

36^e ANNEE. — 20 FEVRIER 1948. — N° 910

LA B.M.W. R. 75

LA 125 CMC.
HARLEY

Provisoirement

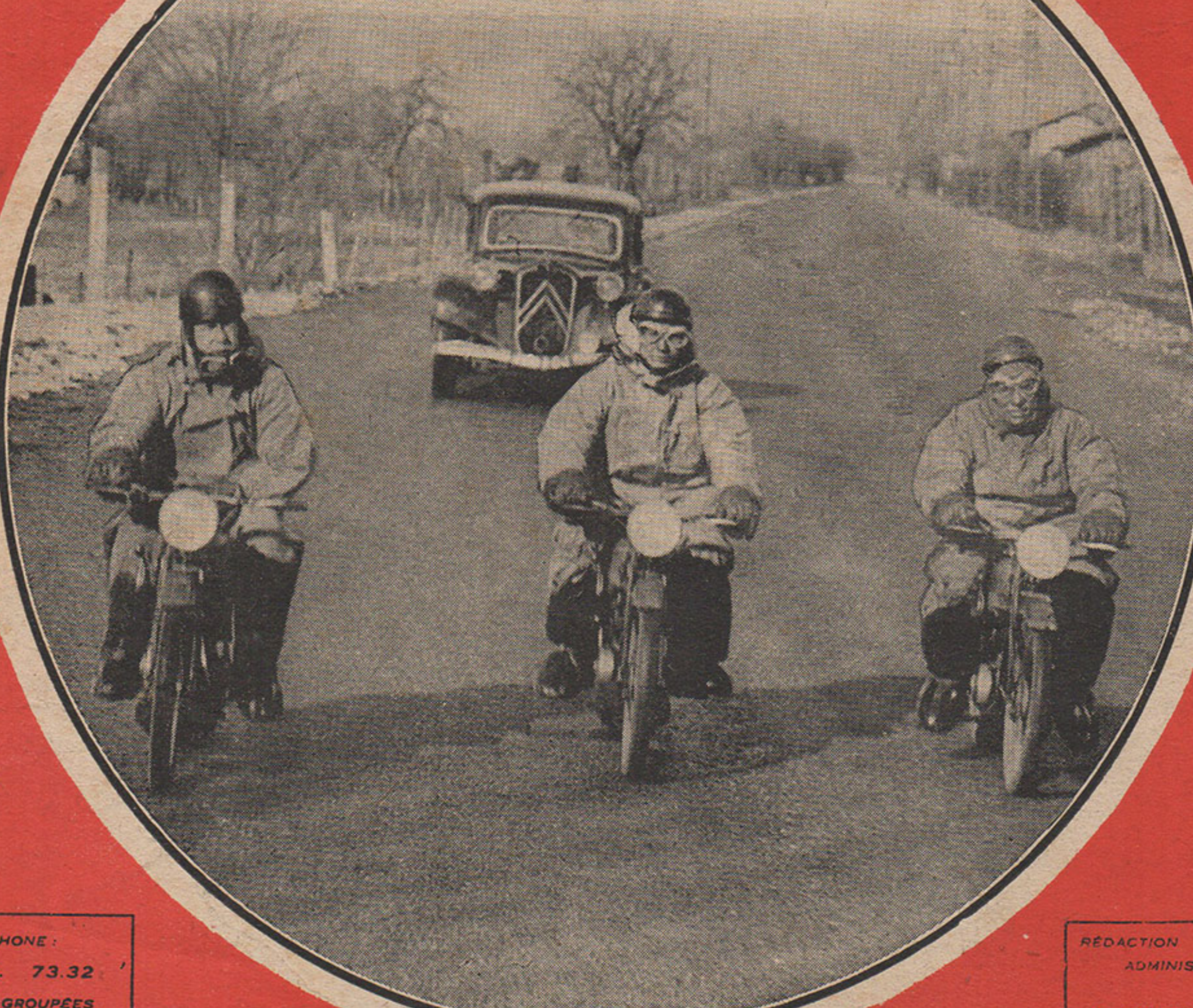
BI-MENSUEL

LE NUMERO :

20 frs

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue



TÉLÉPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C.I.C. POSTAL : 257.37

RÉDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12. RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

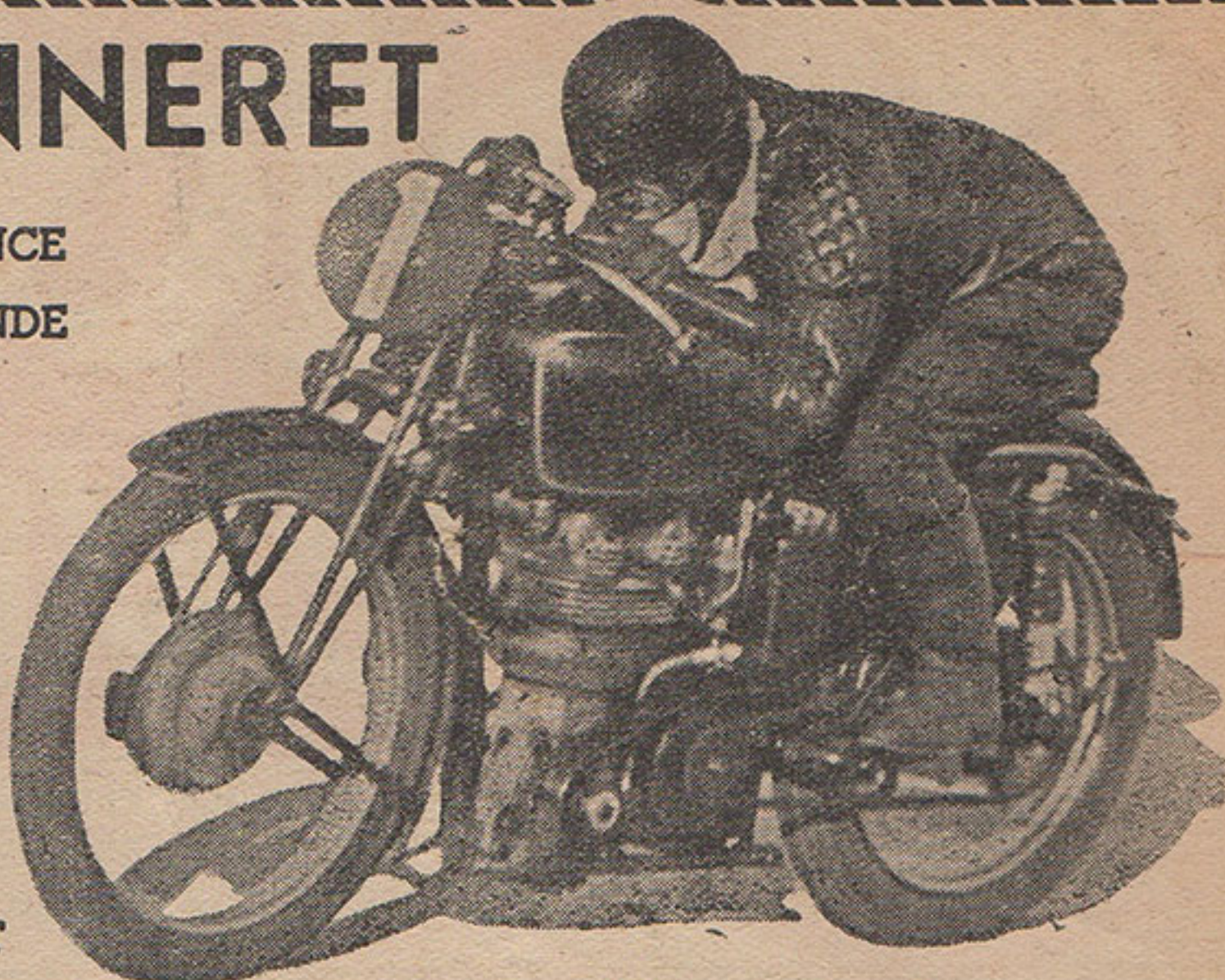
Georges Monneret et ses deux fils pendant leur raid à vélomoteur
Paris-Alpe d'Huez, vont arriver à Grenoble.

Georges MONNERET

6 FOIS CHAMPION DE FRANCE
76 FOIS RECORDMAN DU MONDE

par son palmarès et ses performances,
depuis la 1000 cmc. jusqu'au vélomo-
teur, prouve la valeur de son slogan :

LA COMPETENCE
que l'on ne discute pas !



Si vous voulez voir Georges MONNERET

en personne, et en recevoir conseils et avis, venez le voir à son magasin

106, av. Aristide-Briand à MONTROUGE

(PORTE D'ORLEANS) — TELEPHONE : ALESIA 21-71

VENFZ Y ADMIRER
LES DERNIERS MODELES 1948

AJS

AGENCE
EXCLUSIVE

Vos réparations seront effectuées par les mécaniciens du service des courses, sous la direction de :

Robert AUMAITRE

ANCIEN DIRECTEUR DU SERVICE DES COURSES DE BUGATTI

Ateliers de réparation et mise au point :

3, rue du Marché à Montrouge
et 106 avenue Aristide-Briand à Montrouge

VOUS TROUVEREZ EGALEMENT :

- Les suspensions arrière adaptables MC CANDLESS.
- Un choix unique de vêtements et équipement sportif pour TOUS LES SPORTS.
- Tous les modèles MOTOBECANE, TERROT, PEUGEOT, JONGHI, Monet-Goyon, etc...

- Tous les sidecars livrables de suite.
- Un choix de pièces détachées pour toutes les marques.
- Stock complet AMAC, GURTNER, ZENITH.
- Une grande variété de cycles course, demi-course, tourisme, cyclotourisme.

APPORTEZ VOS BONS DE VELOS ET VELOMOTEURS

UN AGENT LIVRE QUAND IL PEUT !

UN BON AGENT LIVRE LE PLUS VITE QU'IL PEUT !

GEORGES MONNERET LIVRE ENCORE PLUS VITE !

PARIS-CENTRE : 7, 9, Boulevard Beaumarchais
(Place de la Bastille) Tél. TUR. 96-56

PARIS-SUD : 106, Avenue Aristide-Briand
MONTROUGE — Téléph. : ALE. 21-71



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^e)

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.

◆ LE PLAN MARSHALL ET LES IMPORTATIONS D'ESSENCE

Le plan Marshall doit entrer en application au mois d'avril prochain. Voici les quantités de pétrole brut que nous devons recevoir ces prochains mois, d'après les prévisions du programme :

1.060.000 tonnes	d'avril à juin 1948.
5.131.000 tonnes	de juillet 1948 à juin 1949.
5.574.000 tonnes	de juillet 1949 à juin 1950.
6.020.000 tonnes	de juillet 1950 à juin 1951.

Ces chiffres devraient normalement amener une amélioration considérable de notre ravitaillement en carburant. On extrait approximativement 300 à 500 litres d'essence d'une tonne de pétrole brut.

◆ VALIDITE REDUITE POUR LES TICKETS D'ESSENCE

Depuis le mois de janvier 1948, les tickets de carburant ne sont plus valables que pour le mois imprimé sur chacun d'eux. Les motocyclistes négligents en ont fait la triste expérience le mois dernier. Mais n'aurait-on pu les prévenir à l'avance ?

◆ LE PROBLEME DE L'ESSENCE PEUT ETRE RESOLU

Les récentes « super-restrictions de carburant » mettent en péril notre minuscule « basic-ratio ». Et cependant, M. Robert André, de l'Union des Chambres Syndicales de l'Industrie du Pétrole, déclara dernièrement qu'avec un peu d'acier et un soutien plus efficace, les raffineries françaises seront à même de fournir tout le pays et même d'exporter. Alors ?...

◆ UNE NOUVELLE 250 FLAT-TWIN ITALIENNE

Une nouvelle marque italienne, « L'Aquila Nera », lancerait bientôt sur le marché une 250 cmc. 2 cylindres opposés à soupapes en tête, transmission par arbre et suspension intégrale qui s'apparenterait sensiblement à la B.M.W.

SEVERE LEÇON

A INSI qu'on pourra s'en rendre compte par la lecture de ce numéro, notre police parisienne a enfin fixé son choix sur un type de machine déterminé. Après avoir employé divers modèles en provenance des surplus alliés ou ex-ennemis, le Service Moto de la Préfecture de Police a passé commande et reçu plusieurs exemplaires de la 600 cmc. Condor, flat-twin, de fabrication suisse, dont la classe a été démontrée à la suite d'essais sévères. Indépendamment de l'intérêt de curiosité, qui n'est pas mince pour les fervents de la moto, l'événement est lourd de signification, et nous inspire certaines réflexions que nous faisons à regret, car elles n'ont rien de flatteur pour notre amour-propre de Français, mais il est de notre devoir de les exprimer ici.

Le temps n'est pas si éloigné, où nous n'apercevions guère nos agents de la circulation que sur deux modèles de bicylindres de chez nous. Ces bicylindres, pourquoi ne pas les nommer, étaient la 1000 René-Gillet et la 750 cmc. Gnome-Rhône. La firme René-Gillet, nos lecteurs n'en n'ignorent rien, a été décapitée par le décès de ses principaux animateurs, parmi lesquels le courageux et tenace M. Peyrus, dont le sens commercial et la probité avaient contribué à maintenir le prestige de la marque auprès de l'Armée et des pouvoirs publics ; davantage, certainement, que l'honnête machine, robuste et saine sans aucun doute, mais dont la conception « ancienne » était largement dépassée par la technique actuelle. On constate aujourd'hui que son crédit auprès des chefs de la police n'a pas survécu à la guerre. Quant à Gnome-Rhône (devenue depuis S.N.E.C.M.A.), elle paraît désormais se désintéresser de plus en plus de la question moto. Restent les machines monocylindriques d'autres usines françaises, qui furent employées en remplacement au lendemain de la libération, parmi lesquelles des Superclasses Motobécane type Armée, des Peugeot P 107 et P. 112, Dollar et quelques autres. On leur substitue de plus en plus diverses machines anglaises, allemandes et américaines dont le nombre s'accroît au fur et à mesure que le temps passe. Aujourd'hui, c'est à une machine neuve, mais toujours de fabrication étrangère qu'on a recours pour équiper les agents motocyclistes. Comme les chefs de la police parisienne ne sont pas des bureaucrates, mais des pratiquants de tous les jours et des fanatiques de la moto, auxquels il n'en faut point conter, on peut aisément supposer les raisons qui ont motivé leur ligne de conduite. Tout d'abord l'apathie où l'économie dirigée maintient toute industrie qui serait indispensable au relèvement national, et empêche de produire en série suffisante. D'autre part, nos constructeurs sont actuellement contraints, dans leurs fabrications actuelles, d'employer

(suite au verso)

■ DECES DE M. GOU-DARD

Nous avons appris avec consternation le décès de M. Maurice Goudard, administrateur directeur des Ets Solex. La disparition de ce grand Français est une perte irréparable pour la monde automobile et motocycliste. Il avait toujours assumé son rôle avec une sagesse, une compréhension et une énergie qui font tant défaut à nos contemporains. La maison Solex lui était en grande partie redevable de sa prospérité actuelle. Que sa famille et ses collaborateurs trouvent ici les sincères condoléances de « Moto-Revue » et de « l'Actualité Automobile ».

