, BEHRA, LEFEVRE  
LAURENT, AMBROSINI, HOUEL, etc...

En voitures avec WIMILLE — SOMMER — CHIRON  
CHABOUD, Champion de France 1947. — GIRAUD-  
CABANTOUS, VILLORESI, E. MARTIN, LOYER, 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 correspondant à 150 litres de carburant pour le prix de 330 francs

## VOLANTS MAGNETIQUES

21-23, Rue  
Parmentier  
Puteaux



Téléph. :  
LON. 09-10  
et la suite

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

pour

Vélocycleurs et Motos

Moteurs auxiliaires

Moteurs agricoles et Marins

Moteurs Industriels



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<sup>e</sup>; TÉL. GAL. 92-19





REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE :

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

# Moto revue

HEBDOMADAIRE PARRAISANT 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.

## ◆ LA SUISSE NE VEUT PAS D'ALCOOL DANS SON ESSENCE

Les porte-paroles des usagers de la route, en Suisse, publient de nombreuses pétitions et protestations contre l'adjonction d'alcool au carburant national.

## ◆ ILS DONNENT L'EXEMPLE...

Pour économiser l'essence, les administrateurs de Londres utilisent des autobus pour les missions officielles nécessitant des déplacements collectifs. Il en fut ainsi, notamment lorsque les notables vinrent présenter leurs vœux à S.A.R. la Princesse Elizabeth à l'occasion de son mariage. Nos édiles devraient bien s'inspirer de l'exemple de leurs collègues britanniques.

## ◆ CORRESPONDANCE INUTILE

Il est inutile de nous écrire pour solliciter les adresses des constructeurs des machines exposées au salon. La plupart d'entre elles sont des prototypes qui ne seront pas vendus avant 6, 12, 18 mois ou davantage. Quant aux machines étrangères, l'exportation en est pratiquement impossible. Aussi ne nous submergez pas avec une correspondance aussi fastidieuse qu'inutile. Les constructeurs nous ont d'ailleurs demandé de ne pas donner leur adresse aux lecteurs et abonnés qui nous solliciteraient à cette fin. Ils feront leur publicité dans « Moto-Revue » quand ils seront en mesure de livrer à la clientèle.

## ◆ LES CHARROIS DE BETTERAVES, PLAIE DE LA ROUTE

Au voisinage des fermes et des sucreries, le passage des voitures à chevaux est marqué par une accumulation de boue gluante et de pulpe de betterave constituant un terrain particulièrement propice au dérapage qui n'a d'égal, pour cette triste spécialité, que le pavé de bois humide. Et nous autres, motocyclistes, avons particulièrement à en souffrir.

## VITALITE

**L**E dernier Salon est, si on considère toutes les entraves administratives qui constituent pour notre industrie comme un corset de fer, singulièrement encourageant. Alors que nos exportations sont très limitées, qu'un nombre infime de machines reste disponible pour le marché intérieur et que notre industrie doit en conséquence se contenter de produire un petit nombre de machines, on a néanmoins l'impression qu'elle nourrit de vastes projets pour l'heure où commencera la reprise économique.

Nous avons réalisé des vélomoteurs et des machines d'un intérêt indiscutable qui sont riches de promesses et qui allient de saines traditions mécaniques à des conceptions nouvelles. Nous avons des machines classiques qui sont égales aux meilleures traditions étrangères. On sent que notre industrie ne demande qu'à démarrer dès que l'on mettra à sa disposition les matières premières indispensables.

Il semble même que, d'une manière générale, l'industrie française utilise couramment des solutions que l'industrie étrangère n'a pas encore couramment adoptées. Nous pensons surtout à l'utilisation des alliages légers à haute perméabilité thermique pour les cylindres et les culasses. Ce sont, il est vrai, des matériaux relativement coûteux et cette technique est délicate. Mais que d'avantages en contre-partie : grâce à la circulation rapide de la chaleur, on arrive à obtenir une isothermie qui remédie à la distorsion si désastreuse pour des moteurs dont la température de fonctionnement est élevée. Et d'autre part ces matériaux sont plus faciles à travailler, d'où un gain certain sur la main-d'œuvre. Les chemises peuvent être formées de fontes centrifugées ou d'aciers offrant une énorme résistance à l'usure. L'emploi des alliages légers deviendra universel, mais reste encore très limité à l'étranger. Dans la période d'attente que nous connaissons actuellement, nous avons la possibilité d'étudier à fond cette technique et de nous assurer pour l'avenir une certaine avance.

Car il peut être avantageux dans certains cas de ne construire que des prototypes ou tout au moins de disposer d'un temps nécessaire pour la mise au point des modèles dont on envisage la production en série. Trop de machines d'un type nouveau n'ont, dans le passé, pas réussi à s'imposer parce qu'elles ont été livrées prématurément à la clientèle. Mais cela représente pour le constructeur des frais énormes et une bonne dose d'énergie. Il est rare, en effet, qu'un prototype de conception originale ne présente pas des défauts que font apparaître des essais prolongés.

(suite au verso)

## ◆ L'AUSTRALIE REDUIT SES IMPORTATIONS...

Le gouvernement australien a décidé de réduire de 20 % ses importations de châssis de véhicules utilitaires.

## ◆ DES MACHINES FRANÇAISES OFFICIELLES DANS LES COURSES 1948 ?

Il est possible que l'année prochaine figure de nouveau dans les courses une bicyclette 500 cmc. française d'une technique très « avant-garde », et dont la crise économique et la guerre avaient retardé la mise au point définitive. Si le constructeur dispose d'assez de temps pour la préparer, elle sera confiée à un jeune qui a prouvé sa classe au cours de la dernière saison.

## ◆ UN SERVICE RELIGIEUX POUR LES MOTOCYCLISTES TREPASSES

Le 3 novembre, jour de la Commémoration des Défunts, un service religieux a été célébré au sanctuaire de Castellazzo Bormida à l'intention des motocyclistes défunts.

## ◆ PLUS D'ACIER EN GRANDE-BRETAGNE

La production d'acier en Grande-Bretagne est légèrement en avance sur les chiffres prévus. En 1948, elle dépassera 14.200.000 tonnes !

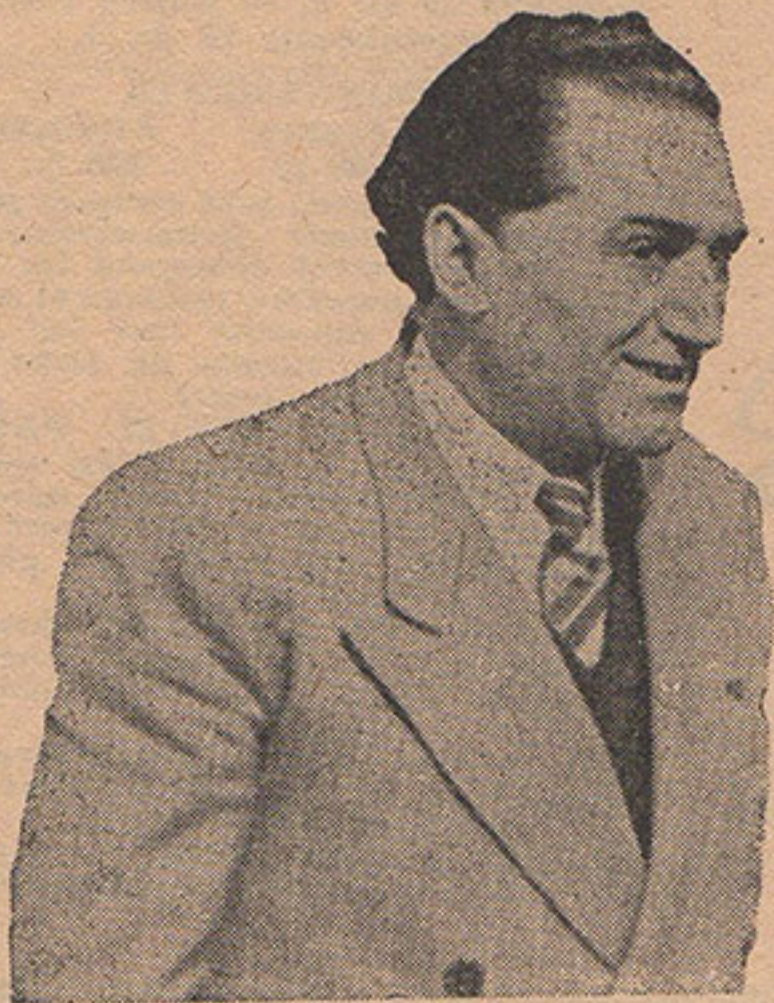
## ◆ H.L. DANIEL A VISITE GUZZI

Le champion anglais recordman du circuit de l'île de Man sur Norton a rendu visite aux usines Guzzi, où il a pu contempler à son aise les nouveaux modèles de la marque et essayer la célèbre « Gambalunga ».

## ◆ LA CIRCULATION AUTOMOBILE DIMINUE

Mais cette diminution n'est pas tellement due à la suppression des 20 litres mensuels. La principale cause est la hausse du carburant au « noir ». Son prix actuel dépasse largement 100 francs au litre !





Tous les motocyclistes ont appris avec plaisir la nomination de M. Comte, motoriste à Drancy et trésorier de l'Amicale Motocycliste de la Seine, au grade de Chevalier de l'Ordre de la Résistance Franco-Britannique. « Moto-Revue » joint ses compliments sincères à ceux des amis de M. Comte.

#### ◆ POLICE ROUTIERE AERIENNE

Dans l'état de Connecticut (U.S.A.), la police routière utilise des hélicoptères pour la surveillance du trafic routier interurbain.

#### ◆ UN TOUR D'ITALIE MOTOCYCLISTE L'AN PROCHAIN ?

La Fédération motocycliste italienne a décidé la mise sur pied, pour 1948, d'une épreuve de régularité en plusieurs étapes dite « Tour d'Italie motocycliste », qui sera réservée aux machines de série.

#### ◆ DECES DE MADAME DUTREUX

Mme Auguste Dutreux, épouse du Président-Directeur des Ets Dunlop, est décédée le 6 novembre dernier, à la Ceille Saint-Cloud. Que son mari trouve ici les sincères condoléances de « Moto-Revue ».

#### ◆ LE SALON 1948 AURA-T-IL LIEU ?

C'est peu probable, les constructeurs ne comprenant pas la nécessité d'engager des frais inutiles. Il faut s'attendre à ce que la classique exposition d'octobre ne revienne qu'avec des jours meilleurs.

#### ◆ NOS ROUTES

Au milieu de tous nos soucis et de toutes les restrictions qui nous accablent, il y a une surprise agréable : c'est l'état très satisfaisant de notre réseau routier, malgré les efforts auxquels il a été soumis. Ne médions pas des Ponts et Chaussées qui ont réagi, malgré des crédits insuffisants, ce qui est presque un miracle.

#### ◆ LE COMMERCE EXTERIEUR ITALIEN

Selon les statistiques officielles italiennes, les importations pour la période de janvier à mai 1947 se sont élevées aux chiffres suivants :

Huiles minérales brutes : 3.450.000 quintaux (2.117.583 milliers de liras); essence et pétrole : 1.913.277 quintaux (3.305.251 milliers de liras); huile raffinée : 561.938 quintaux (2.722.115 milliers de liras); caoutchouc brut : 167.494 quintaux (2.270.083 liras), caoutchouc régéné-

# Informations

ré : 21.071 quintaux (91.571 milliers de liras); pneumatiques et chambres à air : 12.443 quintaux (317.012 milliers de liras).

Pour la même période, les exportations italiennes furent les suivantes :

Motocycles : 1.704 unités (valeur : 54.257.000 liras); pièces détachées de bicyclettes et motos : 3.221 quintaux (val. 147.518.000 liras).

#### ◆ CREDIT

Il est malheureusement un fait, c'est que le plus humble vélomoteur est actuellement hors de portée de trop d'entre nous. Et il est douloureux que les prix puissent baisser avant longtemps. D'autre part, l'instabilité financière ne permet

guère d'env'sager la vente à crédit. La hausse des prix est constante et le vendeur ne peut vendre à crédit une machine qui, au moment de la livraison vaudra, par exemple, trente mille francs et qui, quelques mois après, en vaudra peut-être cinquante mille. Actuellement, nos usines vendent tout ce qu'elles peuvent produire. Mais espérons qu'un jour il y aura équilibre entre l'offre et la demande. Mais il faudra pour écouler cette production recourir de plus en plus aux ventes à crédit. Et la stabilité financière sera alors indispensable. Nous sommes solidaires, que nous le voulions ou non, de l'économie nationale.

#### ◆ EQUIPEMENT INCOMPLET

A part certaines machines de course ou de compétition, les motocyclettes sont en Angleterre comme ailleurs livrées avec un équipement électrique complet, et ceci est excellent. Par contre l'indicateur de vitesse qui est, en Angleterre, obligatoire, est facturé en supplément, même sur les machines les plus luxueuses et les plus chères. C'est là une mesquinerie que l'on comprend assez mal et qui irrite l'acheteur. Actuellement les constructeurs qui travaillent presque uniquement pour l'exportation, ne peuvent mettre sur le marché qu'un nombre très réduit de machines et malgré les prix élevés, la demande excède l'offre et de beaucoup. Mais quand la concurrence pourra jouer de nouveau, il est probable que la clientèle exigera un équipement complet, y compris l'indicateur de vitesse.

#### ◆ LE CASQUE D'HONNEUR

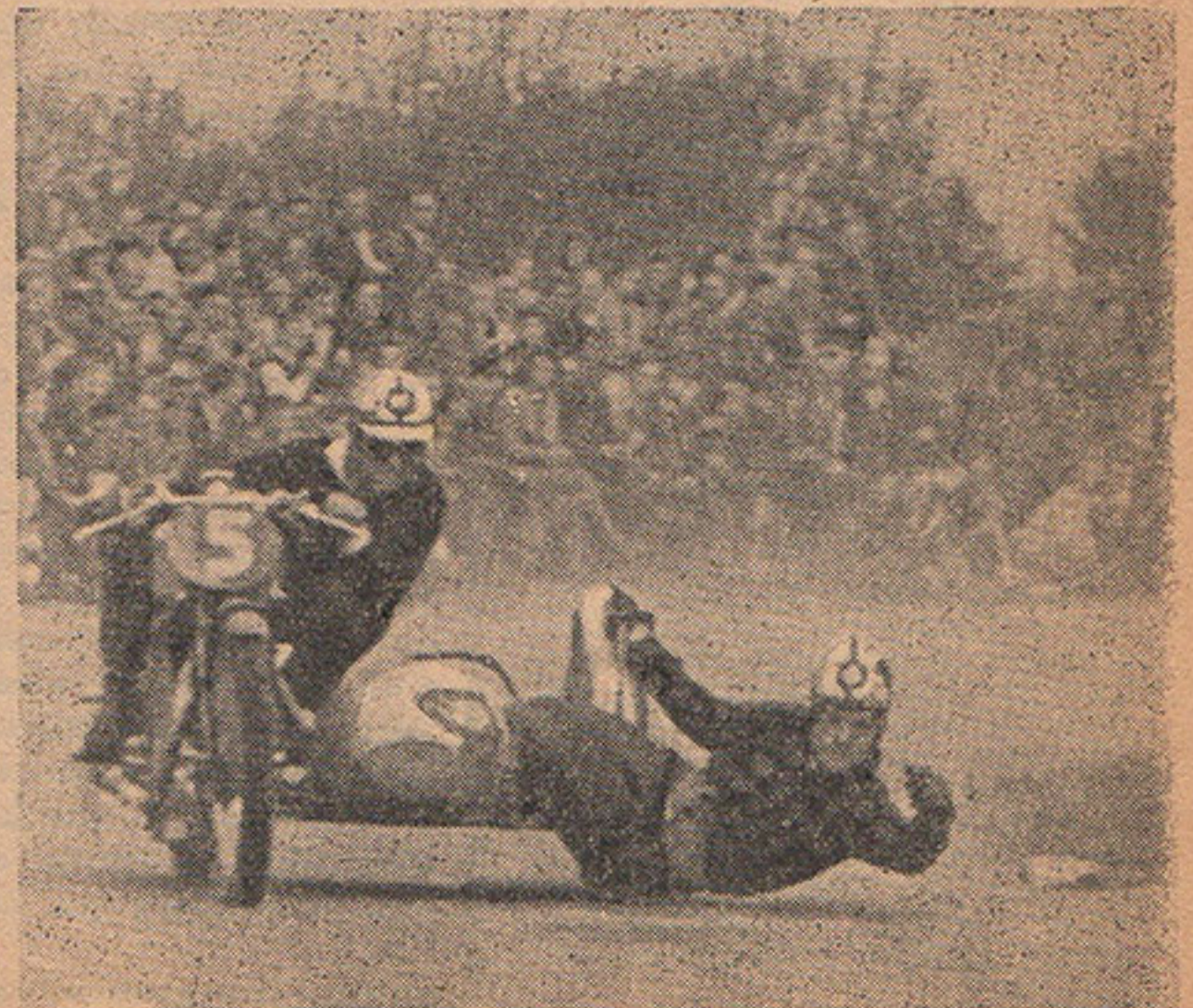
Aux termes du règlement de notre « Casque d'Honneur » le nom du lauréat devait être publié dans ce numéro, et nous avions demandé, pour éviter toute erreur ou contestation, que les prétendants nous fassent parvenir leur palmarès de l'année (épreuves de vitesse seulement). En raison de la grève des P.T.T., nous avons décidé de reculer de quinze jours la proclamation des résultats, mais une fois de plus, nous invitons les champions à nous adresser sans retard leur palmarès.

