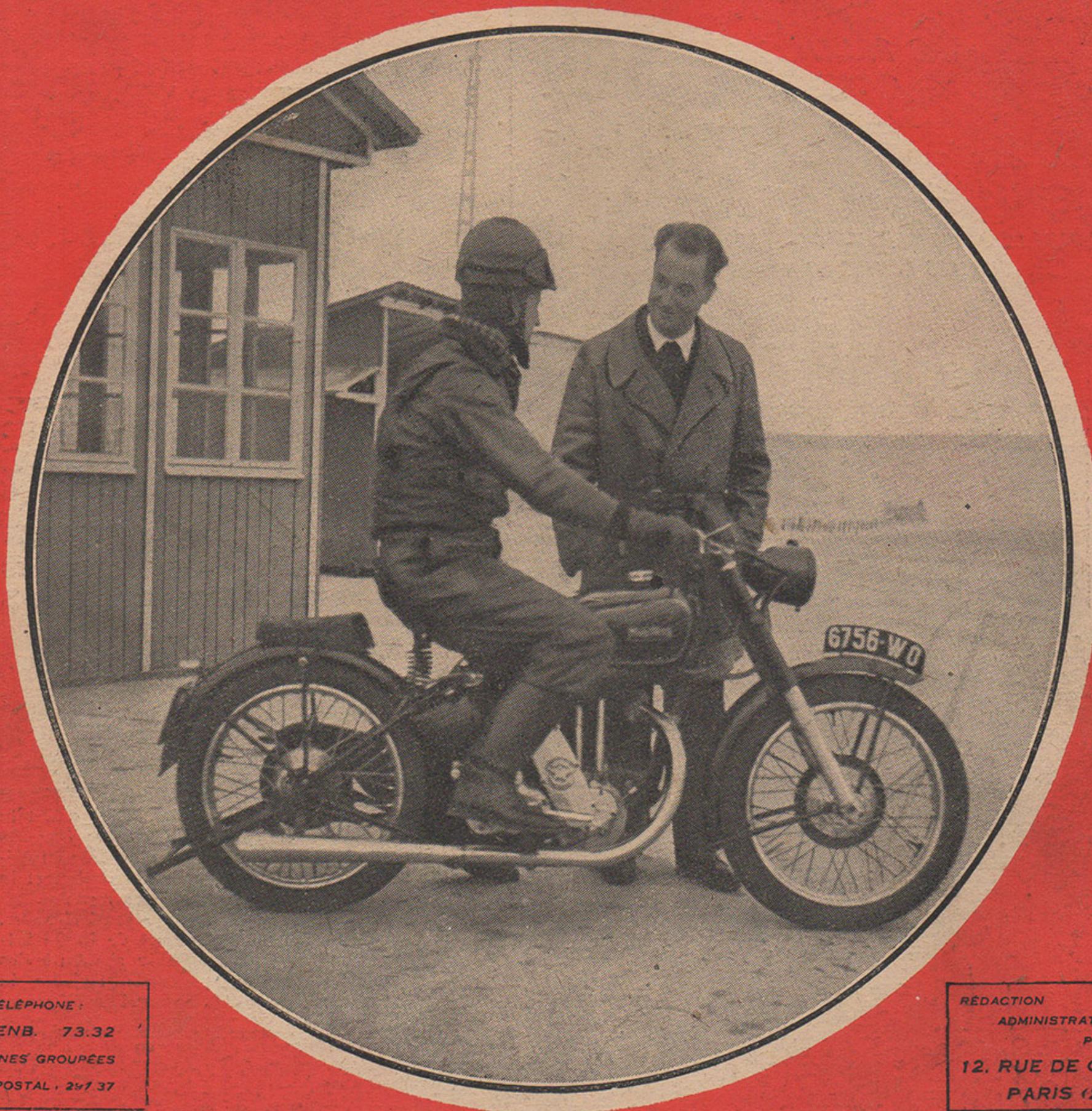


# Moto revue

VÉLOMOTEURS  
MOTOS SIDECARS  
CYCLECARS

ESSAI  
DE LA 350 cmc.  
MATCHLESS

Provisoirement  
BI-MENSUEL  
LE NUMERO :  
20 frs



TÉLÉPHONE :  
GUTENB. 73.32  
4 LIGNES GROUPÉES  
C.I.C. POSTAL, 297 37

RÉDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ  
12. RUE DE CLÉRY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Avant l'essai de la 350 Matchless, notre essayeur s'entretient avec M. Colibet,  
Chef de Piste à l'Autodrome de Montlhéry.



## 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

PARIS

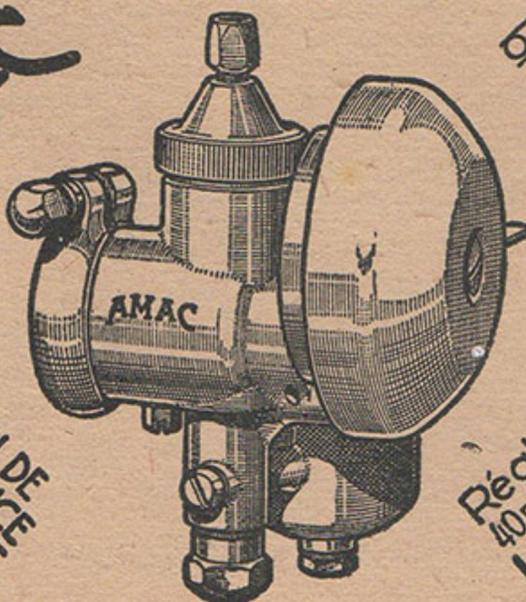
337

**Magneto France**

L'ÉQUIPEMENT  
ÉLECTRIQUE  
COMPLET

des  
CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

Avec  
**AMAC**



GAIN DE  
PUISSANCE  
ÉCONOMIE  
MAXIMUM

à  
cheminée  
brevetée S.G.D.G.

Réglage:  
40, rue de Villiers  
LEVALLOIS  
PER. 06-02



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...

34 Grands Prix Internationaux = 34 Victoires  
89 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 430 francs

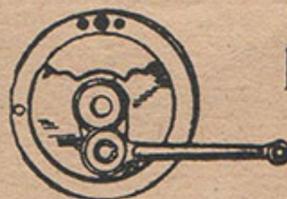
## REFECTIONS D'EMBIELLAGES REALESAGES DE CYLINDRES

FOURNITURES : PISTONS COMPLETS  
PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES  
TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES

MAISON FONDÉE EN 1906

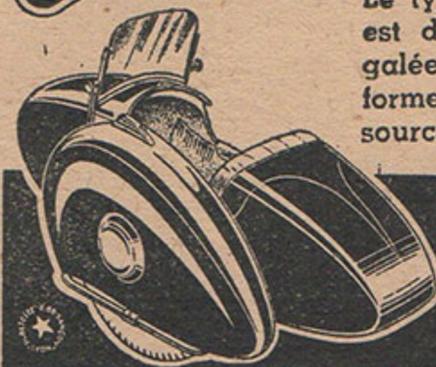
**PERTUISOT**

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



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

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

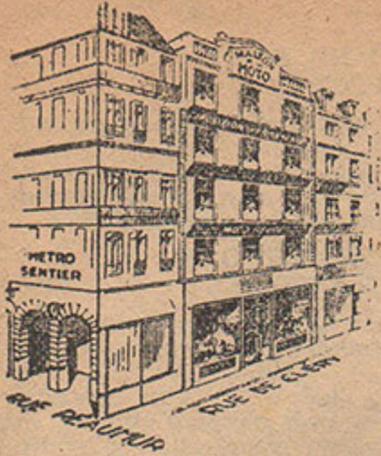


Etablissements **BUFFLIER**

31, Cours Emile-Zola  
LYON-VILLEURBANNE

A PARIS DESPREZ

187 bis, rue Armand-Sylvestre  
COURBEVOIE



# Moto revue

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI  
Parution hebdomadaire prévue pour 1948.

FONDE EN 1913. — Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

TELEPHONE GUT : 73-32 (4 lignes groupées)

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12

(Immeuble métro Sentier)

PARIS (2<sup>e</sup>)

## 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.

### ◆ MOTO VOLEE

Triumph Speed Twin, réservoir et garde-boue argentés avec filets noirs, aspect général de neuf. Il manque un rayon à la roue avant. Deux sacoches cuir. Immatriculée n° 5130 R.N.7., n° du moteur : 8-5 T. 12.908. La machine a été volée dans la nuit de samedi 10 à dimanche 11 janvier au n° 4, rue des Dames, après cisailage de deux câbles anti-vol à l'avant et à l'arrière.

Nom et adresse du propriétaire : M. Martin Jean, 1, rue Lechapelais, Paris, 17<sup>e</sup>.

### ◆ LE PRIX DES DIVERS CARBURANTS...

Voici les prix des divers carburants fixés par le B.O.S.P. du 7 janvier 1948 :

Carburant auto : 26 fr. 50 ;  
Alcool hydraté : 20 fr. 40 ;  
Gas oil : 19 fr. ; Pétrole lampant : 21 fr. ; White Spirit : 21 fr. ; Essence A : 29 fr. 50 ;  
Essence B : 30 fr. 20 ; Essence C : 23 fr. 40 ; Essence D : 33 fr. ; Essence E : 20 fr. 70 ;  
Essence F : 20 fr. 40 ; Essence G : 30 fr. 40 ; Essence H : 31 francs.

### ◆ ...ET CELUI DES LUBRIFIANTS

Huile pour moteur à essence, 1/2 fluide, viscosité 9 à 11,9, le litre : 70 fr.

Huile pour moteur à huile lourde et compresseurs, 1/2 litre : 73 fr.

Huile pour engrenages sous carter, le litre : 67 fr.

### ◆ DEBLOQUEZ LES PNEUS DE VELOMOTEURS !

A la suite des grèves de ces derniers mois, la production des pneumatiques s'est trouvée sensiblement ralentie, et pour permettre le réapprovisionnement progressif des grands centres, on a décidé de bloquer les stocks d'enveloppes existants. Or, de nombreux usagers ayant déposé leurs bons d'achats de pneus vélocycle bien avant le début des grèves ne sont pas encore approvisionnés. Il est urgent de débloquent sans retard les pneus de vélocycle, car la cadence de fabrication doit être aujourd'hui reprise.

## NOUVEAUX JOINTS

**J**USQU'A la guerre, le joint métalloplastique est resté le plus répandu. Sa plasticité, sa malléabilité sont évidemment des qualités précieuses et il s'adapte facilement, en s'écrasant, aux surfaces à joindre. Son bon marché permettait de le remplacer à chaque démontage et si les surfaces étaient propres et bien décapées, on obtenait une étanchéité parfaite avec un minimum de produits jointifs à base de gomme laque. La seule précaution était de resserrer les écrous de culasse après quelques kilomètres. Toutefois ces joints lâchaient quelquefois, surtout aux endroits où ils ne présentaient pas une bande assez large. A vrai dire, cet accident aurait pu être évité en ménageant entre la culasse et le cylindre une chicane qui aurait soustrait le joint à la flamme et aux fortes pressions. Mais cela aurait compliqué l'usinage. Sur des moteurs à rapport volumétrique élevé, on préférerait des joints en cuivre rouge qui, eux, offriraient une garantie complète, mais nécessitaient une propreté absolue, un ajustage parfait et des surfaces polies. Il y avait intérêt, bien que cela fût fastidieux, à rôder soigneusement les surfaces à joindre.

Mais actuellement le cuivre est devenu trop rare et trop coûteux et les joints métalloplastiques utilisant du clinquant ou les joints en cuivre rouge appartiennent au passé. On emploie couramment aujourd'hui des joints métalloplastiques en amiante et en aluminium. Ils n'ont pas les qualités de leurs prédécesseurs en clinquant et se corrodent.

On utilise de plus en plus aujourd'hui des joints minces à armature métallique enrobée dans une sorte de pâte de composition complexe contenant par exemple du caoutchouc et de l'amiante. Ces joints doivent être découpés par estampage à la dimension voulue.

Enfin plus récemment est apparu un nouveau type de joint dans lequel de minces feuilles d'aluminium sont pressées ensemble. La plasticité de ce joint est remarquable et il donne, paraît-il, des résultats extraordinaires.

Bien que dans leurs grandes lignes nos moteurs n'aient pas subi de modifications profondes, des techniques nouvelles font chaque jour leur apparition. Le but est d'augmenter la longévité des moteurs et de compenser ainsi le prix de revient sans cesse accru.

### ◆ AMELIORATION A LA DISTRIBUTION DES CARBURANTS

A la dernière réunion de la F.N.C.A.F., on exprima le vœu que les pompes de distribution des carburants soient munies d'un signe distinctif, une barre de couleur, par exemple, afin d'éviter des confusions regrettables entre celles d'essence et de gas-oil. Ces confusions sont trop fréquentes actuellement, en raison de la similitude d'aspect et de couleur des deux liquides.

### ◆ A L'INTENTION DES « MOTARDS » AGENAIS

M. Ladousse Robert, du M.C. Bigourdan, de Tarbes, a le plaisir de prévenir tous les motards de la région qu'il a pris, depuis fin janvier, la direction du bar Cyrano, à Agen, boulevard Carnot. Il se met à l'entière disposition des amis de la moto, qui pourront se réunir chez lui, dans une salle qu'il leur prêterait gracieusement.

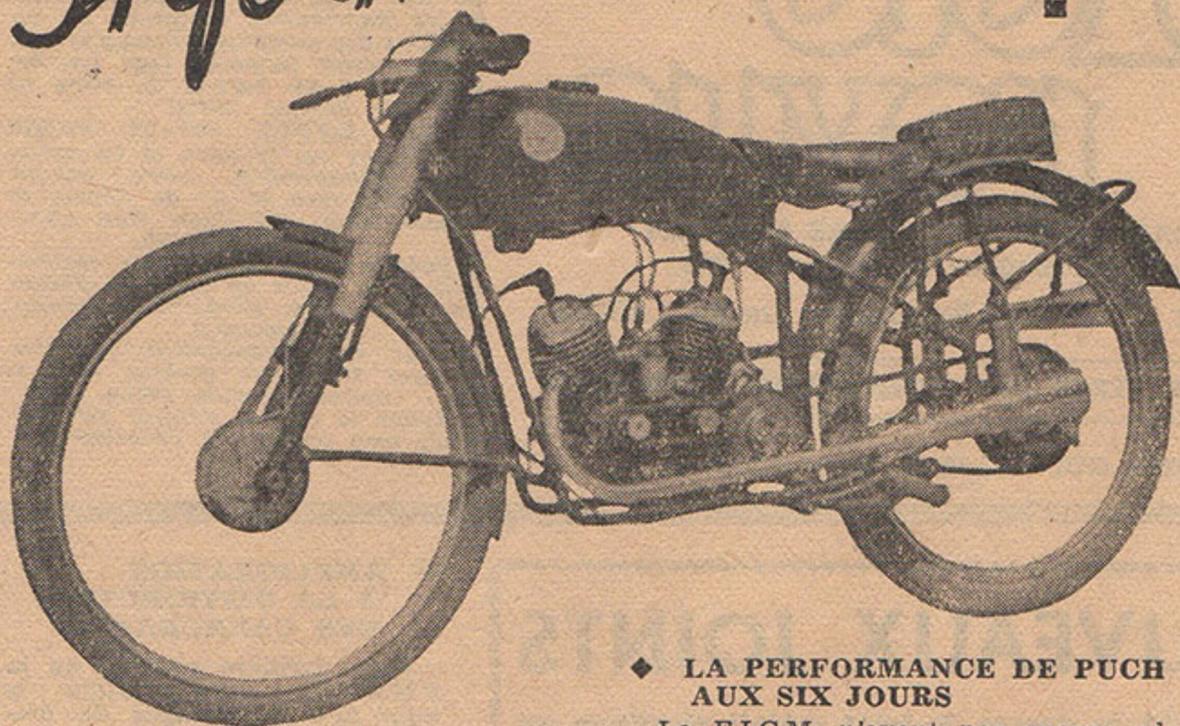
### ◆ PITIE !

Guzzi construit un étrange petit véhicule à trois roues (la roue avant directrice et les roues arrière motrices). L'avant est celui d'une motocyclette avec une selle pour le conducteur. Les passagers prennent place à l'arrière sur une banquette. Et pour tirer tout cela il n'y a qu'un petit 2 temps monocylindrique de 65 cmc. ! Ce tricycle triplace est destiné à remplacer les pousse-pousse ou rickshaws en usage dans les pays orientaux. Et il marche fort bien.

### ◆ LE MELANGE ESSENCE ALCOOL CREE DES ENNUIS AUX AUTOMOBILISTES SUISSES

L'essence alcoolisée provoque, en Suisse, des plaintes de la part de nombreux usagers. Départs impossibles, incendies de carburateurs et autres ennuis sont mis sur le dos du mélange carburant actuellement vendu en territoire helvétique.

# Informations



■ Une intéressante réalisation d'abonné. ■

M. Maravigna, de Grenoble, a construit une 125 cmc. deux cylindres en accouplant dans un cadre de sa fabrication deux moteurs 60 cmc. deux temps d'une marque connue. Ils sont réunis par chaîne avec manetons calés à 180°. Allumage par volant magnétique transformé, boîte 3 vitesses à sélecteur. M. Maravigna dépasse avec cette machine le 90 kmh. au chrono.

## ◆ LES VOEUX DE TED FROST

L'athlétique champion anglais Ted Frost, qui disputa en Europe occidentale, au cours de 1947, de nombreux motocross et circuits de vitesse, nous prie de transmettre ses meilleurs vœux à tous ses amis de France et plus particulièrement ceux de l'Amicale Motocycliste de la Seine et de l'Auto-Club de Strasbourg. Forst a d'ailleurs gardé un excellent souvenir de notre pays où il reçut, à chacune de ses visites, un accueil excellent.

L'année 1948 le verra de nouveau en course, mais son « champ d'action » sera singulièrement augmenté, puisqu'il se rendra avec sa Norton, dans les possessions anglaises et françaises d'Afrique et d'Océanie, tant pour disputer des motocross que des courses sur prairie. Il espère ainsi parcourir près de 40.000 kms par air et bateau, et 20.000 kms environ sur sa machine. Souhaitons à ce sympathique coureur un bon voyage et de nombreux succès.

## ◆ CONTRE-COUP DES RESTRICTIONS

En Angleterre la suppression de la basic ratio est un coup dur, non seulement pour les automobilistes, mais pour les mécaniciens. Plus d'un garage est dans l'obligation de licencier du personnel. Les hommes d'Etat anglais oublient, comme les nôtres, que les industries de l'automobile et de la moto font vivre des centaines de milliers d'ouvriers.

## ◆ LES B.M.A. EN SUISSE

La réglementation helvétique sur les bicyclettes à moteur auxiliaire impose, comme chez nous, une limitation de cylindrée de 50 cmc. Mais il est spécifié de plus que « seuls, les cycles de construction suffisamment solide peuvent être munis de moteurs auxiliaires », et que leur vitesse est limitée à 30 kmh.

## ◆ LA PERFORMANCE DE PUCH AUX SIX JOURS

La F.I.C.M. n'ayant pas encore admis la réintégration de l'Autriche, ce pays n'a pu participer officiellement aux Six Jours Internationaux. L'équipe Puch, avec ses trois 125 cmc. à deux pistons, fut cependant la seule à terminer au complet... sans un point de pénalisation.

## ◆ MORT DU PRESIDENT DE L'A.C.U.

Sir Arthur Stanley est mort à l'âge de 78 ans. En 1905, il fut élu président du R.A.C. et ensuite celle de l'A.C.U. C'est une grande figure du motocyclisme qui disparaît.

## 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.

## ◆ LES ROUTES BELGES LAISSENT A DESIRER

Un motocycliste belge aurait recueilli cette réflexion de la bouche d'un touriste étranger : « Nous conseillons à nos amis et parents qui viennent faire du tourisme en Europe occidentale de ne pas passer par la Belgique, dont les routes conduisent en droite ligne au cimetière à feraille ».

## ◆ UNE REVELATION

En 1947, au cours de nombreuses épreuves sur le Circuit de l'Ile de Man (Clubman's T.T. Senior, Manx G. P. Junior et Senior), Eric Briggs a affirmé sa classe internationale. L'an prochain, il participera au T.T., vraisemblablement comme pilote officiel d'une grande marque.

## ACROSTICHE DE SAISON

par  
Guy DENIAU

Moto-Revue, reçois nos bons vœux sans retard !  
On admire toujours tes Croquis, ta tribune.  
Technique, échos, essais. tes articles rallient,  
On ne peut le nier, Les goûts d'un vrai motard.  
Rarement un journal A eu autant d'amis ;  
Et nous te souhaitons Ce vœu le plus cher, une  
Vulgarisation qui s Oit réellement  
Un succès mondial !... Mais comble une lacune...  
Et qu'on te lise enfin h Ebdomadairement !

## ◆ CEUX QUI NE SONT PAS CONTENTS

Ce sont les motocyclistes anglais qui ont réussi à se procurer une belle machine et qui, faute d'essence, ne peuvent s'en servir. Pour un peu ils envieraient nos pauvres cinq litres mensuels.

## ◆ ET NOUS MANQUONS DE PNEUMATIQUES

Pendant les six premiers mois de 1947, plus de 36 millions de pneumatiques ont été vendus.

Précisons que les deux plus grandes usines françaises ont dépassé depuis de nombreux mois leur production d'avant-guerre.

## ◆ EXPOSITION

Beaucoup de motocyclistes anglais exposent côte à côte de très anciens modèles à côté des plus récents. On peut ainsi se rendre compte des progrès réalisés.

Une autre initiative intéressante, c'est l'exposition de machines de course récentes. Cela constitue un véritable aimant pour la clientèle sportive. Elle est organisée en faveur d'une œuvre charitable.

## ◆ UNE CURIOSITE DE L'ILE DE MAN

Il n'y a pas dans l'Ile de Man que les célèbres chats sans queue. A Douglas, il existe un drôle de petit tramway à cheval. Un vrai contraste avec cette Ile si sportive dont le circuit routier est unique au monde.

## ◆ UNE INITIATIVE INTERESSANTE

Un de nos lecteurs de la Haute-Vienne nous a adressé la lettre suivante :

« Propriétaires de Harley, Indian, Henderson, etc... Si vous êtes fiers et satisfaits de vos machines américaines, seriez-vous intéressés par l'idée de fonder en France un club de motos Américaines ? Si oui, envoyez un mot à « Jean Lou du Montant, à Fougeolles, par Eymoutiers (Hte-Vienne) ».

Le club serait fondé sous le haut patronnage de l'American Motorcycle Association et des revues « Enthusiast » (Harley-Davidson), « Indian News » et « American Motorcycling ».

Il permettrait des réalisations très intéressantes tel qu'échange de correspondance avec l'Amérique et peut-être même voyage en groupe en Amérique, sorties en groupe en France, échanges de pièces, etc...