◆ SCOOTER PERFECTIONNE

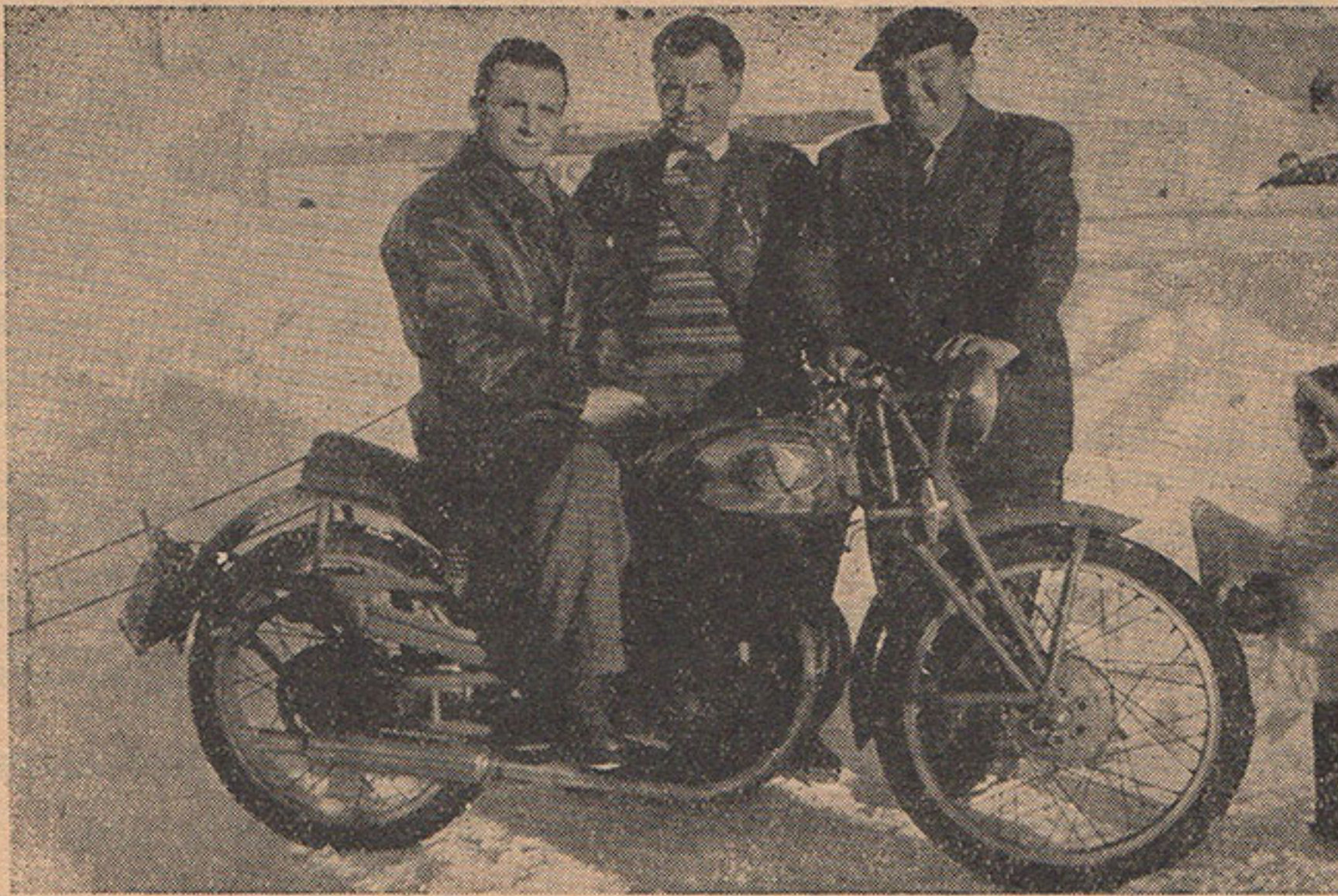
Les Américains ont établi un nouveau scooter biplace côte à côte semi carrossé. Il atteint 43 kmh. et consomme 3 litres aux 100 kms. Son prix est de 498 dollars.

◆ REVISION OBLIGATOIRE POUR LES VEHICULES ITALIENS

Sur l'ordre du ministre des transports italiens, tous les véhicules en circulation devront faire l'objet au cours des prochaines semaines d'une vérification complète, et, si besoin, d'une réfection générale. Le ministre estime, en effet, que le nombre de véhicules en mauvais état est trop élevé et qu'il en résulte des risques d'accidents, ainsi qu'une consommation exagérée d'essence. Pour les motos, la révision doit être achevée au 31 mars prochain.

◆ L'USINE B.M.W. ECHAPPERA-T-ELLE AU DEMANTELEMENT ?

L'usine de moteurs d'avions et de motocyclettes Bayerische Motorren Werke, de Munich, figure parmi celles qui doivent être démantelées, afin d'empêcher la reconstitution du potentiel de guerre allemand. Mais les autorités germaniques interviennent actuellement auprès des alliés pour éviter l'exécution de ce projet, étant donné l'importance de cette usine pour la reconstruction civile de l'Allemagne.



Trois des membres de la nouvelle « Ecurie de Cochons » : De gauche à droite : Franconi, sur Sertum, Hordelalay et Chevallier.

Informations

◆ UNE NOUVELLE ECURIE DE COURSE

Chevallier, avec la collaboration de Franconi, vient de mettre sur pied une écurie de course.

Les épreuves de régularité seront disputées sur des Sertum. Les courses de vitesses verront au départ deux 250 cmc. et une 500 Guzzi, une Gilera et une Norton 600 cmc. en sidecar.

Les pilotes, outre Chevallier et Franconi, seront Colignon, Pache, Mastellari, Ambrosini et peut-être Hordelalay.

Citons l'original nom choisi par les fondateurs : « L'Ecurie de Cochons » !

◆ LES PNEUS DE VELOMOTEURS EN VENTE LIBRE

Une décision du répartiteur chef de la section du caoutchouc publiée au *Journal officiel* du 8 février classe dans la catégorie des produits « libres » les pneumatiques (enveloppes et chambres à air) pour vélomoteurs (jusqu'à la dimension 25x3,00 incluse). Les bénéficiaires des titres de répartition actuellement en circulation devront être servis en priorité.

ATTENTION A L'ESCROC

Muni de faux papiers, sous le nom d'emprunt de Lucien BENHAIM un escroc exerce en ce moment son activité dans le monde motocycliste. Voici son signalement : 22 à 25 ans 1 m. 65 environ, 67 kilos environ.

Les Ets Ladevèze, 50, rue Brunel à Paris (E.T.O. 24-66) recherchent la Zundapp K. 800, 4 cylindres opposés, 4 vitesses à main, n° de série 193.024, immatriculée 3056 H.D. 5 qui a été l'objet d'une escroquerie par le sus-nommé. Le pneu avant est un 27x4 Flècne d'Or 100/100, le pneu arrière un 27x4 rechapé. 50.000 francs de récompense à qui retrouvera la moto intacte.

◆ UN MOTEUR AUXILIAIRE AUTRICHIEN

Le moteur auxiliaire autrichien Fuchs est un petit deux temps qui se monte sur le côté de la roue arrière qu'il entraîne au moyen de deux pignons et d'une chaîne normale. Son carter profilé est très net. La vitesse de la bicyclette qu'il équipe est de 25 kmh. Un litre de mélange assure un parcours de 70 kms.

MOTO - REVUE

N'EST PAS...

ET N'A JAMAIS ETE...

un organe de Publicité à la solde des Constructeurs. Elle n'est subventionnée par aucune Chambre Syndicale pour faire « avaler » aux usagers une fabrication plus ou moins sérieuse et chanter les louanges imméritées dans ses placards de publicité.

MOTO - REVUE

RESTE

comme toujours depuis 35 ans... et plus farouchement que jamais L'ORGANE DE DEFENSE des USAGERS de ceux qui payent pour être servis... MOTOCYCLISTES,

FUTURS MOTOCYCLISTES, AMIS DE TOUJOURS ET NOUVEAUX VENUS

Continuez à nous suivre comme, depuis 1913, l'ont fait vos père, frères, oncles, cousins, qui n'ont jamais eu à s'en plaindre.

SOUTENEZ NOTRE EFFORT...

NOUS CONTINUERONS A

MERITER VOTRE CONFIANCE

Aujourd'hui - même venez à

nous en vous ABONNANT et

en faisant abonner vos cama-

rades.

(SUITE DE NOTRE EDITORIAL)

des matériaux qui ne sont pas toujours ceux qui conviendraient. Il y a sans doute bien d'autres motifs sur lesquels nous préférons garder le silence. Constatons simplement ceci : Pour équiper nos forces de police motorisée, on a recours à la seule solution rationnelle : L'IMPORTATION DE MACHINES NEUVES. Il faut accorder à nos concessionnaires l'autorisation d'importer à une échelle suffisante pour leur permettre de vivre et de faire vivre de nombreux ouvriers. La reconstitution de notre parc motocycliste doit être aussi effective dans le domaine privé que dans les cadres des Pouvoirs Publics pour les grosses et moyennes cylindrées que l'on a abandonnées chez nous. Donner aux français la possibilité de rouler, c'est de l'avis unanime, contribuer efficacement au relèvement national. C'est un problème qu'il faut solutionner sans retard, qu'il s'agisse des machines ou des carburants. Mais un gros obstacle s'oppose à cette décision — et les importateurs en savent quelque chose — l'omnipotence de la Chambre Syndicale des Constructeurs. Agents motoristes, unissez-vous et adressez vos doléances à nos députés.

◆ UN VELOMOTEUR HOLLANDAIS

Une nouvelle marque vient de lancer en Hollande une agréable 125 cmc. à moteur deux temps J.L.O. et fourche télescopique qui connaîtra vraisemblablement un grand succès dans son pays d'origine, car elle sera vendue sensiblement moins cher que les vélomoteurs d'importation.

◆ LES PUCH 125 CMC.

L'arrivée en Belgique des premières 125 cmc. Puch deux temps deux pistons a soulevé un gros intérêt parmi la clientèle d'outre Quiévrain, ce qui paraît normal si ces petites machines perfectionnées tiennent ce qu'elles promettent.

◆ LES NOUVELLES TRIUMPH « RACING » SUR LE CONTINENT

Le coureur belge Goffin a reçu une Triumph 500 cmc. deux cylindres de course, analogue à celles de Lyons et de Whitworth qui remportèrent plusieurs grands prix de vitesse l'an dernier.

◆ LE SALON DE LONDRES 1948

Le Salon anglais du Cycle et de la Motocyclette aura lieu du 18 au 24 novembre 1948 dans son théâtre habituel d'avant-guerre, à Earls Court.

◆ GOODMAN SE MARIE

Le champion britannique Peter Goodman doit épouser prochainement Mlle Nadia Lamot, fille du Président de la Commission de Chronométrage de la F. M.B. Précisons que Goodman est lui-même le fils d'un des directeurs de l'usine Velocette.

◆ ERRATUM

Comme nous l'ont fait remarquer sans charité aucune certains de nos lecteurs, la moto Harley représentée dans notre n° 907, page 6, est une 750 cmc. et non une 1.200 cmc. Il y avait ce jour là deux Harley de cylindrée différente, chez l'agent où nous avons croqué les dessins publiés, d'où la confusion qui s'est produite.

PARIS - ALPE d'HUEZ

raid réalisé par Georges MONNERET et ses 2 fils, en 13 h. 45, a prouvé la qualité des vélomoteurs modernes français.

(De notre envoyé spécial)

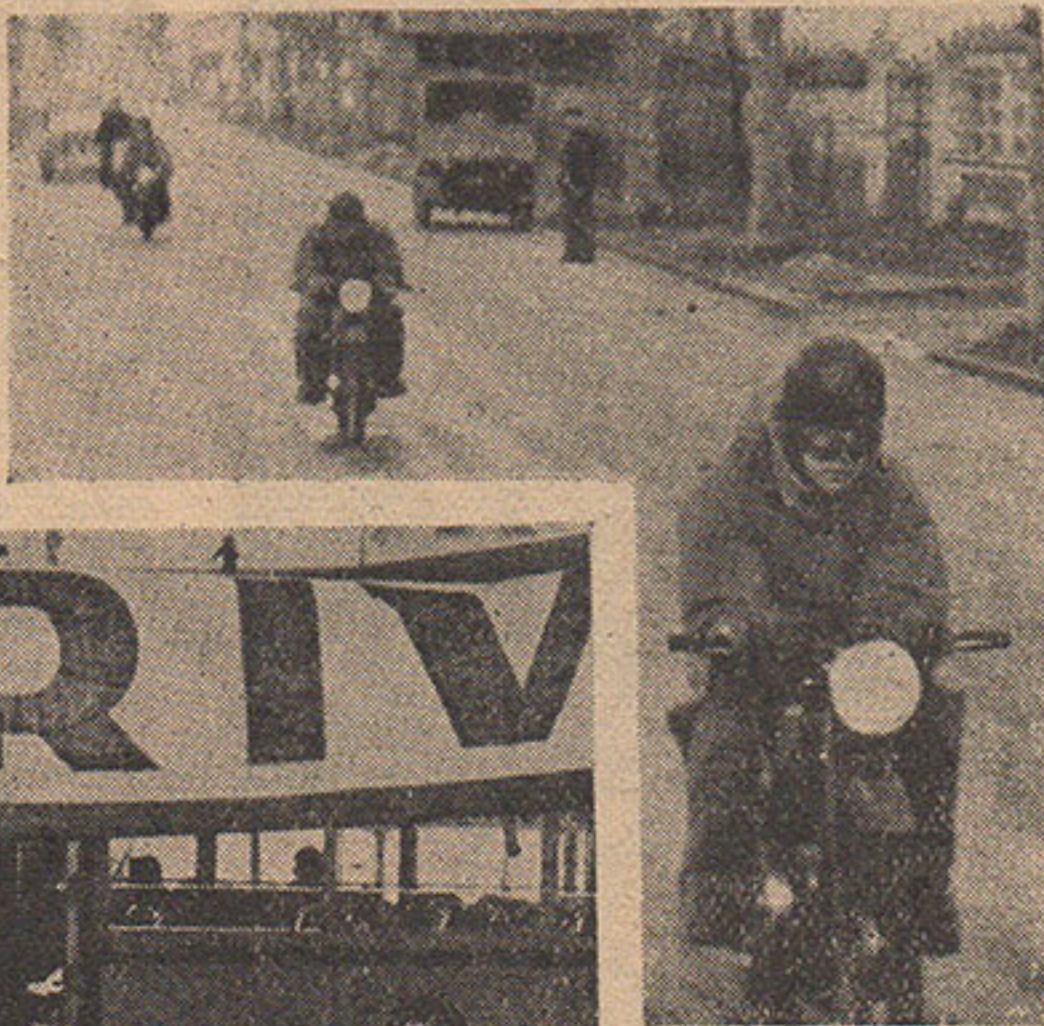
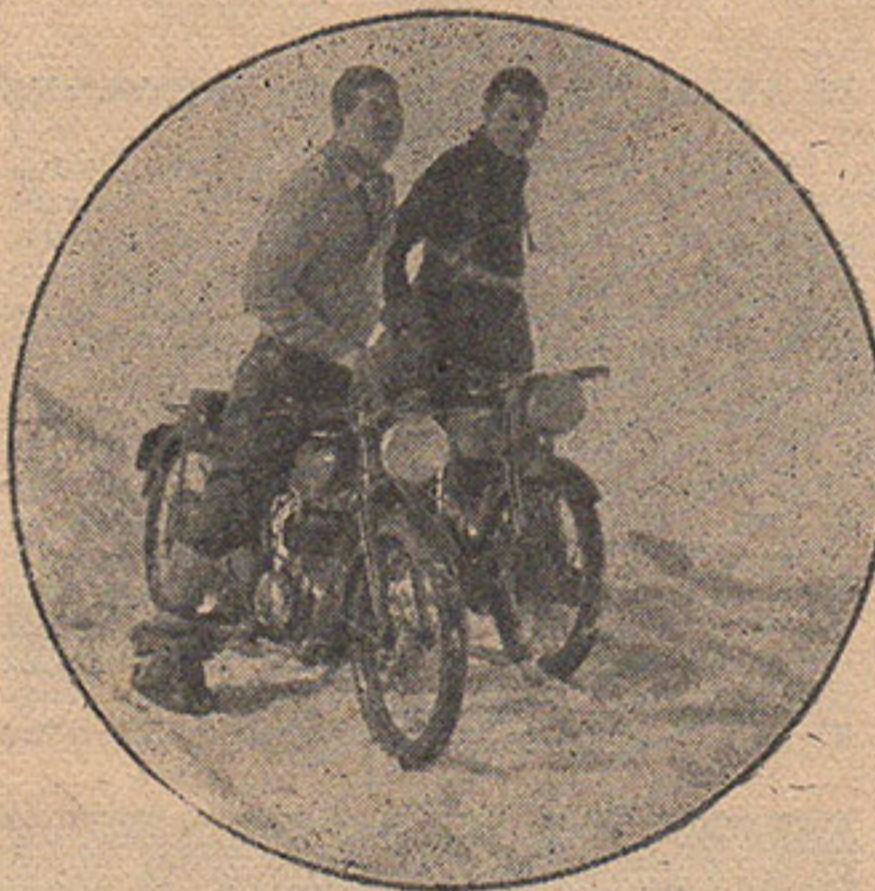
Notre grand champion a voulu faire une démonstration en faveur du vélomoteur français. Le but était de relier Paris à l'Alpe d'Huez, soit 670 kms, en moins de temps que ne mettent le train et l'autocar, avec des vélomoteurs absolument de série, et pilotés, non par des coureurs, mais par des motocyclistes sans expérience des compétitions sportives ou des grands raids.