#### SUITE DE NOTRE EDITORIAL

qu'un axe de piston, peut donner d'ennuis avant qu'on ait découvert l'acier et les traitements thermiques exactement convenables. Et nous pourrions multiplier les exemples. Croit-on qu'il soit aisé d'assurer un graissage adéquat de tous les organes en mouvement ? Notre industrie aura, nous en sommes persuadés, su non seulement concevoir des dessins nouveaux, mais encore les aura mis au point. Elle fait preuve d'une vitalité admirable qui fait l'admiration de tous ceux qui sont au courant de ses efforts.



Ainsi que nos lecteurs pourront le lire sur la page ci-contre, la F.I.C.M. a réorganisé la forme et les dimensions des carrosseries de sidecars « compétition ». Le cliché ci-dessus indique les cotes délimitées par le nouveau règlement. Quant à la photo de droite, elle représente ce que nous ne pourrions plus voir désormais. C'était pourtant bien spectaculaire !





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

Le Congrès d'Automne de la F.I.C.M. s'est réuni à l'Automobile-Club de France, les 27-28-29 octobre 1947, sous la présidence de M. Haecker, président.

**Pays représentés :** Autriche, Belgique, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Hollande, Hongrie, Irlande, Italie, Norvège, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Yougoslavie.

Les principales décisions prises au cours des diverses réunions de ce Congrès ont été les suivantes :

**Affiliation.** — La Fédération Motocycliste de Monaco a été admise à la F.I.C.M. La Fédération Motocycliste d'Autriche a été réaffiliée.

**Révision des Statuts et Règlement International.** — La révision des Statuts et du Règlement International des Manifestations Sportives de la F.I.C.M. est mise à l'étude pour être discutée au Congrès de Printemps 1948. Entre temps chaque Fédération Nationale devra faire connaître au bureau de la F.I.C.M. ses propositions.

**Conseil Central du Tourisme.** — Il est décidé de demander l'affiliation de la F.I.C.M. au Conseil Central du Tourisme.

**Six Jours 1948.** — Le Congrès a confirmé la décision d'attribuer l'organisation des Six Jours 1948 à la Tchécoslovaquie.

Quelques modifications sont apportées au règlement des Six Jours 1948, notamment en ce qui concerne la composition des teams qui devront comprendre cinq équipiers au lieu de trois. Les 5 motocyclettes de chaque team devront appartenir au moins à deux classes différentes. Sera considérée comme marque nationale toute marque existante et mise en vente depuis deux ans au moins dans le pays représenté. Il est admis que le moteur pourra être de construction étrangère. Etant donné le petit nombre de sidecars ayant participé aux Six Jours, 1947, il a été décidé de réserver l'épreuve 1948 aux motos solo. En plus des différents trophées habituels, la Tchécoslovaquie a offert un « vase de cristal » qui sera décerné à la Nation qui aura obtenu le meilleur résultat avec l'ensemble de ses équipes.

**Grand Prix d'Europe 1948.** — Il est donné connaissance des grandes lignes du règlement qui a été établi par le M.C.U. d'Irlande. Le Secrétaire Général signale que les distances prévues sont échelonnées de 350 kms pour la classe 250 cmc., jusqu'à plus de 400 kms pour la classe 500 cmc.

**Création de nouvelles classes de motocyclettes.** — Il a été décidé de créer 3 nouvelles classes qui figureront dans l'énumération de celles admises à participer aux manifestations sportives, savoir :

— Motocyclettes avec moteur d'une cylindrée inférieure à 50 cmc.

— Motocyclettes avec moteur d'une cylindrée n'excédant pas 75 cmc.

— Motocyclettes avec moteur d'une cylindrée n'excédant pas 100 cmc.

**Règlementation des courses de 1948.** — La réglementation du carburant adoptée pour 1947 sera également appliquée pendant l'année 1948.

**Compresseur.** — Définition. — La définition suivante a été admise par le Congrès : Sera considéré comme moteur à alimentation normale, tout moteur dans lequel l'admission est uniquement provoquée par le déplacement d'un piston moteur de type normal (on entend par piston normal, un piston dont le diamètre et la course sont ceux servant au calcul de la cylindrée). Tout moteur ne répondant pas à cette définition sera considéré comme moteur suralimenté. Les moteurs suralimentés devront faire l'objet d'une catégorie spé-

ciale et ne seront pas admis dans les catégories A, B, C réservées aux moteurs à alimentation normale. Chaque U.M.N. pourra organiser des épreuves réservées aux machines munies de moteurs suralimentés, soit dans le cadre des catégories de cylindrée normale en créant des catégories A bis, C bis, soit en les faisant concourir dans une catégorie unique, au cas où l'élément de classification serait un facteur unique tel que la consommation par exemple.

**Formule Internationale de course.** — L'application de la Formule Internationale de Course proposée par l'Italie est reportée à un délai de deux ans, pour étude.

**Motocycles « type sport ».** — La création d'une classe de motocycles « type sport » est remise au prochain Congrès.

**Moto-Cross des Nations.** — Le Trophée du Moto-Cross des Nations est remis à la Grande-Bretagne. La prochaine épreuve du Moto-Cross des Nations sera organisée en Belgique.

**Emploi des sidecars dans les courses.** — Tenant compte des exagérations qui se sont produites dans les courses ouvertes aux sidecars, le Congrès a arrêté la définition et la réglementation des sidecars pour les courses de vitesse. Cette réglementation qui est la suivante sera appliquée à toutes les courses ouvertes aux sidecars, à l'exception des tentatives de records :

« Le sidecar est un dispositif mécanique dépourvu de moteur, s'adjoignant à une moto solo, et composé d'un châssis, d'une roue et d'une carrosserie destinée à recevoir un passager.

Le châssis peut être relié rigidement au cadre de la moto ou articulé à celui-ci. La roue doit être de dimensions au moins égales, y compris celles du pneumatique, aux dimensions de la plus petite des 2 roues de la moto.

La voie est de 0 m. 80 pour les sides reliés rigidement à la moto. En cas de side articulé, la voie sera portée à 0 m. 90, mesurée la moto verticale.

Le châssis ne pourra être muni d'un dispositif quelconque concourant à la direction en permettant le déplacement du centre de gravité par déplacement de la carrosserie ou tout autre moyen.

La carrosserie, qui devra se trouver entièrement entre les roues de la moto et celle du sidecar devra être exclusivement composée de matériaux rigides, et agencée de telle façon qu'elle puisse recevoir un passager normal de 60 kilos minimum. Sa longueur minimum sera de 1 m. 50. La section à 60 cms de la pointe avant sera formée d'une ellipse ou d'un rectangle d'une hauteur minimum de 0 m. 50 et d'une largeur minimum de 0 m. 40. Les 3 cotes A + B + C, A étant mesuré de la base de l'appui-pied, seront au minimum de 1 m. 10. La largeur minimum du coussin, mesurée à l'avant, sera de 0 m. 40. La hauteur minimum du dossier fixe, mesurée verticalement au-dessus du centre du coussin, sera de 0 m. 40 (B était la hauteur du coussin et C sa profondeur).

Les Commissaires Sportifs auront tous pouvoirs pour refuser le départ à tout sidecar qui ne présenterait pas les qualités d'habitabilité ou de construction assurant la sécurité du passager et des autres concurrents.

**Tenue du passager en course.** — Le passager ne devra en aucun cas sortir ses jambes de la carrosserie. Il doit rester normalement assis dans les lignes droites, il est autorisé à déplacer le haut du corps à droite ou à gauche dans les virages, sans cependant sortir de la carrosserie.

**Non observation de l'article 204 du R.I.M.S.** — Le Congrès attire l'attention des

Unions Motocyclistes Nationales sur l'inobservation de l'article 204 du R.I.M.S. prévoyant que les engagements pour toutes les manifestations sportives organisées à l'étranger doivent être faits par l'intermédiaire et avec l'approbation de l'Union Motocycliste Nationale qui a délivré la licence internationale au conducteur et demande une application rigoureuse de cet article.

**Calendrier International Motocycliste 1948.** — Le calendrier International Motocycliste pour 1948 a été fixé comme suit :

**MARS :** 28 : Circuit International Motocycliste de Pau (France).

**AVRIL :** 10 : Prix Motocycliste de la Ville de Nice (France); 18 : Moto-Cross International Région Parisienne (France); 25 : Circuit de San Remo (Italie).

**MAI :** 2 : Circuit de l'Entre Sambre et Meuse, à Mettet (Belgique); 2 : Grand Prix de Prague (Tchécoslovaquie); 2 : Circuit de Schaffhausen (Suisse); 6 : Circuit Motocycliste International d'Auvergne (France); 8 : Leinster 200 (Irlande); 9 : Grand Prix de Finlande (Finlande); 9 : Grand Prix Motocycliste Hongrois (Hongrie); 9 : Circuit de Bruxelles (Belgique); 15 : Irlande North-West 200 (Irlande); 16-16 : Bol d'Or Motocycliste (France); 16 : Grand Prix de Suisse à Genève (Suisse); 16 : Circuit des Frontières à Chimay (Belgique); 23 : Circuit de Lausanne (Suisse); 23 : Circuit de Flérefe à Namur (Belgique); 30 : Circuit de Olten (Suisse); 30 : Circuit International Motocycliste de Montpellier (France); 30 : Circuit de Rome (Italie).

**JUIN :** 5-6 : 24 heures de Schaerbeck (régularité à endurance) (Belgique); 6 : Circuit Motocycliste de Strasbourg (France); 6 : Moto-Cross International de l'A.M.S. (France); 7-9-11 : International Auto Cycle Tourist Trophy Races (Grande-Bretagne); 13 : Circuit de la Cambre, à Bruxelles (Belgique); 13 : Trophée de St-Eutrope à Monthéry (France); 14 : Grand Prix de Pologne (Pologne); 19-20-21 : Trophée de Régularité de la F.I.M. (Italie); 20 : Circuit d'Ostende (Belgique); 20 : Circuit de Lugano (Italie); 20 : 2<sup>e</sup> Circuit Motocycliste de Bordeaux (France); 26 : Grand Prix de Hollande, Dutch T.T. (Pays-Bas); 27 : Rallye de la Madonina dei Centauri (Italie).

**JUILLET :** 3-4 : Circuit de Berne (Suisse); 4 : Grand Prix de Belgique, Spa-Francorchamps (Belgique); 10 : Circuit des Remparts à Angoulême (France); 10-11 : Circuit Motocycliste de 24 heures Région Parisienne (France); 11 : Circuit de Porrentruy (Suisse); 18 : Circuit du Limbourg (Belgique); 25 : Circuit Motocycliste International d'Arcachon (Fr.); 25 : Course de Côte du Mont Ventoux (France).

**AOUT :** 1 ou 15 : Circuit Motocycliste du Comminges (France); 1 ou 15 : Circuit Motocycliste d'Albi (France); 8 : Moto-Cross des Nations (Belgique); 14-15-16 : Raid Trois Jours (Pologne); 15 : Circuit du Président Dr Ed. Bénès (Tchécoslovaquie); 20-21-22 : Liège-Milan-Liège (Belgique); 21 : Grand Prix d'Europe (Ulster) (Irlande); 22 : Circuit Olomoc (Tchécoslovaquie); 29 : Circuit de Pilzen (Tchécoslovaquie).

**SEPTEMBRE :** 1 : Grand Prix de Norvège (Norvège); 5 : Moto-Cross International Région Parisienne (France); 5 : Course sur gazon à Zurich (Suisse); 7-9 : Manx Grand Prix Races (Grande-Bretagne); 12 : Grand Prix des Nations (Italie); 12-19 : XXIII<sup>e</sup> Concours International des Six Jours (Tchécoslovaquie); 19 : Circuit Motocycliste d'Avignon (France).

Il a été admis que des nouvelles demandes d'inscription à ce calendrier pourront être acceptées par le bureau de la F.I.C.M., avec l'accord des Unions Motocyclistes Nationales intéressées, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1948. Après cette date le calendrier sera arrêté définitivement et aucune épreuve ne pourra y être ajoutée en cours d'année.

**Date du prochain Congrès.** — Le Congrès de Printemps de la F.I.C.M. se tiendra à Bruxelles les 12-13-14 avril 1948.



**Pour les Néophytes...**

# LE FONCTIONNEMENT DE NOS MOTEURS

## LE FONCTIONNEMENT PRATIQUE DU 4 TEMPS

Je ne reviendrai pas ici sur la description du cycle à 4 temps dit Cycle Beau de Rochas qui, théoriquement, est le suivant :

1<sup>er</sup> demi-tour, 0° à 360°, admission. Ouverture soupape admission à 0°, fermeture à 180°.

2<sup>e</sup> demi-tour, 180° à 360°, Compression. Les deux soupapes sont fermées.

3<sup>e</sup> demi-tour, 0° à 180°, explosion temps moteur. 0° allumage. Les deux soupapes sont fermées.

4<sup>e</sup> demi-tour, 180° à 360°, échappement. 180° ouverture soupape échappement, 360° fermeture. Soit deux tours du volant moteur.

Un esprit averti se demande pourquoi il n'en est pas de même dans la pratique et pourquoi on parle couramment de décalage des temps.

C'est ce que je vais essayer de vous expliquer aujourd'hui.

Examinons la figure schématique (fig. 1) et regardons ce qui va se passer dans la pratique pendant l'évolution du cycle, c'est-à-dire deux tours complets. — I, point mort haut. D, point mort bas. Supposons également que le moteur tourne dans le sens de la flèche.

En I égal 0 degré le piston est immobilisé au point mort haut et comme nous l'avons dit, la soupape d'admission devrait commencer à s'ouvrir. Il n'en est pas ainsi puisque nous la trouvons ouverte, et cette ouverture en effet s'est produite quelques millimètres avant le point mort haut, PMH, comme indiqué quelquefois, et cela pour les raisons suivantes.

L'air carburé que le piston dans sa course descendante fait pénétrer dans le cylindre, par suite de la dépression qu'il produit dans ce dernier, est un gaz, par suite un fluide extrêmement élastique, dont les molécules jouissent d'une très grande indépendance. Il est donc assez difficile de les faire se déplacer instantanément. On ouvre donc à cet effet la soupape d'admission avant le point mort haut (PMH), de manière à ce qu'il n'y ait aucun retard pour l'introduction du mélange carburé quand le piston commence à descendre, ce qui permet un meilleur remplissage de la cylindrée et par suite augmente le rendement du moteur.

C'est ce que l'on nomme AOA : Avance, Ouverture Admission et que vous voyez représentée dans les réglages en mm. par rapport à la course du piston ou en degrés par rapport à la rotation du volant moteur.

Notre moteur continuant à tourner, examinons encore ce qui va se passer.

En D, soit 180°, la soupape d'admission devrait se fermer. Il n'en est pas ainsi. Il y a intérêt à la faire se refermer, avec un retard et ce pour les raisons suivantes :

A mesure que le piston descend, le vide qu'il a produit a passé par un maximum par suite de sa vitesse de descente. En arrivant au bas de sa course, il a légèrement ralenti sa vitesse et au contraire la vitesse d'aspiration est encore très élevée. On a remarqué qu'entre le point mort bas et le moment où l'équilibre de pression est établi, il y a intérêt à ce que la soupape d'aspiration reste ouverte. Ce moment ne peut donc se produire qu'après le passage du piston au point mort bas (PMB). Pour ce fait, la fermeture se produit avec retard. C'est ce que l'on nomme RFA, Retard, Fermeture Admission.

Nous revenons ensuite au point I,

point où devrait avoir lieu l'allumage. En réalité, il est toujours produit avant (avance à l'allumage) et ce pour la raison suivante :

Quand l'étincelle produite par l'appareil d'allumage (magnéto ou delco) jaillit entre les pointes de la bougie, l'inflammation du mélange détonant et comprimé n'est pas instantanée, il faut un certain temps, relatif bien entendu, pour que la masse entière du gaz soit en combustion. Cette inflammation se propage par tranche, si je puis m'exprimer ainsi. J'ajouterais même qu'il se produit bien d'autres phénomènes dont je compte bien vous entretenir un jour.

De ce qui vient d'être dit, il est facile de se rendre compte que si l'on enflammait le mélange gazeux juste au moment où le piston est au point mort haut, ce dernier serait encore en pleine combustion quand le piston arriverait au point mort bas, car les moteurs actuels tournent vite. Il en résulterait que lorsque le piston remonterait, il aurait à vaincre une forte pression des gaz qui le freinerait.