Il faciliterait également une meilleure compréhension de la moto américaine et améliorerait certainement de par son influence les envois de machines et de pièces des Etats-Unis.

Notre propagande permettrait sans aucun doute une meilleure vente de motos françaises en Amérique. D'après les sondages effectués aux U.S.A., il ressort que le public américain est très curieux de motos françaises.

Indianistes, Harleyistes, n'hésitez pas et n'oubliez pas que l'union fait la force ».

## ◆ HIMALAYA VOUS DIT : ATTENTION AUX CONTREFAÇONS

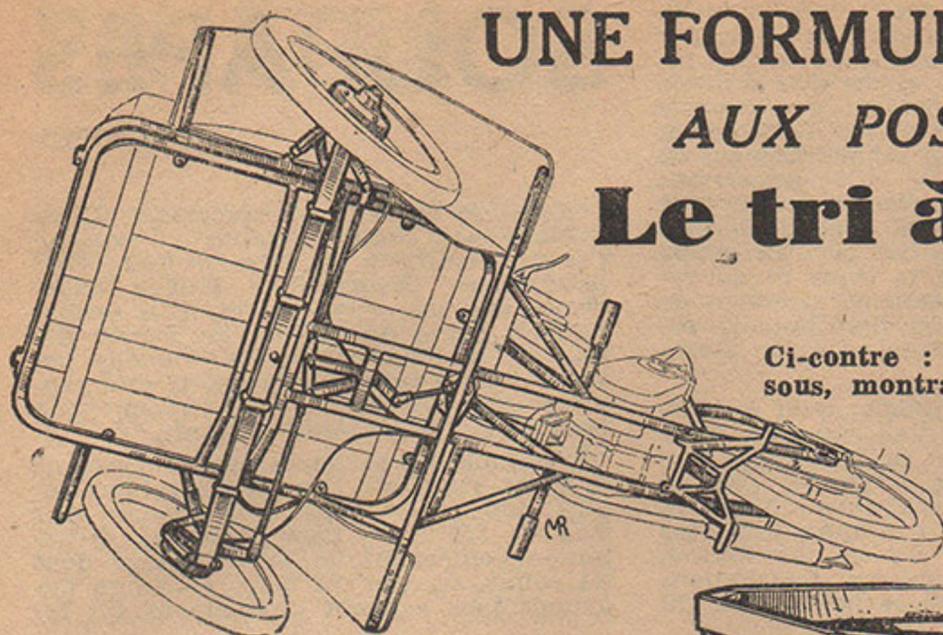
Ne vous fiez pas uniquement aux coloris des toiles de tentes et sacs de couchage qui vous sont présentés, mais exigez sur les lisières les marques « HIMALAYA » et « RESISTEX » pour vos tentes et « THIBET » pour vos sacs de couchage.

# UNE FORMULE DEVENUE CLASSIQUE

## AUX POSSIBILITÉS INTÉRESSANTES

### Le tri à moteur Peugeot

#### 100 CMC.



Ci-contre : Vue de dessous, montrant le châssis en tubes et la timonerie de la direction.

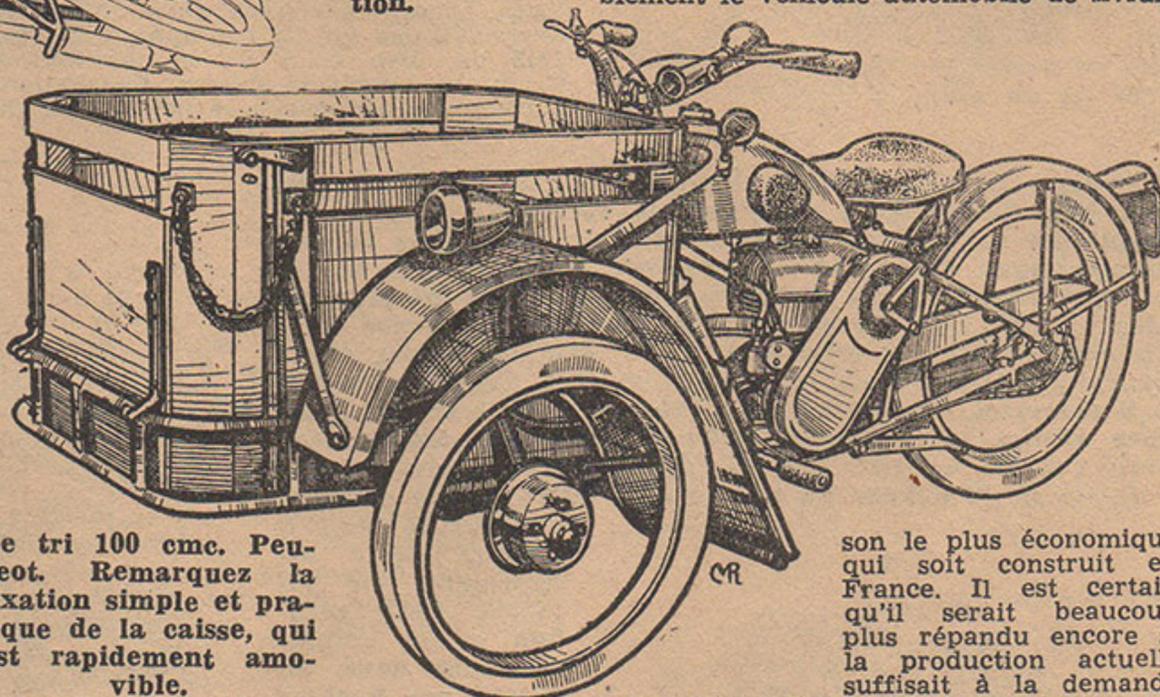
notons qu'un léger pincement des roues vers l'avant est indispensable pour obtenir les meilleurs résultats (4 à 8 mm.).

La charge utile atteint normalement 100 kilos et la vitesse 45 kmh. C'est probablement le véhicule automobile de livraison

Dans les derniers mois d'avant-guerre, bien que la pénurie d'essence était alors imprévisible, nous avons souligné à plusieurs reprises l'intérêt du « motorcycle utilitaire » de petite cylindrée. L'apparition du trimoteur Peugeot 100 cmc., couronnée par un succès aussi impressionnant qu'immédiat, confirma la justesse de notre point de vue. C'est ce remarquable petit véhicule que nous présentons aujourd'hui à nos lecteurs. Chacun le connaît pour le voir circuler depuis 1939 dans les rues de toutes les villes de France, mais certains détails sont assez dignes d'intérêt pour faire l'objet d'un examen particulier.

L'arrière train est à peu de chose près celui d'un vélomoteur célèbre : Le 54. Nous retrouvons le même bloc moteur 100 cmc. 2 temps à « self balayage intégral », boîte 3 vitesses avec kick. Mais, en raison du travail supplémentaire et de la présence de la caisse, on lui a adjoint un refroidissement par air forcé et canalisé. La turbine est entraînée par le volant magnétique. Le courant d'air dirigé par un capotage spécial, lèche les ailettes du cylindre et de la culasse. Le refroidissement est ainsi proportionnel au régime du moteur. Dans les conditions les plus pénibles, aucun échauffement anormal n'est à redouter.

Le châssis est particulièrement étudié, et diffère sensiblement par sa conception des modèles antérieurs. Alors que sur les tris classiques, l'avant-train est articulé sur la partie arrière et doit être déplacé entièrement pour permettre tout changement de direction, on a eu recours pour le Peugeot à un système de direction genre voiture. Le cadre et le support de caisse restent constamment dans le prolongement l'un de l'autre et constituent un châssis rigide. La rotation du guidon



Le tri 100 cmc. Peugeot. Remarquez la fixation simple et pratique de la caisse, qui est rapidement amovible.

assure seulement le braquage des roues du véhicule. Ceci permet d'obtenir une direction plus précise et moins pénible pour le conducteur. La suspension indépendante des roues avant est une garantie de confort et de sécurité. A ce propos,

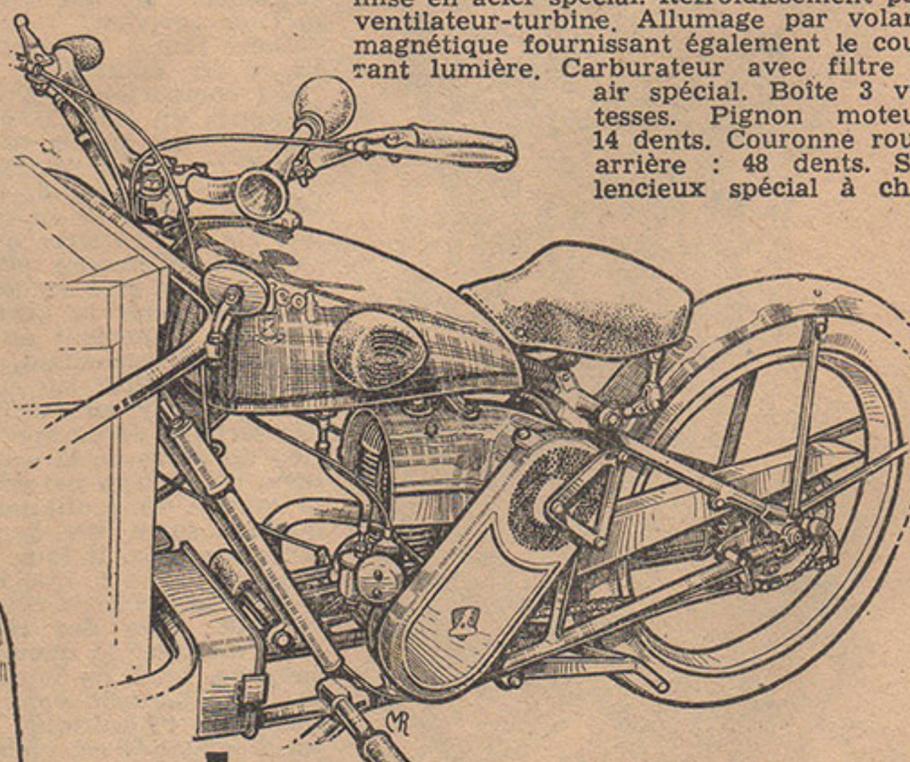
son le plus économique qui soit construit en France. Il est certain qu'il serait beaucoup plus répandu encore si la production actuelle suffisait à la demande

qui, comme chacun peut s'en douter, est considérable à l'heure actuelle.

Voici un aperçu des caractéristiques générales :

Bloc-moteur 2 temps. Alésage : 46. Course : 60. Cylindrée exacte : 98 cmc. Cylindre et culasse en aluminium. Chemise en acier spécial. Refroidissement par ventilateur-turbine. Allumage par volant magnétique fournissant également le courant lumière. Carburateur avec filtre à air spécial. Boîte 3 vitesses. Pignon moteur 14 dents. Couronne roue arrière : 48 dents. Silencieux spécial à chi-

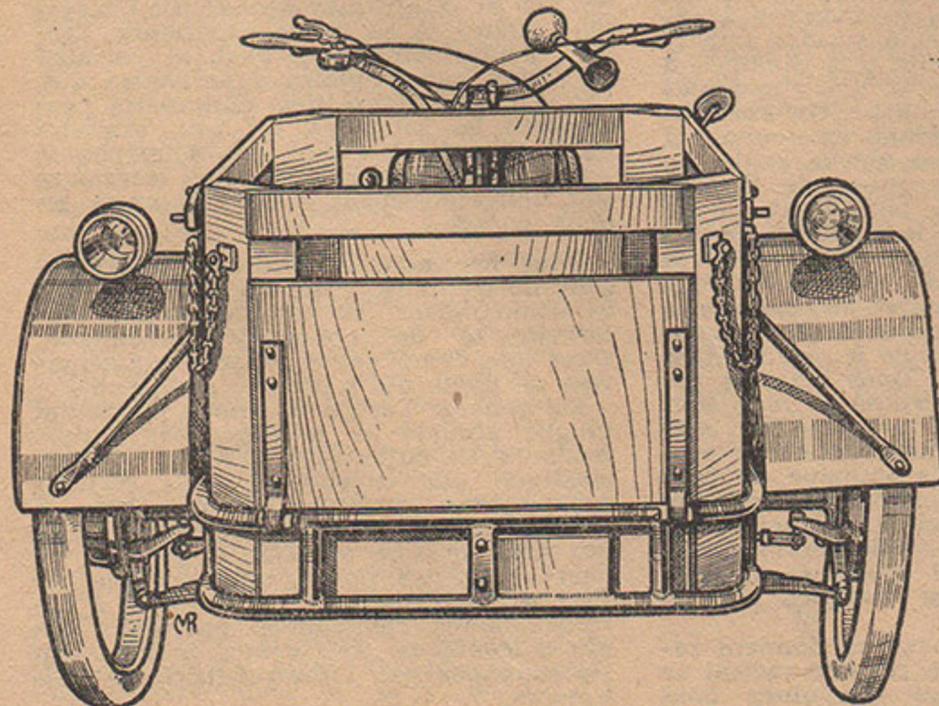
La voie du tri à moteur Peugeot est une garantie de stabilité. On distingue l'extrémité des ressorts à lames de la suspension.



A droite : La ventilation du moteur est bien étudiée. Remarquez le filtre à air du carburateur.

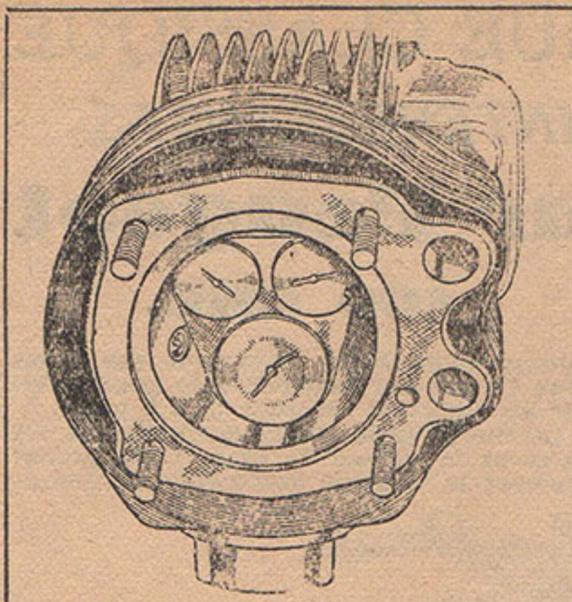
canes démontable. Suspension de selle avec articulation en un seul point, à l'avant. Réservoir de 8 l. 5. Dimensions de la caisse : 80x60 cm. Largeur totale : 1 m. 10. Le pneu arrière est un 24x2,375, et les pneus avant des 500x60. La consommation est de 2 l. 8 de mélange à 5 % d'huile (proportion suffisante en raison de la ventilation énergique et de l'emploi de l'alliage léger pour le cylindre)

B. G.



# SOUPAPES

(SUITE DU

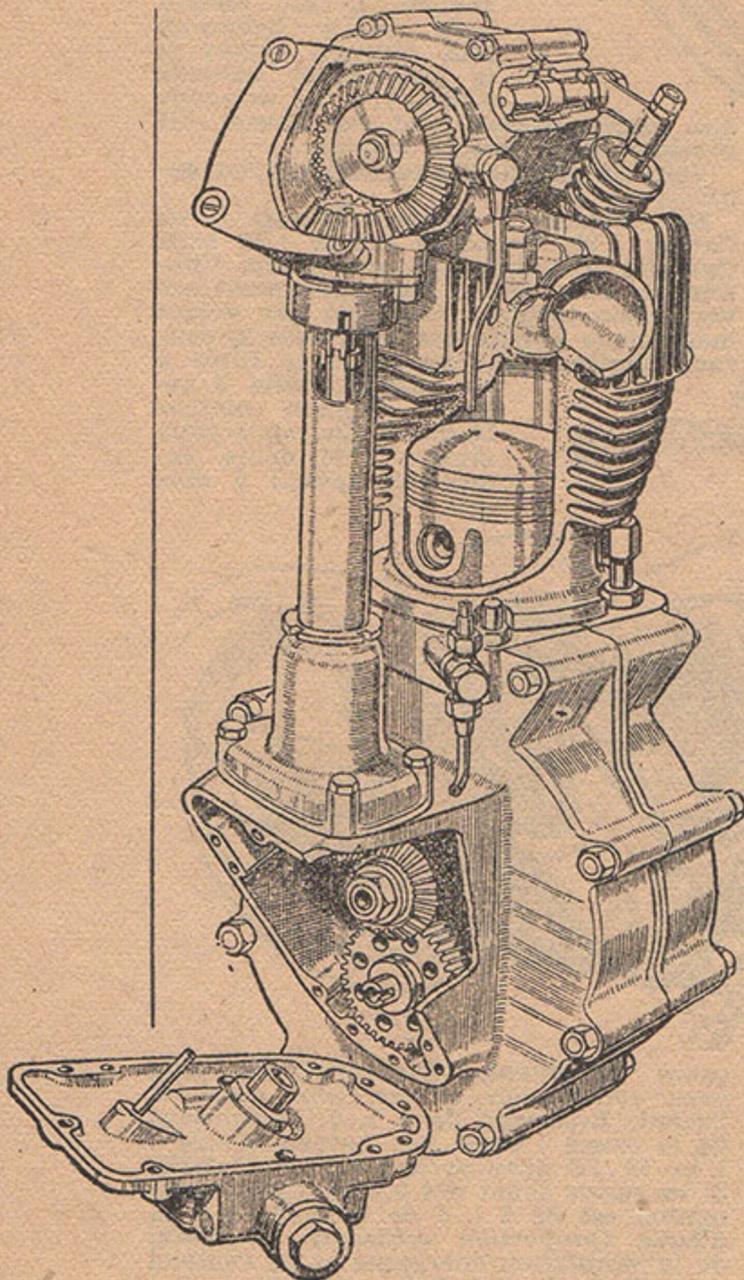
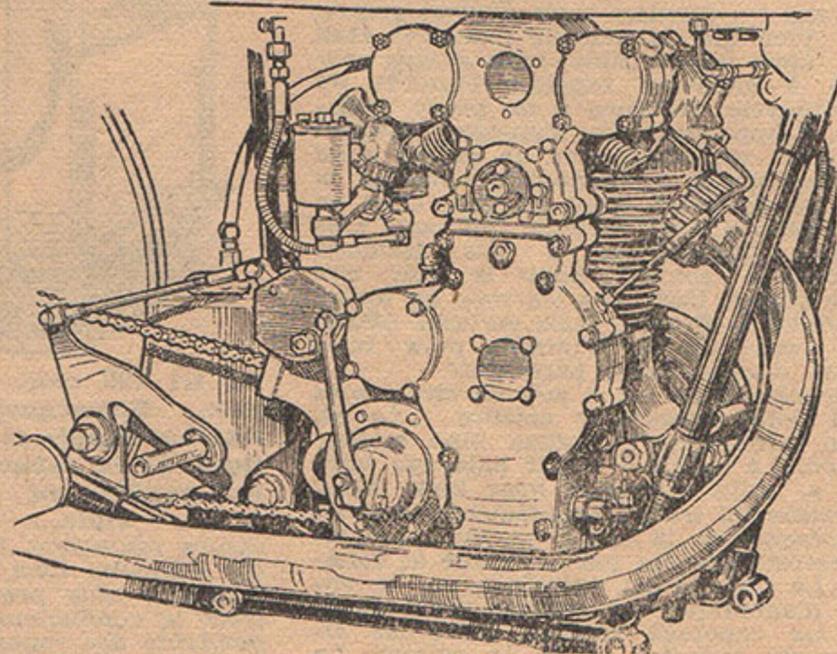


Réduire le poids des pièces animées d'un mouvement alternatif est donc, par l'emploi de ressorts moins puissants, réduire la violence des chocs que subit la distribution. Certes, il faut des ressorts assez puissants pour éviter l'affolement de la distribution et le rebondissement de la soupape, mais il est intéressant d'obtenir ce résultat avec un ressort de puissance modérée. Cela dépend en premier lieu de l'inertie de la distribution et aussi du profil de la came et du régime maximum du moteur. Combien on peut regretter que les distributions rotatives n'aient pas donné ce qu'on attendait d'elles.

Il existe des distributions qu'il est difficile de classer dans une catégorie quelconque. C'est le cas en particulier des soupapes horizontales attaquées par de longs balanciers comme dans un quatre temps Villiers qui fit son apparition vers 1913 ou bien celui de la distribution Train. La simplicité de ces distributions a comme contre-partie le poids élevé du

Ci-dessus : La culasse de la Royal-Enfield à trois soupapes. Sans être franchement mauvaise, la forme de la chambre d'explosion est nettement moins avantageuse qu'une culasse hémisphérique. Ci-contre : Un moteur double A.C.T. de fabrication française qui fut en son temps parmi les plus rapides en 250 : Le Prester-Jonghi. Ci-dessous : Crevé d'un remarquable moteur anglais à A.C.T. commandé par arbre vertical et pignons d'angles : Le 250 cc. O.K. Suprême du T.T. Le mouvement de rotation du vilebrequin est transmis à un arbre vertical par l'intermédiaire d'engrenages d'angle. Cet arbre vertical actionne l'A.C.T. disposé horizontalement sur le dessus de la culasse au moyen d'un autre couple conique.

L'extrémité des culbuteurs porte directement sur les cames. Cette solution a été employée chez nous, en course, par Kœhler Escoffier et Monet-Goyon.



balancier. Il est peu vraisemblable qu'elles revivent.

Dans toutes les distributions qui utilisent des culbuteurs, que ces distributions comportent des tiges ou un arbre à cames en tête, il existe un inconvénient : c'est que la touche du culbuteur décrit un arc de cercle de faible rayon, alors que la queue de soupape se déplace en ligne droite. Il en résulte une poussée latérale qui s'exerce sur la queue de la soupape et impose également au guide soupape un gros effort. On serait tenté d'adopter pour la queue de soupape un diamètre important et pour le guide un alésage correspondant, de manière à répartir cet effort sur une surface importante, mais il en résulte une diminution des sections de passage et une augmentation du poids de la soupape. On s'efforce donc de réduire cet effort en donnant à la touche un profil tel qu'elle roule, en quelque sorte, sur la queue de la soupape. De plus, il faut, pour limiter cette réaction latérale, que le culbuteur soit à mi-course, perpendiculaire à l'axe de la soupape. Une des meilleures solutions pour ménager la queue et le guide de la soupape, c'est de faire coulisser la coupelle sur laquelle s'appuie le ressort dans un guide cylindrique. Dans d'autres cas un doigt guidé est interposé entre la touche du culbuteur et la queue de soupape. Un autre système consiste à prolonger la queue de la soupape de telle manière qu'elle soit supportée par un deuxième guide au-dessus duquel est le ressort. La partie médiane de la queue de soupape est ainsi dégagée et porte une collerette qui est attachée par un culbuteur à fourche.