Aussi, dimanche 1^{er} février, à zéro heure, Georges et ses deux fils quittaient la porte d'Orléans, au milieu d'une foule amie, parmi laquelle on reconnaissait, outre Marcel Cerdan qui donnait le départ, Perrin, Houel, Giraud Cabantous, Lhéritier, Patural, Hordelalaye, Cauchy, Wagner, etc...

Dans la nuit noire, nos trois motocyclistes foncent, et le temps de monter dans le camion suiveur, piloté par le metteur au point du raid, Robert Aumaitre, ils ont une grande avance; nous les rattrapons avant la Croix de Berny et notre caravane enfin complète (les 3 motos et 3 voitures montées par les membres de la presse, lesquels contrôlent la performance), arrivée à Sens à 2 h. 05; arrêt de 5' à Joigny, Monneret devant changer une ampoule de phare, Auxerre est atteint à 3 h. 16, Avalon à 4 h. 18 et Saulieu, lieu du premier ravitaillement, à 5 h. 05, est quitté 20' plus tard. Il ne pleut pas, mais la route est trempée et restera mouillée sur tout le parcours. Nous passons Larocheptot à 6 h. 30, Châlons à 7 h., Mâcon à 8 h. 14, Villefranche à 8 h. 55, Lyon à 9 h. 30. La traversée, sur les rails glissants est avalée vivement et, à la sortie de cette ville, nouveau et ultime ravitaillement de 15'. Voici les derniers horaires du

Au centre, dans la dure montée vers l'Alpe d'Huez, sur la route profondément enneigée, Georges et Pierre respirent 5 minutes. Jean est déjà reparti

Il est minuit, Marcel Cerdan (à gauche), va donner le départ à Georges, Pierre et Jean Monneret, derrière eux notre envoyé spécial. On reconnaît, à côté de Cerdan, le metteur au point Robert Aumaitre.



En file indienne, sur la route avant Mâcon, Georges règle le train devant ses fils. A gauche: Après l'arrivée, le sourire du papa fier de ses fils.



parcours: La Combe à 10 h. 45, Grenoble à 11 h. 55, avec un court arrêt de 5' devant le magasin de Chevallier, parmi la foule obstruant le cours Berriat.

Puis, par la belle route qui part de Grenoble vers les grands cols, nous arrivons à Vizille à midi 12'. Arrêt de sécurité dans la vallée de la Romanche pour vérifier le niveau d'huile. Bourg d'Oisan est traversé à 13 h. entre deux haies de spectateurs, les gendarmes faisant le service d'ordre; virage, et nous attaquons la dure pente montant à Huez et à l'Alpe d'Huez, but de notre raid. Les trois motos nous lâchent dès que le pourcentage devient sérieux. Nous les voyons dans les lacets supérieurs atteindre la route enneigée. Dès ce moment, leur allure ralentit énormément, tellement qu'à un virage particulièrement glissant, nous les rattrapons et passons devant; mais à notre tour, sans chaînes, nos roues arrière patinent; nous descendons, appareil photo en main, pour saisir l'effort du trio; Jean continue, pendant que trempés de sueur, Georges et Pierre quittent leur combinaison et repartent, après avoir un peu dégonflé leurs pneus.

C'est dans cet ordre qu'ils passeront sous la banderole d'arrivée, tendue sur la place principale, au milieu de plusieurs centaines de skieurs, admirant la belle performance des trois petites machines.

Le temps total, pour les 670 kms du parcours, malgré les arrêts d'une durée d'une heure environ, est de 13 h. 44', soit 48 kms 725 de moyenne horaire. Le voyageur qui prend le train à Paris jusqu'à Grenoble, et saute dans l'autocar via l'Alpe d'Huez, met 15 h. 30! Et ne comparons pas les prix des deux modes de transport:

16 litres d'essence pour chaque vélomoteur, soit seulement 432 francs!

Voici ce que Monneret nous dit à l'arrivée:

« Ce raid n'est pas une performance publicitaire pour une marque de vélomoteur, car notre réussite aurait été aussi totale avec n'importe quel 125 cmc. français. J'ai voulu prouver au public que nos vélomoteurs sont capables de réaliser une moyenne honorable sur longs parcours, avec n'importe quel pilote, et sans ennuis mécaniques.

J'ai tellement confiance dans la sécurité de ce genre de locomotion que je n'ai pas hésité à m'adjoindre mes deux fils qui ont 17 ans.

Mais malgré tout, ma responsabilité de père était à dure épreuve, car je devais éliminer tout risque, et faire preuve de la plus grande prudence dans la nuit, sur les virages mouillés et les rails de Lyon et Grenoble ».

A notre tour de féliciter les trois vaillants pilotes et d'applaudir à l'initiative de Georges Monneret, qui fit ainsi une excellente propagande en faveur du vélomoteur français.

Daniel REBOUR.

Tribune Libre

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

POUR LE CASQUE ET LES COURSES D'AMATEURS

J'ai lu avec un vif intérêt l'article de M. Georges Fabre, paru dans le N° 909 de « Moto-Revue », sous la rubrique « Tribune Libre » et intitulé « Pour le casque et les courses d'amateurs ».

Je suis en parfait accord avec cet abonné et je me permettrai d'ajouter quelques réflexions personnelles sur les deux thèses qu'il soutient.

En ce qui concerne le port du casque, j'estime qu'il devrait être obligatoire non seulement pour le motocycliste en course, mais encore pour le motocycliste à l'entraînement sur route et sur piste et aussi pour le motocycliste qui circule pour son simple agrément, soit à la campagne, soit en ville.

Il est en effet indéniable que dans ces diverses circonstances, le casque est un élément de sécurité comme l'indique avec raison M. Georges Fabre, mais en outre lorsqu'il s'agit de courses il est un élément d'efficacité.

Mais comment imposer le port du casque, surtout à des jeunes gens qui manquent d'expérience et qui, parfois guidés par un souci de coquetterie, se refusent à coiffer ce couvre-chef quelque peu disgracieux ?

Pour ce qui est du motocycliste qui s'entraîne sur route ou qui circule pour son seul agrément, on pourrait arriver au résultat souhaité en suggérant par exemple aux Compagnies d'Assurances d'insérer dans leurs contrats une clause spécifiant qu'elles déclineront toutes responsabilités lorsque l'assuré victime d'un accident, blessé à la tête, n'aura pas pris la précaution de se prémunir contre cet accident par le port du casque.

En ce qui concerne l'organisation pour les jeunes, de courses sur simples machines de série, je suis pleinement de l'avis de M. Georges Fabre, car ce serait évidemment donner la possibilité à des jeunes de se révéler, sans être dans l'obligation d'acheter une moto compétition, ce qui les décourage souvent et ce qui les empêche toujours de pratiquer notre sport.

D'autre part, une moto super-vite demande un réglage parfait, et dans bien des endroits la mise au point de ces engins est impossible pour des raisons que nous connaissons tous.

Pour terminer la question Courses d'Amateurs, j'ajoute que s'il convient de permettre par cette faveur aux jeunes de se révéler, quelques vieux motards

pourraient participer à des épreuves de ce genre (uniquement motos de série).

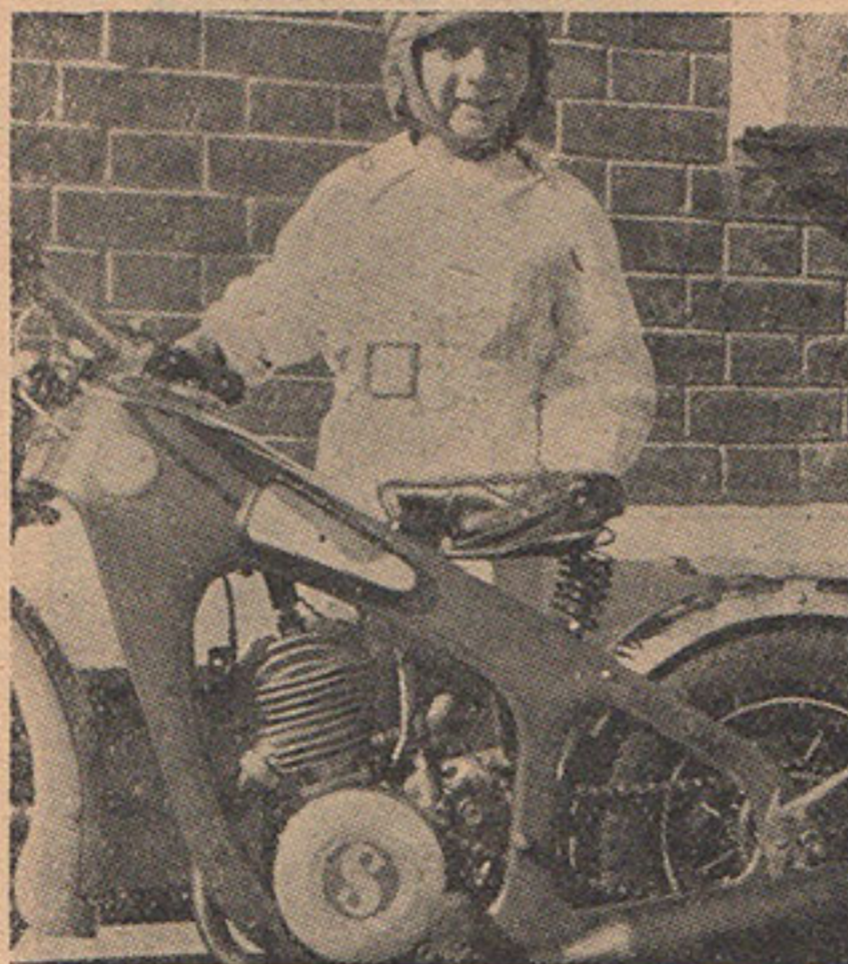
Les meilleurs coureurs de ces compétitions pourraient alors, avec des machines appropriées, disputer des courses aux côtés de nos grands as, ce qui serait pour eux et pour nos organisations sportives d'un intérêt incontestable.

Georges SEGUY,
Moissac (T.-Gne)

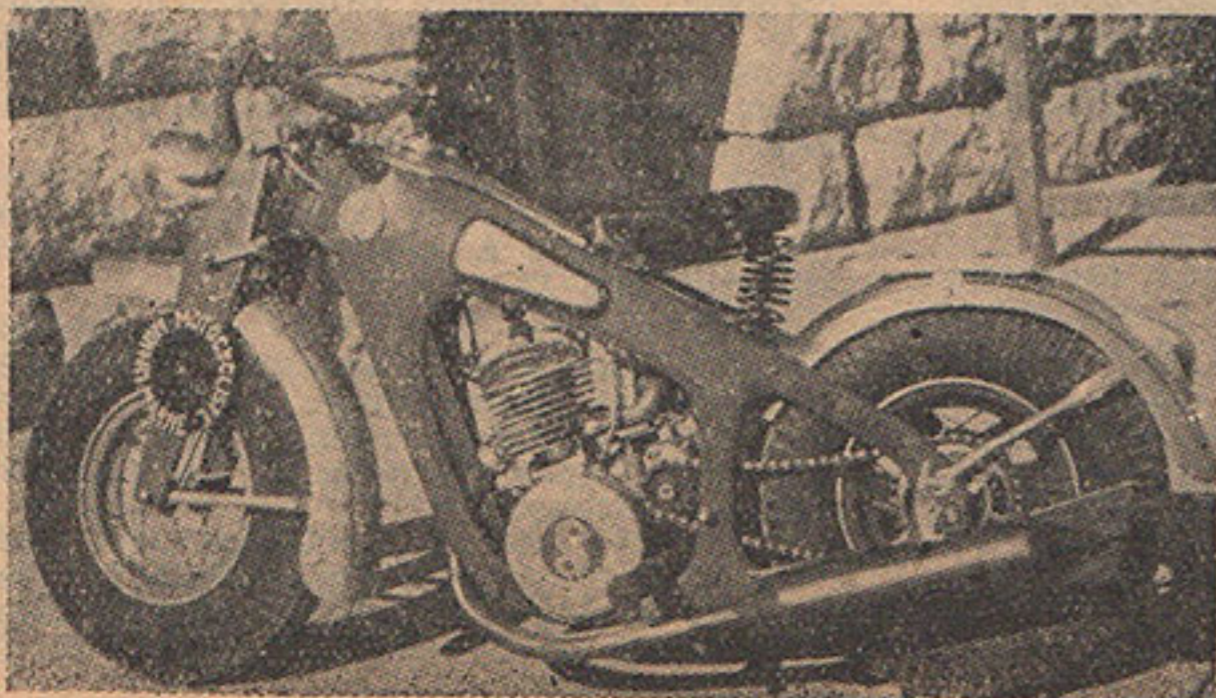
REALISATIONS DE NOS ABONNES

Motard impénitent, M. Gino Daina, garde à la C.R.S. 61, à Reims, a construit pour son fils Daniel une moto miniature. Il s'était alloué pour cette réalisation un budget de 10.000 francs qu'il réussit à ne pas dépasser. Voici la description de la « Daina-Spéciale » communiquée par M. André Boury, notre abonné de Reims :

Le cadre de cette petite merveille est constitué par deux flasques d'acier de 2 mm., découpées au burin, forgées et embouties au marteau, puis soudées. Le réservoir est logé dans son capotage. La fourche avant a subi le même traitement que le cadre. Les roues, qui proviennent d'un chariot américain, pleines à l'origine, ont été, pour être privées de leur



Ci-contre : La moto miniature construite par M. Daina, de Reims, avec un 100 cmc. Sachs et un châssis de sa fabrication. Ci-dessus : La même machine et son jeune pilote.



voile, ressoudées et dotées d'un fort rayonnage qui confère à l'ensemble un caractère de plus grande légèreté. Le moyeu arrière a été construit à l'aide d'un tube d'acier et de deux roulements à billes. Il comporte un frein tambour.

Les garde-boue, enjoliveur de réservoir, etc... ont été découpés et emboutis dans une plaque de dural. Selle, guidon, silencieux, sélecteur, etc..., ont été entièrement fabriqués par M. Daina.

La « Daina-Spéciale » a été exposée dans la vitrine de M. Pierre Doyen, motoriste et agent « Terrot ». Au cours d'une kermesse à la C.R.S. 61, elle a remporté un immense succès.

Le moteur est un deux temps, deux vitesses « Sachs » qui donne à la machine une vitesse de 40 kmh., ce qui est remarquable, compte tenu de la dimension des roues.

UNE OPINION D'USAGER SUR LA 100 CMC. TERROT

● J'ai un 100 cmc. Terrot deux temps et tiens à vous dire que je suis satisfait de ma machine qui a roulé sans aucun ennui pendant presque 1.500 kms. C'est peu évidemment, mais j'ai fait avec, sur le parcours Caen-St-Lô et vice versa, une moyenne de 40 kmh. sans jamais pousser et en employant seulement la moitié des gaz. Elle marche avec une très grande régularité et monte allègrement toutes les côtes. Je n'ai jamais vérifié exactement la consommation, mais celle-ci atteint à peine trois litres aux 100 kms. Elle est munie d'un Gurtner, gicleur 27. L'allumage par volant magnétique est impeccable.