En outre, ces gaz très chauds brûle-

raient les soupapes et feraient chauffer le moteur. De plus, il y aurait gaspillage de calories, égal travail et combustible perdus.

Ensuite temps moteur de T à D point où théoriquement la soupape d'échappement devrait s'ouvrir. Pratiquement elle s'ouvrira quelques millimètres avant que le piston ne soit parvenu au point mort bas (PMB).

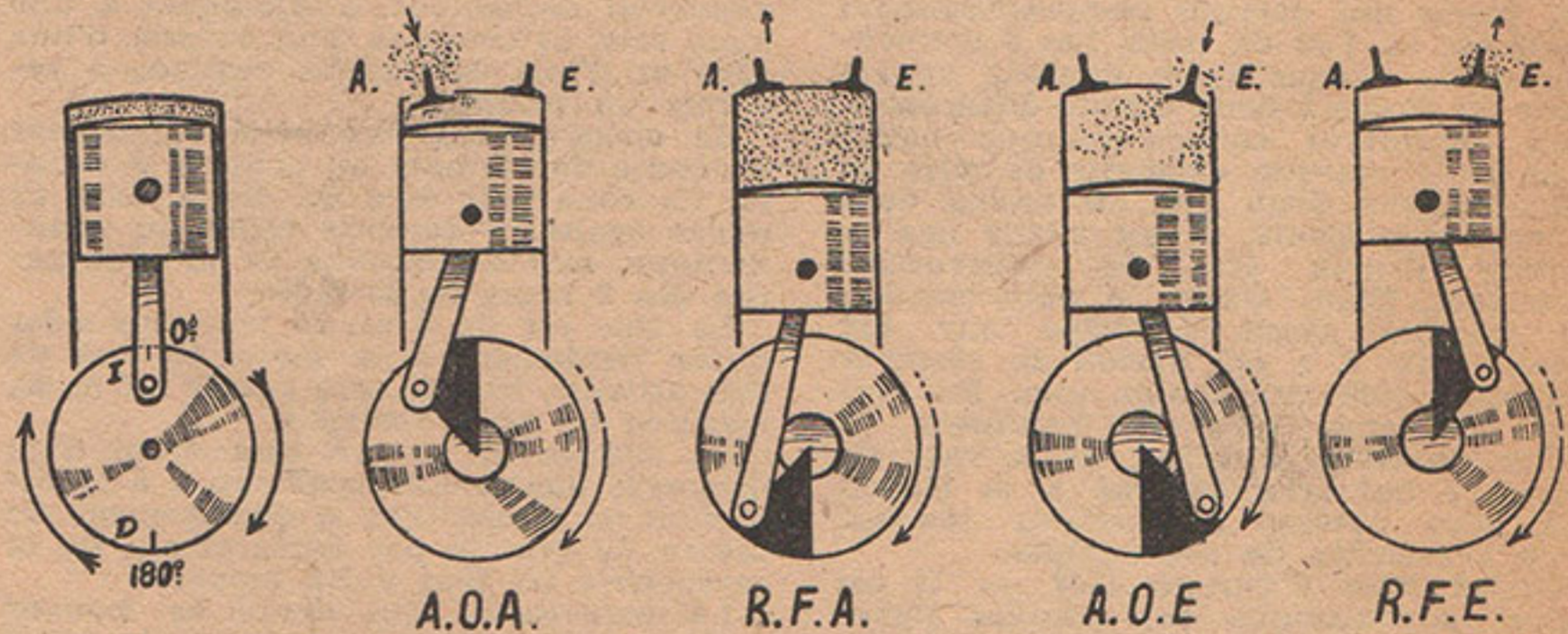
On doit arriver à ce que la pression qu'ont encore les gaz à la fin de leur détente ait complètement disparu quand le piston est au bas de sa course, sans cela pour remonter il aurait à vaincre cette contre-pression qui ne serait pas négligeable et se traduirait par un travail nuisible, ayant son effet sur le rendement. Pour éviter cette contre-pression on ouvre la soupape d'échappement avant le point mort bas (PMB) qui, lorsqu'il est atteint par le piston permet à ce dernier de chasser devant lui, en remontant, des gaz très détendus.

C'est ce que l'on nomme AOE, Avance Ouverture Echappement.

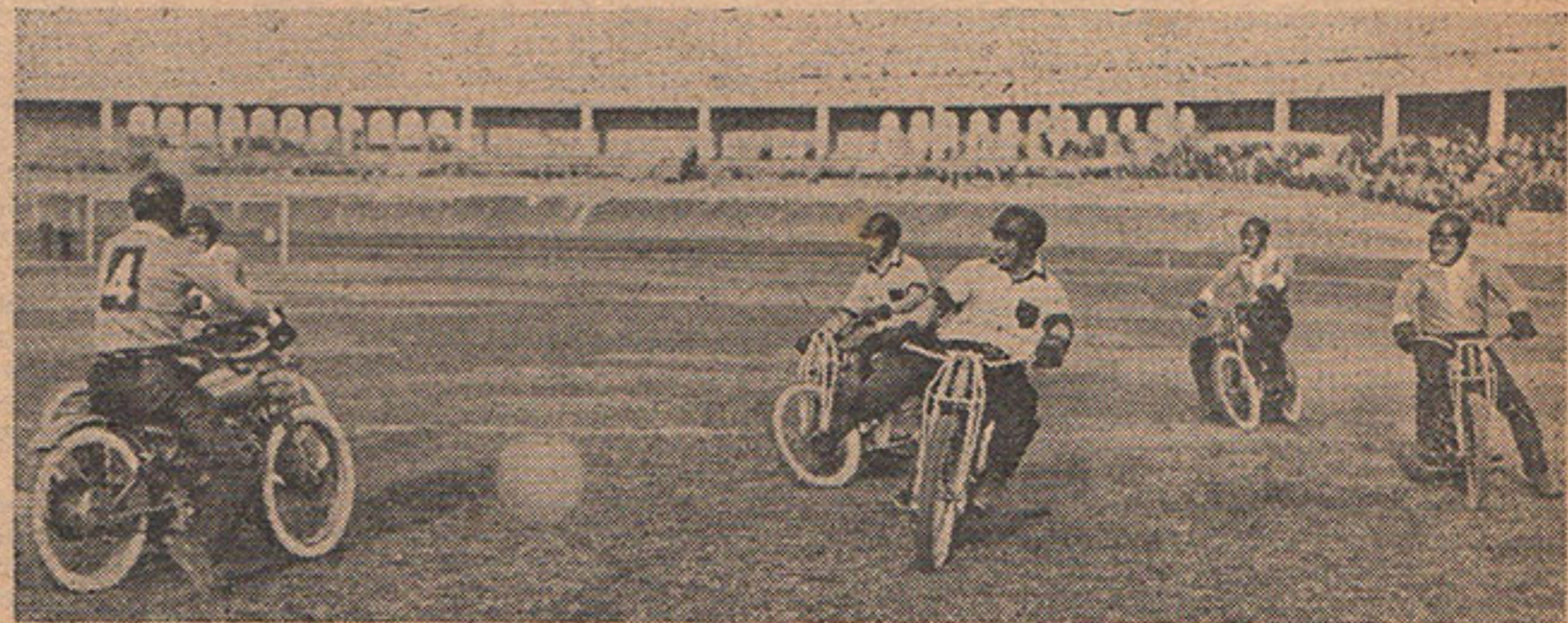
Pendant toute la rotation de D à I, le piston chasse devant lui les gaz brûlés et quand il arrive en I, la soupape d'échappement devrait se fermer. Il y a intérêt à la faire se refermer avec un léger retard. Les gaz brûlés ont en effet une énergie cinétique acquise qui ne s'annule pas au moment où le piston redescend. Ceci pour permettre une évacuation plus complète des gaz. C'est ce que l'on nomme RFE, Retard Fermeture Echappement.

Bien entendu il y a pour tous ces réglages une certaine latitude qui dépend de plusieurs facteurs, dont l'analyse nous entraînerait trop loin. Nous reviendrons sur ce sujet un jour prochain.

Louis GARNIER



De gauche à droite : fig. 1 : Coupe schématique du moteur, avec indication des points morts ; fig. 2, 3, 4 et 5 : Les quatre phases du cycle pratique : Avance ouverture admission. Retard fermeture admission. Avance ouverture échappement. Retard fermeture échappement. Le secteur noir indique l'importance du décalage des temps.



### LE MOTO-BALL A LYON

Nos lecteurs trouveront dans nos rubriques « Moto-Ball » et « Clubs » des détails sur la manifestation de l'Amicale Moto-Club de la Cité, à Lyon.



# Point de vue sur le MOTOCYCLISME 1948

**L**a construction motocycliste française se mourait en 1939. Les causes de cette agonie étaient diverses : prix d'achat élevé; concurrence de la voiturette populaire; propagande à rebours d'une partie de la grande presse; maintien du permis de conduire pour toutes les cylindrées; menaces de réquisition militaire à des prix dérisoires; entretien souvent sale et compliqué; difficulté de transporter les bagages de façon pratique; trop grande diversité de modèles, et partant, de pièces détachées; réseau insuffisant de bons agents réparateurs... et nous en passons ! Relisez plutôt la collection de « Moto-Revue » des 10 dernières années de paix !

Il s'agit maintenant de repartir de pied ferme, en évitant les erreurs du passé et en tenant compte de la situation écono-

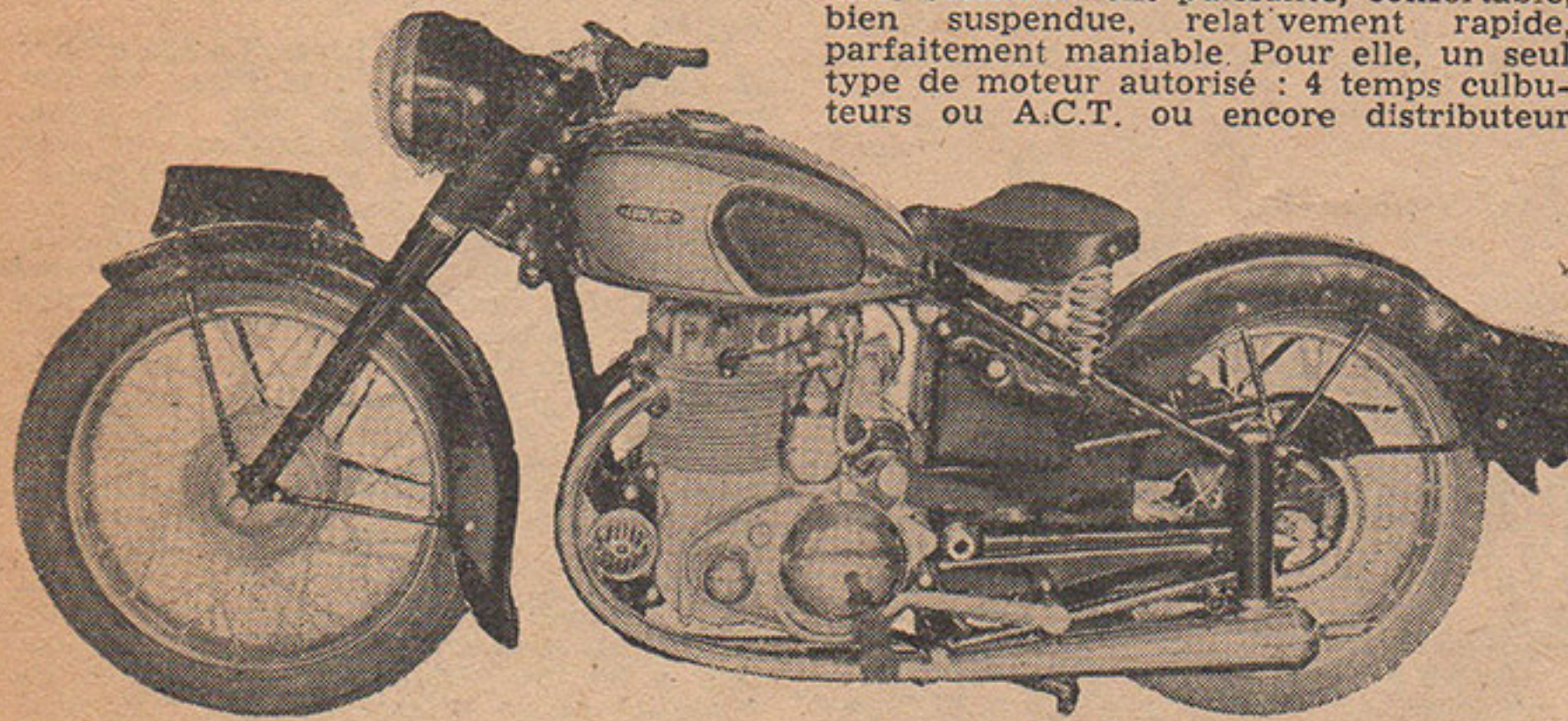
ment dispensée du permis de conduire. Ce n'est déjà plus un vélomoteur, mais quelque chose de plus confortable, de plus étoffé : moteur 2 temps ou 4 temps, et dans ce dernier cas, soupapes commandées par culbuteurs ou même avec arbre à cames en tête (pourquo' pas ?); vitesse maximum : 75 kmh, vitesse de régime : 60. Et n'oublions pas les indispensables sacoches métalliques, l'éclairage électrique fourni par volant magnétique ou alternateur engrené au moteur; et pas de suppléments, pas de séries luxe ou grand luxe ! Un seul modèle convenablement émaillé (3 ou 4 teintes au choix).

Continuons par le 250 cmc. C'est là le prototype de la moto tous temps, tous emplois, j'allais écrire tous terrains; celle qui doit réunir les avantages de la défunte 175 et de feu la 350. Donc légère, mais suffisamment puissante, confortable, bien suspendue, relativement rapide, parfaitement maniable. Pour elle, un seul type de moteur autorisé : 4 temps culbuteurs ou A.C.T. ou encore distributeur

rotatif si ce mode idéal de distribution est enfin mis au point. Cadre : tôle emboutie ou tubes, les deux procédés ont fait leurs preuves; suspension avant par tubes télescopiques et suspension arrière obligatoire : il n'y a que l'embaras du choix parmi les suspensions arrières éprouvées en course. Bloc moteur à embrayage à disques métalliques multiples et transmission par chaîne unique, automatiquement graissée, à l'abri d'un carter étanche, mais facilement démontable. Que diable ! en l'an 1948, cela devra tout de même être réalisable sans coûter les yeux de la tête ! Boîte 4 vitesses incorporée avec sélecteur au pied naturellement (je ne parlerai plus des poignées tournantes. Il demeure sous-entendu que tous les guidons 1948 comporteront uniquement : 2 poignées tournantes, la manette de débrayage, celle du frein avant couplée au frein arrière, éventuellement un décompresseur, la commande du phare et de l'avertisseur).

Vitesse maximum 90 kms à l'heure; vitesse de route : 70 kmh. équipement électrique complet avec batterie 24 A-H, cadran de bord obligatoire et obligatoirement incorporé au phare, comportant, judicieusement disposés : compteur kilométrique, montre et ampèremètre. Accessoires chers, objectera-t-on; non, puisque toutes les motos françaises, de la 250 à la 1000 seraient équipées du même modèle de phare, et ce modèle unique de phare contiendrait un modèle unique de tableau de bord. Bouchon d'essence formant jauge, par perfectionnement de l'ancienne jauge O.S. à fil enroulé et frotteur. Il va de soi que la distribution est totalement enclose et travaille dans un bain d'huile et que les ressorts de soupapes sont de forme dièdre en épingle à cheveux. Poids de la machine à vide : 120 kgs maximum, roues à broche interchangeable; pneus 26x3,25 à l'avant comme à l'arrière, le pneu avant étant à strasses longitudinales et le pneu arrière à pavés et lamelles d'adhérence; échappement monotube à silencieux efficace (laine de verre ?). N'oublions pas les indispensables sacoches métalliques de grande taille et passons à la 500.

Pour celle-là, deux modèles prévus, et deux seulement, la tourisme sport monocylindrique et la Grand Tourisme bicylindrique flat-twin ou jumelés; la première d'achat et d'entretien plus économiques que la seconde et destinée aux bourses plus modestes.



mique actuelle, fort défavorable hélas ! à la reprise de la production motocycliste sur une grande échelle. Il nous faudra donc accepter des remèdes révolutionnaires. Voici ceux qui peuvent être raisonnablement proposés :

D'abord, et avant tout, une production rationalisée, réduite à quelques types. Nous voyons pour notre part, les constructeurs autorisés à sortir seulement des modèles des cylindrées suivantes : 50 cc., 125 cc., 250 cc., 500 cc. et éventuellement 1.000 cc.