Les ressorts de soupapes donnent rarement des ennuis. Le remède radical ce sont des ressorts au glucinium dont

l'emploi se répandra certainement. Il est difficile par contre d'établir la supériorité des ressorts à pincettes sur les ressorts hélicoïdaux. Malgré une longue expérience des uns et des autres, nous serions fort en peine de décider en faveur des uns ou des autres. Sur la nouvelle petite voiture Panhard les ressorts sont rappelés par des barres de torsion. Cela peut être une solution d'avenir.

L'attaque des soupapes peut s'opérer de diverses manières. Un des systèmes les plus simples est celui d'un moteur Anzani de 250 cmc., dans lequel la distribution comportait un arbre unique dont les cames attaquaient deux poussoirs cylindriques agissant directement sur les

soupapes. Mais malheureusement ces deux soupapes étaient verticales et la chambre d'explosion était plate. L'arbre était entraîné par chaîne. Le refroidissement ne paraissait pas avoir reçu toute l'attention nécessaire. D'autre part, comme nous le disions plus haut, la commande directe des soupapes par les cames ne permet de donner à celles-ci qu'un profil très progressif qui en limite l'emploi aux moteurs de puissance spécifique moyenne.

Un autre système intéressant a figuré sur quelques moteurs, comme le Charter Léa et le Sturmev Archer. C'est le système Slater. A sa partie supérieure, l'arbre d'entraînement vertical se termine par deux cames plates superposées qui, par l'intermédiaire des culbuteurs, actionnent les soupapes. On peut craindre qu'en cas d'affolement des soupapes la touche qui porte sur la came inférieure soit dangereusement malmenée entre les deux cames.

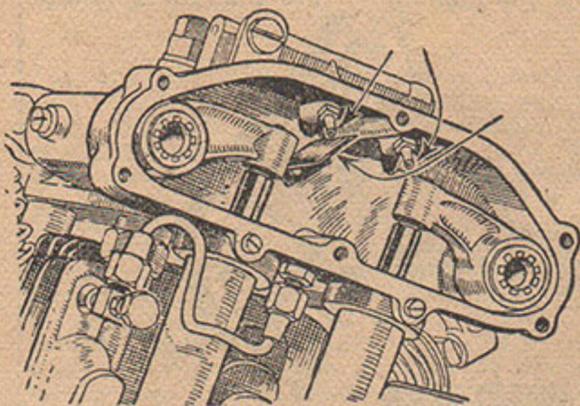
Dans les moteurs Bullows, les cames sont horizontales, mais du type habituel et commandent les culbuteurs par l'intermédiaire de poussoirs horizontaux. C'est une complication et une augmentation de poids qui n'est pas négligeable.

En général l'arbre à cames horizontal unique attaque les soupapes par l'intermédiaire de culbuteurs. C'est la solution classique par excellence. Mais certains constructeurs utilisent deux arbres à cames. Ce fut le cas d'un moteur Jap qui était destiné au T.T. Il y avait de part et d'autre du pignon supérieur de l'arbre d'entraînement deux arbres à cames inclinés commandés par deux pignons coniques. Les cames actionnaient les soupapes par l'intermédiaire de culbuteurs.

# EN TETE

NUMERO 908)

Il y a d'innombrables types d'arbre à cames en tête. Pour leur entraînement, trois systèmes sont possibles et ont donné toute satisfaction. La chaîne est évidemment très simple, mais il faut prévoir un dispositif de tension. C'est en général un ressort plat arqué par des ressorts à boudin et frottant sur un des brins de la chaîne. Contrairement à ce qu'on pourrait craindre, ce système n'est pas bruyant et n'use ni le ressort ni la chaîne s'ils sont convenablement lubrifiés. On pourrait craindre aussi que l'usure de la chaîne et l'allongement qui en résulte se traduisent par un décalage de la distribution. En réalité cette chaîne, si comme cela se pratique couramment aujourd'hui, est préalablement rodée ou, comme disent les anglais, préalablement allongée, il n'y a rien de tel à craindre. Elle fonctionne dans l'huile et elle n'a à fournir qu'un faible effort. Dans ces conditions, elle ne s'allonge pratiquement pas. Etant donné la petite



dimension des pignons, la force centrifuge ne lui impose pas non plus des efforts anormaux. Grâce au tendeur, elle ne brimbale pas et ne heurte pas son carter. Nous insistons sur ces divers points parce que 1° la chaîne est bien plus économique que des pignons d'angle ou même des pignons droits; 2° qu'elle est très simple; 3° qu'elle n'est pas sensible aux légères variations de l'écartement des axes qui résultent de la dilatation du cylindre et du léger allongement de celui-ci. Les pignons d'angle sont probablement les plus employés. Si on prévoit un coulisement de l'arbre dans des cannelures ou un entraînement par tournevis pour compenser l'allongement du cylindre, ce système offre une sécurité complète. L'entraînement par une série de pignons droits est populaire en Italie, particulièrement sur les machines de petite cylindrée. Il semblerait que l'on ait à redouter les variations d'entre axes, mais elles restent faibles.

Il y a bien des années que nous réclamions des distributions entièrement protégées, y compris les soupapes. Nous sommes d'ailleurs persuadés que le moteur de l'avenir formera un tout beaucoup plus compact, beaucoup plus homogène, beaucoup plus net d'aspect que les moteurs actuels. Nous voyons peu à peu les cylindres disparaître dans les carters et cette tendance s'accroîtra. Mais en attendant, c'est un gros progrès que d'enfermer les distributions, y compris les soupapes et de les soustraire à ce véritable émeri qu'est la poussière, tout en leur donnant, au contraire, en abondance, l'huile dont elles ont besoin. Sur beaucoup de moteurs, ce n'est pas seulement un brouillard d'huile dans lequel fonctionne la distribution, mais des filets qui pénètrent à l'intérieur des culbuteurs, en lubrifiant les roulements et vont jusqu'aux touches. Le gros problème à résoudre étant évidemment celui du refroidissement et on y est cepen-

dant parvenu sans trop de mal en laissant entre les boîtiers de distribution et la culasse des espaces libres où circule l'air. D'autre part ces boîtiers eux-mêmes sont en alliage léger à grande perméabilité thermique et ils doivent être assez épais pour être parfaitement rigides, et enfin ils offrent à l'air une surface qui n'est pas négligeable. Ils participent donc au refroidissement. Si la circulation d'huile est assez abondante, elle contribue au refroidissement. Aussi avons-nous vu dans les derniers Tourist Trophy des moteurs dont le refroidissement pêchait plutôt par excès que par insuffisance.

Un autre problème est celui de l'accessibilité. Il a aujourd'hui moins d'importance, parce que les moteurs modernes ont besoin de beaucoup moins de soins que leurs prédécesseurs. Néanmoins l'accessibilité n'a pas été négligée, surtout celle des systèmes de réglage.

## CONCLUSION

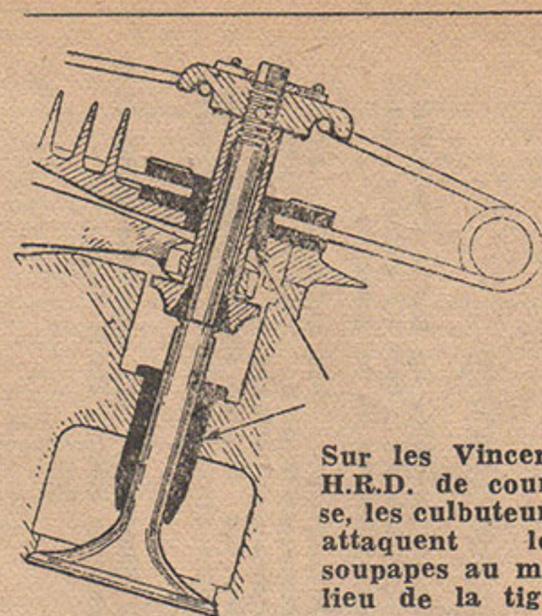
Les soupapes en tête en acier spécial offrent une sécurité absolue et leur rupture est tout aussi invraisemblable que celle d'une bielle. Leur commande n'est pas aussi simple que celle des soupapes latérales, mais elle aussi, quelle qu'elle soit, offre toute garantie et nous n'avons plus à redouter des dérèglages fréquents malgré les articulations qu'elles comportent. Elles permettent de donner à la chambre d'explosion une forme excellente et d'utiliser des tubulures qui favorisent l'entrée et l'évacuation des gaz. Et cela est tout aussi utile pour un

A gauche: Le boîtier des culbuteurs sur un moteur à commande par tiges. Le jeu se règle au moyen de vis et contre-écrous, soit à la touche des culbuteurs, soit aux poussoirs des cames.

A droite: Une variante du système par tringle et culbuteurs: le 250 cmc. Francis Barnett à distribution surélevée. Un engrenage de dédoublement permet de disposer les cames sensiblement plus haut, et de réduire avec la longueur des tiges, l'inertie des organes de commande. Cette technique s'est imposée depuis sur les Vincent H.R.D. et certains modèles B.S.A. Remarquez sur le moteur ci-contre, les tringles croisées et la disposition transversale des culbuteurs.

Il est regrettable que la construction de ce remarquable dessin n'ait pas été poursuivie après la guerre. La base du carter moteur formant réservoir d'huile et son prolongement servait de support à la boîte de vitesses.

(Clichés « The Motor Cycle », « Motor Cycling » et « Moto-Revue »).



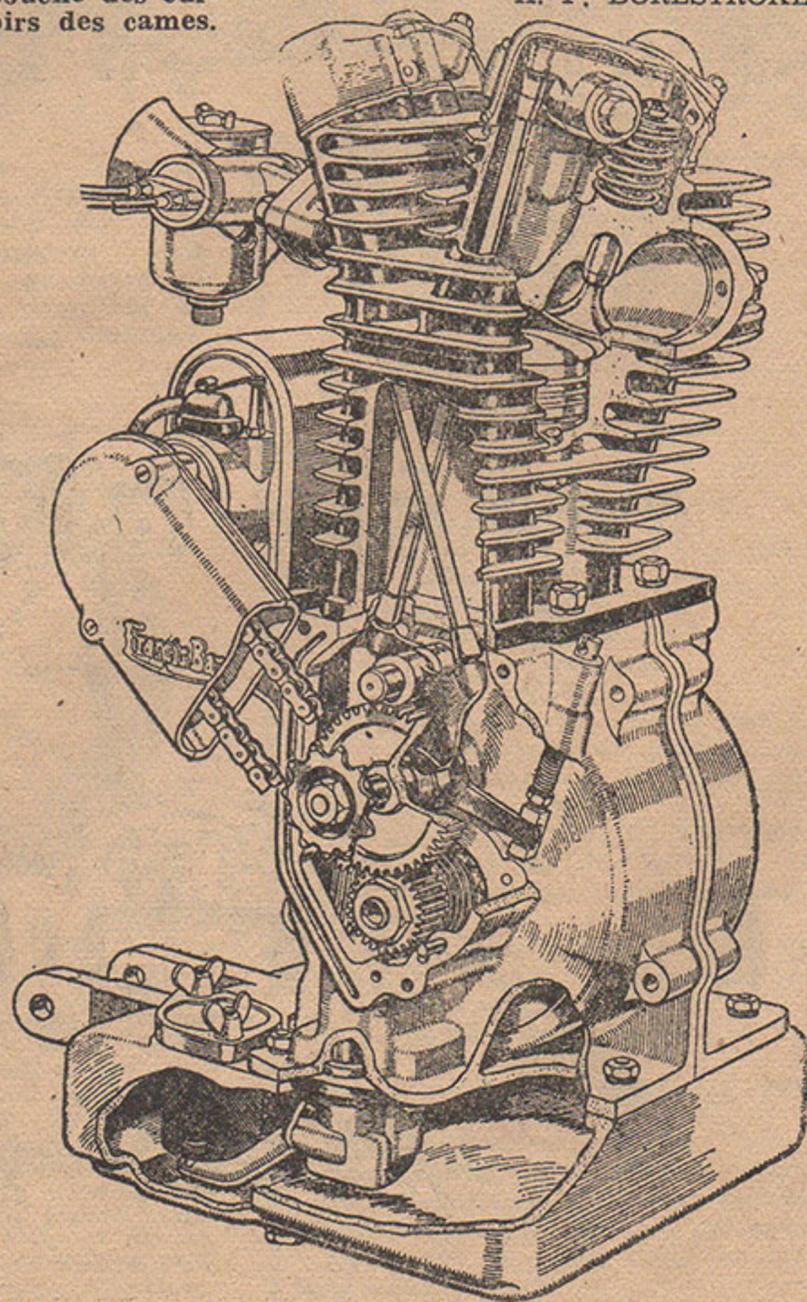
Sur les Vincent H.R.D. de course, les culbuteurs attaquent les soupapes au milieu de la tige.

moteur de service que pour un moteur de sport. Nous commençons d'ailleurs à voir apparaître des machines à soupapes en tête établies non pas en vue d'atteindre des performances extraordinaires, mais convenant par leur douceur de marche, leur maniabilité, leur silence, et leur économie à des utilisations normales.

On a trop longtemps considéré le moteur à soupapes en tête comme un engin à caractéristiques pointues, alors qu'il peut assurer sans défaillance le même service qu'un bon « latérales » s'il est étudié pour cela. C'est là une tendance heureuse et qui contribuera à rendre les soupapes en tête plus populaires encore.

FIN

H. P. BORESTROKE.

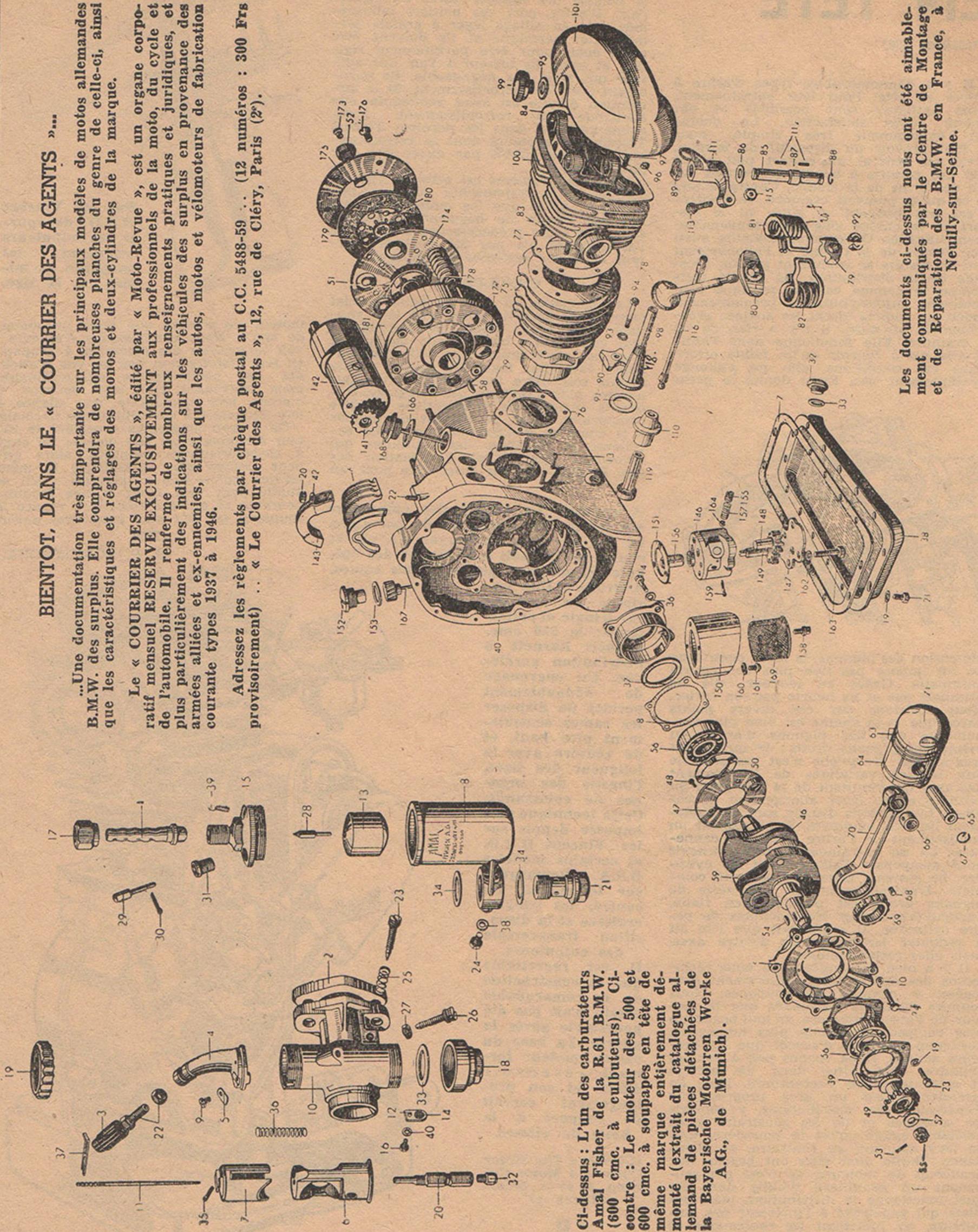


**BIENTOT, DANS LE « COURRIER DES AGENTS »...**

...Une documentation très importante sur les principaux modèles de motos allemandes B.M.W. des surplus. Elle comprendra de nombreuses planches du genre de celle-ci, ainsi que les caractéristiques et réglages des monos et deux-cylindres de la marque.

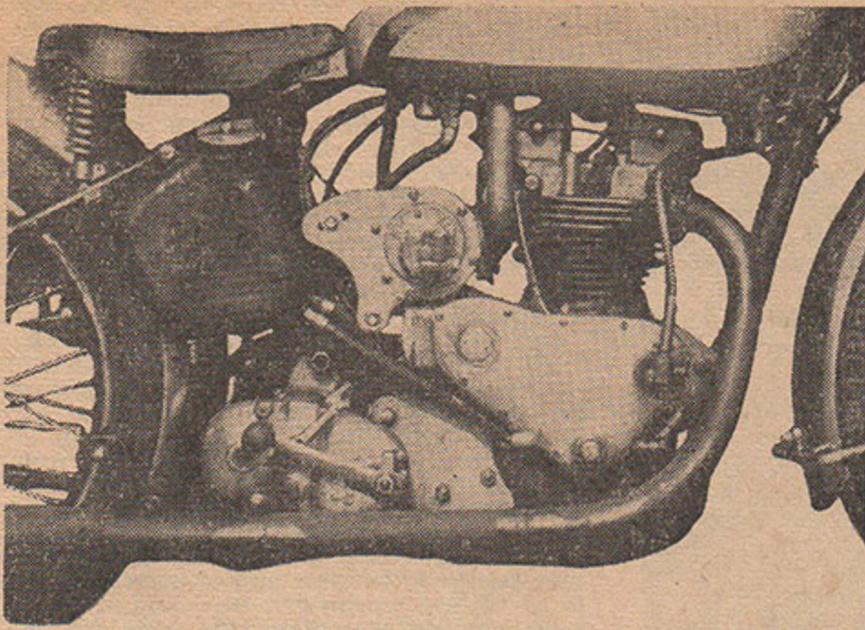
Le « COURRIER DES AGENTS », édité par « Moto-Revue », est un organe corporatif mensuel RESERVE EXCLUSIVEMENT aux professionnels de la moto, du cycle et de l'automobile. Il renferme de nombreux renseignements pratiques et juridiques, et plus particulièrement des indications sur les véhicules des surplus en provenance des armées alliées et ex-ennemies, ainsi que les autos, motos et vélomoteurs de fabrication courante types 1937 à 1946.

Adressez les règlements par chèque postal au C.C. 5488-59... (12 numéros : 300 Frs provisoirement) .. « Le Courrier des Agents », 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>).



Ci-dessus : L'un des carburateurs Amal Fisher de la R.61 B.M.W. (600 cmc. à culbuteurs). Ci-contre : Le moteur des 500 et 600 cmc. à soupapes en tête de même marque entièrement démonté (extrait du catalogue allemand de pièces détachées de la Bayerische Motorren Werke A.G., de Munich).

Les documents ci-dessus nous ont été aimablement communiqués par le Centre de Montage et de Réparation des B.M.W. en France, à Neuilly-sur-Seine.



Le moteur est un Triumph Speed Twin ramené à 350 cc. et ayant subi de nombreuses modifications. Notez la position inhabituelle de la pédale de sélecteur, rendue nécessaire par la position « streamline ».

battu. Course côte La Valette 1933, 1<sup>er</sup> 250 cc., record battu. Course côte Argenteuil 1933, 1<sup>er</sup> 250 cc., record battu. Course côte Gainneville 1934, 1<sup>er</sup> 250 cc., record battu. Course côte Lavalette 1934, 1<sup>er</sup> 250 cc., record battu. Course côte Dieppe 1934, 1<sup>er</sup> 250 cc., record battu. Course côte Dieppe 1935, 1<sup>er</sup> 250 cc., record battu. Course côte Vinny-Lens 1935, 1<sup>er</sup> 250 cc., record battu. Course côte Montlhéry, Côte Lapize 1937, 1<sup>er</sup> 250 cc., record battu. Course côte Montlhéry, Côte Lapize 1937, 1<sup>er</sup> 350 cc. Chater-Léa sidecar, record battu, meilleur temps toutes catégories de sidecars. Course côte Montlhéry, Côte Lapize 1938, 1<sup>er</sup> 250 cc., 1<sup>er</sup> 350 cc. Chater-Léa, solo et sidecar. St-Thégonnec 1947, 1<sup>er</sup> 250 cc., 28" (102 kmh. 850). 800 mètres, départ arrêté, 1<sup>er</sup> 350, 23" (125 kmh. 203), sur machine à compresseur. Meilleur temps de la journée.

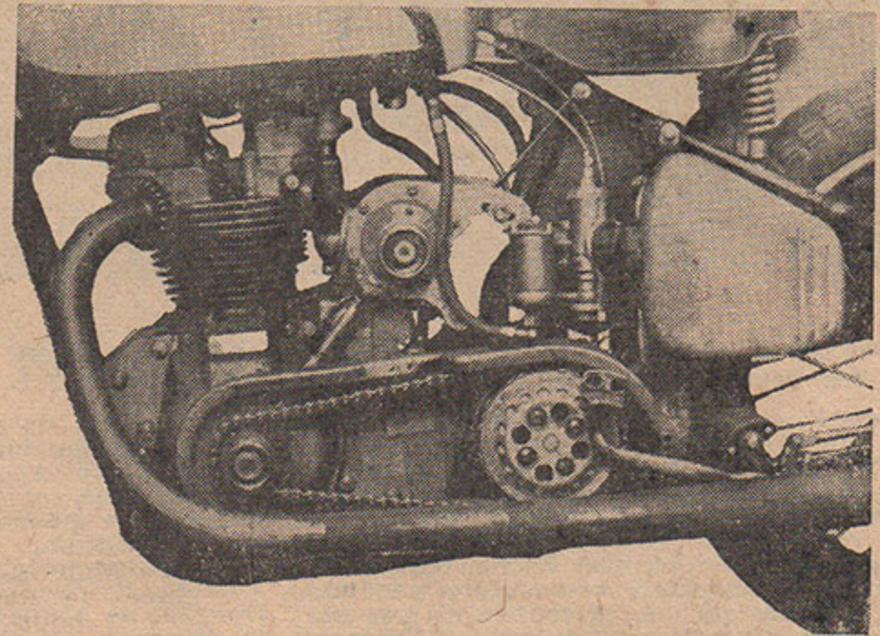
M. G.