Voici, toutefois, les critiques que j'ai à faire :

1° Je voudrais une transmission par cardan. J'en ai parlé à la maison Terrot qui m'a répondu que cela serait beaucoup plus coûteux que la chaîne et que celle-ci avait de nombreux partisans, surtout près des anglais qui tiennent la meilleure place au point de vue qualité. Je voudrais savoir ce que l'on peut reprocher à la cardan. Il me semble que cela est pourtant beaucoup plus pratique et... plus propre.

2° Il me semble qu'une maison comme Terrot ne devrait pas livrer des roues de chaînes avec un faux rond : il en résulte que la chaîne n'est pas régulièrement tendue suivant la position de la roue. Je sais que l'on m'a proposé de faire l'échange quand j'en ai parlé à la maison.

3° Je voudrais une béquille pour soulever la roue avant et une plaque de tôle placée entre les tubes d'échappement, sous le moteur, pour le préserver des souillures de la roue avant et de la route.

4° La boîte à outils pourrait facilement être plus grande en utilisant le vide entre le cadre et le bas de cette boîte.

5° L'embrayage qui est monté sur le pignon démultiplicateur devrait être étanche. Il suffirait de le couvrir d'un boîtier fixé sur la couronne où s'emboîtent les disques, tout en ménageant un chapeau pour le réglage.

L'embrayage est en effet dans la masse de graisse qui assure, dans le carter d'aluminium, le graissage des pignons moteur et démultiplicateur. Ces disques étant en liège demandent à fonctionner à sec. Malgré cela, je n'ai pas d'ennuis de ce côté jusqu'à présent.

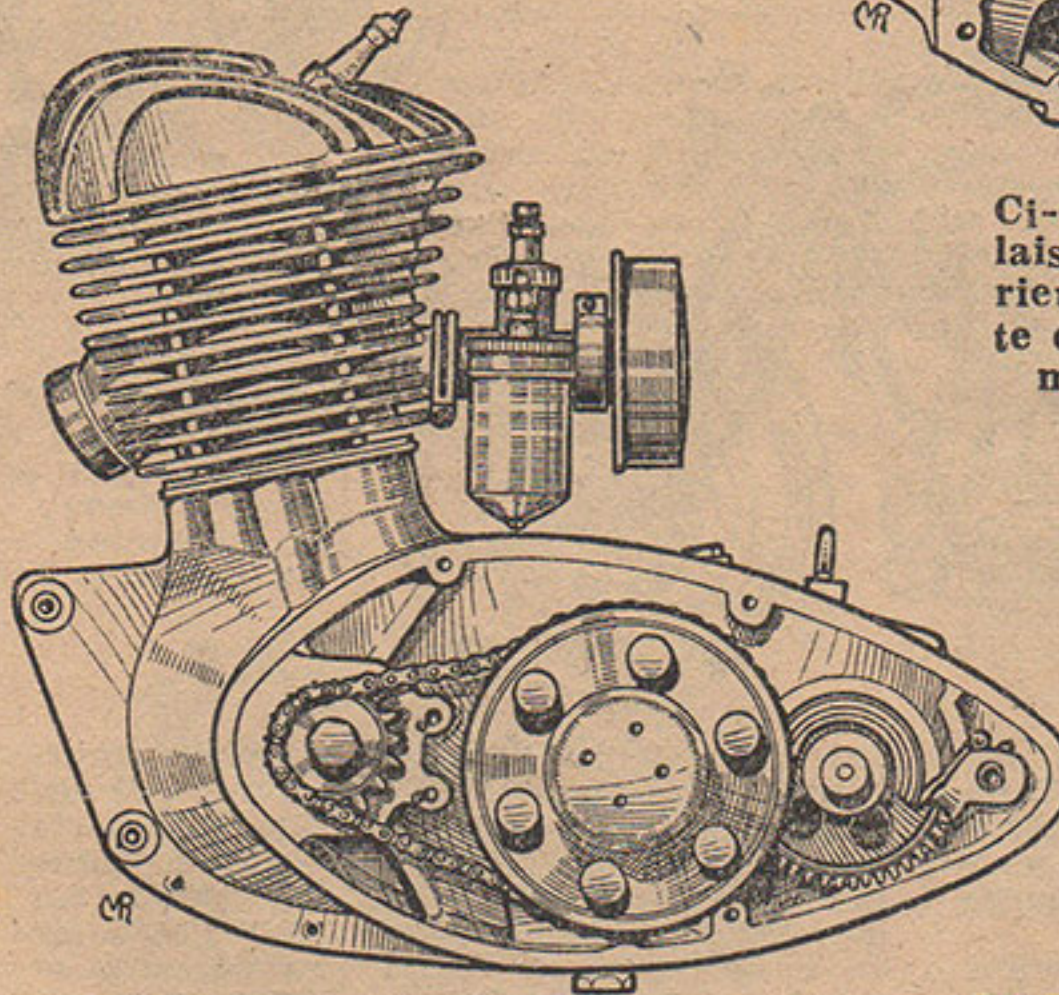
6° J'aimerais également que la cuve du carburateur soit à droite au lieu d'être à gauche. Elle serait peu à l'abri de la pluie. Pour y remédier, j'ai installé une grosse tétine de biberon percée dans le haut et enfilée dans le tube d'arrivée d'essence (l'écrou dans la tétine). Le dessus de la cuve est ainsi à l'abri de pluie et de la boue projetée par la roue avant.

DESPLANQUES, St-Lô.

LE VELOMOTEUR S'IMPOSERA-T-IL AUX U.S.A. ?

La 125 cmc. deux-temps HARLEY-DAVIDSON

NOUS avons quelques détails sur la 125 cmc. Harley-Davidson. Elle semble, à plusieurs égards, être inspirée par la technique D.K.W. Le moteur légèrement incliné a un cylindre en fonte au nickel avec des ailettes à grande surface renforcées à l'arrière par une nervure. Les ailettes de la culasse en alliage léger sont nervurées. L'alésage est de 54,2 mm, la course de 57,9 mm. Le piston en alliage léger est dépourvu de déflecteur et légèrement bombé. L'orientation des lumières assure la marche des gaz frais vers le haut du cylindre, les gaz brûlés descendant vers l'orifice d'échappement. Le rapport volumétrique est de 6,6 à 1. Le carburateur ressemble à l'Amal. Le carburant recommandé a un indice d'octane de 68 à 72, avec une très faible proportion de plomb tétraéthyl. Quelques caractéristiques sont plus originales : c'est ainsi que, contrairement à la pratique habituelle, ce moteur possède des volants intérieurs, ce qui contribue à lui donner une apparence très nette. Il n'y a pas de volant magnétique et l'allumage se fait par batterie et bobine. La dynamo est une petite Delco Remy à 6 pôles et porte le rup-



Ci-dessus : Le demi-carter retiré laisse voir un des volants intérieurs, les organes de la boîte de vitesses, et ceux de la commande du sélecteur au pied.

Le graissage du moteur se fait par mélange à raison d'une partie d'huile pour 22 d'essence.

Ce bloc moteur est logé dans un cadre en gros tubes à simple berceau. La fourche à parallélogramme est à anneaux de caoutchouc. Sur le phare est monté un indicateur de vitesses.

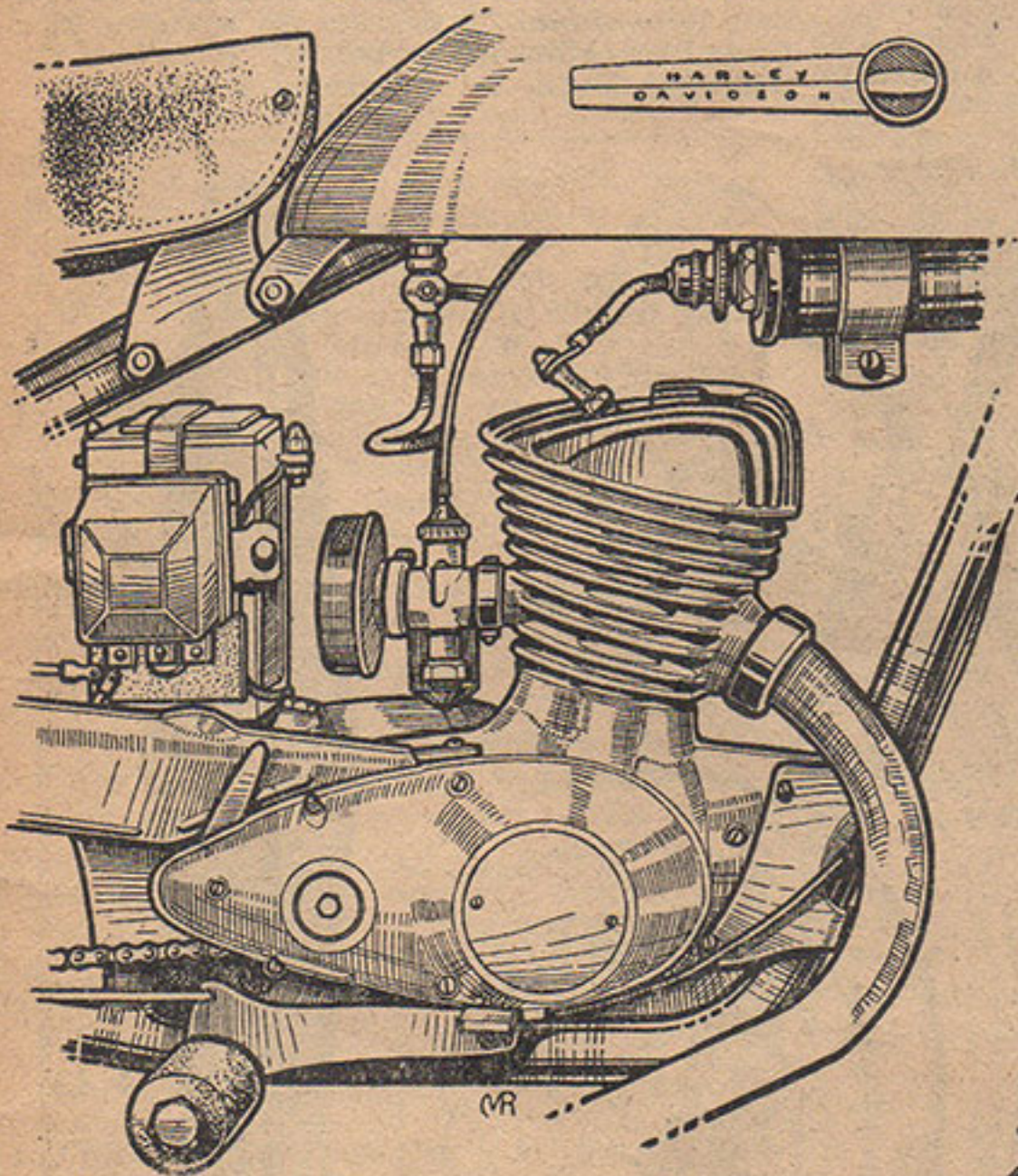
Les pneus sont des 3,25x19. La selle à bec court est supportée par de longs ressorts. Le poids est d'environ 30 kgs.

Le graissage du moteur se fait par mélange à raison d'une partie d'huile pour 22 d'essence.

Ce bloc moteur est logé dans un cadre en gros tubes à simple berceau. La fourche à parallélogramme est à anneaux de caoutchouc. Sur le phare est monté un indicateur de vitesse.

Les pneus sont des 3,25x19. La selle à bec court est supportée par de longs ressorts. Le poids est d'environ 80 kgs. La machine et le réservoir sont émaillés noir.

Cette petite machine est remarquable par la netteté de son dessin et par son extrême robustesse. Elle met d'ailleurs en péril certains projets d'exportations massives qui avaient été formés par un constructeur de chez nous. La 125 cmc. Harley a toutes les qualités requises pour séduire la clientèle américaine et il est fort possible que les puissants moyens dont dispose Harley Davidson permettent un prix de revient très bas qui assurera sa diffusion rapide aux U.S.A., et sans doute dans beaucoup d'autres pays.

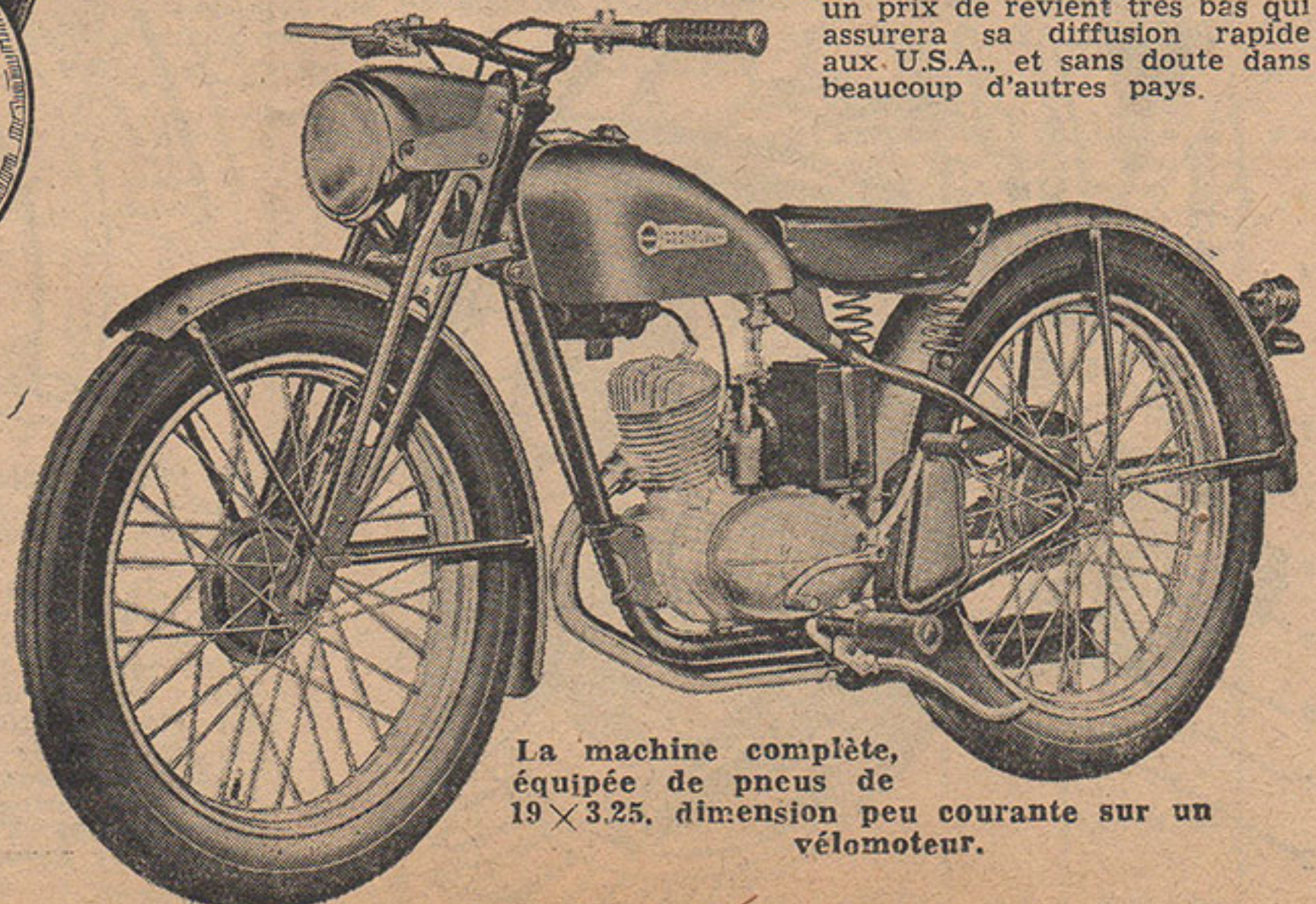


Ci-dessus : Le bloc, du côté transmission primaire, le couvercle de protection étant retiré. La chaîne intérieure travaille à l'abri de la poussière et de l'usure, dans un bain d'huile. Le secteur du kick est disposé en arrière de l'embrayage, et rappelé par un ressort spirale. Ci-contre : Le moteur, vu de l'autre côté. L'allumage se fait par batterie et bobine.

teur et le condensateur. Elle est excitée en dérivation. L'accumulateur, très accessible, est monté en avant du tube de selle. La bougie est une 14 mm.