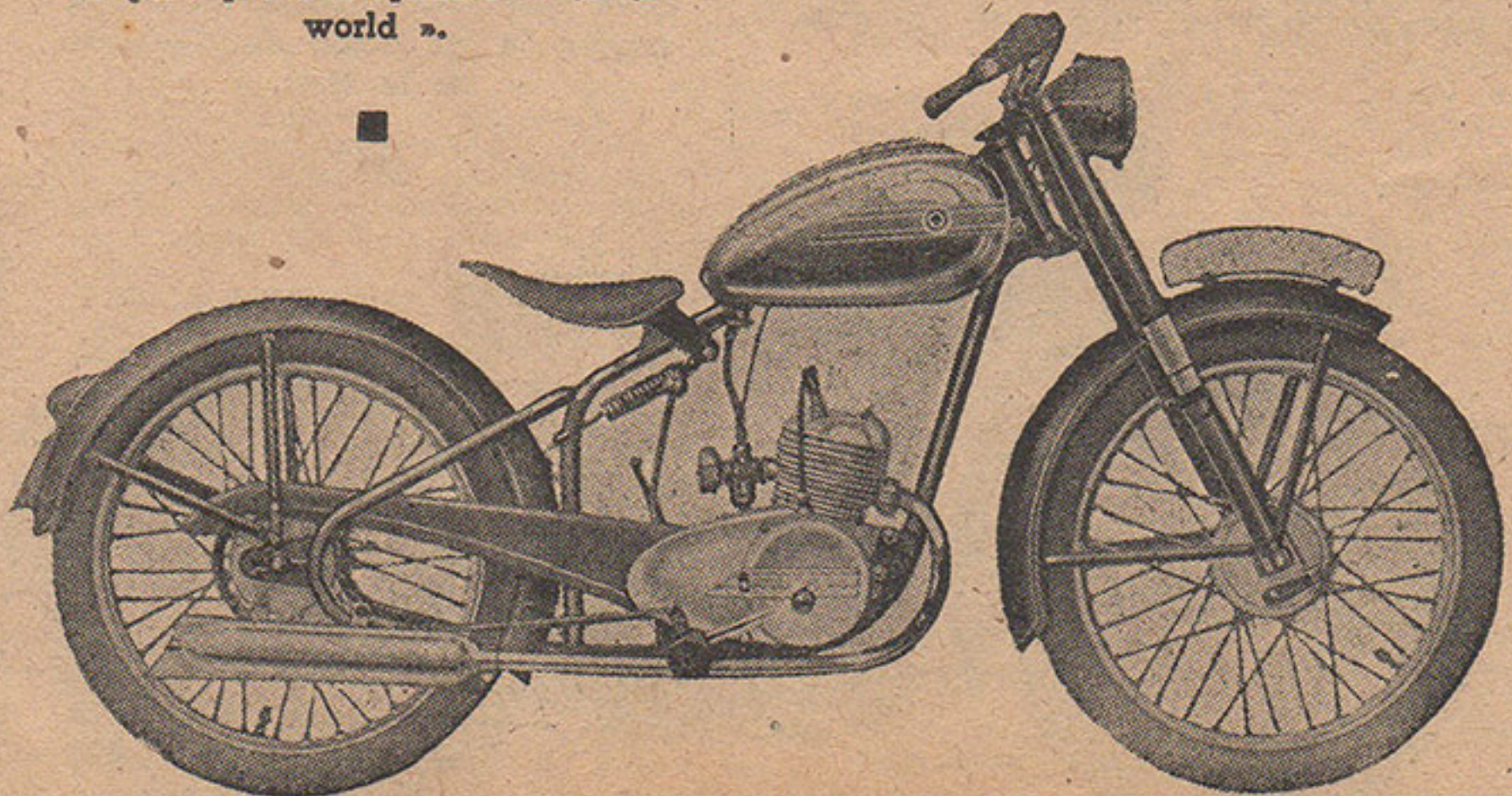
Le 50 cmc., c'est tout simplement le vélomoteur. La démonstration a été faite que cette cylindrée suffit à animer un vélomoteur de taille normale. Nous souhaitons qu'il existe en 2 types très différents :

1° un moteur amovible homogène et de petite taille, capable de s'adapter en quelques minutes sur n'importe quelle bicyclette et de la propulser à 30 kms à l'heure, tout en possédant une réserve de puissance suffisante pour lui faire gravir une côte normale sans le secours des pédales;

2° un vélomoteur classique 2 temps, avec kick-starter, 3 vitesses, éclairage électrique, pneus de 600x60, porte-bagages généreux et sol de, sacoches métalliques spacieuses permettant d'emmener avec soi, outre l'outillage de bord, soit la trousse du médecin, soit les échantillons du voyageur de commerce, ou le ravitaillement du père de famille ou encore les vêtements de rechange du touriste. Bien entendu cylindre en alliage léger chemisé acier, piston alu, sélecteur au pied et poignée tournante pour les gaz.

Passons au type 125 cmc. Celui-ci est une motocyclette légère, mais naturelle-

Ci-dessus : La 350 cmc. Sublime à deux cylindres côte à côte, soupapes en tête, suspension AR et fourche avant télescopique, représente le premier dessin français d'après-guerre vraiment moderne. Ci-dessous : la « Manet » tchécoslovaque deux temps, deux pistons à moteur à culasse commune, a retiré à la 125 cmc. Puch son titre de la plus petite bicylindre « in the world ».





Présentons la dite *tourisme-sport* : Moteur monocylindrique à culbuteurs (ou A.C.T., étant entendu qu'un seul de ces 2 modèles possibles sera retenu), à distribution totalement enclose et travaillant dans l'huile, utilisant certaines pièces communes à la 250; bloc moteur ne comportant que des engrenages à taille gleason, embrayage à disques métalliques multiples (le même que celui de la 250), sélecteur double pédale (idem 250), fourche avant télescopique, suspension arrière de construction identique à celle de la 250; chaîne unique de transmission automatiquement graissée et enfermée dans un carter étanche. Il va de soi (ai-je besoin de le préciser ?) que tous les modèles, de la 125 à la 1.000, comportent obligatoirement une boîte à 4 vitesses, une béquille avant, une béquille centrale et une béquille latérale; des roues équilibrées de construction; un système anti-vol à serrure de sûreté bloquant la direction et en ce qui concerne les 500 et 1.000, un dispositif de blocage du frein avant.

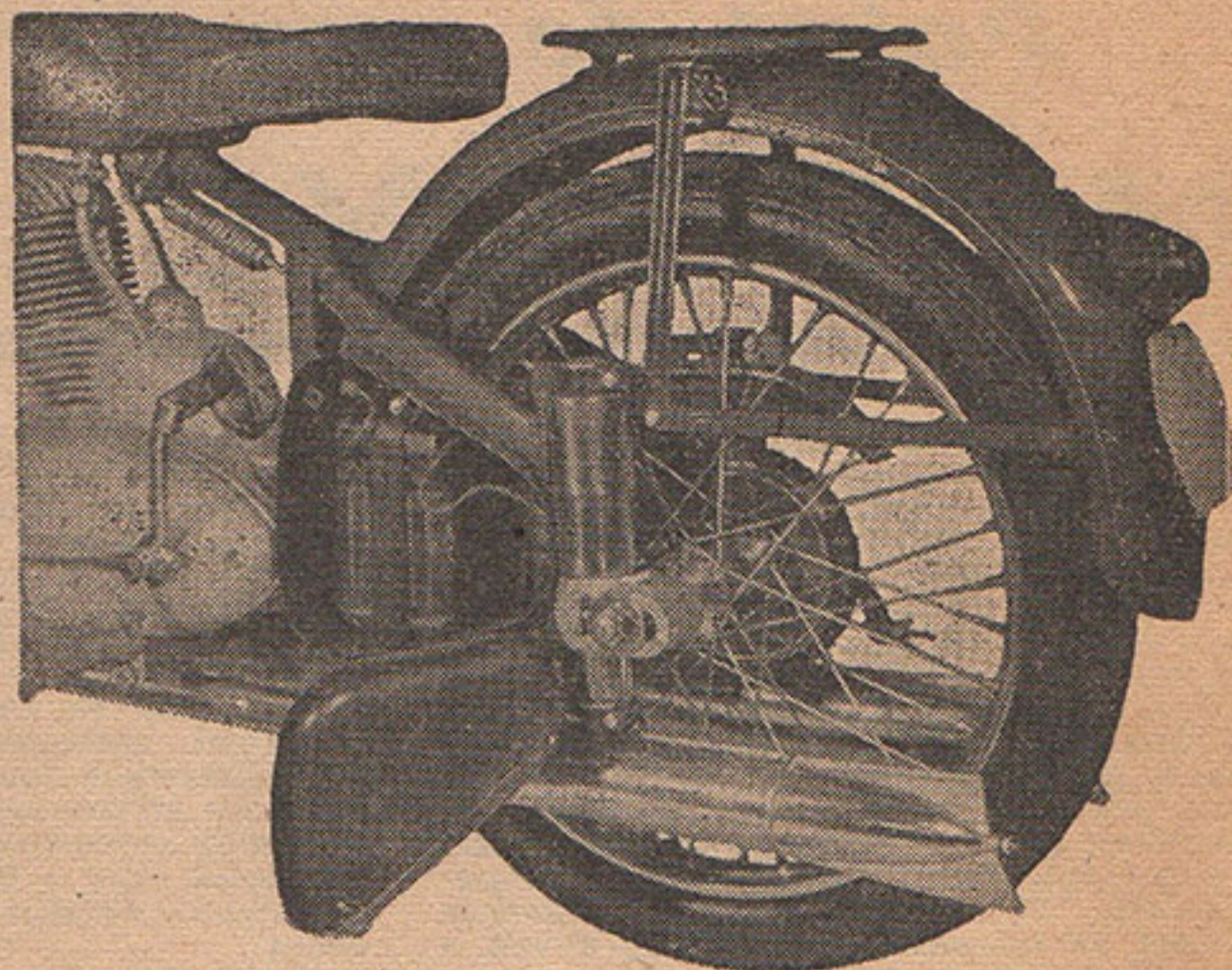
Pour revenir à notre 500 Tourisme-Sport, précisons que la puissance à la jante, au régime maximum, doit être de 20 à 22 CV autorisant une vitesse maximum vraie de 120 kmh. et une vitesse de route de 80 à 90 kmh. pour un poids maximum, à vide, de 140 kgs.

Passons maintenant au modèle *Grand Tourisme*. Celui-ci diffère du précédent par son moteur bicylindrique à cylindres opposés ou jumelés; et par sa transmission finale qui emploie un arbre en acier spécial du type dit à barres de torsion, au lieu d'une chaîne sous carter étanche; fourche télescopique et suspension arrière; graissage automatique des boîtiers de culbuteurs; ressorts de soupapes en épingle; pare-chocs efficace protégeant la culbuterie en cas de bûche et même les jambes du pilote (à propos de pare-chocs, pourquoi ne pas les généraliser sur tous les modèles. Nombreux avantages et pas un inconvénient); cylindres alu chemisés acier (ceux de la 250), culasses alu détachables, avec chambres de combustion en bronze, puissance à la jante au régime maximum 28 CV; vitesse maximum 140 kmh.; vitesse de route : 90 à 100 kmh.; poids à vide : 150 kgs; pneus de 26x3,25 à l'avant (striés longitudinaux), de 26x3,50 à l'arrière (pavés et lamelles).

Ajoutons que ces deux modèles, qui sont des machines types de solo, sont néanmoins prévues pour, éventuellement, emmener un sidecar léger.

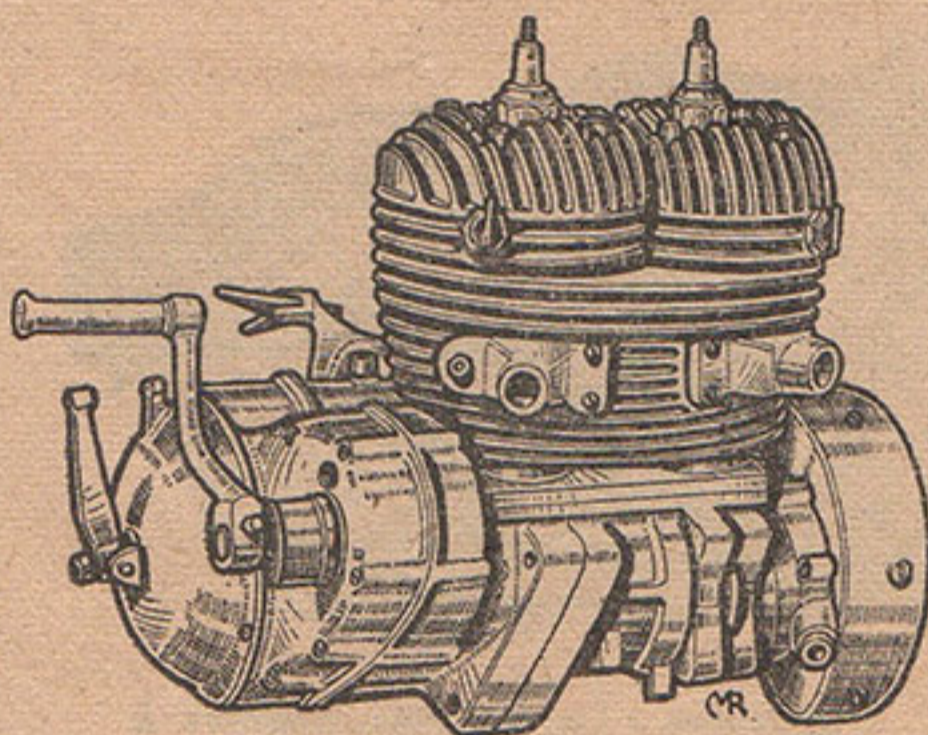
Passons enfin à la dernière, la 1.000 cc. Celle-ci n'existe qu'en un seul modèle, au moins en ce qui concerne la clientèle civile, et ce modèle, c'est tout simplement la réplique de notre 500 Grand-Tourisme, avec un cadre identique, mais renforcé et spécialement conçu pour l'usage du sidecar moyen et lourd. Donc, moteur flat-twin ou jumelé avec 2 cylindres 500 à culbuteurs ou A.C.T. développant 40 CV à son régime maximum, mais avec une courbe de puissance plus plate que celle

La 250 cmc. Jawa deux temps est une des plus sympathiques de cette cylindrée. Voici le détail de l'arrière, montrant le logement de la batterie dans un coffre latéral.

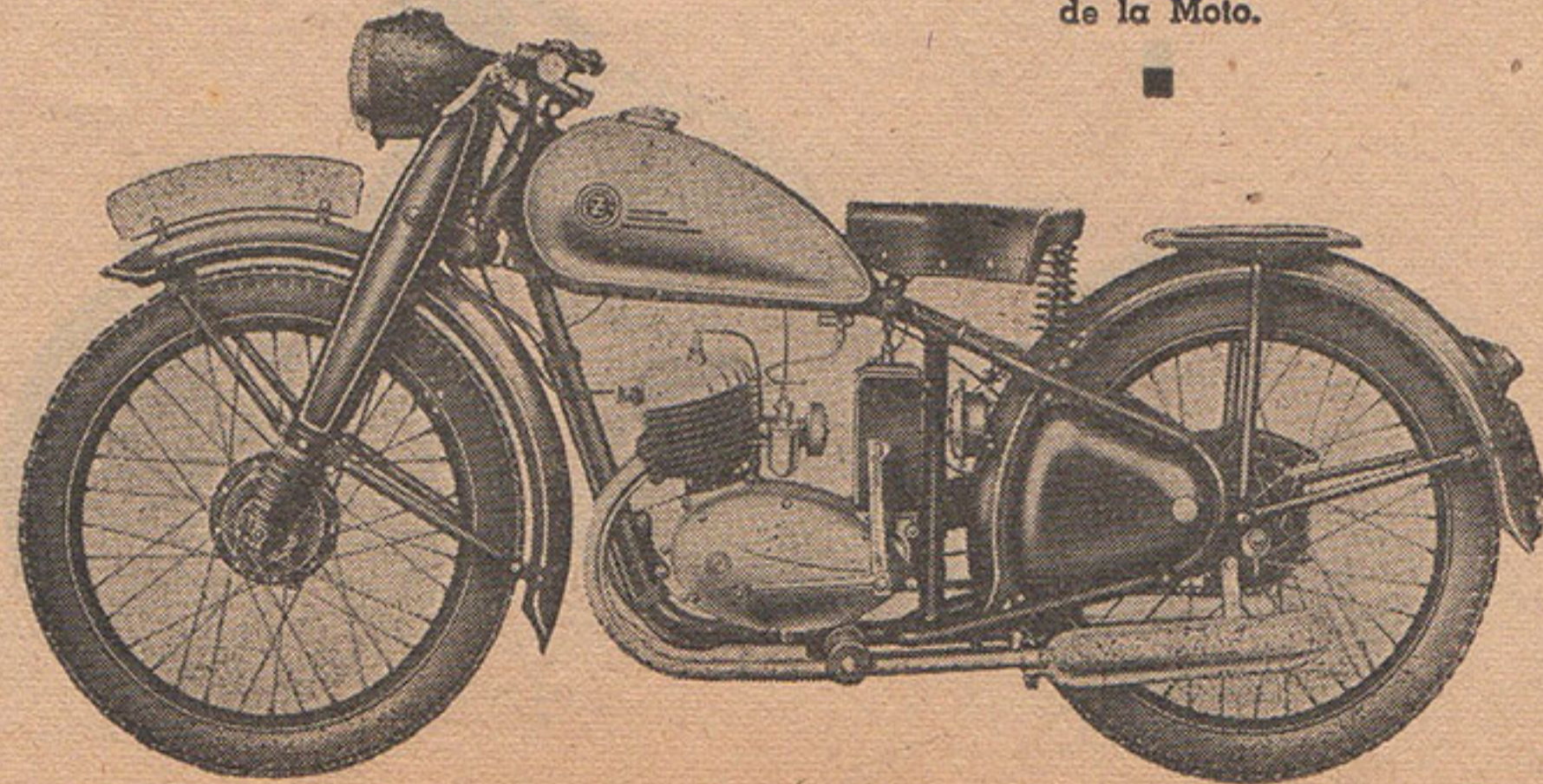


de sa petite sœur. Aux 4 vitesses s'ajoute sur ce modèle une marche arrière. Et n'omettons pas les deux indispensables vastes sacoches métalliques fermant à clef.