## Un metteur au point de grande classe Bernard FEUILTAINE

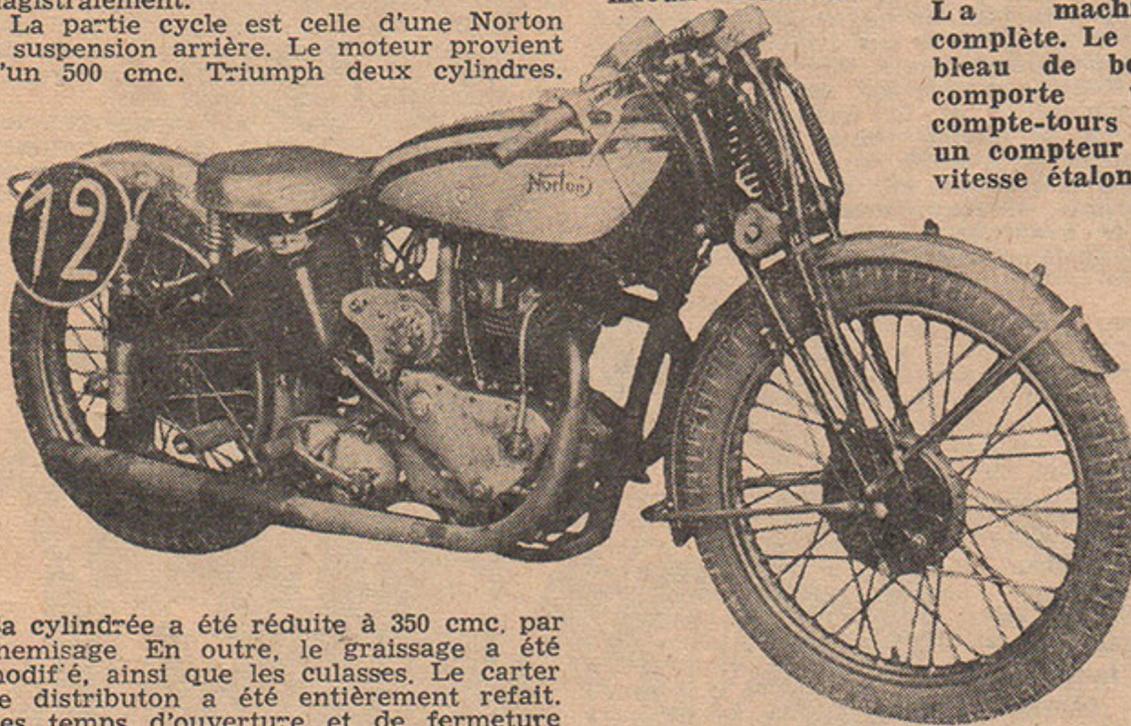
AU cours de l'été 1947, nous avons signalé la démonstration faite par M. Bernard Feuiltaine, du Havre, sur une machine de sa conception, une 350 deux cylindres à compresseur susceptible de couvrir le kilomètre lancé à plus de 200 à l'heure. Nous ne croyons pas nous compromettre en affirmant que cette moto est parmi les plus rapides qui existent actuellement en France. Elle tient certainement le second rang derrière la B.M.W. de Charrier. Aussi, croyons-nous utile d'indiquer à nos lecteurs la provenance des divers éléments qui la composent, et que Feuiltaine a assemblés si magistralement.

La partie cycle est celle d'une Norton à suspension arrière. Le moteur provient d'un 500 cmc. Triumph deux cylindres.

Ci-contre : La partie motrice, côté transmission. Le carburateur aspire l'air dans une chambre qu'on voit sous la selle. L'embrayage est allégé par de nombreux trous et du même coup mieux refroidi.



La machine complète. Le tableau de bord comporte un compte-tours et un compteur de vitesse étalonné.



Sa cylindrée a été réduite à 350 cmc. par chemisage. En outre, le graissage a été modifié, ainsi que les culasses. Le carter de distribution a été entièrement refait. Les temps d'ouverture et de fermeture des soupapes sont également différents de ceux du moteur de série. L'avance à l'allumage est de 22 mm. Le rapport de compression a été abaissé à 4,5, en raison de l'emploi du compresseur Cozette. Le carburateur, un Amal T.T. 25, aspire l'air dans une chambre placée à gauche de la machine. Régime d'utilisation : 6.800 t.-m.

Disposant d'une boîte Burman T.T., Feuiltaine a dû modifier son carter pour pouvoir la fixer dans le cadre Norton. Le moteur a été essayé sur un cadre A. J.S. 350 cmc. au lendemain de la Libération. Feuiltaine est également possesseur d'autres machines rapides, dont une 250 cmc. à moteur J.A.P. qui a fait des étincelles en maintes occasions et détient

toujours le record de la côte Lapize, ainsi qu'une Chater Léa, avec laquelle il est recordman en sidecar 350 de la même épreuve. Voici d'ailleurs un aperçu de son palmarès :

Course côte Gail'on, 2<sup>e</sup> 250 cmc. Course côte Deauville, 1<sup>er</sup> 750 cmc. Course côte Moulinaux, 2<sup>e</sup> 350 cmc. Course côte Gainneville-le-Havre, 1930, 1<sup>er</sup> 250 cmc., record battu. Course côte Lisieux 1930, 1<sup>er</sup> 250 cmc., record battu. Course côte La Valette 1930, 1<sup>er</sup> 250 cmc., record battu. Jap. Course côte Lisieux 1931, 1<sup>er</sup> 250 cmc., record battu. Course côte La Valette 1931, 1<sup>er</sup> 250 cc., record battu. Course côte Gainneville-le-Havre 1931, 1<sup>er</sup> 250 cc., record



### LE CONCOURS HIMALAYA. CAMPEURS !

Vous êtes tous invités à donner votre avis sur ce que doit être une tente biplace parfaite.

Les TOILES HIMALAYA mettent à votre portée un Concours par lequel vous désignerez :

- Sa forme,
- Ses dimensions,
- Sa couleur.

La tente qui sera choisie par le plus grand nombre de participants sera immédiatement construite, et sévèrement contrôlée.

Ses caractéristiques et son poids détermineront les 50 gagnants du Concours, dont les lots principaux sont :

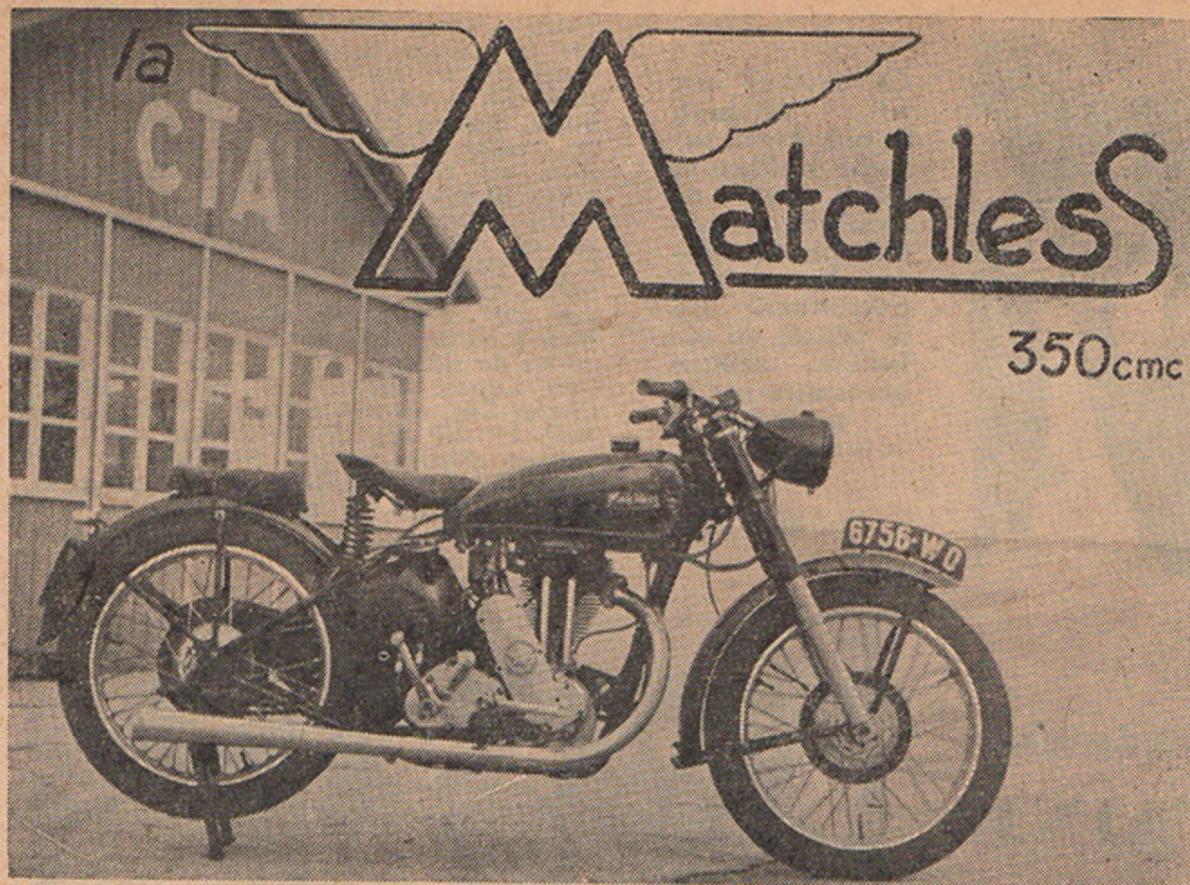
Un magnifique canoë canadien biplace de haute rivière, marque « Lawrence »,

Des tentes complètes et des duvets.

sans compter de nombreux prix en espèces ou en nature.

Vous trouverez chez les négociants vendeurs d'articles de sports les questionnaires que vous leur retournerez remplis avant le 20 mars

Là-dessus, à tous, nous souhaitons bonne chance.



Devant la cabine de chronométrage de Monthéry portant les initiales du Centre Technique Automobile, la 350 ccm. Matchless G. 3 L. prête pour l'essai.

Ce n'est pas une machine neuve dont nous allons vous tracer l'essai, mais tout simplement une Matchless de l'armée, reconstruite par Rossignol et du même modèle que celle avec laquelle il a remporté la catégorie 350 au Bol d'Or, devançant son équipier Faene, également sur une Matchless reconstruite par lui.

La moto qui me fut confiée n'a pas un moteur « gonflé », et la seule différence qui la distingue de la série est le rapport plus grand, un pignon moteur de 18 dents remplaçant le 16 dents standard.

Cette modification ne change pas beaucoup la souplesse en ville, mais permettant de tourner moins vite en prise et de tirer plus longtemps dans les vitesses intermédiaires, ce rapport est agréable pour un vieux pratiquant. Il peut, par contre, être dangereux dans les mains d'un débutant pour la longue vie du moteur.

La 350 Matchless est une des machines qui m'a donné le plus de plaisir à conduire.

Non pas qu'elle soit « terriblement » rapide, que ses accélérations soient « foudroyantes », que sa tenue de route soit « inégalable », et qu'on ait rien fait de mieux comme souplesse que sa fourche télescopique.

Mais la Matchless est de la lignée des machines bien au point, dont les anglais ont la spécialité, sinon l'exclusivité.

Toutes les commandes sont à leur emplacement classique, et point n'est besoin de jeter un coup d'œil vers ses pieds pour trouver pédale de frein ou sélecteur. Tout ça se manœuvre sans quitter les repose-pieds par la pointe de la chaussure, avec le minimum d'effort.

La position est normale, comme vous l'avez vu sur notre couverture ; si j'avais fixé un petit coussin en caoutchouc mousse sur le garde-boue arrière, ce n'était que pour l'essai à plat ventre sur la piste, et non pour allonger une position étriquée comme on en trouvait sur certaines motos d'il y a une quinzaine d'années.

Le guidon demi-relevé est pour beaucoup dans l'agrément de conduite, et les essais successifs que j'ai fait confirmer mon opinion sur l'intérêt qu'il y a à adopter cette forme pour le tourisme.

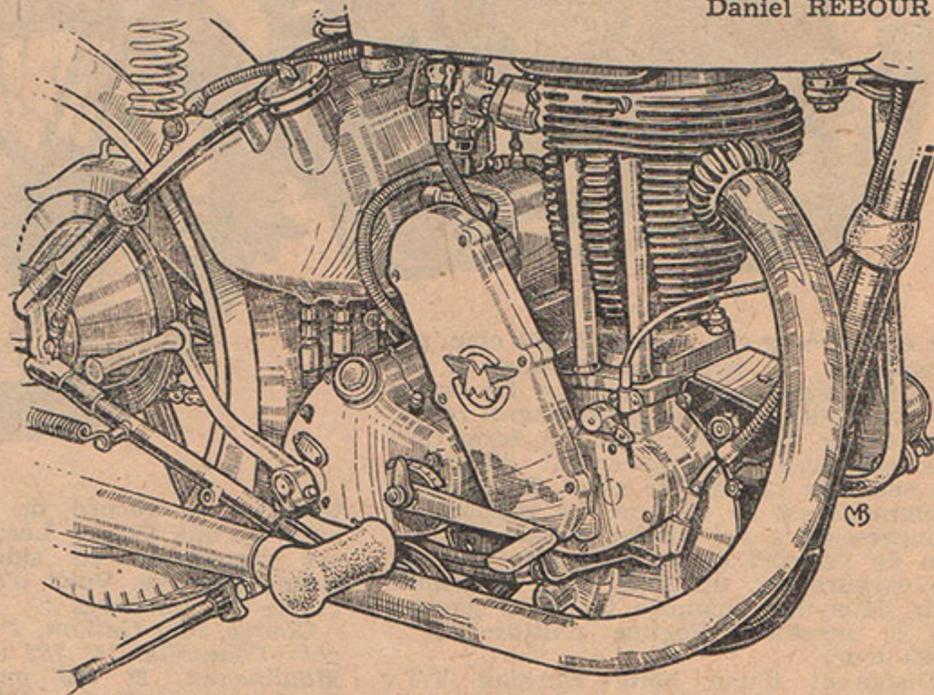
Naturellement, celle-ci interdit le « plat-ventre » et ne doit pas être recommandé pour la compétition.

Le trop bref essai que je fis ne peut

me permettre de m'étendre sur la solidité de la Matchless ; mais les 2 vainqueurs du Bol d'Or 1947 en 350 s'en sont déjà chargés, et avec plus d'efficacité que moi. Je me suis contenté d'aller jusqu'à l'autodrome, afin de fournir quelques chiffres précis.

Départ de Nanterre, par un temps très froid, et de Maillot à la porte d'Orléans, la traversée de Paris est toujours un excellent test pour la maniabilité et le freinage ; la fourche télescopique marque un très net progrès sur l'ancienne fourche à parallélogramme, tant pour le confort (tout le monde sait cela), que pour la maniabilité et la tenue de route ; j'ai, sur la même route, essayé deux Matchless semblables, une avec fourche à parallélogramme, et l'autre avec la télescopique, et aucun doute n'est possible sur les avantages procurés par le nouveau système sur l'ancien.

Le moteur du côté distribution. Technique typiquement anglaise dont un long et dur service a prouvé l'excellence.



Le trajet, de la sortie de Paris à la piste, fut couvert tranquillement, car j'avais un compagnon de route monté sur une machine b'en moins rapide. Mais, dans les côtes, je poussais quelques pointes qui me donnaient confiance pour le résultat final. En 3<sup>e</sup>, le compteur mon-

tait facilement à 80 dans la rampe sortant de Longjumeau, mais, avant vérification sérieuse, je suis toujours sceptique sur les indications données par les compteurs.

Aussi, sitôt sur la piste de vitesse, je priai M. Colibet de prendre mon temps sur un tour lancé. Pendant cet essai, je m'efforçai de maintenir l'aiguille à 100 km. juste. Mon temps, de 1' 33" 2/5, représente 98,219 ; je pus alors avoir confiance dans les indications du compteur ; voici donc les vitesses réalisées avec les 4 rapports :

En 1<sup>re</sup> : 45 ; En 2<sup>e</sup> : 65 ; En 3<sup>e</sup> : 85 ; Et en 4<sup>e</sup> : 115, en position de touriste.

A plat (assez mal, avec le guidon et les repose-pieds normaux), un tour de la piste de 2 kms 548 en 1' 15" 4/5, ce qui représente du 121,024, confirme mon impression : machine très rapide, mais pas moto de sport à recommander à celui qui veut faire de la compétition.

Après ces tours sur la piste de vitesse, une petite excursion sur le routier de 9 kms va me permettre un essai qui n'a plus rien de Matchless. En effet, la machine est équipée des superbes moyeux-freins coniques construits par Rossignol, avec la collaboration de son chef d'atelier M. Le Treste, et j'attends les zones étalonnées de freinage pour juger de leur efficacité.

Après la sortie des « S du Gendarme » dans la courbe d'Ascari, je règle ma vitesse à 80 à l'heure et j'arrive au panneau indiquant « Zone de Freinage » ; aussitôt je coupe, freine de l'avant et de l'arrière au maximum et, la moto absolument immobilisée, la roue avant dépasse de 1 mètre la petite pancarte portant le chiffre 30. J'ai donc obtenu l'arrêt en 31 mètres, à 80 à l'heure. Nous devons reconnaître que le sol de cette zone est idéal pour un tel essai, mais cela n'en retire rien à la magnifique efficacité des freins en question. Sur une route au sol rugueux, essayez avec votre moto, et cela vous donnera un excellent point de comparaison.

Le jour tombait lorsque je quittais Monthéry, et, par la Croix de Berny, la Butte Rouge, Clamart (nouveaux essais de freins dans la descente à pic des Bruyères), St-Cloud (nouveaux essais de puissance en côte, j'allais reconduire la 350 Matchless à son propriétaire.

Avant de donner les caractéristiques extraites du catalogue, je vais résumer mes impressions : machine de grande classe, à la conduite agréable et facile, sans solutions d'avant-garde, mais donnant à son pilote toutes les satisfactions des mécaniques bien au point.

Daniel REBOUR

#### CARACTERISTIQUES

La firme Matchless, de Londres, a fourni durant la guerre aux armées alliées de nombreux exemplaires dérivés de son modèle civil Clubman à soupapes en tête, et plus spécialement le type G. 3, construit au cours de l'année 1941, qui

devint le type G.3L. après montage de la fourche télescopique « téléhydraulique ».

Voici un aperçu des caractéristiques du moteur : Monocylindrique. Alésage 69, course 93. Cylindrée exacte 347 cmc. Rapport volumétrique 6,3 à 1. Puissance 15,2 CV, à 5.500 t.-m.

Détails de construction. Cylindre et culasse en fonte. Arbre moteur en cinq pièces (volants, maneton, soies de vilebrequin rapportées et emmanchées à cône). Bielle en acier spécial avec bague rapportée interchangeable à la tête. Le maneton tourillonne sur 3 rangées de galets de 1/4 de pouce  $\times$  1/4 de pouce, au nombre de 30, avec cage en duralumin empêchant les galets d'entrer en contact les uns les autres. Piston en alliage léger « Lo-Ex » avec deux segments d'étanchéité et un râcleur.

Distribution par deux arbres à cames, tringles, culbuteurs, et soupapes en tête inclinées. Tout le mécanisme travaillant sous carter est graissé par l'huile du moteur. Chaque soupape est rappelée par deux ressorts concentriques hélicoïdaux.

Diamètre des soupapes : Admission : 40 mm. 481 ; Echappement : 38 mm. 1 ; Section des queues de soupapes : 3/8 de pouce. Angle d'inclinaison : 45°. Longueur des ressorts externes libres : 52 mm. 4. Longueur des ressorts de petit diamètre, libres également : 46 mm. Quand leur longueur au repos est inférieure de 5 mm. à ces chiffres, leur changement s'impose.

Diagramme de distribution :

A.O.A. : 32° avant P.M.H.

R.F.A. : 63° après P.M.B.

A.O.E. : 65° avant P.M.B.

R.F.E. : 30° après P.M.H.

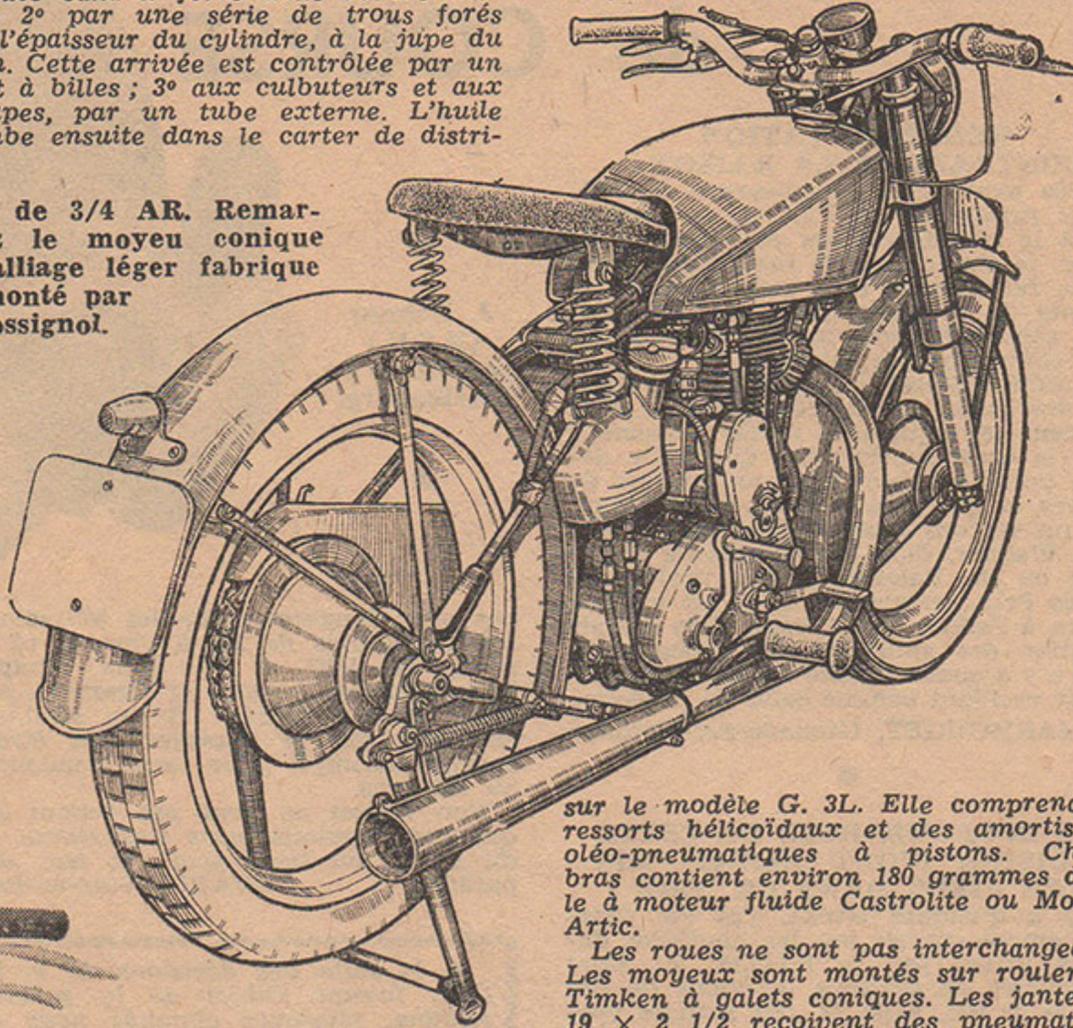
Le jeu aux culbuteurs, à froid, doit être apparemment nul.