La transmission primaire se fait par une chaîne très courte, rodée à l'avance et non réglable. L'embrayage ne possède pas moins de trois disques garnis de liège. Il est de dimensions rarement atteintes sur une machine de ce type. La boîte de vitesses forme bloc avec le moteur. Les engrenages sont toujours en prise. Le sélecteur au pied est à gauche. Son axe coïncide avec celui du kick starter. La chaîne finale est à gauche.

La démultiplication entre le moteur et le changement de vitesse est de 2,75 à 1. Les rapports sont de 8,45, 15,4 et 29,3 à 1. Ce sont des rapports très bas pour une 125 cmc.



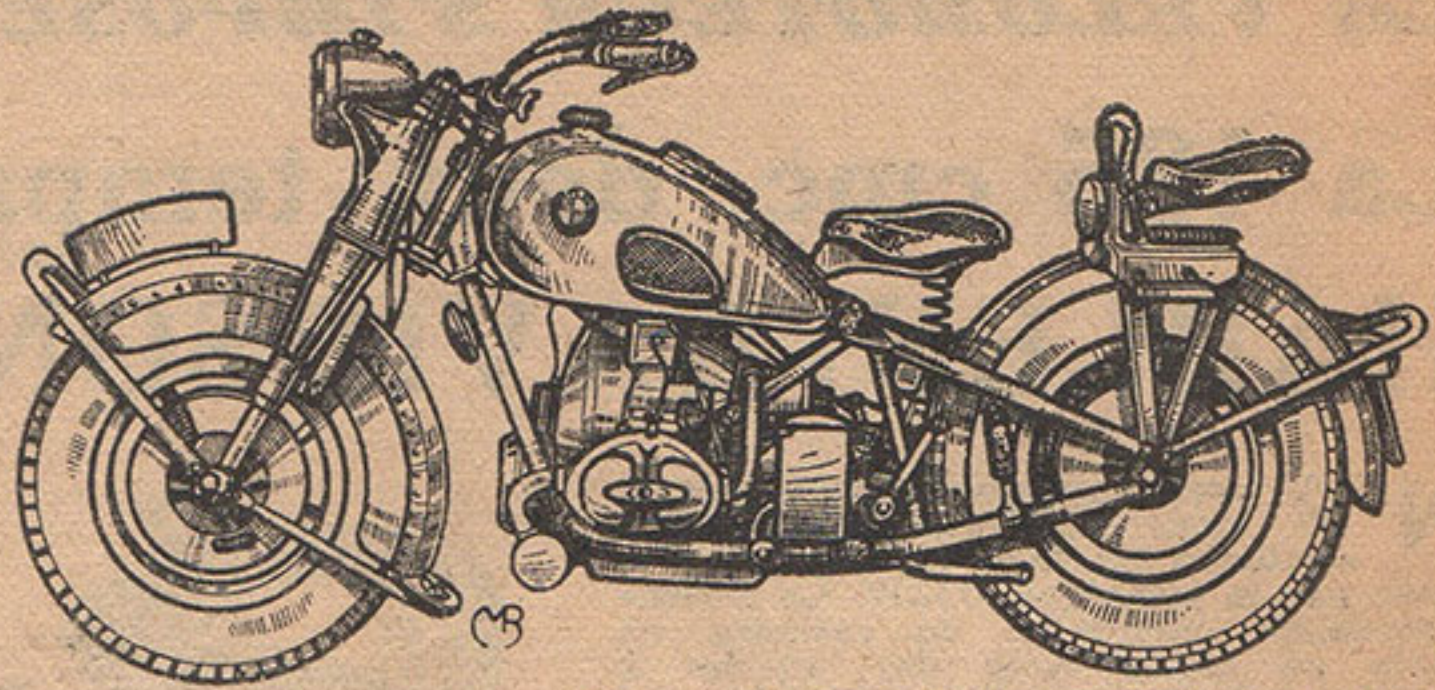
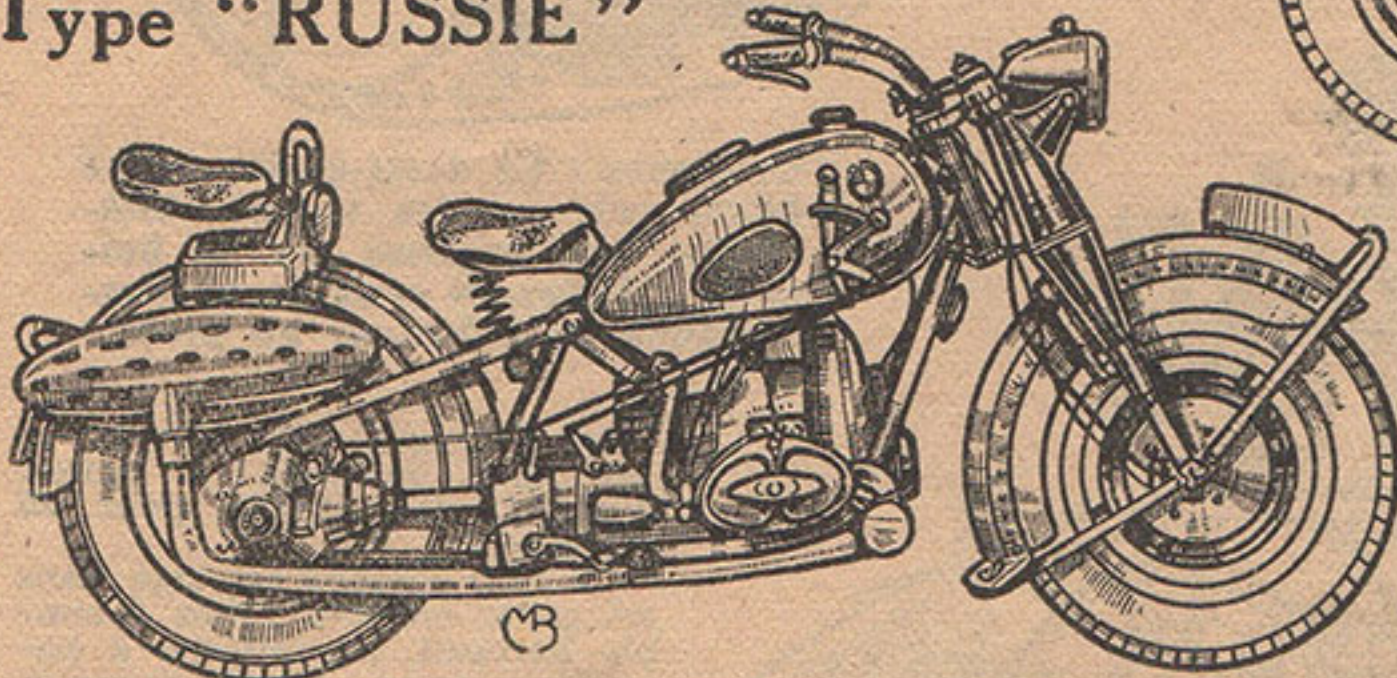
La machine complète, équipée de pneus de 19x3,25, dimension peu courante sur un vélomoteur.

La Moto - Side

B. M. W. (R. 75)

à 2 roues motrices

Type "RUSSIE"



La machine, sous ses deux aspects. Remarquez l'étrange silencieux commun (à gauche).

C'est la R.75 qui a été largement utilisée au cours des hostilités. Cette machine de guerre était de construction massive et d'aspect lourd, mais robuste et capable d'emporter une charge de 800 kgs.

Le moteur, naturellement à deux cylindres horizontaux opposés avait un alésage et une course de 78 mm., ce qui donne une cylindrée de 748 cmc. Avec un taux de compression de 5,6, puis de 5,8 à 1, ce moteur développait une puissance de 26 CV à 4400 t.-m. Culasses et carter en alliage léger. Avec ses deux couvercles protégeant les soupapes en tête et la distribution, et les ailettes échanrées entre lesquelles se logeait la bougie, on aurait eu sans cette dernière

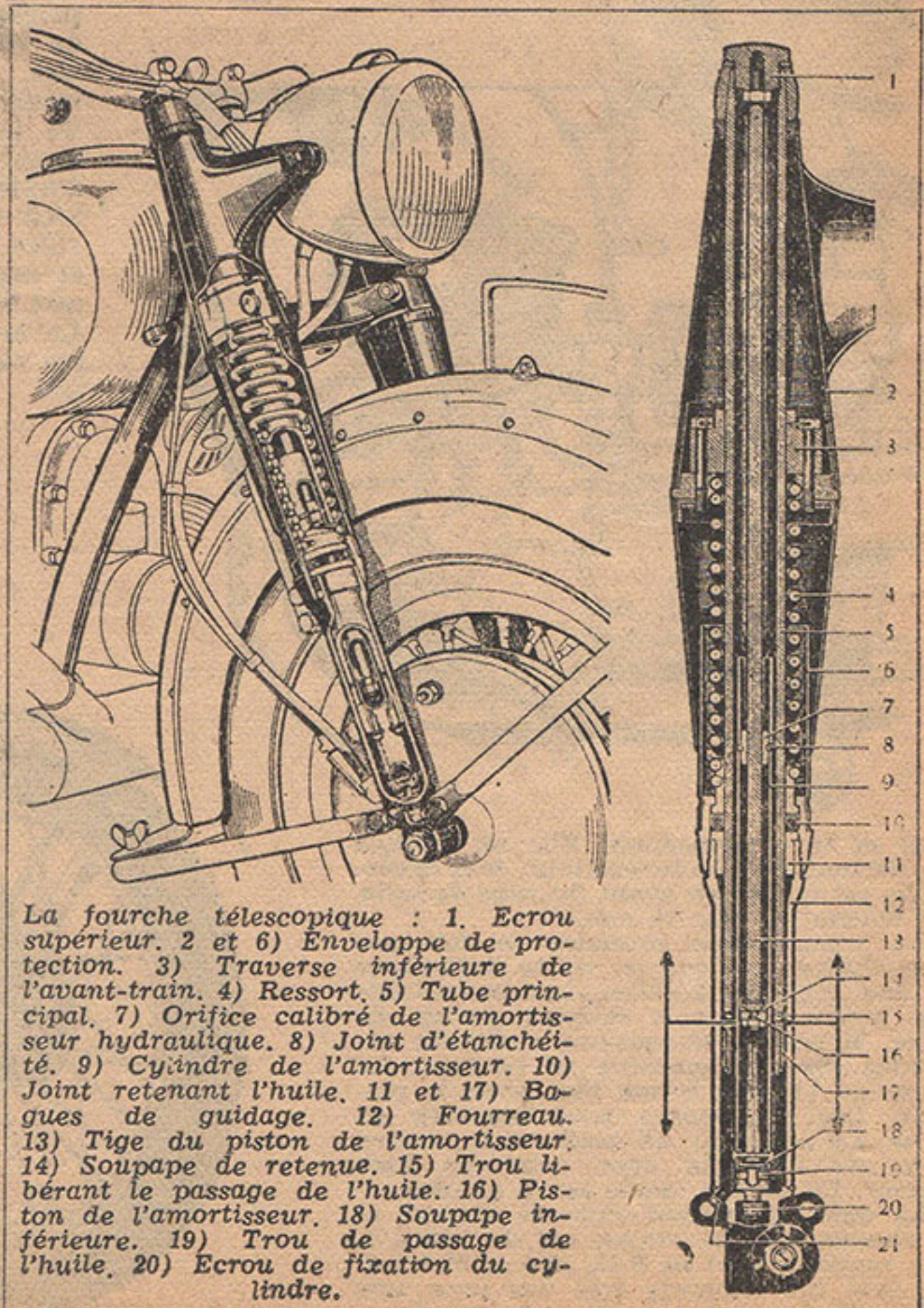
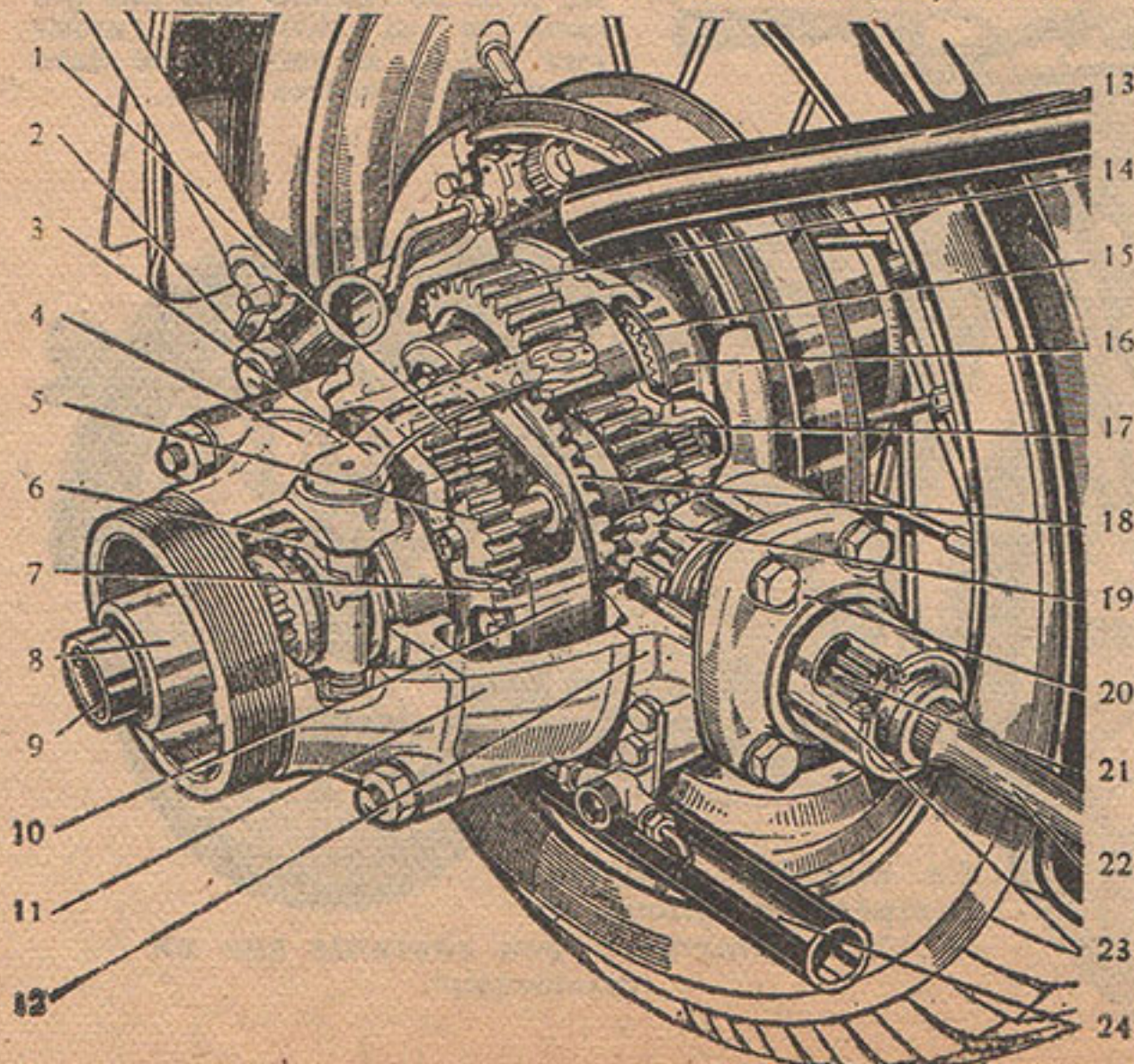
particularité l'impression d'un flat-four. Les deux couvercles étaient fixés par un étrier. Chambre d'explosion hémisphérique et soupapes inclinées en tête commandées par culbuteurs. En somme un moteur de conception très moderne, mais de caractéristiques moyennes pour résister à un dur service. Les organes et en particulier les engrenages de distribution étaient de proportions massives. Il était invraisemblable que quelque chose pût

lâcher. L'arbre était supporté par trois roulements à billes à gorges profondes. Les engrenages de distribution étaient à denture hélicoïdale. A l'avant, en bout d'arbre était montée la dynamo. La magnéto était montée au-dessus du carter.