Voilà un tableau assez complet de la



Ci-dessus : Le bloc-moteur 200 cc. Aubier-Dunne à deux cylindres côte à côte et culasses indépendantes, est établi sur les données du 100 cmc. célèbre. Ci-dessous : La 125 cc. C.Z. à fourche télescopique, une autre production tchécoslovaque très remarquée au Salon du Cycle et de la Moto.



production 1948... à l'état de projet.

Précisons que ces 5 modèles possèdent des réservoirs de belle taille dont les capacités sont respectivement les suivantes :

Pour la 50 cmc. : 11 litres. La 125 cmc. : 14 litres. La 250 cmc. : 16 litres. La 500 cmc. : 21 litres. La 1.000 cmc. : 26 litres.

Normalisation et standardisation sont évidemment poussées au plus haut point. Le nombre de pièces détachées de rechange est relativement bas puisque de très nombreuses pièces sont interchangeables de modèles à modèle. D'autre part, sur toutes les machines, les commandes sont identiquement situées : embrayage (à main et au pied) à gauche. A gauche également, mais par poignée tournante, l'avance à l'allumage et, toujours à gauche, le frein au pied (au talon exclusivement, mais disposé de telle sorte que le pied n'ait pas à quitter le repose-pied). A droite : le frein à main, l'accélérateur (poignée tournante), le sélecteur au pied (modèle unique du sélecteur à double pédale), avec un index de visibilité de la vitesse engagée. On peut chicaner sur l'emplacement du frein à pied et se rallier à l'avis du Dr Imbert (« Moto-Revue », N° 287 du 8 septembre 1928), lequel demandait que ce dit frein soit placé à la pointe du pied droit, afin d'identifier le réflexe du motocycliste à celui de l'automobiliste. L'idée mérite d'être retenue.

Nous ne sommes pas du tout partisan de carrosser ces machines, l'esthétique de la moto, comme celle de certaines femmes, est fonction de son déshabillé. Quoi de plus agréable à l'œil qu'un moteur et un cadre aux lignes pures, qu'un bel ensemble harmonieux qui n'a rien à cacher ?

Seulement il faut tout de même penser :

- a) à l'entretien de la moto ;
- b) à la protection du pilote.

Le premier point est résolu du fait que toutes les parties métalliques sont soigneusement émaillées (peu, très peu de chrome, mais du bon !) et que le bloc-moteur, lisse, sans recoins, à carburateur et magnéto enfermés, supporte le lavage au jet. Quant au 2<sup>e</sup> point, le cadre par construction doit le résoudre. Inutile d'aller plus loin et d'enfermer le moteur, de faire de notre machine un quelque chose terne, anonyme et sans personnalité, bête comme une voiture de série.

Mais on pourrait écrire un volume sur un aussi vaste sujet. Il est sage de refermer maintenant le tiroir aux projets et d'attendre patiemment les réalisations de nos usines, de nos usines de guerre qui redeviendront peut-être l'industrie des jours et des gens heureux.

M. G. DEBREST



# 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.

## MOTEURS AUXILIAIRES ET CHANGEMENT DE VITESSE

● Dans les « Informations » du n° 895 figure une vérité que ne veulent pas admettre les constructeurs de moteurs auxiliaires, à savoir : « Groupe auxiliaire + bicyclette polymultipliée ». Cette nécessité indispensable pour garantir la durée du minuscule moteur a en effet été démontrée avec force détails par M. Janot à Derny-tandem et dérailleur Cyclo, dans « Cyclo-Magazine ». Et le moteur Derny est cependant un 98 cmc.

Mais où je ne suis pas d'accord avec l'auteur de GA + BP, c'est lorsqu'il dit : « Le nôtre (lequel ?) est minuscule, ultra léger, suffisamment puissant et régulier. Il ne disloque pas la bicyclette normale ».

Non, je ne suis pas de cet avis : le cadre et la fourche des B.M.A. doivent être renforcés, donc cadre spécial, comme l'a compris Solex, lequel, par contre, ne prévoit qu'un seul développement de 5 m. 25, à la fois trop grand et trop petit : Il faut en effet quatre développements cycle, bien échelonnés, entre 3 m. 50 et 9 m. 50 au minimum.

Après avoir connu la première vague de B.M.A. d'il y a 25 ou 30 ans, qui, si piteusement échoua pour le même motif, on croit rêver en relisant toutes les descriptions de B.M.A. passées dans la presse. Et cependant, en utilisant tout ce qu'il y a de mieux dans chaque type existant, on pourrait établir un modèle type idéal, à condition de pédaler.

Enfin, dans « M. A. et les Anglais » du même numéro, il existe une contradiction, quant au cadre à adopter pour les B.M.A.

Les motos. — Le prix de l'essence rare augmente, et ce n'est pas fini. Le poids des autos diminue, mais celui des motos progresse, ainsi que la puissance de leur moteur et, conséquemment, leur consommation. Est-ce bien de circonstance ? D'ailleurs, dans votre éditorial du 18 courant, vous êtes bien de mon avis.

QUENTIN Fernand,  
St-Vincent-Rive-d'Olt (Lot)

## CONTRE L'ENSEMBLE SIDECAR CARROSSE

● A la fin de l'article concernant la réparation, sauce viennoise, d'une sorte de Scott sociable, il semble être fait appel à l'opinion de vos lecteurs. Je ne résiste pas à la tentation de vous donner la mienne sur ce que me semble pouvoir être le succès commercial d'un tel engin.

Il peut espérer séduire une clientèle qui a goûté des avantages et des inconvénients de la moto avec sidecar, une autre pourrait être celle que leur prix élevé éloigne des voitures ou qui cherche quelque chose de moins encombrant.

Ce véhicule n'est guère moins encombrant qu'une petite voiture, aussi long et même plus large qu'une 4 places 4 CV comme la Renault ou la Panhard ; il l'est infiniment plus qu'un Motocar Rovin à peu près comme une Mathis Andreau qui offre également 3 places avec

3 roues, 14 CV au frein, ce qui ne doit pas faire plus de 11 à 12 CV à la jante. Or Mathis annonçait 105 kmh. et une consommation de 3 à 4 litres. Le véhicule en question ne paraît pas faire aussi bien, on ne voit d'ailleurs pas que le changement de position des roues puisse apporter autre chose qu'un neu d'homme de pneumatiques, insignifiante peut-être.

La recherche de faible encombrement conduira la clientèle urbaine au de Rovin et la plus riche à la Simca-5, celle des performances conduira les sidecaristes en quête d'abri, à quelque VL 333.

Reste la question « Prix » (ce qui vaut bien une majuscule). Peut-il y avoir une différence sur la carrosserie ? A qualité égale, non. Seule la pacotille le permettrait. Sur le moteur non plus la puissance demandée étant la même.

La transmission économisera un joint de cardan et deux joints homocinétiques, un différentiel et ce sera bien tout si l'on remarque que la simplicité d'attache de la roue arrière compensera la présence d'une deuxième roue directrice. Voilà pour comparer avec la Mathis. Le De Rovin a une roue de plus, mais elles sont si petites qu'à 5 contre 4 (il faut bien une rechange), il ne doit guère y avoir de différence et s'il a un différentiel il n'a que deux joints de cardan très simples et pas même de portières ; il paraît difficile de faire plus simple et partant moins cher, sauf camelote.

Remarquons alors que cet engin comportera en plus de la moto sidecar un démarreur électrique (par suite de la difficulté d'utiliser un kick) avec ce que cela comporte de batterie, dynamo et augmentation en chaîne de poids et de puissance ; puis un deuxième phare, puis toute une timonerie, en somme les amateurs de qualité pas chère resteront au side et à la pluie. Ceux que cela gêne, qui ne veulent plus prendre différemment les virages à droite des virages à gauche iront au Motocar ou à la VL 333 bien plus stable. Mais Mathis ne s'est-il pas vu refuser l'autorisation de la construire ? Peut-être aurait-il eu plus de chance en la présentant comme une amélioration de sidecar.

A mon tour de vous demander : qu'en pensez-vous ? Si vous en avez le loisir.

Voilà pour la formule, l'appareil en question ne me semble pas très aérodynamique, d'après sa maquette : courbe arrière trop prononcée, décrochement brusque en haut des pare-brise, creux entre les coques, où les pressions et par suite les vitesses de fuite doivent être excessives ; il doit en outre avoir une portance positive. Mais surtout quelle peut bien être la visibilité du conducteur avec ce montant supplémentaire en retrait, ces deux pare-brise courbes ? Il n'est pas pour notre époque en progrès sur le Scott qu'il ira rejoindre au musée des bêtes curieuses.

LOUDOT, à Trévaux.

## RESERVOIRS TROP PETITS

● Je suis un vieux praticien du vélomoteur. La plupart des usagers de ce type de machine sont de cet avis : Contenance du réservoir d'essence insuffi-

sante. Contenance ne dépassant jamais 9 ou 10 litres.

Comment voulez-vous faire le plein de 10 litres ? Il est bien désagréable de prendre un bidon supplémentaire à emporter. Que peut-on opposer à la pose d'un réservoir de 12 litres, rien, le poids de trois cents grammes de tôle n'alourdirait pas la machine et n'augmenterait pas le prix, quand à l'esthétique, il n'y aurait rien de changé, deux litres de plus n'y paraîtraient pas. Quand les constructeurs auront-ils l'esprit pratique ?

M. JOLIOT, Paris.

## A PROPOS DE LA MONOTRACE MODERNISEE

● Je vous serais très obligé, s'il vous était possible, dans un de vos prochains numéros, de faire profiter vos lecteurs des « lumières » d'un de vos rédacteurs techniques sur le problème suivant, au sujet de votre article sur la « Moto Idéale », n° 891, p. 88-89.

Votre correspondant, M. Lardrot, auteur de l'article, prétend que sa moto carrossée, la « Monotrace », lui a permis de parcourir près de 100.000 kms « sans accident et sans panne grave » et que les raisons qui ont empêché la réussite commerciale de cette moto carrossée « n'étaient pas d'ordre technique ».

Or, dans le numéro de février dernier de « l'Action Automobile », page 19, M. Jean Bonnet, technicien de l'auto, répondant à une lettre de ce M. Lardrot, sur cette « Monotrace », prétend au contraire que la réalisation d'une motocyclette de ce genre n'est pas possible « pour des raisons de stabilité ». Il parle surtout de « l'attaque du véhicule par un vent latéral » et il donne des explications très techniques (auxquelles je renvoie votre rédacteur), lesquelles ne sont pas toutes très claires pour le profane.

Questions : 1° Comment donc concilier l'affirmation de ce M. Lardrot, qui dit avoir parcouru près de 100.000 kms avec une Monotrace, avec les affirmations d'un technicien sur le défaut de stabilité d'une telle machine ?

2° Votre rédacteur pourrait-il expliquer clairement, pour le profane, ce qu'est la « traînée », l'une des trois forces composant la « résistance aérodynamique », et aussi la « dérive ».

Peut-être M. Lardrot pourrait-il, avec votre autorisation, nous dire lui-même si le carénage ne compromet pas la stabilité, car il me semble évident qu'il ne s'est pas cassé la figure ?

Je crois que ceci intéresserait bon nombre de vos lecteurs.

M., abonné.

## LES BONNES ADRESSES

L'autre jour, étant en panne de lumière, j'allais trouver un certain Monsieur B... électricien motoriste qui m'a promis de faire cette réparation au plus vite. Le lendemain, quand je revins lui chercher mon vélomoteur, il n'y avait pas touché et me déclara qu'après une courte révision, il l'avait trouvé parfaitement en état et que la panne provenait des lampes qui étaient trop fortes. Je changeai donc mes lampes, mais j'obtins encore moins de lumière qu'avant, et m'aperçus qu'il avait changé mes vis en cuivre contre des vis en aluminium. Je parlai à un ami de cette lugubre histoire (dénotant le peu de conscience professionnelle de ce Monsieur B... par ailleurs 100 % motophobe. Il m'indiqua un autre électricien, Monsieur Moisson, demeurant 37, avenue de la République, à Crosne, qui, homme très consciencieux, me revisa complètement mon éclairage, me changea mon volant magnétique (car le mal provenait de là) et cela en une demi-journée et pour un prix dérisoire. Donc je ne peux que conseiller aux camarades motards en panne de lumière ou d'éclairage d'aller trouver M. Moisson.

A. F., à Vigneux.



# QUESTIONS ET REPONSES

L'abondance ac'ueile du courrier nous oblige à réserver provisoirement à nos seuls abonnés le bénéfice de nos consultations techniques. Joindre une bande d'abonnement et une enveloppe timbrée pour la réponse.

? Je demande si vous pouvez me renseigner sur ces questions : 1° Je voudrais savoir à quel âge et quelles références il faut pour entrer dans les motards de la police. 2° Est-ce que je pourrais m'abonner pour une année entière, car ici à Villejuif il y a juste un libraire qui vend *Moto-Revue* et on ne sait pas quel jour on doit venir pour l'acheter. J'en fais collection et il me manque pas mal de numéros de cette année. Si vous les avez, je pourrais peut-être passer un jour à vos bureaux, car je voudrais les acheter.

Jacques NOURY  
Villejuif.

R 1° Ecrivez de notre part à M. Le Coz, Direction de la Sécurité Publique, Service Central de la Police Routière, 23, avenue de Messine, à Paris.

2° En raison des circonstances actuelles, nous ne prenons provisoirement que les abonnements pour 12 numéros. La plupart des numéros de « *Moto-Revue* » édités depuis la libération sont toujours disponibles à nos bureaux (quantité limitée).

? Ex'iste-t-il une cote officielle ou officielle des motocyclettes d'occasion comme celle publiée pour les voitures dans *l'Argus de l'Automobile* ? Dans l'affirmative, pouvez-vous m'indiquer l'adresse de la publication où se trouve cette cote.

LEGOUX,  
à Rosenlieu (Orne)

R Une telle cote existe en effet. Elle est publiée par le « *Courrier des Agents* », édité par « *Moto-Revue* », 12, rue de Cléry, à Paris, mais ce périodique est exclusivement réservé aux motoristes et professionnels de l'Automobile, de la Moto et du Vélo. En conséquence, adressez-vous à votre motociste habituel, lequel pourra s'abonner, si ce n'est déjà fait.

? Je viens de toucher un bon de vélomoteur et suis un peu indécis pour fixer mon choix. Le prix étant à peu près le même pour toutes les marques.

D'abord quatre ou deux temps ?

En fait de 4 temps, je trouve bien la 125 cmc. Terrot, mais les détracteurs me disent que des soupapes avec culbuteurs pour un aussi petit moteur sont bien fragiles, et ne tiendront pas le coup. Elle a par ailleurs l'avantage d'avoir un sélecteur au pied, 4 vitesses et un moyeu arrière à broche.

Si je me contente d'un deux temps, j'incline pour la 125 cmc. Peugeot, qui me paraît bien réussie et dont la marque a toujours eu bonne réputation en moto. Mon garagiste d'auto, qui est agent

d'Automoto, me pousse à acheter une 125 cmc. de cette marque, disant que c'est absolument la même que la Peugeot.

Dr S. DELANOUSSE,  
Allouagne.

R Deux temps et quatre temps se partagent à juste titre les faveurs de la clientèle. Les modernes 4 temps culbutés, sans être fragiles, sont plus propres et plus silencieux que les deux temps. Par contre ces derniers sont moins coûteux et plus simples de conception, mais consomment un peu plus et nécessitent l'opération du mélange essence huile et des décalaminages plus fréquents.

La 125 cmc. Peugeot est légèrement différente de l'Automoto, quoique de même fabrication. De toute façon, nous ne croyons pas que vous soyez déçus avec un engin moderne, qu'il soit à 2 ou 4 temps. Le second est simplement plus coûteux à l'achat et nécessite un rodage de soupapes périodique, en plus du décalaminage.

? « *Motobécane* » latérales, 4 temps, 350 cmc., type B 44 ou B 4, série 166.275-1931, (Carte grise). 1° Le N° du gicleur. Cran de l'aiguille, volet du carburateur Amac, type effacé. 2° Calage distribution. 3° Avance à l'allumage. 4° Quelle vitesse peut-elle atteindre.