Le graissage, du type à carter sec et récupération, est assuré par une pompe

à piston tournant à double effet. La partie supérieure du piston forme pompe d'aspiration, et sa partie inférieure pompe de retour d'huile. L'huile est contenue dans un réservoir placé sous la selle, qui contient 1 l. 700.

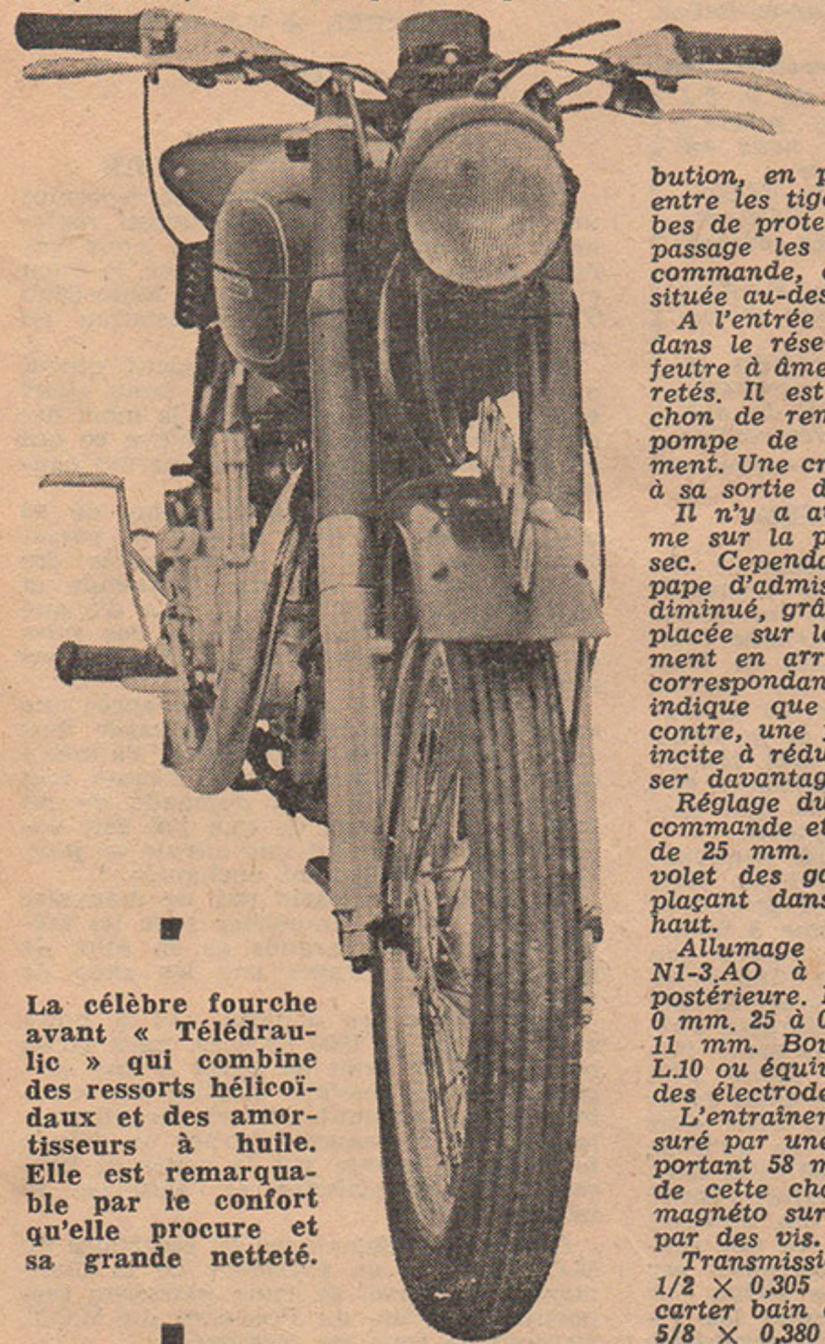
Le circuit approximatif de l'huile est le suivant : 1° à la tête de bielle, à travers des canaux forés dans l'arbre moteur ; 2° par une série de trous forés dans l'épaisseur du cylindre, à la jupe du piston. Cette arrivée est contrôlée par un clapet à billes ; 3° aux culbuteurs et aux soupapes, par un tube externe. L'huile retombe ensuite dans le carter de distri-

**Vue de 3/4 AR. Remarquez le moyeu conique en alliage léger fabriqué et monté par Rossignol.**



teur : 18 dents ; couronne d'embrayage : 40 dents ; pignon de sortie de boîte : 16 dents ; couronne de roue arrière : 42 dents. Boîte Burman à 4 vitesses donnant avec le pignon moteur de 18 dents les rapports ci-après : 5,8 - 7,5 - 10,2 - 15,5.

Le cadre est en tubes et constitué par deux éléments réunis par des boulons. La fourche avant « Teledraulic » figure



La célèbre fourche avant « Téléhydraulique » qui combine des ressorts hélicoïdaux et des amortisseurs à huile. Elle est remarquable par le confort qu'elle procure et sa grande netteté.

bution, en passant par l'espace compris entre les tiges de culbuteurs et leurs tubes de protection. Elle rencontre sur son passage les cames et leurs pignons de commande, et est aspirée par la pompe située au-dessous.

A l'entrée de la canalisation de retour, dans le réservoir, un filtre tubulaire en feutre à âme métallique arrête les impuretés. Il est facile, en retirant le bouchon de remplissage, de contrôler si la pompe de retour fonctionne normalement. Une crépine métallique filtre l'huile à sa sortie du réservoir.

Il n'y a aucun réglage de débit, comme sur la plupart des moteurs à carter sec. Cependant, le graissage de la soupape d'admission peut être augmenté ou diminué, grâce à une petite vis pointeuse placée sur le côté de la culasse, légèrement en arrière de la tige de culbuteur correspondante. Un sifflement anormal indique que la vis est trop serrée. Par contre, une fumée noire à l'échappement incite à réduire le graissage, donc, à visser davantage le pointeuse.

Réglage du carburateur Amal à double commande et aiguille centrale : Diffuseur de 25 mm. 4 ; gicleur principal : 150 ; volet des gaz : 6/4 ; aiguille : T.6, se plaçant dans le 3° cran en partant du haut.

Allumage par magnéto Lucas modèle NI-3.AO à rupteur frontal et came postérieure. Ecartement des vis platinees : 0 mm. 25 à 0 mm. 30. Avance maximum : 11 mm. Bougie préconisée : Champion L.10 ou équivalente en 14 mm. Ecartement des électrodes : 0 mm. 4 à 0 mm. 6.

L'entraînement de la magnéto est assuré par une chaîne de 3/8  $\times$  0,225 comportant 58 maillons. Le réglage de tension de cette chaîne s'opère en déplaçant la magnéto sur son socle, où elle est fixée par des vis.

Transmission primaire par chaîne de 1/2  $\times$  0,305 de 66 maillons, enfermée sous carter bain d'huile. Chaîne secondaire de 5/8  $\times$  0,380 de 91 maillons. Pignon mo-

teur sur le modèle G. 3L. Elle comprend des ressorts hélicoïdaux et des amortisseurs oléo-pneumatiques à pistons. Chaque bras contient environ 180 grammes d'huile à moteur fluide Castrolite ou Mobiloil Artic.

Les roues ne sont pas interchangeables. Les moyeux sont montés sur roulements Timken à galets coniques. Les jantes, de 19  $\times$  2 1/2 reçoivent des pneumatiques de 26  $\times$  3,25.

Équipement électrique Dynamo Lucas 6 volts à régulateur de tension, entraînée par chaîne de 3/8  $\times$  0,225 enclôse dans le carter de transmission primaire. Le régulateur de tension est disposé sous la selle, le commutateur et l'ampèremètre dans le phare.

Le réservoir d'essence contient 13 l. 5 de carburant. Empattement de la machine : 1 m. 37.

Le taux de compression est un peu élevé pour la marche à l'essence actuelle. Aussi, certains recommandent-ils de dégonfler légèrement le moteur en réduisant le rapport volumétrique (cale ou double joint de culasse). Ceci s'applique plus particulièrement aux usagers qui recherchent l'économie et ont quelque tendance à appauvrir la carburateur.

Voici les diverses qualités d'huile recommandées et données à titre purement indicatif, vu la difficulté de se les procurer à l'heure actuelle.

Moteur : Castrol « Grand Prix », Mobiloil « D » ou équivalente. L'hiver, Castrol XXL ou Mobiloil B.B.. Boîte de vitesses : Castrolase médium ou Mobilgease n° 2.

Vérification du niveau d'huile dans les amortisseurs de fourche :

Soutenir la machine, bien verticalement, en position de marche, au moyen de cales sous le carter moteur ou les repose-pieds. Dévisser les deux bouchons filetés à têtes six-pans de la partie supérieure de chaque fourreau. A ces bouchons sont fixées les tiges des pistons des amortisseurs. Faire accomplir à la fourche une série de courses complètes, de façon à exercer une action de pompage, et tirer le tout vers le haut dans le minimum de temps qui suit l'opération. Attendre deux minutes. Dévisser les bouchons de niveau situés sous les attaches de garde-boue et regarder si l'huile affleure l'extrémité des ouvertures. Dans la négative, ajouter de l'huile Castrolite ou Mobiloil Artic jusqu'à ce que le niveau correct soit atteint.

# La Tribune Libre du SIDECAR de COURSE

## REGLEMENTATION CONTRAIRE A LA RAISON...

Après avoir pris connaissance des décisions prises par la F.I.C.M. se rapportant à la réglementation des sidecars de course, je suis obligé de reconnaître ainsi que le feront tous mes amis abonnés et fervents de ce beau sport, que la nouvelle réglementation me paraît absolument contraire à la raison.

En effet, existe-t-il un sport aussi spectaculaire et un esprit d'équipe plus serré que dans les équipages motos sidecars ? Aussi je crois sincèrement que cette décision porte un coup dur aux courses de sidecars, et que si la F.I.C.M. la maintient, nous ne verrons plus les Despland, Françoise, Wagner, dans les virages de Saint-Juery ou de Valentine, sans parler des Grands Prix, ou alors si nous les voyons, ce sera à l'allure de 25 kmh., à la grande déception des amateurs de vitesse pure, car il n'y a aucun mérite à courir avec un sidecar oscillant comme celui de Cavanna.

M. MARMOUGET, Grenade-sur-Garonne

## LES RESPONSABLES DE CETTE DECISION N'ONT JAMAIS MIS LES PIEDS DANS UN SIDE !

Il y a quelques temps, j'ai été désagréablement surpris par les nouvelles décisions prises par la F.I.C.M. au sujet des courses de sidecars. Je viens de lire dans le n° 908, page 26, des articles protestant contre ces règlements. Bien que n'étant ni sidecariste ni coureur, j'apporte ici mon humble suffrage et je me range à l'avis des signataires de ces articles.

De semblables mesures, on pourrait dire de semblables brimades, tendent à supprimer l'intérêt et le caractère tant sportif que spectaculaire qu'offrent de semblables compétitions. Il n'est pas douteux que si le passager doit se borner à ne jouer que le rôle de simple lest, la moyenne horaire en souffrira.

Comme le fait remarquer pertinemment M. Despland, de Lyon, le plus grave est que cette contrainte risque de provoquer des accidents, si on fait passer le règlement avant tout, naturellement.

Personne n'ignore l'importance capitale des manœuvres exécutées par le passager, afin de compenser s'il y a lieu les effets de la force centrifuge.

C'est à croire que les responsables de ces décisions n'ont jamais mis les pieds dans un sidecar.

M. TROMPEAU, Le Perreux.

## CELA NE TIENT PAS DEBOUT...

Je viens à mon tour, en qualité de spectateur assidu des courses de motos, donner mon opinion sur la décision de la F.I.C.M. au sujet du règlement des sides de courses. Je suis entièrement de l'avis de MM. Rossignol, Despland et Dezaire et je dis bravo pour leurs articles parus dans votre dernier numéro.

Je me demande si les dirigeants de la F.I.C.M. ont bien étudié cette question ou si la décision a été prise à la fin d'un bon repas. Car il y a de quoi rire : « Une course de side, avec un passager installé confortablement et, pourquoi pas, fumant sa pipe et lisant tranquillement le dernier numéro de l'Os Libre ». Ce règlement ne peut guère s'appliquer qu'à la course de côte au ralenti de Montmartre ou à d'autres épreuves similaires.

Que peut-on reprocher à l'ancienne formule. Danger ? Ce n'est certainement

J. Lohner  
(N.S.U.)  
au Circuit de  
Marienberg.

pas plus dangereux que les 500 solo qui foncent à plus de 200 à l'heure. (A Genève, en 1937 et 38, deux équipages étaient mixtes, homme et femme)... Acrobatie et non sport ? Il me semble au contraire que le passager doit être un sportif accompli pour tenir pendant 100 ou 150 kms.

Non ! Ceci ne tient pas debout et ce que nous voulons, nous spectateurs, c'est du sport, du beau sport et non de la parade.

CAVARD, Viuz-en-Sallaz.

A la suite des décisions de la F.I.C.M. faisant l'objet de la présente tribune, plusieurs abonnés nous ont posé les questions suivantes :

Parmi les délégués de la Fédération responsables de ces décisions, combien ont déjà piloté des sidecars de course ?

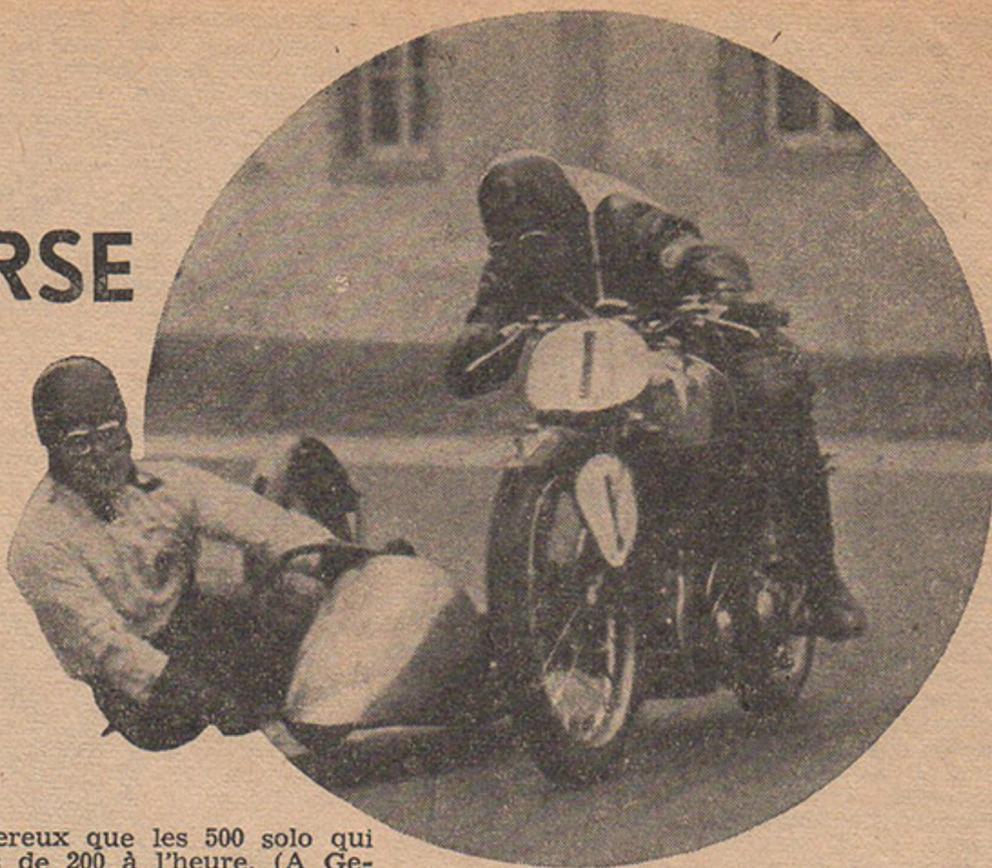
Parmi ces mêmes délégués, combien d'entre eux ont été passagers sidecaristes en course ?

Quand et où se sont produits les accidents imputables aux acrobaties des passagers, qui ont servi de prétexte à la modification des règlements.

## AVIS D'UN PASSAGER

Je me dresse vivement contre le règlement de la F.I.C.M., car les dirigeants n'ont certainement pas étudié les inconvénients qu'il en résulterait, comme ceux déjà cités par MM. Rossignol et Despland dans votre n° 908, car : 1° chaque chose a sa place, le tourisme est le tourisme, le sport est le sport, et je serais incapable de rester dans un side comme un vulgaire sac de sable pendant que mon pilote se débattrait avec une machine devenue presque indomptable.

Demandez voir un peu à M. Beauvais, lors de l'éliminatoire du Bol en 1938, le contact un peu rude qu'il prit avec le fossé du virage de la Ferme à Montlhéry, alors qu'il venait de quitter son passager pour un sac de lest. Une autre anecdote : alors que je courais le Bol 1938 avec Maris, aux quatre Bornes, l'attache avant ayant cassé, j'ai sauté immédiatement derrière mon pilote afin d'alléger le side, nous pûmes nous arrêter, non pas sans embardée, mais sans casse. Aussi je me demande ce qu'il se serait passé avec un lest de 60 kilos dans la caisse. Je crois qu'il en aurait résulté un magistral saut périlleux. La fonction du passager, contrairement à ce que certains pensent n'est pas dangereuse, car le poids du corps se trouve allégé par la force d'inertie que provoque les virages, ce qui nous permet les acrobaties



les plus audacieuses qui ont un gros avantage au point de vue tenue de route et spectacle. Car les personnes qui vont voir une course ne viennent pas pour assister à un défilé touristique. On en voit tous les jours dans les rues. Donc MM. les dirigeants réfléchissez bien. Il en est encore temps.

MICHEL, le V-2 du S.M.C.P.

## PROTESTATION COLLECTIVE D'UN CLUB

Très heureux que vous entrepreniez une campagne contre le nouveau règlement des courses de sidecar, nous venons, mon ami Bal, son passager, le mien et moi-même, avec tout le Moto-Club Testerin, joindre notre protestation au concert qui s'amorce !

En effet, doit-on rester inactif quand on voit que l'existence d'un beau sport est en jeu, car ce serait bien la mort des courses en side, si on leur enlève ce qui en est l'attrait principal, le charme captivant, si nous osons dire.

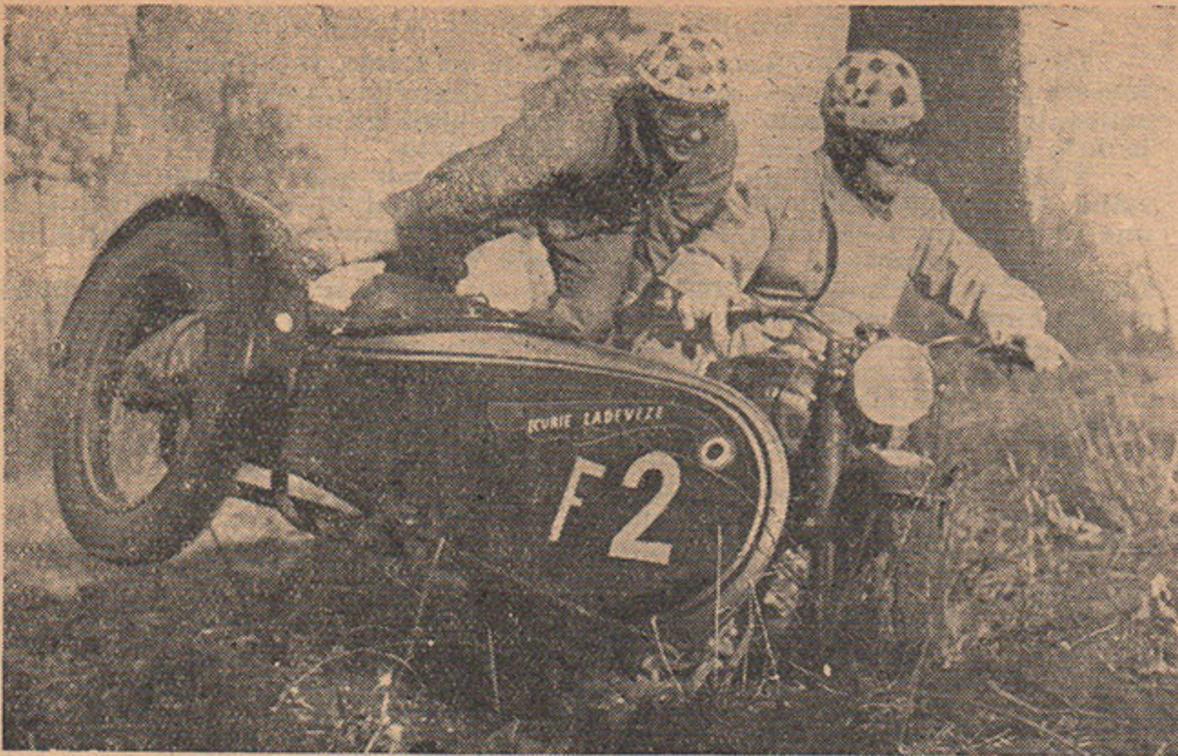
Pratiquant le side depuis plus de 20 ans, courant en side, faisant le passager à l'occasion, j'ai causé après des courses avec pas mal de spectateurs et spectatrices, et toujours on m'a dit que le plus beau, c'était la course des sides et tous regrettaient que ça ne dure pas plus longtemps.

Je peux même affirmer qu'après une course, terminée pilote et passager tous deux dans le side, à cause de l'attelage qui s'était déréglé, une jeune femme, loin d'être épouvantée, m'a demandé de lui donner le baptême, ce que j'ai fait volontiers et cela a fait une adepte de plus. Elle était littéralement enchantée !