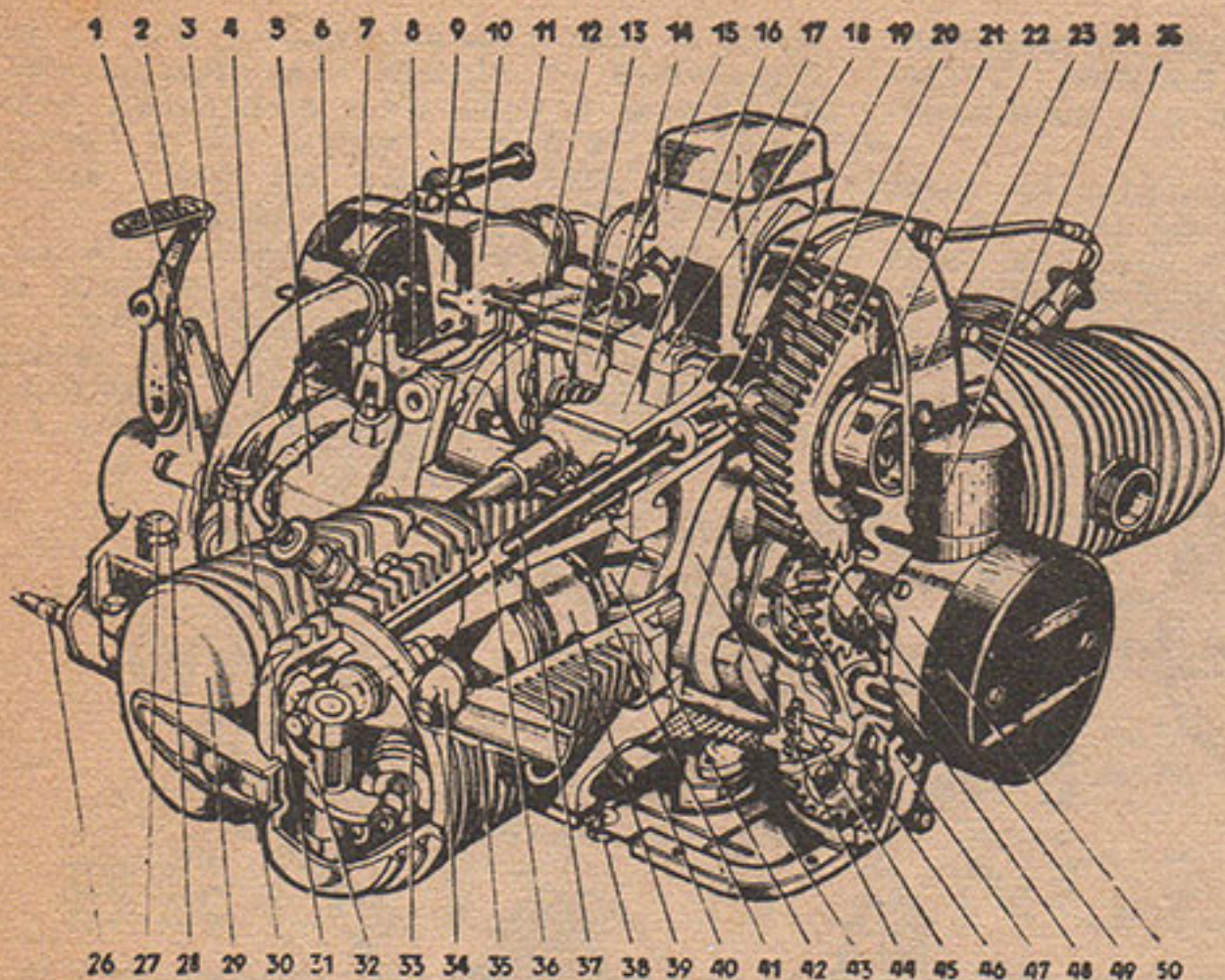
Voici le réglage de la distribution. La soupape d'admission s'ouvre 16 degrés après le point mort haut, et se ferme 56 degrés après le point mort inférieur. La soupape d'échappement s'ouvre 56 degrés avant le point mort bas et se ferme 16 degrés après le point mort haut (1). Le jeu à laisser entre les culbuteurs et les soupapes est de 0,25 mm. et quand un gros effort est demandé à la machine, en montagne par exemple, il doit être porté à 0,3 mm.

Le carburateur est un Graetzin S.A. 24 (gicleur principal 100, gicleur de ralenti 35). Cette machine étant destinée à rouler dans toutes les conditions est équipée d'un filtre à air. L'air traverse d'abord une tole métallique, puis un système filtrant métallique imprégné d'huile. La magnéto Noris est à avance automatique.

Le « pont AR » de la R.75 : 1) Satellites du différentiel. 2) Vis de fixation du carter. 3) Levier de commande de blocage du différentiel. 4) Couvercle. 5) Engrenages controsatellites. 6) Fourchette de commande du blocage du différentiel. 7-10) Corps du différentiel. 8-9) Prise de l'arbre de commande de la roue du side-car. 11-12) Eléments du carter de renvoi. 13) Cadre. 14-17). Réducteur final à engrenages cylindriques. 15) Fixation roue arrière. 16) Moyeu. 18) Couronne du couple conique. 19) Petit pignon conique. 20) Support de roulement dudit. 21-23) Entrée de l'arbre de transmission. 22) Arbre rigide venant du moteur. 24) Cadre.



La fourche télescopique : 1. Ecrou supérieur. 2 et 6) Enveloppe de protection. 3) Traverse inférieure de l'avant-train. 4) Ressort. 5) Tube principal. 7) Orifice calibré de l'amortisseur hydraulique. 8) Joint d'étanchéité. 9) Cylindre de l'amortisseur. 10) Joint retenant l'huile. 11 et 17) Bagues de guidage. 12) Fourreau. 13) Tige du piston de l'amortisseur. 14) Soupape de retenue. 15) Trou libérant le passage de l'huile. 16) Piston de l'amortisseur. 18) Soupape inférieure. 19) Trou de passage de l'huile. 20) Ecrou de fixation du cylindre.

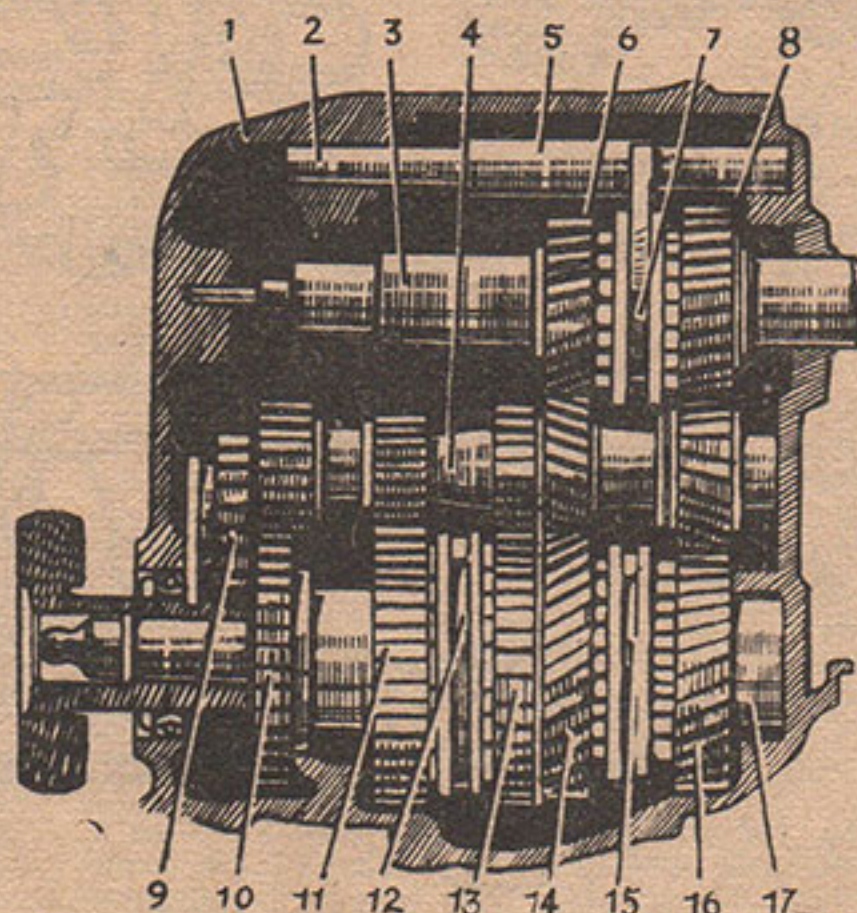


COUPE DU MOTEUR

- 1) Levier de commande du réducteur. 2) Pédale commandant le blocage du différentiel. 3) Commande du changement de vitesse. 4) Pipe d'admission. 5) Boîte de vitesses. 6) Filtre à air à toiles métalliques. 7) Cartouche filtrante. 8) Joint de la boîte de vitesses. 9) Déflecteur d'air. 10) Filtre à huile. 11) Pédale du kick. 12) Disque d'embrayage. 13) Ressort d'embrayage. 14) Volant moteur. 15) Rupteur. 16) Carter moteur. 17) Magnéto. 18) Fixation de la magnéto. 19) Arbre à cames. 20) Engrenages de commande de la magnéto. 21) Engrenages de la distribution. 22) Joint du carter de distribution. 23) Couvercle de distribution. 24) Régulateur de tension de la dynamo. 25) Attache du fil de bougie. 26) Canalisation de frein hydraulique. 27) Orifice de remplissage du réservoir de liquide Lockheed. 28) Bouchon du même orifice. 29) Couvercle de protection de la culbuterie. 30) Traverse de fixation du couvercle. 31) Carburateur. 32) Culbuteur. 33) Ressort de soupapes. 34) Soupape. 35) Culasse. 36) Tube de protection de la tige de culbuteur. 37) Tringle de culbuteur. 38) Bouchon de vidange d'huile. 39) Piston. 40) Filtre à huile. 41) Cylindre. 42) Passage de récupération d'huile. 43) Réservoir d'huile. 44) Arbre moteur. 45) Pompe à huile. 46) Engrenages de commande de la pompe à huile. 47) Arrivée d'huile à la distribution. 48) Pignon de commande de la distribution. 49) Pousoir. 50) Dynamo.

BOITE DE VITESSES

- 1) Carter. 2) Rampe du verrouillage. 3) Arbre conducteur. 4) Arbre intermédiaire. 5) Fourchette de commande. 6) Pignon conducteur des rapports normaux. 8) Pignon du réducteur. 9) Engrenage de commande de la marche arrière. 11) Pignons de 1^{ère} vitesse. 12) Clabots permettant le passage de la 1^{ère} en 2^e. 13) Pignons de 2^e vitesse. 14) Pignons de 3^e vitesse. 15) Jeu de clabots pour le passage de 3^e en 4^e vitesse. 16) Pignons de 4^e vitesse. 17) Arbre de sortie du changement de vitesse.



l'embrayage est monodisque et fonctionne à sec. La transmission s'effectue par arbre à cardan et couple conique. Le gros boîtier sur le côté de la fourche arrière

contient un différentiel et le manchon à cannelures qui entraîne l'arbre de la roue du sidecar. La démultiplication totale est de 5,69 à 1.

Le poids total avec sidecar est de 410 kgs. Le réservoir contient 24 litres. La vitesse maxima est de 92 kmh., la vitesse normale de 80 kmh. La consommation de 6 à 7 litres aux 100 kms.

Terminons par un détail intéressant les freins sont à commande hydraulique. S. B.

(1) Ce calage est d'ailleurs différent de celui du tableau ci-dessous, ce qui permet de supposer qu'il existe au moins deux types de moteur R. 75.

Les bougies sont des Bosch 225 T1. Ecartement des électrodes, un demi millimètre.

Le changement de vitesse ne comporte pas de prise directe, mais possède une marche arrière et un système de relai à crabots. On peut ainsi engager le jeu de démultiplication convenant en solo ou en sidecar. Les engrenages sont toujours en prise. Il y a quatre vitesses, ce qui, avec l'utilisation du relai met à la disposition du conducteur huit rapports différents.

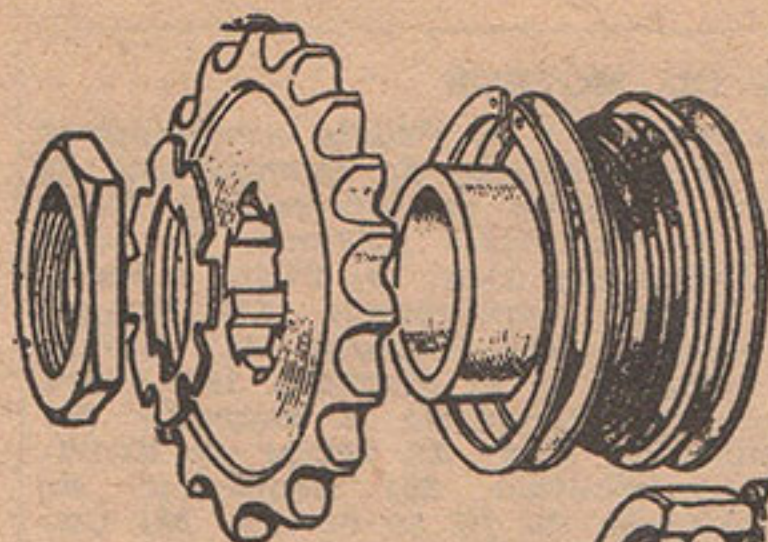
En préparation, dans le cadre des machines des surplus :

LA 750 cmc. HARLEY-DAVIDSON

CARACTERISTIQUES — REGLAGES ENTRETIEN

Le tableau ci-dessous, communiqué par le Centre de Montage et de Réparation des B.M.W. en France, est extrait du « Courrier des Agents » de Février 1948, organe corporatif réservé aux professionnels de la moto, de l'automobile et du cycle. Il donne les réglages des principaux modèles de B.M.W. des surplus. Ce même numéro du « Courrier des Agents » contient de nombreuses planches sur les B.M.W. flat-twin. Le prix de l'abonnement est de 300 francs (12 numéros), compte chèque postal 5488-59.