Pour mon camarade aussi lecteur : « *Triumph* » speed-twin culbutée, 4 temps, 500 cmc. type TF. Série 2817, année inconnue. Carburateur Amal, type inconnu, s'adaptant au diamètre de la buse d'admission, type effacé.

1° Le N° du gicleur. Cran de l'aiguille, volet du carburateur. 2° Avance à l'allumage. Magdyno Lucas. 3° Bougie qui convient.

TESTART,  
à Brest

## LE NUMERO SPECIAL DU SALON

Nous pouvons encore disposer, en faveur de nos abonnés et lecteurs, de quelques exemplaires de ce n° spécial, dont le succès a été considérable, grâce sa présentation luxueuse, ses photographies intéressantes et ses 16 pages de hors-texte qui en font un album digne d'être conservé dans les archives de tous les motocyclistes.

Rappelons que le prix en est fixé à 80 frs pour les lecteurs et 50 frs pour les abonnés (85 frs et 55 frs par poste).

Mais, n'attendez pas trop, ce sera prudent !

R 350 cmc. Motobécane : 1° Réglage du carburateur Amac 5/012 monté sur ce modèle à l'origine. Gicleur 100, aiguille au 2° cran, volet n° 5, sortie ralenti 0 mm. 65.

2° Distribution :

A.O.A. : 0 mm. 6 ou 7°

R.F.A. : 15 mm. 5 ou 57°

A.O.E. : 16 mm. 5 ou 59°

R.F.E. : 1 mm. ou 10°

Jeu aux soupapes à froid : 0.

3° Magnéto calée au P.M.H. plein retard.

500 Triumph Speed-Twin :

1° Réglage au carburateur : gicleur 140, volet 6/3, aiguille au 3° cran en partant du haut.

2° L'avance de la Speed Twin est automatique. Nous n'avons pas le chiffre exact du calage de la Magdyno, mais nous croyons qu'il doit être sensiblement au P.M.H., position de l'induit tout au retard. Vous trouverez facilement, en tâtonnant un peu, le point donnant le meilleur rendement.

3° Il y a actuellement quelques difficultés à trouver des bougies convenant particulièrement à ce type de moteur. Néanmoins, nous pensons que la bougie Prelyo type 146 (en 14 mm.), doit convenir. Pour un service plus poussé, vous pouvez essayer le type 148, qui est une bougie de course assez froide.

? Je lis sur votre numéro du 3 octobre 47 « Du gas-oil dans un deux temps ». Veuillez me rappeler votre article du 16 dont parle le lecteur du 3 octobre « Pour brûler du gas-oil dans un deux temps »

GUIBERTEAU,  
à Châlons

R Cette question n'est malheureusement plus d'actualité, le gas-oil étant désormais rationné au même titre que l'essence, aussi, nous ne voyons pas l'intérêt de la chose à l'heure actuelle.

C'est dans le n° 893 de « *Moto-Revue* » que cet article est paru.

? J'ai fait environ 2.500 kms avec mon vélomoteur Motobécane 4 temps 125 cmc. Au mois d'août, et pendant les derniers 600 kms, j'ai constaté que j'usais de l'huile de façon anormale et que la compression avait nettement baissé. C'est ce qui m'a amené à faire démonter la culasse et à constater :

1) Que les segments sont réduits à leur plus simple expression.

2) Que le cylindre est à réaléser.

3) Que le piston est ovalisé de manière invraisemblable.

Mon mécanicien m'affirme que ces dégâts sont causés par la mauvaise qualité du piston, mais d'autres amis m'affirment que j'ai amené ce résultat en utilisant un développement trop grand. Alors, qui croire ? Etant donné que je ne pèse que 63 kgs et que le Motobécane est prévu, paraît-il, pour porter une charge de 100 kgs, cela laisse presque 40 % de marge, alors que l'augmentation d'effort que je lui demande, par un pignon à 42 dents, n'est que de 11 %. Quel est votre avis à ce sujet ?

Jacques RIVIER,  
18, r. Pierre-Curie, Paris-5°

R 1° Il apparaît que vous avez dû malmener quelque peu votre vélomoteur pour lequel une bonne marche continue sur route se situe aux environs de 50-55 kmh.

2° Nous vous conseillons de remonter le pignon d'origine, lequel n'a pas été choisi au hasard par le constructeur.



## NOTRE CONCOURS D'ABONNEMENTS

Fidèles amis de « Moto-Revue », vous n'ignorez pas les avantages dont vous bénéficiez du fait de votre qualité d'abonnés : réception de « Moto-Revue » 48 heures avant sa mise en vente dans les kiosques, participation gratuite aux consultations techniques, réduction substantielle sur les numéros spéciaux non compris dans l'abonnement (n° du Salon 1947, 50 frs au lieu de 80, deux numéros gratuits sur 12, etc...). D'autre part, notre force est elle-même fonction de notre grand nombre d'abonnés. Nous voulons augmenter cette force, mise au service de la cause motocycliste. C'est pourquoi nous lançons un intéressant concours d'abonnements, ouvert à tous et dont voici le règlement :

1° A tout abonné qui nous fera parvenir deux nouveaux abonnements de 12 Nos (envoyer : noms, adresses complètes et mandat de 400 frs), nous expédierons à demi tarif (30 frs au lieu de 60) un « Livre de bord du motocycliste », sorte de mémorandum et de carnet-répertoire de plus de 60 pages, établi par notre service technique et qui vous permettra de tenir une comptabilité rigoureuse de votre budget « moto » et contiendra de judicieux conseils, ainsi que des pages consacrées à vos

déplacements, à votre club, au réglage de votre moteur, etc...

Il n'existe pas d'équivalent de ce « livre de bord », lequel constitue un ouvrage indispensable à tout motocycliste. Nous en reparlerons bientôt.

2° Tout abonné qui nous fera parvenir trois abonnements nouveaux de 12 Nos (joindre mandat de 600 frs) recevra gracieusement notre livre de bord.

3° Tout abonné qui nous fera parvenir au moins cinq abonnements nouveaux de 12 Nos (joindre mandat correspondant), recevra naturellement le « Livre de bord du motocycliste » et sera nommé *Abonné-Supporter* et membre de la *Ligue Nationale Motocycliste*. Ce titre donne droit au port d'un insigne-boutonnière spécial, qui sera la marque distinctive particulièrement enviée de ceux qui défendent efficacement la cause de la motocyclette et qui se reconnaîtront membres de la grande famille de « Moto-Revue ». Une carte d'identité spéciale accompagnera l'insigne L.N.M.

Attention... le premier *Abonné-Supporter* aura son abonnement personnel prolongé gratuitement de 12 Nos ! et sa photographie publiée dans « Moto-Revue »...

## MOTO-BALL

LE RACER DE CARPENTRAS EST CHAMPION DE FRANCE DE MOTO-BALL

Le Championnat de France de Moto-Ball, on le sait, se dispute en deux poules et par addition de points.

La première poule, disputée dans chacune des zones avait désigné six clubs pour participer à la poule finale, savoir : Houlgate, champion 46, Troyes, Versailles, Avignon, Aix et Carpentras.

Les rencontres de la poule finale avaient lieu en 10 matches, chaque équipe recevant toutes les autres équipes adverses et leur rendant visite.

Le Racer de Carpentras qui a effectué cette année une saison extrêmement brillante, battait en poule éliminatoire, tous ses adversaires et en coupe finale ne perdait qu'un seul match, sur son propre terrain, devant Avignon et concédait deux nuls, un à Versailles et l'autre à Avignon, ce dernier club ayant fait, depuis le début de saison, un gros redressement.

Carpentras enlève donc le titre envié de Champion de France de Moto-Ball avec 26 points pour ses 10 matches, soit 7 victoires, 2 nuls et une défaite.

Notons le très bel effort dans le domaine du sport mécanique accompli par le Comité du Racer et son président Marcel Fenouil, la magnifique mise au point des mécaniques dues à Darmain et à ses mécanos, le beau courage et la virtuosité montrés par toute l'équipe dont voici la composition :

Goal : Alary. Arrière : Bastide. Avants : Darmain (cap.), Tille, Vetzal et Venturi.

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.

### SPORT MOTOCYCLISTE FOREZIEEN

Au stade de Grouchy, le M.B.S. Forézien bat le M.B.C. Camaret par 2 buts à 0.

Contrariée par le mauvais temps, cette réunion de clôture de moto-ball de la saison 47 n'avait attiré qu'un public restreint. Le terrain très glissant rendait le

jeu dangereux. Néanmoins les Foréziens mieux entraînés que leurs adversaires nous firent assister à de belles phases de jeu qui se traduisirent dès la première période par le marquage de 2 buts.

En troisième période le goal de Camaret fit des efforts désespérés pour remettre la marque, mais en vain.

La partie fut arbitrée, à la satisfaction générale, par notre ami Davier.

La composition des deux teams était : M.B.S. Forézien : Chometton, Houg, de Marancour, Cuomo, Richaud, Bourger.

M.B.C. Camaret : Pascal Louis (cap.), Sauzade Louis et Gracia Fernand. Tramier Paul, Danton Valoris, Fonvielle.

### LE MOTO-BALL A LYON

Sur le terrain du Stade Municipal de Lyon, l'équipe de Moto-Ball du Centre a battu Villefranche par 1 à 0 après un match particulièrement mouvementé. Le programme était complété par un gymkhana, gagné par Reverchon, devant Moschetto, et par diverses courses dont voici les résultats :

Course de vélomoteurs, finale : Orsel (175 cc.), bat Franier (125 cc.), les trois tours en 1' 30", moyenne 80 kmh.

Course poursuite motos 500 cc. finale : De Paulo bat Varrot, les trois tours en 1' 16", moyenne 99 kmh.

Course poursuite sidecars, finale : Moschetto bat Verd, les trois tours en 1' 20", moyenne 90 kmh.

Pour terminer, Gobba traversa à toute allure un ven vitre, exercice particulièrement spectaculaire qui remporte à chaque coup un gros succès.

BIENTOT vous pourrez lire dans « Moto-Revue » la description de la nouvelle Ariel 500 cmc. deux cylindres côte-à-côte.

## LE COIN DU « VELOSOLEXISTE »

« Vélosolèxistes » est un néologisme... voire un barbarisme, mais que nos lecteurs nous pardonneront, car ce mot dit bien ce que nous voulons dire, et les possesseurs du Vélosolèx constituent dès maintenant une classe nombreuse et très particulière d'usagers auxquels « Moto-Revue » se doit d'ouvrir ses colonnes.

Nous tenons à préciser que cette rubrique est strictement indépendante et que nous n'avons pas même consulté le constructeur des Vélosolèx avant de donner la parole aux « Vélosolèxistes ».

Le Vélosolèx est vraisemblablement l'une des meilleures bicyclettes à moteur actuelles, mais n'est-il pas cependant possible de prévoir des améliorations, des modifications qui, signalées par les usagers, profiteront à tous les motocyclistes et vélomotoristes ?

Vélosolèxistes, écrivez-nous ! Nous publions aujourd'hui deux des lettres que nous avons déjà reçues sur ce sujet.

« Je suis voyageur de commerce et j'utilise pour les besoins de ma profession un Vélosolèx. Je n'ai qu'à me louer des qualités de cette machine avec laquelle j'ai déjà parcouru, sans ennui sérieux, 3 à 4.000 kilomètres. Voici comment j'utilise mon engin : appelé fréquemment à me rendre assez loin de Paris (Rouen, Le Havre, etc...), je prends le train et mets mon Vélosolèx en bagages. A l'arrivée, je reprends ma machine et, grâce à elle, je fais mes tournées avec le minimum de fatigue et de perte de temps.

...Seulement, étant dans l'obligation d'emporter avec moi des échantillons relativement volumineux, le problème du transport de ces indispensables bagages me donne bien du souci ! J'ai fait adapter deux grandes sacoches de toile, elles

sont insuffisantes en capacité, et, s'il pleut dru, une véritable catastrophe s'ensuit ! En outre je tremble d'abandonner hors de ma vue ma précieuse cargaison, si facile à voler ! (objets de grande valeur). Aussi, je me permets de demander si le constructeur ne pourrait prévoir le montage en série de deux sacoches métalliques, de grande capacité et fermant à clé ? (de part et d'autre de la roue arrière). Ainsi le vélo Solèx deviendrait un véhicule vraiment utilitaire et facile à utiliser en toutes circonstances par le représentant, le médecin, etc... ».

R. P., à Asnières (Seine)

« ...Je me rends tous les jours à mon bureau avec le vélo Solèx que j'ai pu acquérir par les voies légales voici un peu plus de trois mois. Je dois, pour accomplir mon trajet bi-quotidien, gravir une assez longue et forte côte de la banlieue Nord. Quand la voie est parfaitement dégagée, tout va bien ! Mais, le plus souvent, la route est encombrée et oblige à stopper de temps à autre. Vous devinez la suite : le vélo Solèx redevient, à peu de choses près, un vélo tout court... Et comme je ne suis plus très jeune, l'effort à faire me paraît pénible.

Je pense, en conséquence, qu'il serait souhaitable, que tout en conservant le côté vraiment pratique et rationnel qui fait de cette machine une agréable bicyclette à moteur, la puissance effective du moteur soit augmentée dans la proportion de 1 1/2 à 1...

J. R.,

rue de Vaugirard, Paris  
...Voilà deux intéressantes suggestions d'usagers. Ces suggestions appellent d'ailleurs certaines réserves. Mais nous laissons à d'autres usagers le soin de les discuter.



# Clubs

■ **MOTO-CLUB BOULONNAIS.** — Lors de l'Assemblée Générale du Moto-Club Boulonnais, le Comité pour l'année 1947-1948 a été constitué de la façon suivante :

Président : M. Ducoin Robert, 26, rue Leuilleux, Boulogne-sur-Mer. Vice-Présidents : MM. Berquier Marcel, Deléglise René. Secrétaire : M. Provost Lucien. Secrétaire adjoint : M. Deransy Paul. Trésorier : M. Fournier René. Membres du Comité : MM. Daguebert Léon, Roberval Auguste, Hiel Eugène.  
Siège social : Café Louis, Place Dalton, Boulogne-sur-Mer.

■ **MOTO-CLUB RUTHENOIS.** — Siège social : Brasserie des Sports, Rodez, (Aveyron). Monsieur le Président du Moto-Club Ruthénois est heureux de faire connaître aux motocyclistes aveyronnais que le Moto-Club Ruthénois a été officiellement déclaré à la Préfecture de Rodez le 19 septembre 1947. Cette déclaration a été enregistrée sous le n° 836 à la Préfecture de l'Aveyron et figure au Journal Officiel du 5 octobre 1947, n° 235, page 9980, 1<sup>re</sup> colonne, 40<sup>e</sup> ligne.

Ce club qui fonctionne jusqu'à ce jour avec un bureau provisoire va s'affilier sous peu à la Fédération Française du Motocyclisme, par l'intermédiaire de la Ligue Motocycliste des Pyrénées, qui a son siège à Toulouse.

Très prochainement les membres et non membres du club seront convoqués par la voie de la presse locale ou directement afin d'élire les membres d'un bureau définitif qui aura à cœur de mettre au point quelques sorties et manifestations motocyclistes pour la belle saison de 1948.

■ **AMICALE MOTO-CLUB DE LA CITE.** — Une manifestation fut organisée par l'A.M.C.C. le 11 novembre dernier, au

Stade Municipal de Lyon, au profit des Fils des Tués.

Elle comportait un match de Moto-Ball entre les équipes du M.C. Villefranche et du Sport Motocycliste Forézien; c'est cette dernière équipe qui gagna par un but à zéro.

L'A.M.C. organisait un gymkana et des matches de vitesse sur piste.

C'est l'acrobate G. Reverchon qui remporta la palme en passant sous la barre à 0 m. 83.

Les matches de vitesse donnèrent les résultats suivants :

125-175 cmc. : Orcei, de Lyon, moyenne sur 3 tours, 74 kmh.

500 cmc. : De Polo, de Lyon, 98 kmh.

Sidecar 600 cmc. : Le champion sidecariste L. Moschetto, de l'A.M.C.C., remporte la finale : moyenne 90 kmh.

Réunion en tout point réussie, un public évalué à près de 5.000 personnes, ce qui permettra à cette belle œuvre de financer ses œuvres sociales.

A signaler l'organisation impeccable de cette réunion assurée d'une part par le Président de l'A.M.C.C., M. Merle et le Secrétaire général, M. Lenon, qui assumait la tâche de Directeur Sportif de ces épreuves avec le sympathique champion sidecariste Amort, comme chronométrateur officiel.

## LA FETE DE NUIT DU MOTOR-CLUB

La soirée artistique suivie de bal de nuit organisée par le Motor-Club à l'occasion de la remise des récompenses à ses meilleurs pilotes s'est déroulée avec un grand succès à la Salle des Sociétés Savantes, le samedi 29 novembre.

De nombreux amis du M.C., ainsi que des membres de l'A.M.F., du Paris-13<sup>e</sup> et de l'A.S.M. Air s'étaient joints aux sociétaires pour venir applaudir les artistes dont les excellents numéros reçurent les bravos mérités.