Qu'on ne nous parle pas de mauvaise publicité, va-t-on empêcher avec les mêmes raisons, nos grands as en solo, de prendre leurs virages sur les axes de roues ?

Réglementer les départs, oui à notre avis, 350, 600 et 1000 séparés, mais qu'on nous laisse le droit de parer à une surprise toujours possible, d'éviter une « gabelle » en agissant suivant les circonstances, dut le passager froter un peu le fond de sa culotte sur la route et personne ne s'en plaindra, ni l'équipage, ni les spectateurs.

(Suivent les signatures du secrétaire du M.C. Testerin, du président de la Commission Sportive, de leurs passagers respectifs, et enfin, du Président du M.C.T. au nom de tous les membres).



L'équipage Paul Ladevèze-Gérard Sacazan, qui fit le meilleur temps des sidecars dans le parcours tous-terrains.

## L'épreuve hivernale de l'A.M.C. HERENTALS

Cette épreuve de régularité s'est déroulée par un temps déplorable sur un itinéraire de 383 kmh. Nombreux furent ceux que des erreurs de parcours et des incidents divers contraignirent à l'abandon. Il y eut de nombreux pénalisés. Les épreuves de départage en « tous ter-

comportait des côtes très dures, mais la plus grande difficulté, pour nous, était de reconnaître l'itinéraire. Les indications étaient la plupart du temps portées en flamand. Toute la course se jouait dans un parcours tous terrains de 7 kms de long, recouvert par endroit de 30 cms de sable et bordé de fossés sur une certaine distance. La moyenne imposée sur toute la longueur du circuit était de 50 kmh.

Une erreur de parcours dans les Ardennes, où il est très difficile d'atteindre la moyenne ci-dessus, nous a valu 23 minutes de pénalisation. Au cours de l'heure suivante, nous avons rattrapé 10 minutes, et 2 minutes pendant l'étape qui venait ensuite.

Sur le terrain de cross, nous avons fait le meilleur temps en sidecars toutes ca-



Grillon (500 Ariel), qui fit tout le parcours routier sans pénalisations.

rains » furent l'occasion de véritables prouesses pour de nombreux coureurs. L'écurie Paul Ladevèze s'était rendue à la sportive invitation du grand club Belge; elle était composée de Paul Ladevèze, Verecchia, Grillon et Gambi. Voici leurs impressions :

« Les départs se sont effectués à partir de 7 heures du matin, toutes les deux minutes, par équipes de 2 à 4 coureurs. Le parcours, de 383 kms, empruntait les principales villes de Belgique et comprenait la traversée des Ardennes. Il



Verecchia (500 Norton), qui termina 9<sup>e</sup> sur 82 spécialistes.

tégories, ce qui nous permit de rattraper de nombreuses places. Il y avait 82 engagés en solo et 24 sidecars, tous sur des machines du dernier modèle. Verecchia a fait 7 kms en 5' 33".

Les pénalisations étaient calculées sur la base suivante : 1 point par minute de retard. Sur le parcours tous terrains, tous les coureurs n'effectuant pas 50 kmh. étaient pénalisés à raison de un point par dixième de seconde de retard.

Nous remercions tout particulièrement le M.C. d'Herentals de nous avoir invités, ainsi que le M.C. de Mons, qui avait préparé une formidable réception en l'honneur des Français et nous a remis une médaille souvenir.

### RESULTATS

Juniors 250 cc. : 1. Fernand Dom, 18 pts.  
Juniors 250 cc. : 1. Stasse, s. p.; 2. Mer-

nier, s. p., etc...  
Juniors 500 cc. : 1. Lœners, s. p.; 2. Todesco, s. p., etc...

Juniors sidecars : 1. Verheyden; 2. Petro, etc...

Seniors et internationaux 250 cc. : 1. Simons (Holl.), s. p.; 2. Frenay, 4 p., etc

Seniors et internationaux 350 cc. : 1. Ansema (Holl.), s. p.; 2. K. Dom, s. p.; 3. Dammers (Holl.), s. p., etc...

Seniors et internationaux 500 cc. : 1. Van Obbergen, s. p.; 2. Roest (Holl.), s. p.; 3. Meunier, s. p.; 4. Mingels, s. p., etc...

Sidecars 600 cc. : 1. Edison, s. p.; 2. Ver-

vroegen, s. p.; 3. Masuy, s. p., etc...  
Sidecars plus de 600 cc. : 1. Van Ryssel (Holl.), s. p.; 2. Ladevèze (Fr.), 24 p.

Coupe internationales : 1. Belgique, Team A (Edison, Mingels, Frenay, Todesco), 4 points; 2. Belgique, Team B (Masuy, A. Van Hove, Meunier, Delhaes), 8 points; 3. Hollande, Team B, 20 points.

# Charles

■ MOTOCYCLE-CLUB DU FINISTÈRE. — Les sociétaires sont priés de bien vouloir régler la cotisation 1948, soit 200 fr., directement au Bureau Cité Commerciale, ou entre les mains des agents de liaison. Un petit effort est demandé à ces derniers dans leur secteur. Merci à l'avance.

■ MOTO-CLUB CLODOALDIEN. — L'assemblée générale annuelle avec élection du bureau a eu lieu en son siège social le dimanche 11 janvier dernier. Cette réunion s'est déroulée d'une façon favorable pour l'avenir de notre moto-club, qui peut envisager pour 1948 une très bonne saison. Résultats de l'élection :

Président d'honneur : M. Morel Paul, fondateur du M.C.C. Président : M. Sutra Joseph. Vice-Présidents : MM. de Reviels Guy, Charrier Jacques. Président sportif : M. Chailloux Robert. Membres de la Commission : MM. Godéré Paul, Walter Robert. Président touristique : M. Cordier Lucien. Membres de la Commission : MM. Ansquer Raymond, Servièr Henri. Secrétaire général : M. Létang Roger. Secrétaire adjoint : M. Millang André. Trésorier général : M. Liégeois Marcel. Trésorier adjoint : M. Lehmann Raymond. Délégué F.F.M. : M. de Reviers Guy. Acsseurs : MM. Tardivon Roger, Buffavant Charles.

Renseignements et adhésions à la permanence, 21, rue d'Orléans, à St-Cloud. Mol. 21-29.

■ SPORT MOTOCYCLISTE FOREZIEEN. — Le S.M.F. a tenu dimanche 11 janvier son assemblée générale statutaire au siège, Café des Colannes, place Jean-Jaurès, à St-Etienne.

Bureau pour la saison 1948 :  
Président : Haon Pierre. Vices-Présidents : Saillet Alexandre et Rouchouse Georges. Secrétaire Général : Vidal Antoine. Secrétaire adjoint : Richaud Alfred. Trésorier Général : Ménabé Jean. Trésorier adjoint : Passe Louis. Conseillers : Moine Marcel et Mounier Jean.

La Commission sportive présente un rapport sur l'organisation du rallye d'en-

durance St-Etienne-Paris-St-Etienne qui aura lieu les 19 et 20 juin prochain, avec la participation des meilleurs spécialistes du motocyclisme français.

Enfin, le Racer-Moto-Ball-Ondaine, sous la direction de Georges Bouhouse, Directeur Sportif Chometton Gilbert, participeront au Championnat de France de la F.F.M.

**LIGUE MOTOCYCLISTE DE L'ILE DE FRANCE.** — (Affiliée à la F.F.M.) Paris. — La Ligue Motocycliste de l'Ile-de-France porte à la connaissance de tous ses clubs adhérents qu'elle tiendra ses assises d'assemblée générale statutaire, le jeudi 12 février 1948, à 20 h. 45 précises, au siège social, « A la Chope du Renard », 25, rue du Renard, Paris, 4<sup>e</sup> (salle du sous-sol).

Afin que cette séance se déroule régulièrement, chaque club devra mandater son représentant par lettre, la vérification des pouvoirs sera strictement contrôlée. Il est recommandé à tous les dirigeants de clubs de bien vouloir assister à cette importante assemblée.

**MOTO-CLUB CHATILLONNAIS** (Tourisme-Sport-Camping). — Les sociétaires du club sont informés que la réunion mensuelle prévue pour le jeudi 5 février est annulée et remplacée par la 16<sup>e</sup> assemblée générale annuelle qui aura lieu le dimanche 8 février 1948, à 9 h. 30 précises, au siège social, Café Raymond, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

Cet ordre du jour étant très chargé, nous ouvrirons la séance sans aucun retard et nous recommandons à tous nos membres actifs d'assister sans faute à cette importante réunion et d'y être présents à l'heure fixée plus haut. En outre, afin de célébrer son 16<sup>e</sup> anniversaire, le M.C.C. offrira un vin d'honneur à tous les sociétaires présents.

## A NOS AMIS DE LA BELGIQUE ET DU LUXEMBOURG

Le Salon Belge de l'Auto, de la Moto et du Cycle, se tiendra du 14 au 25 février prochain au Palais du Centenaire à Bruxelles, avec une participation nationale et internationale de premier ordre, ainsi qu'on pourra en juger par la liste des exposants que nous publions ci-après.

Visiteurs du Salon de Bruxelles, ne manquez pas de vous rendre au stand de « MOTO-REVUE » et de l'« ACTUALITE AUTOMOBILE » où une surprise agréable vous attendra. Et surtout venez vous y abonner à des conditions très spéciales pour la durée du Salon.

**LISTE DES EXPOSANTS MOTOS** (Tous au Palais n° 11). Une importante participation automobile et toutes les maisons d'accessoires y seront représentées.

820 à 823	A. J. S., 42, rue du Bailli, à Bruxelles.
820 à 823	ARIEL, 42, rue du Bailli, à Bruxelles.
837-838	AIGLON, 572, Chaussée de Mons, à Bruxelles.
806-807	B. S. A., 54, rue d'Artois, à Bruxelles.
828	BERNARDET, à Châtillon-sous-Bagneux (Seine), France.
841	CUCCIOLO, DUCATI, 49, rue de Trèves, à Bruxelles.
800	CORGI, Shell Building, 39, Cantersteen, à Bruxelles.
820 à 823	DOUGLAS, 42, rue du Bailli, à Bruxelles.
808 à 811	EXCELSIOR, 141, Chaussée de Malines, à Anvers.
830	FOX SIDECAR, 60, rue des Vétérinaires, à Bruxelles.
812 à 815	F. N., à Herstal.
827	FRANCIS-BARNET, 84, rue Montrose, à Bruxelles.
834-835	GILLET, à Herstal.
826	GNOME-et-RHONE, 38, rue Lambert Fortune, à Wavre.
804-805	HARLEY-DAVIDSON, 248, rue Vanderkindere, à Bruxelles.
820-823	INDIAN, 42, rue du Bailli, à Bruxelles.
802-803	JAWA, 155, rue de la Loi, à Bruxelles.
820 à 823	MATCHLESS, 42, rue du Bailli, à Bruxelles.
832-833	MOTOBECANE, 33, rue Van Beers, à Anvers.
832-833	MOTOCONFORT, 33, rue Van Beers, à Anvers.
840	NORTON, 60, rue Ravenstein, à Bruxelles.
836	NOVILUX, 2, quai Van Hoegaerden, à Liège.
820-823	PUCH, 42, rue du Bailli, à Bruxelles.
808 à 811	PANTHER, 141, Chaussée de Malines, à Anvers.
837-838	PRECISION, 572, Chaussée de Mons, à Bruxelles.
801	PEUGEOT, 86, rue du Mail, à Bruxelles.
820-823	ROYAL-ENFIELD, 42, rue du Bailly à Bruxelles.
816 à 819	SAROLEA, à Herstal.
839	SOCOVEL, 614, Chaussée de Waterloo, à Bruxelles.
824-825	TRIUMPH, 70, Boulevard de la Sauvenièrre, à Liège.
808-811	VINCENT H. R. D., 141, Chaussée de Malines, à Anvers.
808 à 811	TERROT, 141, Chaussée de Malines, à Anvers.
829	VESPA, 45, rue Jules Lejeune, à Bruxelles.
831	VELOCETTE, 39, rue des Clarisses, à Liège.

## La suspension adaptable GRAZZINI pour vélomoteurs

QUI peut le plus peut le moins; aussi, après avoir doté les motocyclistes soucieux d'améliorer le confort et la tenue de route de leurs grosses motos, et désirant également les moderniser, d'une excellente suspension arrière, facilement adaptable aux machines de 175 à 1.300 cmc., Robert Grazzini vient de lancer un modèle spécial pour les vélomoteurs. Nous avons été rendre visite à leur créateur dans son atelier de la rue du Marché - Popincourt. Deux machines étaient déjà équipées; une René-Gillet 100 cmc. et une Motobécane. Pour qui connaît le cadre assez spécial de la première, c'est un vrai critérium que d'y monter un tel accessoire, et y réussir en démontre la parfaite adaptabilité.

Il est difficile de décrire la machine ainsi transformée; disons simplement que la netteté de l'ensemble est parfaite, et que la suspension semble d'origine excluant l'idée du bricolage ou de la transformation plus ou moins réussie.

Voici quelques précisions sur la fabrication de la suspension adaptable GRAZZINI pour vélomoteur.

Elle est la réduction du modèle pour moto, avec une petite modification: en effet, ses coulisseaux sont en bronze massif, assurant une grande robustesse et un fonctionnement parfait le long des axes verticaux en acier spécial rectifié. Ceux-ci portent une rainure hélicoïdale facilitant le graissage.

Le coulisseau côté frein en prolongé, symétriquement par rapport à la patte de roue, par la pièce destinée à recevoir le téton d'ancrage de frein.

Les tringles de garde-boue se fixent sur la partie supérieure du porte-coulisseau, par le boulon d'arrêt de l'axe vertical.

Le ou les tubes d'échappement ont leurs brides fixées à la partie inférieure

du porte-coulisseau. Enfin, les ressorts sont protégés dans des gaines métalliques télescopiques.

Je n'ai pu essayer la René-Gillet, car le propriétaire n'avait envoyé pour la transformation qu'une machine incomplète, mais je me suis rattrapé avec la Motobécane. On peut croire que Grazzini a choisi l'emplacement de son atelier pour pouvoir faire des essais de confort à proximité: une petite rampe, recouverte de « pavés du Roi » et terminée par un trottoir est le premier banc, pour les gros trous pris à basse allure.

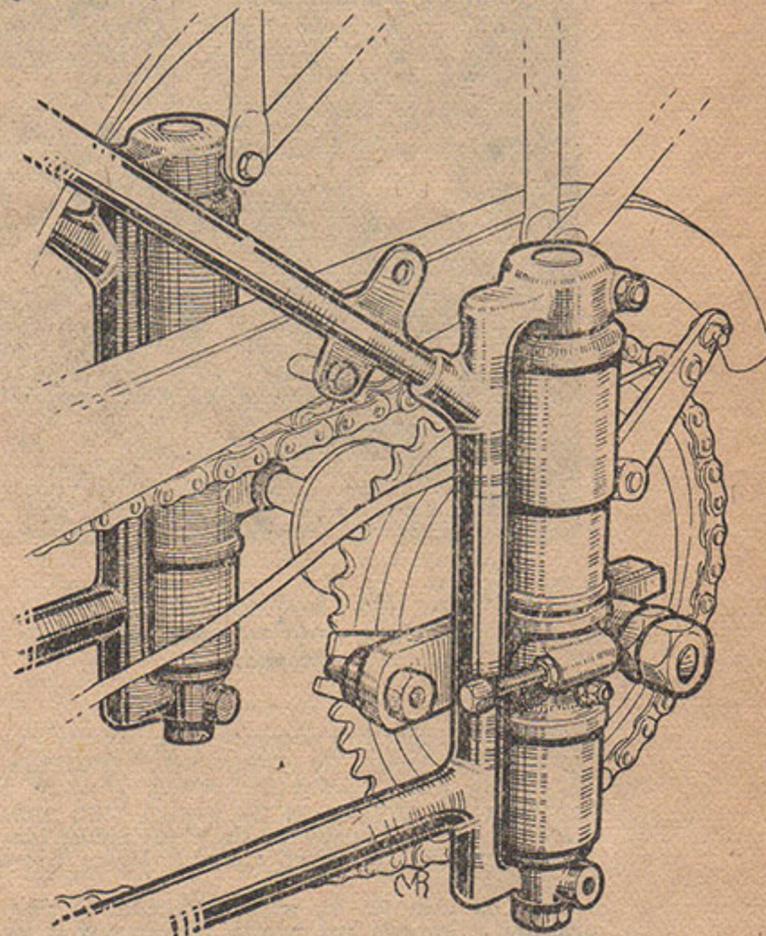
Puis les mauvais pavés du boulevard Richard-Lenoir achèvent le contrôle à vitesse normale.

Comme pour l'essai que j'avais fait du modèle « moto », sur une 515 Peugeot, le modèle « vélomoteur » s'est révélé extrêmement efficace. Les pneus sont rares, ils doivent être bien gonflés pour durer longtemps, et la faible section de ceux utilisés sur les vélomoteurs ne peut procurer un confort très satisfaisant: une bonne suspension devient alors presque indispensable sur mauvaises routes ou même sur routes moyennes; de plus, celles-ci sont souvent entretenues... à l'économie et les nids de poules sont de plus en plus fréquents. J'ai donc circulé pendant quelques kilomètres dans le quartier de la République, choisissant tous les sols les plus mauvais.

Il serait ridicule de dire que la suspension arrière Grazzini « efface les trous », mais nous avons assez l'habitude du vélomoteur pour en connaître les réactions avec cadre rigide; instinctivement, on se lève sur les repose-pieds, on attend le choc, parfois brutal... Pendant cet essai, l'instinct jouait... avant de passer dans le trou, et on était tout heureux de n'avoir presque rien senti.

Quand on réfléchit au danger que fait courir à toute la machine ces chocs répétés, facteurs d'usure rapide et de bris, il faut penser que l'achat d'une suspension efficace est en réalité une économie; le choix d'une suspension arrière GRAZZINI ne causera pas de désillusion à son possesseur.

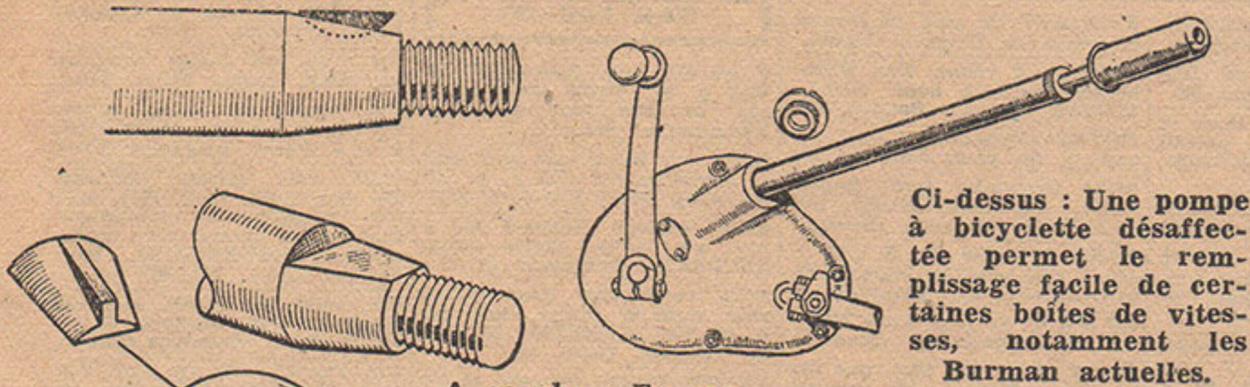
D. REBOUR.



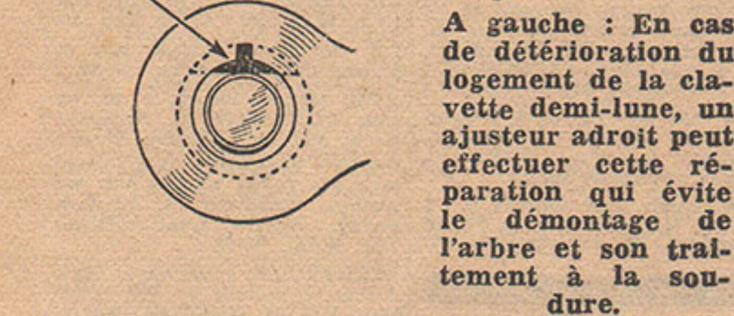
La suspension GRAZZINI adaptée sur le cadre d'un vélomoteur René-Gillet.

## QUELQUES TRUCS PRATIQUES

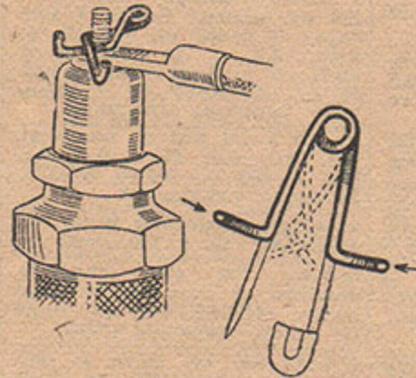
Nous invitons nos lecteurs ayant réalisé des « trucs pratiques », transformations, tours de mains, etc., à nous adresser des croquis avec une courte notice explicative. Nous les ferons paraître dans « Moto-Revue ».



Ci-dessus : Une pompe à bicyclette désaffectée permet le remplissage facile de certaines boîtes de vitesses, notamment les Burman actuelles.

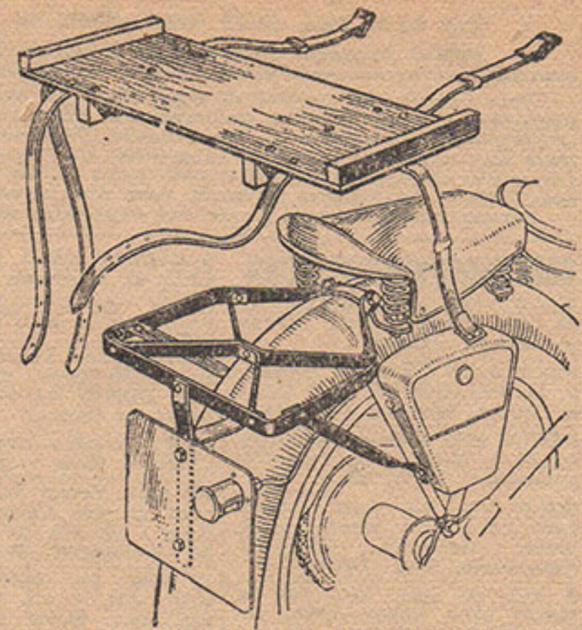


A gauche : En cas de détérioration du logement de la clavette demi-lune, un ajusteur adroit peut effectuer cette réparation qui évite le démontage de l'arbre et son traitement à la soudeuse.