Type. Modèle et Cylindrée	Calage distribution				Jeu aux soup. à froid		Avance à l'allumage maximum	Carburateur: Marque et type	Gicl. princ.	Gicl. d'aig.	Gicl. Volet de ral. des gaz	Nombre de dents cple conique	Puis-sance au frein	Vitesse courante et maxim.	
	AOA	RFA	AOE	RFE	Adm.	Ech.								Solo	Sidecar
R. 12 (750 lat.) Moteur M. 56	17°	23°	23°	17°	0°-05	0°-05	12°	Sum C.K.	70	65	35	{ Solo 14x57 Side 12x57	18 CV	80/95	70/80 kmh.
Moteur 1-5	"	"	"	"	0°-10	0°-10	"	Amal 6/406-40 (2)	110	2.67	6/4		20 CV	100/120	80/95 kmh.
R. 17 (750 culb.)	8°	32°	32°	8°	0°-15	0°-15	12 à 14°	Amal 76/424 (2)	140	2.67	6/4	{ Solo 14x57 Side 12x57	33 CV	115/140	95/120 kmh.
R. 20 (200 culb.)	11°	29°	29°	11°	0°-10	0°-10	10°	Amal 74/428	65	2.67	4/4		11x46	8 CV	70/95
R. 23 (250 culb.)	"	"	"	"	"	"	"	"	80	"	4/5	"	10 CV	"	"
R. 35 (350 culb.)	15°	25°	25°	15°	0°-05	0°-05	12°	Sum C.K. 3/22	65	60	30	8x45	14 CV	80/100	"
R. 5 (500 culb. cadre rigide, tube)	3°	37°	37°	3°	0°-10	0°-15	12°	Amal 5/423 (2)	100	2.67	6/5	{ Solo 9x35 Side 8x37	24 CV	105/135	85/105 kmh.
R. 51 (500 culb. susp. AR)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
R. 6 (600 lat.)	14°	26°	26°	14°	0°-10	0°-10	5 à 6°	Amal 75/426-5 (2)	85	2.69	5/4	{ Solo 9x35 Side 8x37	18 CV	95/110	85/95 kmh.
R. 61 (600 lat. susp. AR)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
R. 71 (750 lat. cadre tubes)	"	"	"	"	"	"	"	Graetzin 6-24 (2)	95	43	35	{ Solo 10x36 Side 9x35	22 CV	105/130	85/100 kmh.
R. 66 (600 culb. susp. AR)	3°	37°	37°	3°	0°-15	0°-15	12°-5	Amal 6/4205 (2)	100	2.67	6/5	Side 8x35	32 CV	"	95/115 kmh.
R. 75 (750 culb. milit. type Russie)	16°	24°	24°	16°	0°-25	0°-25	9°	Graetzin Sa-24 (2)	100	42	35	{ 12x33 12x22 (réd.)	26 CV	85/95	85/95 kmh.



cinq ressorts. Le débrayage est commandé par le mécanisme habituel. Toutefois la vis à pas rapide est instantanément réglable.

Quand le couple augmente, la came mâle tend à se dégager de la came femelle solidaire de l'arbre. La came mâle tend à se déplacer vers l'intérieur entraînant les boulons des ressorts dont la pression est ainsi augmentée. Quand le couple diminue, le mouvement contraire s'opère. Ce dispositif joue par sur-

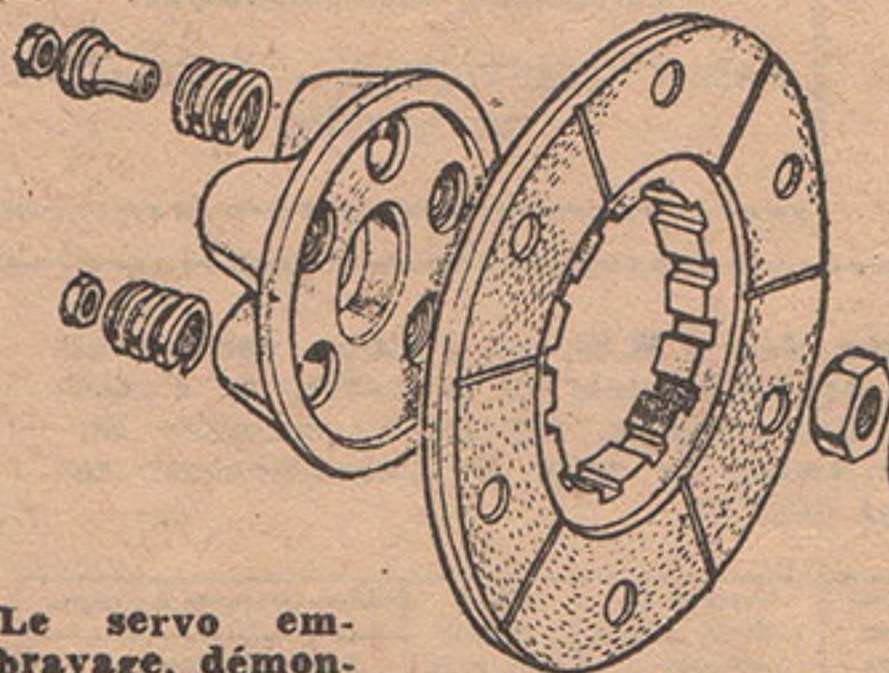
croit le rôle d'un amortisseur. Par le jeu des cames on obtient une pression trois fois égale à celle d'un embrayage ordinaire, et le disque central est si énergiquement coincé entre les deux autres qu'aucun patinage n'est possible.

Le mécanisme du sélecteur est le suivant. Un tambour porte un chemin de roulement dans lequel est engagé le doigt. Quand on appuie sur le levier, un plongeur dont l'extrémité extérieure est conique est poussé latéralement par

La nouvelle boîte BURMAN

BURMAN a sorti en 1946 une nouvelle boîte qui constitue un progrès sur les modèles antérieurs, déjà excellents. Les deux arbres sont plus courts et plus rigides, mais deux autres perfectionnements attirent surtout l'attention : l'embrayage et le sélecteur.

Pour transmettre les puissances de plus en plus élevées développées par les moteurs, il a fallu monter des embrayages de dimensions sans cesse accrues et dont la plus grande inertie rend le passage des plus difficiles. Et l'emploi de ressorts plus puissants exigeait pour débrayer, un effort plus grand. Le nouvel embrayage est jusqu'à un certain point un servo embrayage dans lequel le couple moteur est utilisé pour augmenter la



Le servo embrayage, démonté. La couronne dentée est placée entre les deux disques garnis.

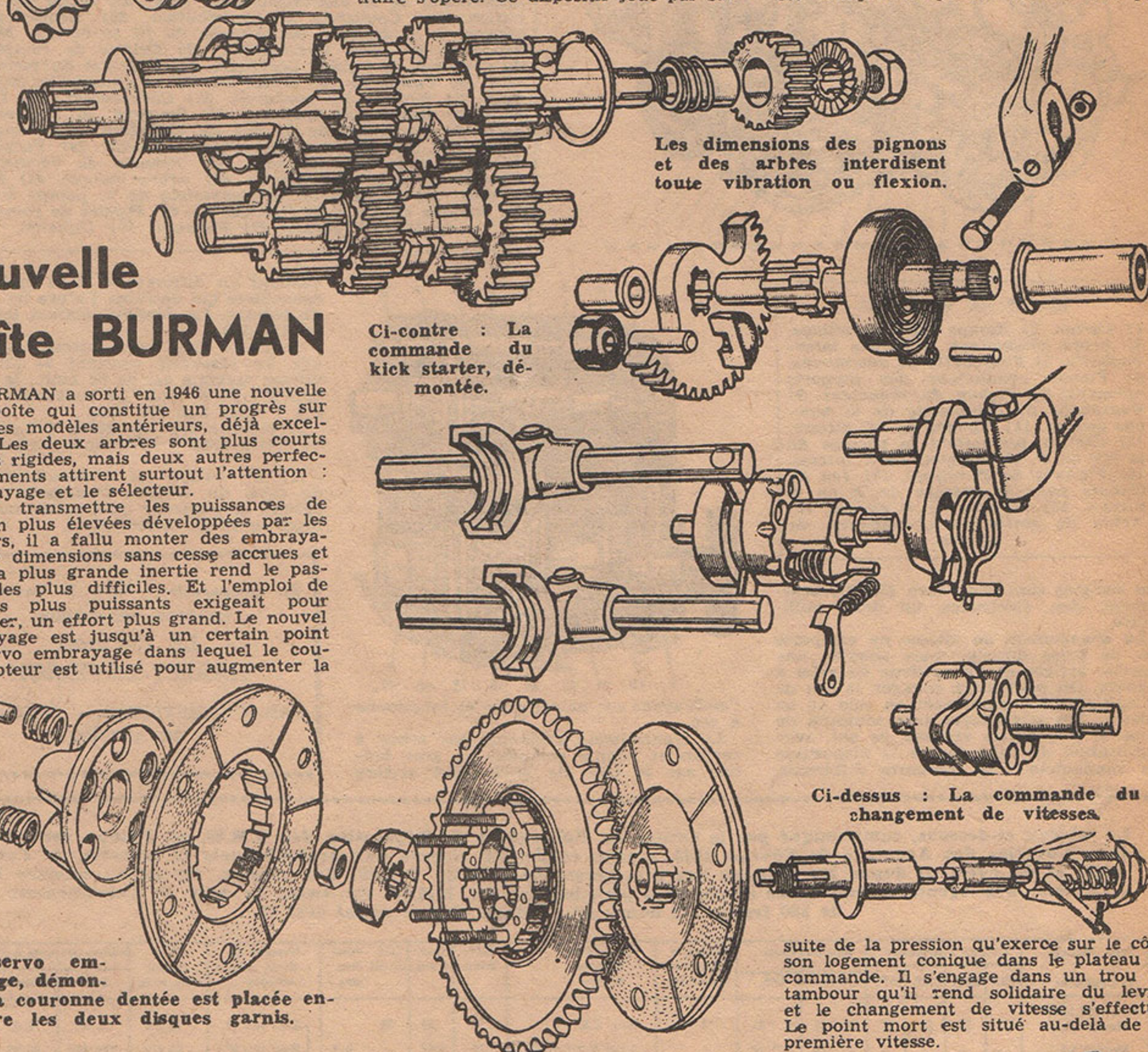
pression de deux disques garnis de matière à base d'amiante sur le disque porte-couronne qui se trouve entre les deux premiers.

Sur un manchon tournant fou sur l'arbre primaire et maintenu par un épaulement se trouvent enfilés sur des cannelures : 1° le disque intérieur ; 2° une came à deux bossages mâles sur sa face externe. Cette came sert de chemin de roulement aux galets sur lesquels tourne la couronne dentée.

Le disque extérieur coulisse sur les cannelures d'un moyeu ; celui-ci porte les boulons qui guident les ressorts et est rivé sur la came mâle dont les bossages sont en retrait.

La came femelle est entraînée par les cannelures qui se trouvent sur l'arbre primaire. Elle seule est solidaire de l'arbre primaire.

Le plateau qui fait pression sur le disque externe est appuyé sur celui-ci par



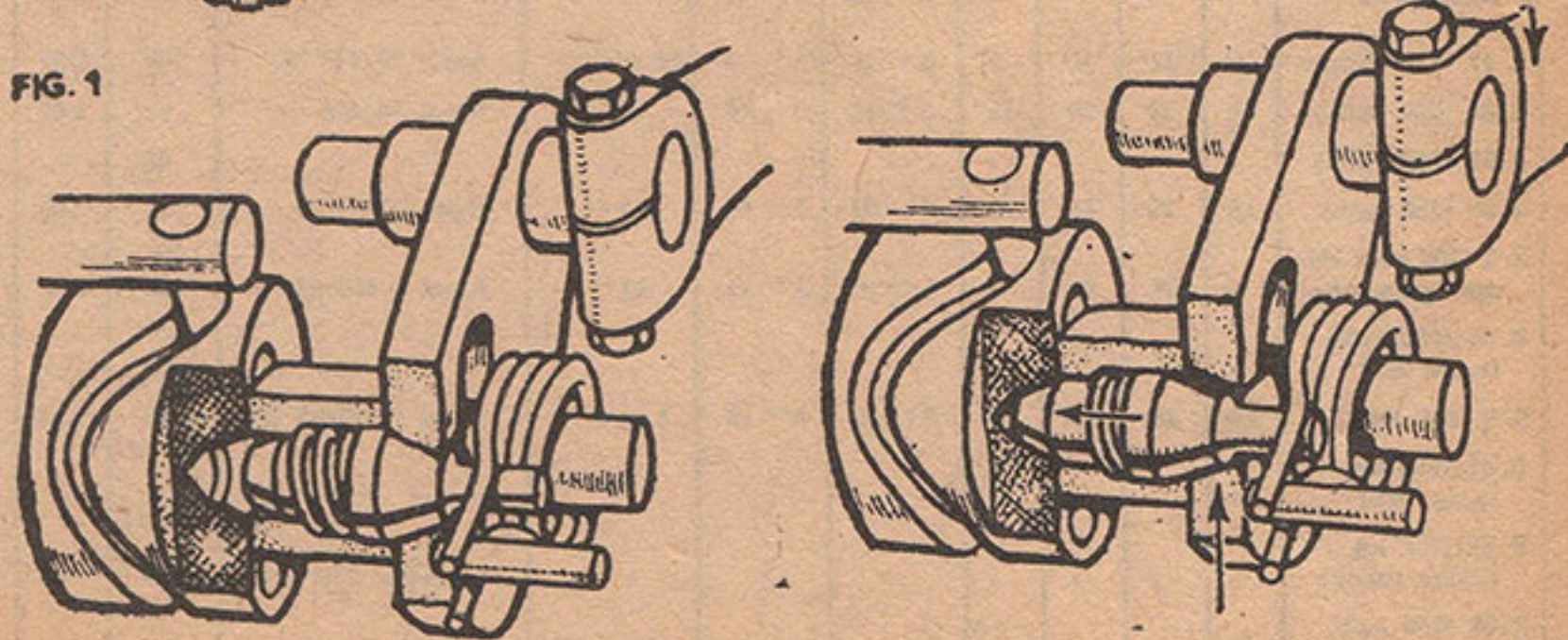
Les dimensions des pignons et des arbres interdisent toute vibration ou flexion.

Ci-contre : La commande du kick starter, démontée.

Ci-dessus : La commande du changement de vitesses.

suite de la pression qu'exerce sur le cône son logement conique dans le plateau de commande. Il s'engage dans un trou du tambour qu'il rend solidaire du levier et le changement de vitesse s'effectue. Le point mort est situé au-delà de la première vitesse.

FIG. 1



Le mécanisme du sélecteur. Figure 1 : au repos ; Figure 2 et 3 (voir page suivante), le motocycliste actionne la pédale.

FIG. 3

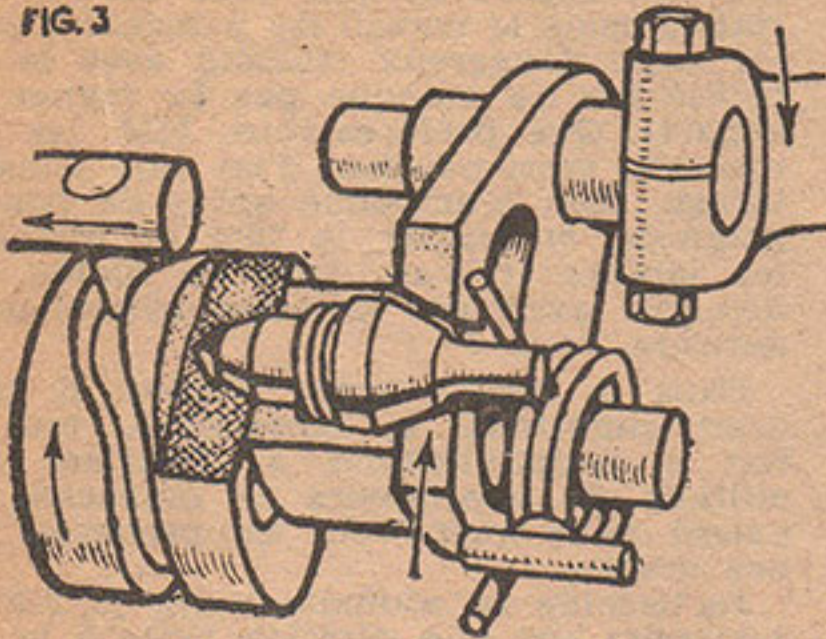


FIG. 4

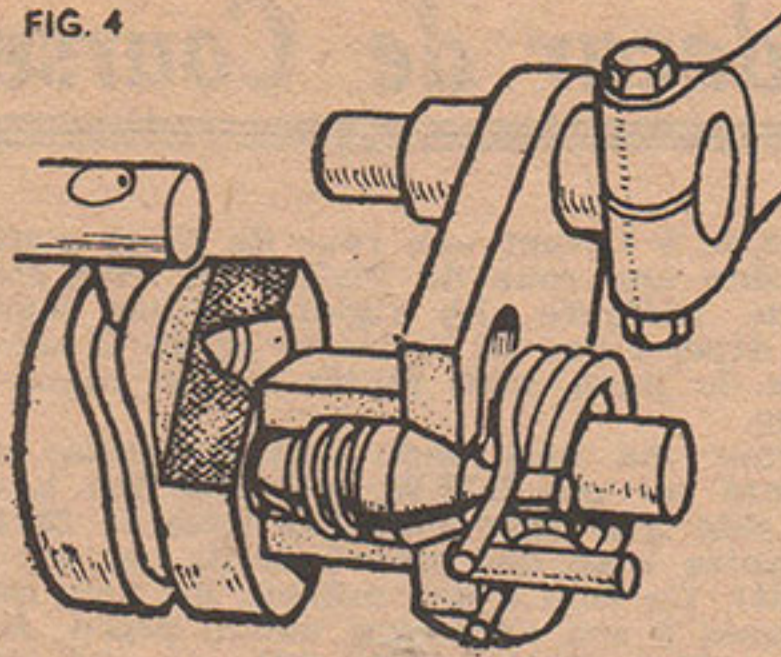


Figure 4 : La vitesse est enclanchée. On remarque la pièce cylindrique dont la rainure contrôle le déplacement latéral du balladeur.