Puis le président, M. Auvray, prit la parole; après avoir remercié de sa présence et de son activité pour le sport motocycliste le colonel Foare, représentant M. Le Grain, directeur de l'autodrome de Montlhéry, il appela sur la

scène les pilotes s'étant distingués au cours de la saison sportive.

Françoise, Morin, Gervais (venu exprès de Rouen et avec quelles diffcultés !), Adnet, Engel, Huc, Fleur, Delaherche, Cardon, Guérin reçurent des mains de leur président une enveloppe et des félicitations. On déplora l'absence de plusieurs coureurs dont les noms sont inscrits au palmarès du club; Banheraud, Chanteau, Gaudé, Lespine, Laumé, Brunet, Emo, Naurqu's, Theveny ont eu également droit à une récompense.

Enfin, pour couronner cette belle brochette d'as, Lhéritier, notre champion de France 1947, vint enfiler un maillot aux couleurs nationales, offert par le club, et reçut deux coupes.

M. Auvray eut aussi son souveur, une superbe coupe, témoignage de la gratitude du Motor-Club à son président.

Le bal de nuit, d'une rare gaité, suivit le tirage d'une tombola aux nombreux prix.

Enfin on se quitta à 6 heures du matin, enchantés de l'organisation impeccable de cette brillante fête.



Le Colonel Foare, M. Auvray, et Lhéritier.

## NOTRE CONCOURS REFERENDUM

« Moto-Revue », toujours soucieuse de ne prendre de décisions intéressantes sa présentation et son contenu, qu'en parfait accord avec la majorité de ses Abonnés et Lecteurs, organise un véritable Référendum.

Voici les questions auxquelles nous vous demandons de répondre le plus tôt possible et, de toutes façons, AVANT LE 17 DECEMBRE PROCHAIN (Découper cette page et la remplir, ou, si vous le préférez, recopiez très lisiblement les questions posées et n'omettez pas d'indiquer vos nom et adresse).

1<sup>o</sup> Préférez-vous que « Moto-Revue » continue de paraître tous les quinze jours, comme elle paraît actuellement (1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> vendredis) ? OUI NON

2<sup>o</sup> Préférez-vous que la parution soit hebdomadaire (Tous les vendredis) ? OUI NON

3<sup>o</sup> Quels sont les articles que vous préférez ? (Mettre devant chaque rubrique un numéro d'ordre, selon vos préférences. Si vous recopiez les questions, il vous suffira d'inscrire les lettres a, b, c, etc..., et de placer les numéros d'ordre devant les lettres).

- a) Essais de machines
- b) Technique pure
- c) Conseils pratiques aux néophytes (Genre « feuilleton du débutant » d'avant-guerre)
- d) Contes, récits, fantaisies
- e) Descriptions de motos françaises (Tourisme, Compétition)
- f) Descriptions de motos étrangères (Tourisme, Compétition)

- g) Descriptions de Vélocipèdes et Groupes auxiliaires
- h) Informations juridiques
- i) Chronique du Cyclecar
- j) Comptes rendus d'activité des Clubs
- k) Comptes rendus d'épreuves sportives
- l) Récits et Voyages
- m) Chronique du sidecar
- n) Questions et Réponses techniques
- o) Tribune Libre

**ATTENTION !** Ce référendum est aussi un concours.

Répondez maintenant aux trois questions suivantes :

1<sup>o</sup> Quelle sera la rubrique classée Première par notre référendum ?

REPONSE :

2<sup>o</sup> Quelle sera la rubrique classée Dernière par notre référendum ?

REPONSE :

3<sup>o</sup> Question subsidiaire, uniquement destinée à départager les ex-æquos :

Combien passera-t-il de sidecars, rue de Cléry, devant l'entrée de « Moto-Revue », le jeudi 18 décembre, entre 14 h. 30 et 15 heures (heure T.S.F.) ?

REPONSE :

Les trois premiers classés de la catégorie Abonnés auront droit à un réabonnement gratuit pour 12 Numéros. Les trois premiers classés de la catégorie « lecteurs » à un abonnement gratuit pour 12 Numéros.

Motards, à vos porte-plumes !

Et n'oubliez pas d'écrire ci-dessous, très lisiblement, votre nom et votre adresse :

NOM :

ADRESSE :

(Affranchissez vos envois, mais ne les recommandez pas).



# 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

## UN LOCAL s. v. p.

VELOSOLEX offert à qui indiquera remise ou hangar Neuilly, Puteaux ou Courbevoie, sous location convenable, pas de dérangements. Demander renseignements à notre Directeur, à MOTO-REVUE.

## MOTOS A VENDRE

VDS B.S.A. 350 cc. F. télescop. type B 31 année 1947, au plus offrant. J. BERLAMONT, Estreets Saint-Denis (Oise).

ZUNDAPP KS 600 parf. état, 140.000. BINET, à Courtomer (Seine-et-Marne). Téléph. 3.

B.M.W. 750 cmc. flat-twin 4 v. av. s.de orig. t. b. ét. 2 pns nfs à vendre ou éch. ctre 350 t. b. ét. Cl. KOEPLER, 26, r. Capron, Valenciennes.

B.S.A. 500 culb. 2 cyl. sél. ét. imp. Automoto 4 CV lat. p. ét. gén. 40.000. Vélo. Peugeot monovit. tr. b. ét. 16.000. TILLAUD, 32, rue de Gaillon, Pacy-sur-Eure (Eure).

R.-GILLET 100 ét. nf. CHADELAT, 42, r. Alsace, Levallois.

500 CMC. Norton A.C.T. et moteur de rech. compt. méc. de conf. ou éch. ctre voit. C4 préf. TODMAN, 36, bd de la Pie, St-Maur. Autobus 112.

B.M.W., D.K.W., Zundapp, N.S. U., Triumph, Sach à rem. avec pap. 64, pl. Réunion, 20°.

SIDE Harley-Davidson 9 CV 2 pns nfs t. l. j. 17 h. et dim. ma.in. LEBOUCHER, 268, Fbg Saint-Martin, 10°.

TERROT HSG 350 culb. sél. Nbreux acces. neufs pf état. 65.000. BLANCHAUD, 2, aven. Gourdauld, Choisy-le-Roi (S.).

B.M.W. R 66 side Précision sp. ét. nf. PIERRAT, 89 b., rue E.-Vaillant, Levallois.

DOLLAR 350 culb. tr. b. ét. méc. pns nfs, éclairage, tansad, 45.000. WACHEUX, 56, av. de Paris, Vincennes.

MOTOS Harley-Davidson MP 750 complètes à revis. ou rév. s. demande. POINARD, 54, r. Et-Dolet, Cachan. ALE. 34-41.

VENDS Peugeot 500 4 vit. méc. neuve, pns neufs, avec ou sans side, impeccable. HAUTEUR, 21, rue Jean-Bart, à Courbevoie.

Agence Monet-Goyon, Motobécane, Terrot, René-Gillet, etc...

Vélocycles contre bon

Sidecars Bernardet sans bon, avec pneu

**marcel perrin** 50, av. Ed.-Vaillant  
BOULOGNE (Seine)

Tél. : MOL. 29-62

Livraison rapide

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

**BERNARD**

LES PLUS BELLES OCCASIONS  
DES GRANDES MARQUES  
FRANÇAISES ET ETRANGERES

**MOTOS**

77 et 79 RUE CONSOLAT  
N. 06-06

**MARSEILLE**

**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°

**B. M. W. — ZUNDAPP**

Achat toutes pièces LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly  
Asnières — Gré. 17-93

FRANCE-MOTOS — REPARATIONS - RECONSTRUCTION

**Robert KIENE** Achat — Vente  
Coureur spécialiste

73, quai du Point-du-Jour, Billancourt (Seine), MOL. 31-28

**PNEUS**

auto et moto — délai 8 à 10 jours  
Rechapages — Réparations

ELECTRO-VULCANISATION

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

250 pages  
**LE VADE-MECUM  
DU MOTOCYCLISTE**

250 PAGES

abondamment illustrées

16<sup>e</sup> Edition — 170<sup>e</sup> 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. Lacome, 12, rue de

Cléry, Paris (2°).

**MECANICIENS**

**GARAGISTES**

Si vous avez besoin d'un  
a de - mécanicien connais-  
sant déjà la technique  
automobile, écrivez - nous  
MECANIQUE AUTOMO-  
BILE, 65, rue du Dr Cor-  
dier, Saint-Quentin (Aisne)

B.S.A. 500 culb. Etoile Emp.  
4 v. 95.000. MAR, 45, r. J.-La-  
croix, Paris. MEN. 63-30.

500 GUZZI 4 v. sél. s. arr.  
CAFE, 62, r. Couronnes, 20°.

PART. v. D.K.W. 200 sél. b. ét.  
b. pns. FOISSY, 45, r. C.-Des-  
moulins, Cachan (Seine).

800 GR. t. bel. av. side, 80.000  
ou éch. ctre 350-500 préf. 2 T.  
CONC. 2, rue Duphot, 1<sup>er</sup>.

ZUNDAPP 750 KS 7 CV b. pns  
side trac. roue sec. 8 vit. sél.  
marche AR. MESPLEDE, 6, av.  
Henriette, Drancy (S.).

MOTOBECANE 250 lat. pns nfs  
parf. ét. 60.000 frs. CARO, 77,  
r. E.-Raspail, Arcueil.

V. épave Triumph 350 av. pap.  
REMY, 10, Cité Bisson, 20°.

MONET-GOYON 500 lat. 4 v.  
nve 70 AUFRERE, 36, Sibuet-12°

HARLEY-DAVIDSON mod. 1918  
ét. marche 9 CV cpte 20.000.  
THEVENY, 52, r. du Moulin-  
de-Pierre, Clamart.

EP. 250 ROVIN 3 pns vélo.  
DESARBRE, 17, r. Belhomme-18°

VDS moto Terrot T. V. A. 40  
av. ou ss s de Précision, ent.  
révisée, chromée, belle prés.  
état neuf. WEYER, 19, rue  
Gavrelle, Bailleul Sire Ber-  
thould (P.-de-C.).

NORTON 500 16 H 1944 émail.  
chr. p. ét. pns nfs. LEHUEDE,  
13, al. Duquesne, Nantes.

VELOM. Prester-Jonghi sél. b.  
ét. pns nfs. Ecr. p. rend-vous.  
FERRARY, 1, rue Monbel, 17°

SARO 5 CV culb. 3 v. VERRY,  
10, r. Fraternité, Vincennes.  
Après 19 heures.

TERROT 250 pns nfs Px 25.000.  
THIBAUT, 27, r. Tlemcen-20°

D.K.W. 350 sél. 4 v. état méc.  
impec. Tél. ODE. 22-62.

# 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°)

Mentionnez toujours « Moto-Revue » en écrivant aux annonceurs



# E<sup>ts</sup> BONNET

VELO SOLEX  
Motos, VéloMOTEURS, 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° Billancourt. MOL. 15-46

VDS B.M.W. R 35 mot. nf ss  
pns ni dyn. av. pap. GAU-  
TIER, Savigny-le-Temple, S.-M.

ZUNDAPP 750 side tracté ent.  
orig. mot. ét. nf m. AR sél.  
125.000. BIDAULT, 3, Villa  
Parc Montsouris, 14°. GOB.  
51-63 tous les jours.

V. side Précision av. pns. DE-  
CAUX, 12, rue Port-Mahon, 2°.  
VDS Royal-Enfield à rem. av.  
pap. 64, pl. Réunion, 20°.

B.M.W. R12 750 ét. nf. Grancher,  
5, rue Hébert, Clamart Gare.

750 Harley civile t. b. ét. MEN.  
48-38, sauf dim. lundi.

125 cmc. Ardie imp. pns nfs.  
MAURICE, 6, r. Desaix, 15°.

B.S.A. WM 20 imp. pns nfs.  
MAURICE, 6, r. Desaix, 15°.

STAUB 350 pns nfs ét. neuf.  
CHADELAT, PEREIRE 24-72.

VDS Harley-Davidson 750 MP  
p. ét. pns nfs. ROCHEY, 53, bd  
de Belleville, Paris, 11°.

VDS moteur B.M.W. 750 cmc.  
av. boîte 4 vit. aux pieds. Ecr.  
BUGE STAND 117 A, bd Ma-  
riette, Boulogne-sur-Mer.

VDS 200 cmc. D.K.W. ét. nf.  
GUILLIEN, St-Sernin-du-Bois,  
par Le Creusot (S.-et-L.).

## ON DESIRE ACHETER

SUIS ach. Darmont type Et. de  
France b. ét. Px normal. Ecr.  
BOUCHE, 268, bd Raspail, 14°.

CHERCHE épave B1V2 av. pap.  
COMBE, 36, r. Et.-Marey, 20°.

CHER. épave B.S.A. av. pap.  
ARCENS, 19, r. Gr. de Tours-6°

RECH. moteur Gillet-Her. 2 T.  
305 T. T. du M. LETELLIER, 20,  
r. A. Rendu, Epinay (Seine).

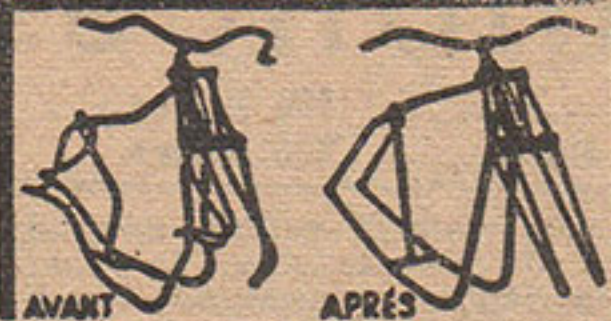
Centre de récupération  
et d'usinage de pièces  
détachées

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



### RENOVATION DES CADRES ET RESERVOIRS MOTOS

Travail rapide et soigné  
**Raymond BONNOT**  
174, rue de Romainville  
MONTREUIL (Seine)  
AVR. 01-47

### LES CARRIERES DE L'AUTOMOBILE A LA PORTEE DE TOUS

L'enseignement par correspondance des COURS  
TECHNIQUES AUTOMOBILES permet chaque année  
à des milliers de Jeunes Gens de se créer une situation  
intéressante dans l'Industrie et le Commerce de l'au-  
tomobile. Pourquoi ne feriez-vous pas comme eux ?

A la ville, à la campagne, dans l'armée, les spécia-  
listes connaissant la technique des moteurs sont  
recherchés.

N'attendez pas pour suivre l'enseignement par  
correspondance des COURS TECHNIQUES AUTO, rue  
du Docteur Cordier, Saint-Quentin (Aisne). Rensei-  
gnements gratuits sur demande.

### STOCK IMPORTANT

Pièces de rechange et moteurs complets  
B.M.W. — N.S.U. — ZUNDAPP — D.K.W., etc...  
STATION SERVICE

83, avenue de la Grande-Armée, 83 — PARIS  
Tél. : Passy : 46-25 — 46-45 — 46-70 — 46-79

### MOTOS-DANTON

PIECES DETACHEES — REPARATIONS toutes marques  
VENTES ET ACHATS MOTOS

STOCK PIECES DETACHEES HARLEY-DAVIDSON  
Type M.P. 750 lat.

DISTRIBUTEUR SIDECAR SIMARD

14, rue Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine). — PER. 19-11

REPARATION — REDRESSAGE  
Fabrication de Fourches et Cadres



## H. DERCHE

8, rue Labat — PARIS MON. 56-89



### L. SIMARD

pour la Seine : Gratecap  
14, rue Danton, 14  
LEVALLOIS-PERRET

le sidecar sans concurrence  
12, rue Antoine-Primat, 12  
VILLEURBANNE (Rhône)  
Lille : 11, pl. Philippe-Lebon

LE SUPER-FILON Breveté S.G.D.G. France, Etranger  
Marque et présentation déposées  
LE FILON, 8, imp. Guéméné, PARIS-4° — Tél. ARC. 68-16  
Seul outil à main pour refaire tous les pas de vis. Vente  
exclus. aux grossistes. Pas intér. extér. à droite ou gauche

EMAILLAGE  
AU FOUR et à FROID  
SABLAGE  
MERCIER

63, rue Albert, 63, PARIS  
GOB. 47-04

### Marc PIAULET

MOTOS  
Vente Achat - Echange  
neuf et occasion  
Dépannage — Réparation  
Moto-Ecole

62, av. de Choisy, Paris-13°  
GOB. 80-70

ACCESSOIRES

# SAKER

LEVALLOIS



POIGNÉES TOURNANTES  
POUR MOTOS, V.M., CYCLES



ACH. Terrot 125 cc. Ecr. HU-  
BAULT, 82, r. Candale, Pantin

ACHETE moteur Sach 2 T.  
état neuf. TUR. 97-18.

ACH. cher. ensemble levier  
et manettes combinées Amal  
droite et gauche équipant  
Triumph d'origine. ROBIN, 51,  
bd Lelasseur, Nantes.