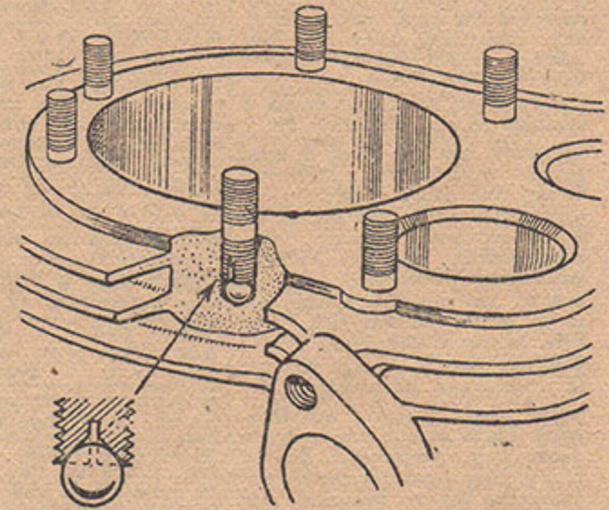


Ci-dessus : Une petite épingle de sûreté aux branches convenablement sectionnées et centrées,

peut remplacer avantageusement les écrous de bougies (communiqué par M. André, à Vigneux).  
A gauche : Le débrayage au pied à commande par câble monté par M. Roger Lagord, 28, rue Admyrauld, à La Rochelle, sur une 350 cmc. Dresch. Le support de la pédale est boulonné sur le support du châssis.



Ci-dessus : Un aménagement qui permet de transporter une mallette assez volumineuse, tout en conservant l'usage du tan-sad : Un petit pore-bagages, une planche et trois courroies.



Les goujons de culasse ont quelquefois tendance, au démontage, à sortir avec l'écrou. Voici le moyen d'éviter ceci : Une bille introduite au fond de leur logement, qui écarte leur extrémité vissée dans la culasse, convenablement évidée et fendue.

## NOTRE CONCOURS - RÉFÉRENDUM

Le succès obtenu par notre concours-référendum a dépassé toutes nos espérances et nous confirme à quel point les motocyclistes s'intéressent à nos efforts et sont fidèles à notre revue qui est LEUR revue. Merci à tous !

Le dépouillement des 2.353 réponses reçues a nécessité un gros travail de secrétariat, mais s'est révélé très instructif quant aux désirs de nos lecteurs et quant à l'orientation que nous devons donner à notre publication pour plaire à la majorité.

...Signalons tout de suite, en ce qui concerne la question subsidiaire, qu'il est passé 2 (deux) sidecars devant l'entrée de « Moto-Revue », le jeudi 18 décembre, entre 14 h. 30 et 15 heures.

Voici l'ordre de préférence établi par nos lecteurs :

1. DESCRIPTION DE MOTOS FRANÇAISES ; 2. Essais de machines ; 3. Descriptions de motos étrangères ; 4. Technique pure ; 5. Description de vélomoteurs et groupes auxiliaires ; 6. Questions et réponses techniques ; 7. Conseils aux néophytes ; 8. Tribune Libre ; 9. Comptes rendus sportifs ; 10. Chronique du sidecar ; 11. Récits de voyages ; 12. Informations juridiques ; 13. Chroniques du cyclecar ; 14. Activités des Clubs ; 15. CONTES ET FANTAISIES.

Ajoutons que la majorité des réponses est en faveur de la PARUTION HEBDOMADAIRE, mais pour le moment, en raison de la pénurie de papier, nous devrions réduire notre tirage et cela n'est pas possible.

Nous nous efforcerons de suivre les suggestions de nos lecteurs. Notre formule actuelle est d'ailleurs assez proche des desideratas exprimés. Mais il n'y a pas de nouvelles machines dont nous n'ayions pas encore parlé longuement dans nos numéros de 1938 à 1939 : Nous reprendrons donc ces « essais » en essayant de les parfaire en faisant intervenir les « usagers » eux-mêmes, comme nous l'avions envisagé voici quelques mois, en attendant la sortie, hélas assez lointaine, de types nouveaux.

Les gagnants de notre concours sont, en catégorie « abonnés » : 1. M. PAQUIER Jean, 40, rue de la Folie-Méricourt, Paris (11<sup>e</sup>). — 2. M. JOUANNET, au Gâteau-Gazeran (Seine-et-Oise). — 3. M. CAILHOL, 40, rue des Granges, à Besançon (Doubs) ; et en catégorie « lecteurs » : 1. M. DHOMPS Louis, à Citou (Aude). — 2. M. PONTVIANNE Roger, 21, rue Lucien-Sampaix, à Firminy (Loire). — 3. M. BENNIGER Henri, 45, rue St-Médard, à Mont-de-Marsan (Landes).

Ces six gagnants sont invités à nous écrire d'urgence pour confirmation de leur adresse et de l'orthographe de leur nom, en vue de l'établissement de leurs bandes d'abonnement ou de réabonnement pour 12 numéros gratuits. Nous vous donnerons très prochainement les résultats de notre concours n° 2 (concours d'abonnements).

Continuez, amis lecteurs, à nous faire part de vos suggestions qui sont toujours lues attentivement, car... « Moto-Revue » est un journal motocycliste, écrit par des motocyclistes, pour les motocyclistes !

# 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 imprimés au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution

## MOTOS A VENDRE

B.M.W. 750 lat. PFISTER, 25, av. de Fontainebleau, K'em-lin-Bicêtre (Seine).  
EXCELSIOR 350 arbre à cames b. ét. POL-ROGER, 1, r. Croix de Bussy, Epernay (Marne).  
VENDS side Poinard bas prix. écrire : MENU, 54, rue Clignancourt, Paris, 18<sup>e</sup>.  
D.K.W. 4 CV 1944, sélect. 6.500 kms, com. neuve, pneu, pièces rechange. MALLET, Assurances, Sees (Orne).  
A enl. de suite spl. 500 cc. Terrot prés. impec. mod. police, chrom. acc. nbrx, abs. nf. Henri MAS, 12, rue Limogeanne, Périgueux (Dgne).  
D.K.W. 350 NZ 4 vit. ét. nf. px 105, av. side 135 ou éch. ctre pl. fort. DOUCHET, 54, r. de Rennes, St-Brieuc.  
G. RHONE 750 T.X. gd side b. pns, 85.000, vis. t. 1. jours 18 h. LUCIEN, 13, r. Keller, 11<sup>e</sup>.  
INDIAN 750 susp. AR d. mod. nve. FALAISE, allée des Mersiers, Saint-Geneviève-des-Bois (Seine-et-Oise).  
VELOMOTEUR N.S.U. Sachs à remont. 64, pl. Réunion, 20<sup>e</sup>.  
HARLEY 750 ét. neuf, 2 quad Henri Pourchasse, Ivry-sur-Seine. Tél. ITA. 15-46.  
MOTEUR Terrot 350 lat. H st. c. nf. av. boîte, réserv., etc... DEQUERST, 15, Ile Fleurie, Saint-Maur (Seine).  
D.K.W. 190 incomp. à rem. av. c. gr. 50.000, ne pas écr. PER-SIN, 92, av. Rigny, Bry (Seine).  
MOTOB 250 Jap imp. Ep. 175 bl. Chevallier, Beauville (L.G.).  
VDS pièces B.M.W., Zundapp, NSU, DKW et aut. marq. Bourgeois, 2, r. Neufchâtel, Reims.  
B.M.W. 750 culb. Harley 750 MP PRIEUR, 26, r. Perceval, 14<sup>e</sup>.  
M. GOYON 350 lat. susp. AR. pns nfs, b. aspect gén. visit. France-Motos, 31, av. Neuilly.  
ALCYON 100 cc. à remont. pns b. ét. 9.000. DUBOIS, av. Bel-Air, Corneille-en-Parisis.  
V. ou éch. ctre speed-twin Zundapp KS 600 ét. nf. GARCIA, 1, r. de la Bourse, 2<sup>e</sup>.  
MOTOSACOCHE av. side 500 Mag. culb. 4 v. sélect. 105, r. Chemin-Vert, 11<sup>e</sup>. ROQ. 17-37.  
SAROLEA 500 sport 1939 ét. neuf, BONIN, 14, rue Collange, Levallois (Seine).  
VELOMOT. MR Sachs 2 vit. méc. gar. 28.000, pièces dét. pr. KS 600 Zundapp cardan 6x38 arbre cache carbur. filtre air. NAIGEON, 33, rue Malar, Paris, 17<sup>e</sup>.  
ARIEL 350 cul. 4 vit. 110.000. CAFE, 62, r. Couronnes, 20<sup>e</sup>.  
ZUNDAPP ent. rév. av. side pns nfs. Tél. MAR 44-09.  
PEUGEOT P. 108, 250 cc. b. ét. méc. 45.000, 181, av. Jean-Jaurès, Paris, 19<sup>e</sup>.  
V. VILLARD av. mot. card. ess. rech. éch. ctre moto. VASSEUR, 18, r. Tholoze, 18<sup>e</sup>.  
MAG-DEBON 4 CV culb. 4 v. sél. pied équip. luxe à part. 18 hres. EDELINE, 5, r. Rouget-de-Lisle, Les Lilas.  
VDS pns nfs 600x65. Dery sol. 2.500 kms, 39.000. Rest. DAVID, 94, bd Malesherbes, 17<sup>e</sup>. Car. 61-22

R.-GILLET 100 ét. nf. CHADE-LAT, 42, r. Alsace, Levallois.  
D.K.W. 350 NZ orig. nf. DECAUX, 12, r. Port Mahon, 2<sup>e</sup>.  
MATCHLESS Fourche téles. et Ariel 350 dern. mod. parfait état. BONIN, 14, rue Collange, Levallois (Seine).  
NORTON 500 c. nve, vis. CONCIERGE, 65bis, r. de Picpus-12<sup>e</sup>.  
500 culb. Terrot RGAS 1947 ét. neuf et side Carpio grd tourime 1 pl. 1/2, av. capote. 76, bd Champigny, St-Maur.  
RUDGE 250 culb. compétit. susp. AR, 4 vit. sél. tr. rap. rep. mot. touris. MAR, 45, r. Jul.-Lacroix, 20<sup>e</sup>.  
SIDE transp. et touris. F.N. 350 lat. ANJ. 63-33, le soir.  
B.S.A. 500 M20 4 v. sél. prés. luxe orig. ent. nf. MARBAISE, 10, imp. Louvetiers, Nanterre. Aut. 157 art Charles X.  
SIDE Bernardet spt complet, roue pns ét. nf. MARBAISE, 10, imp. Louvetiers, Nanterre.  
MOTOBEC. 175 2 t. pns nfs, 32, r. Boursier Villier, Bel (S.O.).  
MATCHLESS fourche téles. 350 chrom. et noire gar. orig. et neuve vit. 130 chro. LEBOUCHER, 91, rue Edouard-Vaillant, Bezons (Seine-et-Oise).  
Véloc. D.K.W. sél. 3 v. LHOUE 32, r. M. Foch, M.-Laffitte (S.O.).  
B.M.W. R 35 occ. vis. dim. mat. ARMENGOL, 55, r. Abbesses-18<sup>e</sup>.  
MOTO side R.-Gillet nve 400 kms. LEMOINE, 13, r. Dantzig.  
OPEL Super 6 Kapitän C.I. très belle repr. moto. COUSIN, 52 b., r. Bidassoa, 20<sup>e</sup>.  
M.-DEBON 4 CV sup. cul. 4 v. CAFE, 28, r. Dautancourt, 17<sup>e</sup>.  
V. Gn.-Rh. Junior ét. neuf ou éch. c. 500 ou side. NORD 37-80 après 20 h. sam. dim. 14 h.  
V. Véloc. Ardie 125, se prés. soir de 5 à 7 h. MARY, 72, r. Pierre Demours, 17<sup>e</sup>.  
MOTOBECANE 350 lat. B. 44 b. ét. px à déb. MOLLET, 57, r. Quincampoix, 1<sup>e</sup>. ARC. 72-11.  
750 HARLEY-DAVIDSON bleue chr. neuve px int. écr. Mme TORRES, 20, r. d'Orsel, Paris.  
NORTON 350 inter. A.C.T. cul. bronze b. ét. GRATTEPAN-CHE, 103, rue Ferdinand Berthoud, Argenteuil (S.-O.).  
M.R. 100 cc. t. médium et imp. pns nfs. LAB. 28-43. (repas).  
R. GILLET 9 CV 3 v. 36 side gd tour. capot, roue sec. urg. FERRAND, 68, r. St-Sabin-11<sup>e</sup>.  
MOTO Henderson 4 cyl. b. ét. JOBARE, 120, r. Maxime-Guillot, Chenove (Côte d'Or).  
500 TRIUMPH angl. av. ou ss side, 15, r. Segoffin, Courbevoie.  
SIDE Magnat 500 culb. et véloc. moteur neufs 1948. N. LEL-LIG, Sierck (Moselle).  
GNOME-RHONE AX2 av. side 85.000, pièces Zundapp 600, 750 culb. moteur fourni courant électr. 500-800 volts. LEPINAY, 132, rue d'Auge, Caen.  
G.-RHONE 800 cc. 8 CV ét. nf. conv. pour side. SICARD, 46, r. de Louvaire, Courbevoie.  
PART. vend Zundapp mod. Russie. S'adr. le dimanche HAZE, 16, rue Marcel Rébard, Chaville (Seine-et-Oise).

R.-GILLET 750 mod. 39. Dubost St-Pierre de Chignac (Dgne).  
PART. v. 2 véloc. Dax Motobécane rep. à neuf. ALAL-MANDE, 30, rue Basfroi, 11<sup>e</sup>.  
MOTOS allemandes à rem. av. papiers, 64, place Réunion, 20<sup>e</sup>.  
SIDE Bernardet sport impec. 40.000. ABALICHNIKOFF, 143, r. J.-Jaurès, Puteaux (Seine).  
PART. v. Java 250 2 t. 4 v. sél. f. tél. susp. ar impec. LEMARECHAL, 9, r. Blainville, 5<sup>e</sup>.  
350 D.K.W. ét. imp. Anne NEUVILLE, Coppegueule (Somme).  
B.M.W. R 12 750 Mot. pns nfs 22, porte Brunet, 19<sup>e</sup> (repas).  
I MOTO « course » Mon.-Goy. 250 av. moteur Rudge 4 soupapes. 1 cadre nu B.M.W. pr susp. AR t. R 51/66 et R. 61/71 av. g. boue et porte-bag. ét. nf. SCHMITT, 63, r. Franklin, Mulhouse (Ht-Rhin).  
P. 108 3 CV pns tr. bon état. Vis. Dim mat. 25, r. Gus. Robin, à 200 m. métro Sceaux, Robinson (Châtenay).  
V. superbe Sandford Ruby. Ec. MORGAN, 10, r. Lamarck, 18<sup>e</sup>.  
D.K.W. 200 cme. chromée, émaillée, 2 tons neufs, bons pneus. MORRETON, 47, route de Calais, Beauvais (Oise).  
D.K.W. 350 BS noire et chr. sél. impec. DIENIS, 36, r. de la Courneuve, Aubervilliers.  
N.S.U. 350 culb. 4 v. sél. imp. CAFE, 62, r. Couronnes, 20<sup>e</sup>.  
B.S.A. 350 40 b. pns c. nve, 90 Goubert, Châteaurenault.  
INDIAN 1000, 40 av. side pns ét. nfs, 120 GOUBERT, à Châteaurenault (I.-et-L.).  
HARLEY MP peu roulé 145.000 1 roue arrière Harley 1500. JUBERT, 25, r. Charles-Vaillant, Livry-Gargan (S.-et-O.).  
NEW-MAP 350 culb. Jap Racing 50 ou éch. véloc. ALE, 30-25.  
V. Soyer 350 b. ét. POTIGNON, 6, r. Félix-Terrier, Paris, 20<sup>e</sup>.  
PART. v. 350 Blackburn lat. b. ét. peint. méc. RICHARD, sur rend.-vous. LOU, 77-12.  
B.S.A. 500 cul. side Bernardet, p. ét. pns nfs. HAINGLE, 40, r. du Parc, Vaires (S.-M.), matin.  
R.-ENFIELD 500 culb. parf. état pns nfs. Terrot 500 culb. neuve. H. CARNEZ, à Aire-sur-Lys (Pas-de-Calais).  
TRIUMPH Tiger 100 chromée état nf. 180.000. PAROUX, 23, r. Gainguene, Rennes. Tél. 51-99.

## ECHANGES

ACH. ou éch. ctre ravit. cyl. DRO XA2 pr. Gn.-Rh. 800. LEBAR, Les Ancizes (P.d.D.).  
V. AMILCAR grd sport CGSS 3 pl. 145.000 ou éch. ctre side 2 cyl. 500 ou 750, urg. DEHILLLOTTE, 55, rue Fontaine Arlac, Merignac (Gironde).  
V. ou éch. tr. bel ensemble 500 Gnome-Rhône culb. 3 v. sélect. allu. bobine, gros réservoir chromé avec side sport grand coffre arrière ouvr. 3 pneus nfs renf. ctre voit. décap. 4 pl. Amilcar. Bugat, etc., et soule. MICHEL, Chaussures, Arcachon.  
ECH. chambre à air 4.25x17 ctre 26x3.50 (moto). BOYER, 64, av. J.-Jaurès, Cachan.

## 250 pages LE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

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. Lacombe, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>).

V. ou éch. auto Salmson 7 CV VL3 p. ét. 70.000 ctre moto réc. 74, rue Jean Lemoine, Romainville (Seine).  
ECH. spl. N.S.U. 250 sup. cul. c. camionette 6-8 CV p. ét. P. Husonnois, Paley-Nemours, S.M.  
ECH. moteur Simca-8 nu à rev. av. boîte contre moto. CROPSAL, Montpezat (T.-G.).  
ECH. vélomoteur Peugeot 125 cme. Août 47 contre moto 350 b. ét. Ecr. GONTIER, 28, rue de l'Orillon, Paris, 11<sup>e</sup>.  
VELOM. Prestor 100 cme. ét. nf. bloc mot. F.N. 350 lat. b. ét. m. ctre Citroën 9 CV 500 kgs ét. m. x pns parf. JACQUEMOT, 24, r. Couprie, Montrouge (S.).  
ECH. 350 lat. Terrot 4 vitesses mod. 47 contre tri Peugeot. BLAIS, 5, rue G.-Renard, Meaux (Seine-et-Marne).  
ECH. comb. cuir fourrée b. ét. t. 1 m. 70 contre 1 pneu 27x40. SOUBEN, 20, rue Taylor, 10<sup>e</sup>.

## ON DESIRE ACHETER

CH. bs pr. voit. ou chas. léger course ou grd sp. préf. sans mot. S. ROLLAND, rue République, Saint-Julien-en-Jarez (Loire).  
ACH. moto Royal-Enfield 350 culb. épave ou mauvais état av. papiers. LAYRAC, 183<sup>e</sup> E.R.G.B. Reims (Marne).  
Epave DKW 198 av. pap. Henriou, 60, Montée Choulians, Lyon.  
CH. GNOME-RHONE CV2 500 ou 750 av. ou ss side b. état. ROULLEAU, 6, r. Lekain, 16<sup>e</sup>.  
CH. belle moto 500 av. ou ss side. DUFOUR, 25, r. de l'Aqueduc, 10<sup>e</sup>. Tél. NOR. 43-28.  
CH. épave B.S.A. M20 av. pap. RAMEL, 15, quai de Seine, Paris, 19<sup>e</sup>. Tél. NOR. 24-52.  
ACH. Ariel 350 à rem. av. pap. LEMAITRE, 1 bis, r. A. France, Limoges. Tél. 38-85.  
ACH. épave 350 ou 500 cme. Triumph av. pap. MABILLE, à Genneteil (M.-et-L.).  
ACH. caisse side touriste. PORION, 24, av. Emile, Montmorency (S.-O.). Tél. 14-34.  
CH. moteur N.S.U. 198 cc. 2 t. ou embiellage de ce type. ROYER, 21, rue du Pinceau, Amiens (Somme).  
NOUS achetons toutes motos Matchless et ttes pièces dét. de cette marque. Ne vendez rien sans nous avoir consulté. L. ROSSIGNOL et Cie, 17, r. de Châteaudun, Nanterre, Tél. MAL. 10-65.  
CH. moteur av. pap. AX2 Gn.-Rh. ét. indif. MARBAISE, 10, imp. Louvetiers, Nanterre.  
Ch. épave F.N. 600 av. pap. (c. gr. ou Domaines) f. of. TESSIER Pierre, Vernou (I.-et-L.).  
ACH. side s. m. b. pns. BRACONIER, 46, rue Souché, Niort.  
CH. 250 à 350 de 1930 à 35 à réviser de préférence. H. ROY, Magnac-Laval (Hte-Vienne).  
CH. carter chaîne prim. et b. 4 v. sél. Terrot 500 RSS. BATAILLE, 8, pas. Lathuille, 18<sup>e</sup>.  
ACH. Véloc. mod. 125 ét. nf. ou - bon d'achat. BON, quai Voltaire, Langeac (Hte Loire).

CH. Monotrace même épave. Fougères, Chapelle Moche, Orne.  
ACH. side gr. routier. GILLES, 15, rue Corbeau, 10<sup>e</sup>.  
TRANSACT MOTOS 104, rue Haxo. MEN. 99-86 ch. pièces dét. et épaves BMW. Pale compt. motos réc. choix de motos et sides d'occasion.  
CH. bloc mot. 175 f. offre BER-NON, Bran (Char. Marit.).  
RECH. roues 600 Zundapp, roue Gillet-Herstal 500, épave Peugeot P 135 et Dollar S 5 38. Royal-Enfield avec papiers. PERARD, 68, rue de Cernay, Reims (Marne).  
CH. roue AR compl. Nort. H 16. DINE, Cycles, Vittel (Vos.).  
CH. épave ou mach. accid. 250-350 fr. ou étr. BERNARD, 5, r. J. Ferry, Brignoles (Var).  
SUIS ach. pièces Zundapp 596 cme. culb. mod. 1941, moteur complet avec embrayage. Cde arrière compl. avec transmission. BOURREAUD, Barbézieux (Ch.). Tél. 49.  
CH. moto 350 G.-Rh. acci. ou épave av. pap. Bernard, 77, av. Ed.-Vaillant, Boulogne-Billanc.  
CH. Motobéc 350 vis. dim. 9 à 10 h. MARTIN, 16, bd Ney, 18<sup>e</sup>.  
CH. boîte vit. B.M.W. R23 et pièces détach. Oberk. 49-83.  
ACH. 350 ou 500 tr. b. ét. px rais. COURMAN R., Noisy-s.-Ecole, par Le Valdoise (S.-M.).  
POUR Velocette Mag rech. Magnéto Lucas boîte 4 vit. sélecteur. GARAGE, 3, bd Solfério, Rueil (Seine-et-Oise). Tél. MAL. 04-22.  
RECHERCHE embiellage Matchless 4 cylindres 600 cme. type 4 C 34. GUITARD Roger, Brugairolles (Aude).  
ACH. épave B.M.W. R 12 papiers. DEVOVE, à Champigny-sur-Yonne (Yonne).  
ACH. 2 gaines caoutch. pour f. tél. ainsi que compt. kil. av. câble fixat. sur boîte p. B.M.W. type 35. THROO, Leimbach par Thann (Haut-Rhin).  
CH. pr Gnome-Rhône V2 pots échap. roues. ROBICHON, Hôtel du Bourdonnais, Gien (L.).  
CH. ép. Terrot 750 av. pap. QUESTE Norbert, Busnes (P. de-C.).  
CH. épave P.105 av. pap. f. off. CLERC, La Clémenterie VILLENES -s- S. (S.-et-O.).  
CH. Pign. de magn. 350 Gil. Herstal, vds 1.500 fr. 2 m chaîne de R. Gillet, CONSEIL, 5, r. Chevreul SURESNE (Seine).  
CH. Epave FN papiers 350 cc. NAUDAN 32, r. Croix Nivert.