ACH. vélo. Peugeot 125 ré-  
cent nf ou comme tel. Ecr.  
THEAUD, 98, r. A.-Dumas, 20°

CH. pièces moto D.K.W. 500 2  
cyl. 2 t. susp. AR. Ecrire Ro-  
bert BARIL, 15, rue Foch,  
Sainte-Savine (Aube).

CH. 500 cul. Norton ou B.S.A.  
sus. f. téles. CHATAIGNER,  
Brie-Comte-Robert (S.-M.).

ACH. moto allem. 2 t. 200 à  
350 cmc. Transport DUBOSC,  
N.-D. de Gravenchon (S.-Inf.)

ACHETE compt. toutes motos  
ttes marques ainsi que motos  
épaves, pièces Harley MP.  
FAURIE, 8, av. St-Ouen, 18°.

ACHETE moteur Aubier-Dun-  
ne 350 2 T. Mark VIII B à ré-  
viser ou incomp. BONNAL, 38,  
rue de Rouen, à Deville-les-  
Rouen (Seine-Inférieure).

### ECHANGES

ECH. vélomoteur Jonghi neuf  
contre 350 bon état. CAVAR-  
ROC, Saint-Géry (Lot).

125 MOTOBEC. 4 T. impec.  
ctre 500 Allem. BLONDIAUX, 1,  
r. Charles-7, Nogent-s.-Marne.

ECH. Citroën 5 CV camionnet.  
ctre moto s.de. LECOMPTE,  
84, r. Malassis, Vitry-s.-Seine.

VDS ou éch. ctre moto 3 CV  
tour paral. L. 1 m. 50 Hp 0 m. 25  
CIRET, 24, r. Chalet, Malakoff.

# René BONNET

LA PLUS PUISSANTE  
ORGANISATION de VENTE  
28, Rue Ernest-Renan, 28  
ISSY - les - MOULINEAUX  
M° Porte de Versailles  
MIC. 03-72

Concessionnaire des  
grandes marques

MOTOBECANE  
GNOME-RHONE  
MATCHLESS etc...

livraison rapide vélos  
et vélomoteurs

SIDECARS BERNARDET

livrés sans bon d'achat  
Stock important en magasin



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

(PAS D'ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT)

## votre VADE-MECUM du MOTOCYCLISTE

Prix : 200 fr. — Franco : 235 fr. — Etranger : 250 fr.

(C.C.P. LACOME, 12, Rue de Cléry, Paris 289-91)

Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

GAIN DE  
PUISSANCE

# AMAC

ÉCONOMIE  
D'ESSENCE

40, rue de Villiers  
LEVALLOIS

ECH. cadre V2 pont X Gnome  
b. ét. ctre cadre pont AX2.  
MAILLART, Reuilly (Indre).

DAME éch. 2 superbes re-  
nards platinés neufs contre  
moto 200 D.K.W. ou similaire.  
WITTEBOLLE, rue Saint-Va-  
léry, Ault-Onival (Somme).

### DIVERS

VD cyl. cul. 350 culb. Moto-  
confort ent. nf. DURUS, Ca-  
huzac par Riscle (Gers).

VENDS moteur Gilera 500 lat.  
parf. ét. 12.000. FELLMANN,  
42, r. Cigogne, Colmar (Ht-R.)

V. auto 5 CV Peugeot décap.  
2 pl. b. ét. 50.000. BEDU, 22,  
av. Wilson, Gien (Loiret).

PNEU 3,50x19 nf à vendre  
sam. et dim. HOSSENLOPP, 11,  
av. Galliéni, Gentilly (S.).

RECHAPAGE vulcanisation au-  
to moto vélomoteur, 17, pas.  
Baudoin, 13<sup>e</sup>. Métro Chevalle-  
ret. apr. midi sauf vendredi.

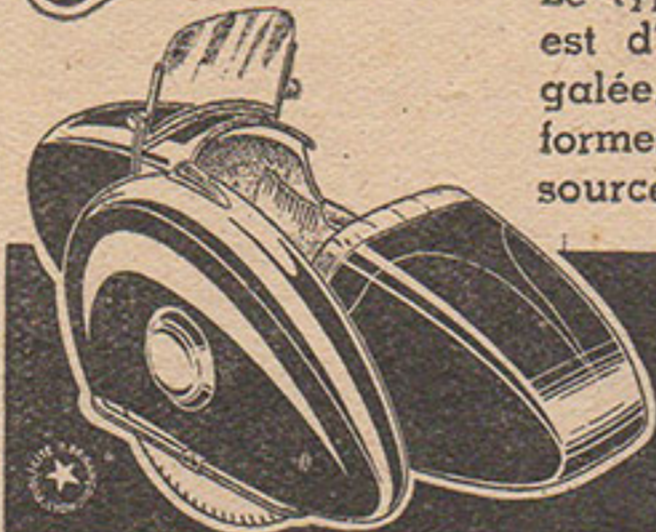
VDS bloc moteur 98 cc. ILO  
licence Sach t. b. état, 10.000  
francs. A. PERRIN, 72, fau-  
bourg Bourgogne, Orléans.

V. 2 pns 2 ch. 25x3. COMBE,  
1, pl. Sully, Chamalières, P.d.D.

ROUES B.M.W. Zundapp tract.  
N.S.U., Gnome, Triumph, Puch  
boîte 4 vit. BMW. R 75 Terrot,  
R. - Gillet, Zundapp. MOTO  
STATION, 2, r. Lippmann, 20<sup>e</sup>

V. Amilcar 7 CV M 3 4 p. c.  
int. b. ét. Matin. TRI. 27-16.

BUGATTI 3 l. C. I. 5 pn. Imp.  
Rally 1100 roadst. aérod. mec.  
pe nt. impec. BADET, 4, Ste  
Geneviève, Courbevoie.



La marque BUFFLIER a fait la  
renommée du sidecar français,  
tant par la qualité de sa fabri-  
cation que par le confort et la  
beauté de ses modèles.

Le type 1948, présenté ci-contre,  
est d'une pureté de lignes iné-  
galée, due à la simplicité des  
formes qui reste toujours la  
source de la suprême élégance.

### Etablissements BUFFLIER

31, Cours Emile-Zola  
LYON-VILLEURBANNE

A PARIS DESPREZ  
187 bis, rue Armand-Sylvestre  
COURBEVOIE

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

## B. M. W.

Toutes répar. machines récentes Anglaises - Allemandes  
MOTOBECANE

PILZ, 25, rue de Chabrol — PARIS-10<sup>e</sup> — TAI. 59-87

LISEZ « L'ACTUALITE AUTOMOBILE » En vente partout

MOTOS DRESCH D.F.R.

## DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

VDS roues Nort. Mat. Trium.  
MAR, 45, r. Jul.-Lacroix, 20<sup>e</sup>.

PIECES nves Triumph 350 2  
t. all. cyl. pist. orig. axe,  
pignons boîtes, chaîne prim.  
cart. etc., pièces Chaise 350  
culb. Terrot 350, boîte 350  
Terrot roues 600 x 60 avec  
pn. ch. Side Carpio. MOTO  
SERVICE, 220, rue Jean-Jau-  
rès, Maisons Alfort.

VDS Morgan Anglais 4 roues  
1100 cmc. t. rap. Moto Ariel  
1000 cmc. 4 cyl. c. nve. LESA-  
GE, 15, rue Hélène, 17<sup>e</sup>.

V. PNEUS et chambre à air.  
FAURIE, 8, av. St-Ouen, 18<sup>e</sup>.

VDS moules électriques à re-  
chaper 220 et 210 V. FREITAS,  
44, rue Gassendi, 14<sup>e</sup>.

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

### DERNIERE MINUTE

CH. 2 cad. Standard 500. HO-  
FEKER, 17, r. Yser, St-Cloud.

VENDS ou éch. contre Jeep  
1200 Indian sde impeccable,  
6 l. gar. Ecrire MONTANT,  
Eymouliers (Haute-Vienne).

VDS mot. Terrot 750. CLUZEL,  
Coulanges l. Nevers (N.).

VD Side Terrot 500 cc. sup. cul.  
1946, ét. nf. DELBORT, 7, pl.  
République, Clichy, 115.000 frs.

**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<sup>e</sup> — 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

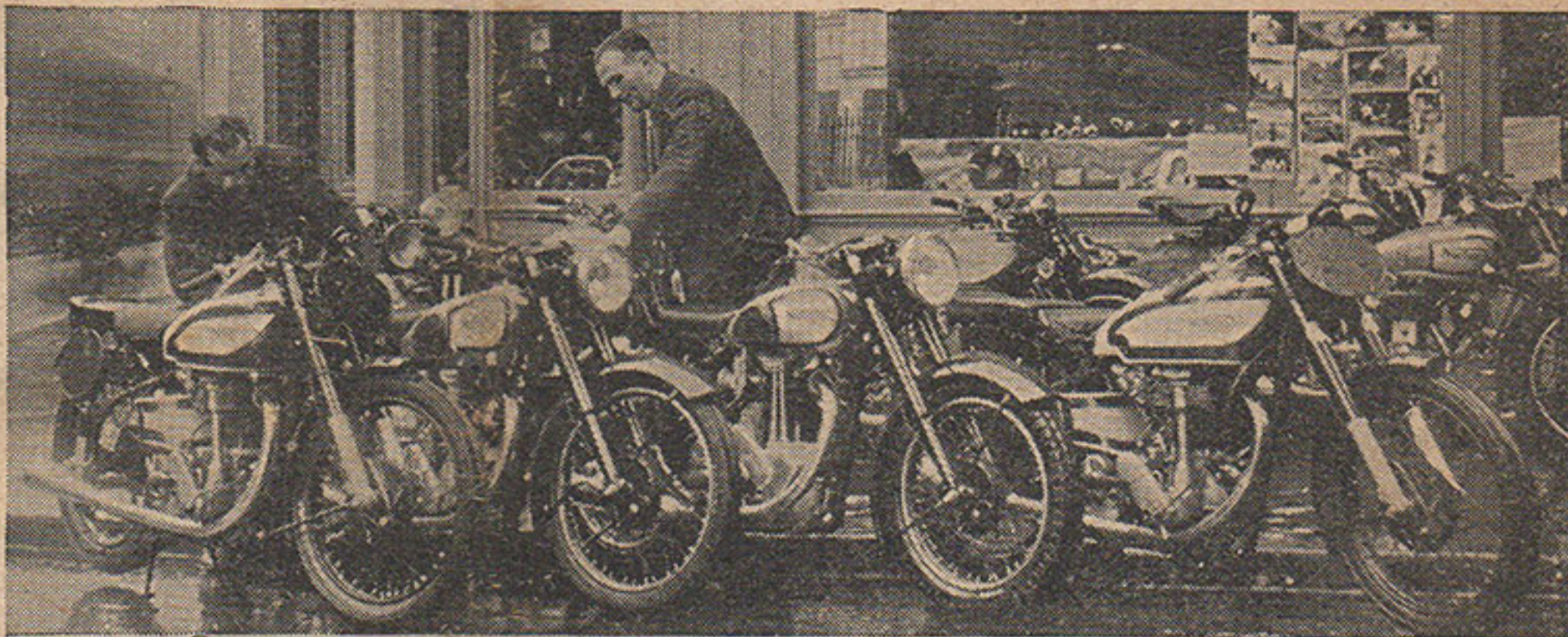


# GRANDE EXPOSITION

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

Spécialiste  
Motos Anglaises

Agent Général et représentant des plus grandes marques du monde



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

Voyez dès maintenant si vous remplissez les conditions pour obtenir une des belles motos neuves exposées au Salon 1947.

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.

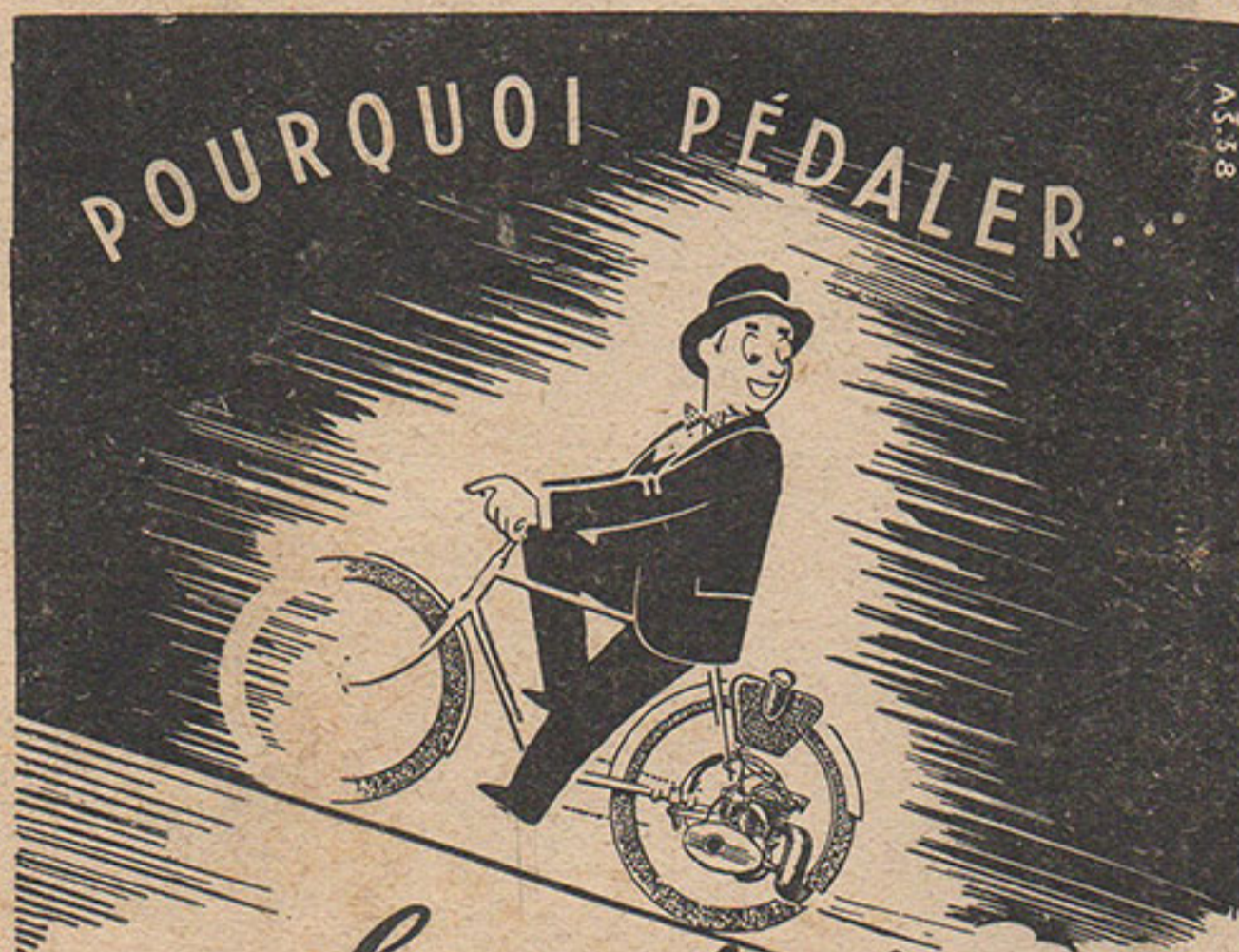
ACHAT — VENUE — ECHANGE

Direction générale :

### Paul LADEVEZE

50, RUE BRUNEL, PARIS (XVII<sup>e</sup>). ETO. 24-63

B.S.A. 500 cu.b. sélect. Etoile d'Or. — B.S.A. 750 2 cyl. culb. sélect. — SAROLEA 600 supercul. sélect. — SAROLEA 500 spéciale Grégoire, sélect. — NORTON 500 culb. sélect. E.S. 2. — NORTON 500 arbre à cames susp AR. — ARIEL 500 du Bol d'Or (pilotee par Ladeveze). — ARIEL 1000 (de M. Ladeveze). — ARIEL 1000 susp. AR. — ARIEL 350. — GILLET-HERSTAL 500 culb. sélect. — EXCELSIOR 250 super culasse. — F.N. 350 tout a.u. Triumph, Royal-Enfield 4 CV, Harley-Davidson 750. BAS PRIX : Norton 16 H : 85.000. — Royal-Enfield 500 culb. sélect. 99.000. — F.N. 4 CV 68.000. — Terrot 175 : 38.000. — Monet-Goyon 4 CV culb. sélect. : 66.000. — Rudge 4 et 5 CV : 75 et 85.000. — Velocette 4 CV : 85.000. René-Gillet 750 : 65.000.



Le moteur  
**YAP**

*S'adapte sur n'importe  
quelle bicyclette.*

PLUS DE 20.000 MOTEURS ROULENT ACTUELLEMENT  
SUR LES ROUTES DU MONDE ENTIER

SOCIÉTÉ **ABG** CONSTRUCTEUR

22, R. de NORMANDIE. COURBEVOIE. (Seine). Tél. DÉF. 29-55

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARK

# Magneto France

L'ÉQUIPEMENT  
ÉLECTRIQUE  
COMPLET

des  
CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE  
EMBIELLAGE RÉGULAGE  
RÉALÉSAGE 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