## DIVERS

VDS 2 moteurs Volkswagen 4 cyl. hor. ét. nf. PAQUE-RIAUD, Neubourg (Eure).  
FONCTre cède log. 2 p. cuis. débarras ctre prêt 400, bon %, remb. en 5 ans. Mme MAISONNADE, 33, rue de Reuilly, 12<sup>e</sup>.  
V. 7 CV Amilcar CGS. F. rep. moto. Ecr. VACAN, 18 ter, r. des Parclairs, Le Perreux (S.).  
PART. v. 4 CV Rosengart LR4 N2 cabr. 4 pl. nve, 175, Monet Goyon S 17 dern. mod. neuve. MILLET, bd du Havre, à Montigny-les-Cormeilles (S.-O.).  
VENDS moules électriques à recharger 220 et 210 v. FREITAS, 44, rue Gassendi, 14<sup>e</sup>.  
REVIL Ets, 82, bd des Ternes. ETO. 15-53, seul spécialiste pour tous équipements et accessoires moto, cycle, auto. Tabliers, cuissards, casques, serre-tête, vestes, sacoches, musettes, sièges arrière, poignées tournantes, silencieux, sélecteurs V. M., guidons, dessus selle caoutchouc, accus, klaxon, outillage.  
VDS side 18.000. CHA. 27-24.

# 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<sup>e</sup>)

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

# PARIS-MOTO

REPARATIONS

ACCESSOIRES

Vente — Achat — Echange

Pièces détachées d'origine et adaptables  
pour TOUTES MARQUES FRANÇAISES

**MOTOS NEUVES DERNIER MODELE**

350 et 500 cmc.  
MAGNAT-DEBON  
et MONET-GOYON

Délais de livraison  
les plus rapides

## FACILITÉS DE PAIEMENT

Vélocycleurs disponibles contre bons d'achat

### DEPOSITAIRE

Des moteurs pour bicyclettes MOTOROX

Trimoteurs MONET-GOYON

Moteurs propulseurs pour bateaux  
Echange standard cylindres, embiellages,  
volants magnétiques.

**NOUS ASSURONS LES PIÈCES DÉTACHÉES  
POUR TOUTE MOTO  
VENDUE PAR LA MAISON**

EXPEDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE

**PARIS-MOTO 55, rue Brancion Paris-15°**

Tél. : LECOURBE 93-57

# VOLANTS MAGNÉTIQUES

21-23, Rue  
Parmentier  
Puteaux

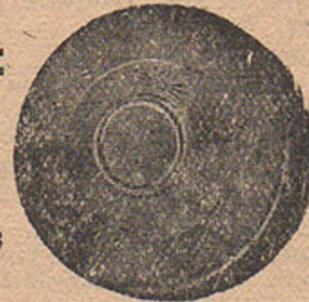


Téléph. :  
LON. 09-10  
et la suite

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

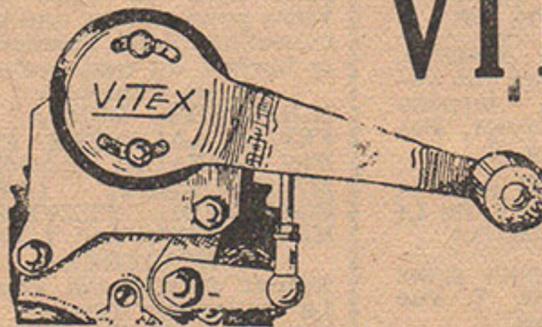
pour

Vélocycleurs et Motos  
Moteurs auxiliaires  
Moteurs agricoles et Marins  
Moteurs Industriels



DOUBLEZ VOTRE PLAISIR DE ROULER  
GRACE AU SELECTEUR AU PIED

# VITEX



Sécurité plus  
grande.  
Reprises plus  
rapides. Plus  
value de la  
moto.

Adaptable sur les principaux types de motos TERROT  
— PEUGEOT — GNOME-RHONE — MOTOBECANE  
— MONET-GOYON — FN. M70 — SAROLEA —  
SOYER — DOLLAR — B.S.A. — Boîte de vitesses  
BURMAN, STURMEY-ARCHER, BRIDIER-CHARRON  
— BLOCS CHAISE depuis 4.250 frs, etc...

### BABY - VITEX

le sélecteur au pied pour vélocycleur Terrot, Peugeot,  
Monet-Goyon, New-Map et Motobécane, de 3.450 frs  
à 3.700 francs.

(Joindre timbre pour réponse)

Etablissements MARC MARTIN

8, Rue des Plâtrières, PARIS (20°) (M° Ménilmontant)

## 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 : 5.985 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 ».

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> TEL. GAL. 92 19

RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE

EMBIELLAGE RÉGULAGE  
REALÉSAGE MOTOS AUTOS  
TOUTES MARQUES

189, Av. GEORGES CLÉMENCEAU, 189 - NANTERRE - Seine -  
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 460000 FRANCS - TEL. MAL. 17-60 - R.C. SEINE 509 993

**BERNARD**

LES PLUS BELLES OCCASIONS  
DES GRANDES MARQUES  
FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

# MOTOS

77 et 79 RUE CONSOLAT  
N. 06-06

**MARSEILLE**

## DIVERS

COMBINAISON aviat. tt cuir ouatinée, 8.000 frs. SALY, 19, r. Louise, L'Hay les Roses.

V. pn. ch. moto 26x35 exc. ét. PENOT, 29, r. Gergovie, 14°.

PNEUS chambres chaînes accus. phares, nbx acc. moto, HURNI, 13, pas. Lathuille, place Clichy, Paris, 18°.

COUPE spt 2/4 pl. mot. Scap. 4 v. int. cuir b. pns bon état 150.000 frs. HESLO, 28, rue Gambetta, Lagny. Tél. 299.

V. R 51 TSF Auto. BREGER, 9, P.-Bert, Colombes. CHA. 30-29.

V. boîte arbre cardan V 2 Gnome. LACROIX, 7, rue du Ponteil, Issoire (Puy-de-D.).

V. 2 roues compl. DKW 350. RIGOREAU, St-Aignan (L.-Ch.).

V. Cadre DKW (AG) pièces mot. et boîte BMW R12 pièces Puch 350 culb. BESNARD, 73, av. Gros Malhon, Rennes, I.-V.

V. 2 roues compl. b. ét. 26x3,5. POMES, 49, rue Petit, 19°.

V. 2 pneus AV tri Peugeot, 500x60 c. nfs et 1 roue AR vélo. Allem., frein torpédo 26x2,25 — 20, rue Taylor, Paris, 10°. Tél. BOT. 19-67.

V. 6 CV Renault NNI méc. et pns p. ét. 90.000. 41 bis, r. du Lt G. Keiser, Sannois (S.-O.).

V. Amilcar 7 CV grand sport CGSS parf. état, vis. 7, rue Censier, 5°. Int. s'abst.

V. VIVA gd sport reprend Harley 1000 récente. Ecrire 1, r. du Quai, Estaires (Nord).

V. cylindre et culasse P 109, sam. seul. LANGLOIS, 87, r. du Mont, Vitry (Seine).

CH. fourche télesc. et ressort fourche NSU 250. Vends sup. décap. 6 HP mot. Ruby 1940. DERAMOUNDT, 17, rue L.-Braille, Amiens (Somme).

Pour toutes motos Françaises Motocyclistes !

Si vous désirez vendre ou échanger RAPIDEMENT votre moto Adressez-vous en confiance à PARIS-MOTO

55, rue Brancion, Paris-15°  
Tél. LEC. 93-57

## DERNIERE MINUTE

V. pièces moteurs boîtes Terrot HS RD et séries suiv. P 105, 107, 108, chaînes de 17 et 19. VISBECQ, 4, impasse Canart, Paris, 12°.

V. FN 500 side châss. Précision carr. Bufflier avec ou sans side impec. cause maladie. BESANÇON, 6, passage Rochebrune, Paris, 11°.

V. pièc. Ariel 350. CAILLEAUX 110, rue Caulaincourt, 18°.

23000 PEUGEOT 3 CV, 6, r. G. Nadaud, 13 h. 13 h. 30. dim. exc.

V. PEUGEOT électr. ou ess. ét. nf. GUERET, 51, r. Deguingand, Levallois. PER. 56-48.

CH. side 1 pl. 1/2 CYWIER, 113, rue des Dames, Paris, 17°

CABR. Rosengart LR 130 p. ét. g. bs pns, px int. urg. FAG, 26, r. Ech. Marteau, Laval.

ACH. épave vélomot. 100 cc. Peugeot av. pap. AIME, 36, r. Vallier, Levallois (Seine).

VDS Sandford moteur Ruby, pns neufs bon état mécanique. VINCENT, 7, rue Vaucanson, Pantin. NOR. 98-23.

A V. d'urgence cause décès, bas px, fonds cycles motos, av. logt sur grde route à Vannes, s'adr. M. DAIGRE, notaire à Vannes (Morbihan).

VENDS Terrot latérale avec side Bernardet parfait état. MARESCA, Bureau Hôtel Régina, 2, place des Pyramides, Paris (le matin, le demander au concierge).

ECH. ou v. châss. Hanom, 7 CV spp. tête fr. Lock. r. ind. tr. rap. ctre m. 350-500 récente. PIATTE, 44, rue Villebois-Mareuil, Beauvais.

## LES CHAMPIONS MOTOCYCLISTES

Les 15 pages de Hors-Texte (sur papier couché) parues dans notre N° du Salon 1947 (imprimées d'un côté), permettant la mise sous verre pour former une belle collection pour l'atelier ou le bureau du motocycliste... et de l'amateur.

(LHERITIER, BEHRA, LEFEVRE, LADEVEZE, PERLIN, SCEAUX, WAGNER, MAUCOURANT, LORIN, ROSSIGNOL, THEVENAY, HOUEL, GERVAIS, LOYER, BOVIERE).

format 21x27 cm chaque La collection prise à nos bureaux : 50 Frs (abonnés 40 frs). Envoi par poste recommandée sous tube : ajouter 20 frs.

## LA COTE DES MOTOCYCLETTES D'OCCASION

Motocistes et vélocistes, vous la trouverez dans la revue professionnelle et corporative :

## LE COURRIER DES AGENTS

12, rue de Cléry, PARIS-2°  
Un N° Spécimen : 25 Frs  
Mais attention : cette revue est uniquement corporative et confidentielle pour les Agents Motoristes et Vélocistes. Ecrivez sur votre en-tête de lettre commerciale (obligatoirement).

## CORRESPONDANTS REPRESENTANTS pour MOTO-REVUE

Nous recherchons dans toutes les villes de France, des correspondants représentants qui, sans quitter leur emploi, pourront rendre visite aux Agents de l'Auto et Moto, pour leur faire prendre des abonnements pour nos diverses publications (Moto-Revue, l'Actualité Automobile, Le Courrier des Agents, etc...).

Nous écrire en indiquant votre profession. Remises et commissions intéressantes.

Et puis vous ferez ainsi partie de nos Supporters et Amis.

## 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'automobile. Pourquoi ne feriez-vous pas comme eux ?

A la ville, à la campagne, dans l'armée, les spécialistes 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). Renseignements gratuits sur demande.

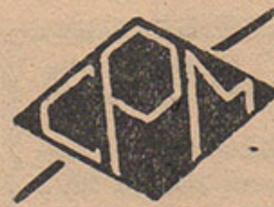
## Reconstruction et Equipement

Pour la première fois depuis la Libération, le budget de l'Etat est en équilibre. Mais il reste à financer la reconstruction, la réparation des dommages de guerre et l'amélioration de l'équipement rural et industriel.

Aussi le produit de l'Emprunt, actuellement en cours d'émission, sera-t-il, aux termes de la loi du 7 Janvier 1948, affecté à concurrence des deux tiers à la couverture des dépenses faites par l'Etat pour la reconstruction et pour la réparation des dommages de guerre, pour le surplus au financement des travaux d'équipement tant rural qu'industriel.

En souscrivant à cet Emprunt, vous hâterez donc le relèvement économique du pays, condition de la prospérité de tous. Vous pourrez, en outre, si vous êtes assujéti au prélèvement exceptionnel de lutte contre l'inflation, VOUS EXONERER EN TOTALITE DE CE PRELEVEMENT.

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



## STÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, rue de la Condamine — PARIS-17°

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 REALESSES —

EMBIELLAGES — REALESAGES — REPARATIONS DE

DYNAMOS — MAGNETOS et VOLANTS MAGNETIQUES

Redressage de Cadres et Fourches Motos et VéloMOTEURS

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M.P.

## CONSTITUEZ-VOUS UNE COLLECTION 1947

Les numéros parus peuvent être fournis séparément dans la mesure des disponibilités au prix de 20 frs (15 frs pour nos abonnés). Pour frais d'envoi par poste ajouter 1 fr. par numéro.

La collection des 23 numéros (n° 884 à 906) parus en 1947 sera fournie à nos bureaux pour le prix de 340 frs (300 pour nos abonnés), ajouter 45 frs par collection pour frais d'envoi par poste recommandée.

Il est possible que vous ayez déjà quelques numéros : dans ce cas, et jusqu'à concurrence de 6 numéros soustraire 20 frs par numéro (15 pour nos abonnés). Ainsi 18 numéros vous coûteront 240 frs, soit 340 moins 5 numéros à 20 frs = 240 frs. (225 pour nos abonnés). Les frais d'envoi recommandé restent inchangés.

La collection des 18 numéros de 1946, vendue 330 frs (abonnés 290 frs), frais de port 1 fr. par numéro et 10 frs de recommandation.

# René BONNET

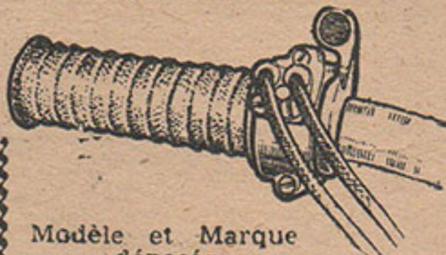
La plus puissante  
organisation de vente  
28, rue Ernest-Renan  
Issy - les - Moutineaux  
Métro Porte de Versailles. MIC. 03-72  
concessionnaire des  
grandes marques

**MOTOBECANE  
GNOME-RHONE  
MATCHLESS etc.**

Livraison rapide de  
vélos et vélomoteurs  
**SIDECARS  
BERNARDET**  
livrés sans bon d'achat  
STOCK IMPORTANT EN MAGASIN

# MOTOS DRESCH D.F.R. DRESCHMOTOR

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



Modèle et Marque  
déposés

Poignée Tournante  
**DUPLIX**  
AIR ET GAZ

Ets SEMONSU - BERAUD  
46-48, r. Sainte. Marseille  
Dépositaire Régional  
H. PISCAGLIA  
95, rue d'Italie. Marseille

ACCESSOIRES

# SAKER

LEVALLOIS



POIGNÉES TOURNANTES  
POUR MOTOS, V.M., CYCLES

N°260



N°258



SAKER LEVALLOIS

N°250



SAKER LEVALLOIS

Je BOBINE et répare  
MAGNETOS  
DYNAMOS — VOLANTS

Expéditions rapides

MILLET, bd du Havre  
Montigny - les - Corneilles  
(Seine-et-Oise)

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

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

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

DEPOT de moteurs pour  
vélomoteurs et pièces  
détachées

## « STAINLESS »

des Usines J. GARDETTE  
35, rue Danton, 35  
PRE ST-GERVAIS (S.)  
VILLETTE 17-05

## 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, r. Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine) PER. 19-11

REALESAGE  
MONT-PARNASSE

23, rue Edouard-Jacques-14<sup>e</sup>  
Tél. SUF. 65-02  
de 11 à 12 h. 30  
Réalésage mot. Wap, Peugeot, Aubier, ts vélomoteurs  
motos. dél. 8 jours, piston  
complet

REPARATION — REDRESSAGE

Fabrication de Fourches et Cadres

## H. DERCHE

8, rue Labat — PARIS

MON. 56-89



## EMAILLAGE

au four et à froid  
SABLAGE

Décor d'origine  
CYCLES — MOTOS  
accepte travail avec province  
MERCIER, 63, rue Albert  
Paris — GOB. 47-04

## 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



## Marc PIAULET

MOTOS

Vente Achat - Echange  
neuf et occasion

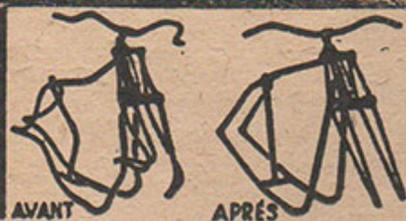
Dépannage — Réparation  
Moto-Ecole

62, av. de Choisy, Paris-13<sup>e</sup>  
GOB. 80-70

RENOVATION  
DES CADRES  
ET RESERVOIRS MOTOS

Travail rapide et soigné  
Raymond BONNOT

174, rue de Romainville  
MONTREUIL (Seine)  
AVR. 01-47



## 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<sup>e</sup>

## 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

## PNEUS

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

ELECTRO-VULCANISATION  
16, cité Dupont (50, rue St-Maur) PARIS-11<sup>e</sup> - ROQ. 00-43

LE SUPER-FILON Seul outil à main pour refaire TOUS  
les pas de vis. Vente excl. aux gros-  
sistes. Bté S.G.D.G. France Etr. Marque et présent. dépos.  
LE FILON, 8, imp. Guéménée, PARIS-4<sup>e</sup> — Tél. ARC. 68-18

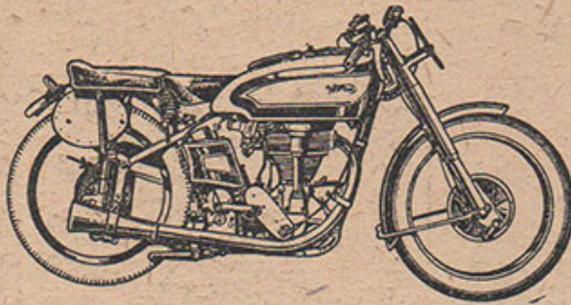
# GRANDE EXPOSITION

S.A.R.L. L. PSALTY, P. LADEVEZE et Cie - Spécial. Motos Anglaises - Agt Général et Représentant officiel des plus grandes marques du monde. Agent Officiel NORTON - ARIEL - PANTHER - RUDGE - BROUGH - SUPERIOR - DOUGLAS - O.E.C. - GUZZI - MORINI - Agents Régionaux demandés dans tous les départements. Voyez maintenant si vous remplissez les conditions pour obtenir une des belles motos neuves exposées au Salon 1947.

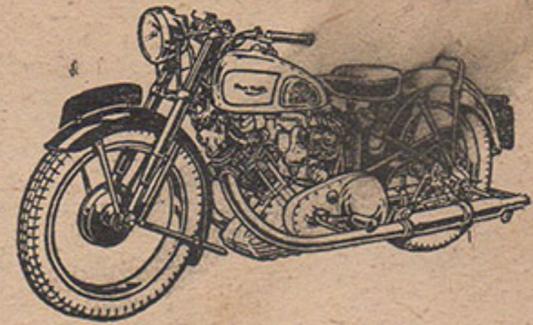
PASSEZ COMMANDE POUR LES

## Norton

16 H, modèle luxe, vendues avec toutes garanties sans bons. 350 cmc. ARIEL 2 cyl. neuves livrables rapidement



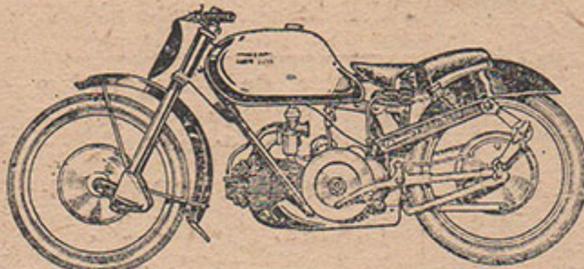
NORTON TYPE MANX



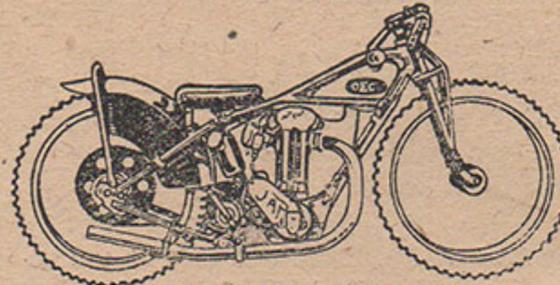
PANTHER MODELE 100

La plus grande représentation de Motocyclettes étrangères en France

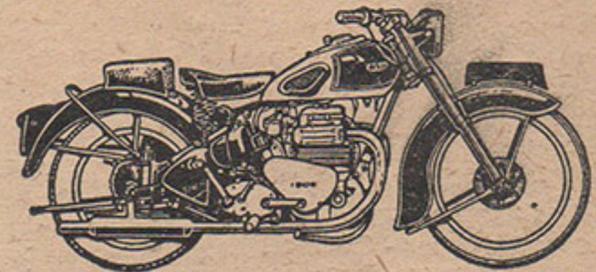
Achat comptant toutes motos récentes et pièces



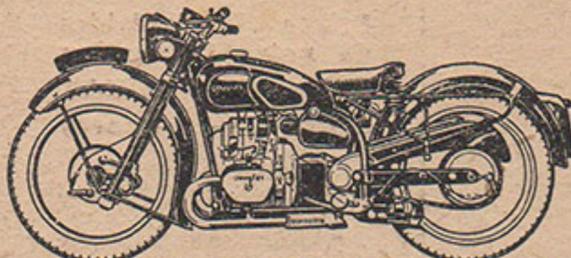
500 GUZZI « GAMBALUNGA »



O.E.C. DIRT-TRACK



ARIEL 1000 CMC. 4 CYLINDRES



DOUGLAS 350 CMC. FLAT-TWIN

ACHAT — VENTE  
ECHANGE — REPRISE

Direction Générale : **Paul LADEVEZE**  
50, RUE BRUNEL - PARIS (XVII<sup>e</sup>) — Téléphone : ETOile 24-66

# Concours Himalaya

Les toiles 'HIMALAYA', organisent un grand Concours et vous invitent à y participer. Hâtez-vous d'en demander le règlement à votre fournisseur d'Articles de Camping!