BRUITS D'ANGLETERRE AMBIANCE A ZÉRO !...

LA privation de l'attribution d'essence aux véhicules à moteurs (privés) depuis le 1^{er} décembre, fait couler autant d'encre et de salive outre-Manche qu'elle économise de bidons du précieux carburant. La conscription obligatoire n'a pas plus choqué nos amis, au moment où elle leur fut imposée, que la forme de cette nouvelle atteinte à la liberté individuelle du citoyen. L'Anglais comprenait pendant la guerre, quand le danger des sous-marins allemands et italiens atteignit son point culminant, que l'on économisait l'essence achetée au prix de vies humaines, mais la seule épargne de quelques dollars en 1947 ne lui semble pas une satisfaction suffisante. Et quel contraste pour une victoire si chèrement payée !

De partout, les réclamations des propriétaires de voitures et de motos affluent au Parlement par le canal des plaintes directes des « motards » à leurs députés. Si le ton en est toujours très digne, la rancœur n'en perce pas moins. En Angleterre plus que chez nous, la moto est le moyen de transport économique pour beaucoup de travailleurs, qui qualifient d'étrange anomalie la nouvelle restriction dont ils sont les premières victimes. Dans beaucoup de villes, des défilés spectaculaires de protestation se déroulent, groupant ici des centaines de participants, là des milliers. Le dernier samedi, de novembre vit même des « Rallies » très particuliers : le « Rallye du fond de réservoir », le « Rallye de la dernière aspiration », etc... Les motards se rendirent une dernière fois au siège du club, puis garèrent leur machine... jusques à quand ? Le printemps, disent les uns. Deux ans, disent d'autres. Mais personne n'en sait rien, même en haut lieu.

× × ×

Et cependant... tous les constructeurs réalisent des merveilles de mécanique, de belle mécanique. Ainsi, imitant Triumph, Ariel vient au 2 cylindres côte à côte. La vieille firme de Birmingham met sur le marché (pour l'exportation, en ce moment) deux modèles 500 culbutés, le « Cheval de chasse Rouge » et le modèle De Luxe (modèles KG et KH). Ce sont des 498 cmc. (63 mm. × 80 mm.) dont les premiers essais sur route remontent à l'hiver 1944. Depuis, le prototype a couvert 50.000 miles (80.466 kms) et n'a subi que de très légères retouches pour donner le modèle commercialisé qui se révèle un excellent engin en solo ou en side.

Avec side, il couvre le 400 mètres lancé à 110. En ce qui concerne l'accélération, il faut 2" 1/5 pour passer de l'arrêt à 65 kmh. Consommation sur 320 kms, couverts rondement : 4 litres 1/2 aux 85 kms. Fourches télescopiques, évidemment.

Le modèle de Luxe comporte sur demande, comme l'autre modèle d'ailleurs, la suspension arrière Ariel.

Pour 1948, Panther reste fidèle au monocylindre culbuté. Sa gamme comprend la 250, la 350 et la 600 cmc. Les trois modèles conservent le cylindre incliné vers l'avant, cher à Panther. Fourches télescopiques sur les trois machines.

Chez Velocette, rien que du mono également pour 1948. La 248 cmc., la 349 et la 495 cmc. culbutées ; les deux modèles de course, en 348 cmc., équipés de l'arbre à cames en tête. Parmi ces modèles, la célèbre K.T.T., seule, n'aura pas de télescopique (du moins à l'avant, puisque sa suspension arrière l'est). Nous parlerons prochainement des autres constructeurs.

× × ×

Le « Cirque Continental », tel est le nom de l'équipe de coureurs anglais qui compte disputer en 1948 la plupart des épreuves françaises, belges, hollandaises, luxembourgeoises, italiennes, suisses, espagnoles et tchécoslovaques. Une belle brochette de champions, de la classe des Fergus Anderson qui, en 1947, a pris 38 départs sur le Continent et s'est classé 30 fois parmi les premiers (3 fois troisième, 4 fois second et 23 fois premier). Dans son écurie, Anderson possède entre autres la 250 cmc. Guzzi. La troupe du Cirque Continental déplacera certes les amateurs de grand sport.

× × ×

Le Salon 1947 n'a pas eu lieu en Angleterre. Très philosophes, les motards s'en consolent. Ils considèrent que, de 1937 à 1947, la décade a été en partie

perdue pour le progrès normal du motocyclisme. On a, en somme, marqué le pas. Et c'est un peu vrai, car il n'y a pas eu de changements importants dans la construction. Une machine anglaise de 1937 ne diffère pas tellement du modèle 1947... sauf par le prix !

× × ×

Le Moto-Club Féminin de Londres vient de fêter sa majorité. Fondé par 3 femmes en 1926, il comptait une soixantaine de membres dans les années 1930 et suivantes. De fameuses conductrices, d'ailleurs, puisque lors de la première course féminine de Brooklands, trois équipières bouclèrent un tour du célèbre autodrome à plus de 160. En 1936, deux jeunes filles du club, pilotant un sidecar avec remorque, traversèrent le Sahara jusqu'au Sud Africain, sur un itinéraire qui n'avait encore jamais été emprunté par une moto. Leur voyage mouvementé dura des mois. Pendant la guerre, les ladies du club servirent sur toutes les latitudes et dans les emplois les plus divers. Les clubwomen, privées d'essence, n'ont pu fêter comme elles l'auraient voulu, la 21^e année d'existence du London Ladies M.C.

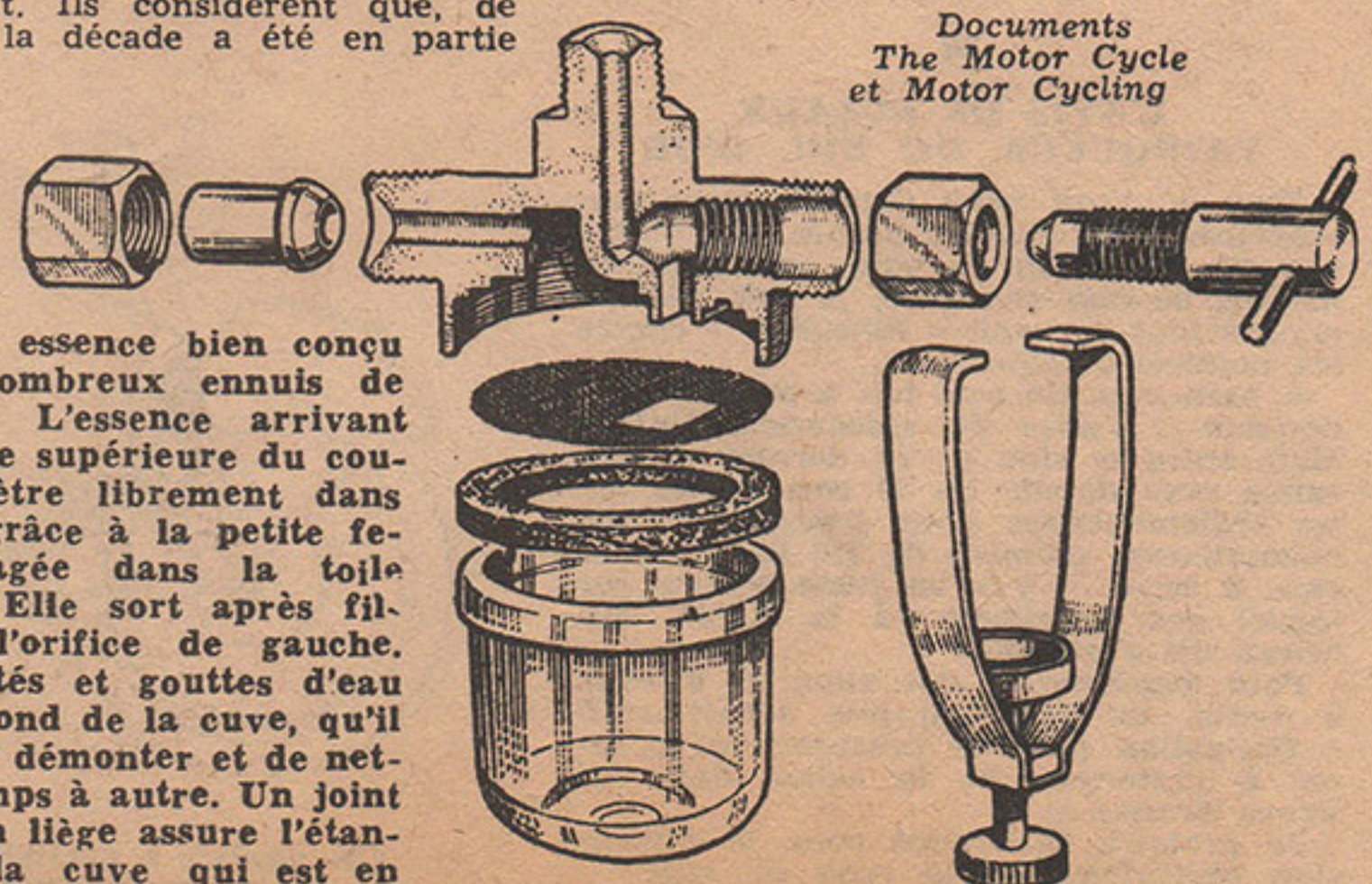
× × ×

Qui l'emportera ? Le moto-cross ou l'épreuve sur route ? Le public assidu aux épreuves motocyclistes semble plutôt attiré par les épreuves sur terrain accidenté, plus spectaculaires peut-être, mais qui ont surtout l'avantage d'éprouver les machines dans toutes les conditions, les plus dures conditions.

Les détracteurs de ce genre de compétitions parlent au nom de l'esthétique, de la grâce. Dans un moto-cross, disent-ils, le pilote peut de temps en temps mettre un pied au sol, voire les deux, il peut escalader ou descendre un terrain d'une manière la plus brutale, la question n'est pas de savoir dans quel style il « monte », mais s'il passe le premier la ligne d'arrivée ! Au contraire, dans une belle épreuve sur route, toutes les grâces sont nécessaires : le talent du coureur est éprouvé au maximum et les lauriers ne le couronneront pas s'il est un rustre, s'il est brutal dans le maniement de l'accélérateur, s'il ne marie pas adroitement l'admission et l'adhérence, s'il n'a pas l'habileté à se faufiler parmi ses concurrents, bref, s'il ne possède pas l'une et l'autre des qualités qui font du coureur une « Etoile ».

En fait, les deux genres d'épreuves continueront tout bonnement à se dérouler outre-Manche ! Et elles seront toujours aussi suivies, malgré ces discussions byzantines.

Paul PECHENART



Un filtre à essence bien conçu évite de nombreux ennuis de carburation. L'essence arrivant par la partie supérieure du couvercle, pénètre librement dans une cuve, grâce à la petite fenêtre ménagée dans la toile métallique. Elle sort après filtrage par l'orifice de gauche. Les impuretés et gouttes d'eau restent au fond de la cuve, qu'il est facile de démonter et de nettoyer de temps à autre. Un joint annulaire en liège assure l'étanchéité de la cuve qui est en matière transparente incassable.

Tribune Libre du Sidecar de Course

LETTRÉ COLLECTIVE DE CINQ COUREURS

Les diverses protestations relatives à la nouvelle réglementation des sides de course ayant exprimé clairement les raisons pour lesquelles la majorité des coureurs refusaient d'admettre cette tentative de dirigisme digne de M. André Philip, notre lunaire national, nous nous contenterons d'apporter notre approbation sans réserve à tous ceux qui les ont émises.

Toutefois, ayant été informés que la commission de la F.I.C.M., réunie à Paris, avait voté cette réglementation à l'unanimité, nous sommes navrés de constater que les représentants Français ont accepté et approuvé ce néfaste projet d'origine étrangère. Ils ont donc leur part de responsabilité bien définie dans le torpillage d'un sport renaissant, et, dans les accidents inévitables qui se produiront si l'ensemble des coureurs accepte les risques imposés.

Nous serions très heureux de connaître le nom de tous les membres de la commission de la F.I.C.M., Français et étrangers ayant proposé, soutenue et approuvée cette décision baroque, et, encore plus heureux qu'ils répondent clairement au petit questionnaire suivant :

Savez-vous conduire un sidecar ? Savez-vous conduire une moto ? Depuis quand ? Avez-vous participé à des courses en sidecar ou en moto, lesquelles ? Précisez courses de vitesse ou de régularité.

Etes-vous capables de soutenir devant vos contradicteurs les arguments qui ont motivé votre décision ?

Avez-vous pleinement conscience de connaître la conduite d'un side en course pour vous autoriser à la réglementer ?

Acceptez-vous de répondre par voie de presse et individuellement à toutes ces questions et de joindre à votre réponse votre palmarès très détaillé des épreuves auxquelles vous avez participé en précisant bien solo ou sidecar ?

Nous attendons vos réponses avec impatience, et, dans l'attente, nous demandons à tous les sidecaristes, coureurs ou simplement membres de clubs, à tous les sportifs amateurs de courses de sides de se joindre à nous et d'envoyer leurs protestations à la presse sportive.

Nous demandons aux membres des clubs de saisir leur bureau de leurs protestations, et, que par l'intermédiaire des Présidents, la F.F.M. et ses membres soient mis au courant de l'opinion des sportifs.

Signé : CHEVALLIER, COLLIGNON, ALONSO, DONINI, CAPELLO.

L'AVIS DE SCEAUX VAINQUEUR DU BOL D'OR

Trop nouveau venu dans le sport motocycliste pour que ma parole de « bleu » apporte beaucoup de poids aux récriminations de mes collègues, je suis content malgré tout de venir « rouspéter » contre les nouveaux règlements.

A mon avis, un seul fait a motivé cette décision : l'abus du sidecariste Italien. Mais entre le side de ce dernier et une caisse avec dossier de 40 cms et des cotés réglementaires pour transporter une rhumatisante même de 110 kgs avec sa cage à serin, il y a un juste milieu, sur lequel ces messieurs et la F.F.M. auraient dû s'arrêter.

Pour remédier à cet abus et à ceux à venir, un seul paraphe aurait suffi « Obligation pour le passager de se tenir à l'intérieur de la caisse dans les lignes droites ».

Je proteste également pour la dimension obligatoire de la roue du side.

Beaucoup d'attélagés ont à l'arrière un

26x3,50, à l'avant une roue de 21 et pour le side une roue de 26x3,25 ou 26x3 est toute indiquée. La rigidité d'une roue ne dépend pas du diamètre et de la section du pneu, mais plutôt de son rayonnage.

Pour ma part, mon ami François a monté sur ma B.M.W. qui pèse 200 kgs un side très léger avec une roue de 25x3 (montée avec des rayons droits par surcroît). Ce side a des milliers de kms de courses à son actif sans aucun pépin. Je l'ai utilisé pour le Bol d'Or et n'ai eu qu'à m'en louer alors que j'ai cassé plusieurs rayons à l'AR de ma machine.

Quant à la mauvaise publicité que ces acrobates peuvent faire, je crois qu'une petite minorité seulement de spectateurs est effrayée et avec une parcelle de bon sens, il est facile de se rendre compte que ces acrobaties ne sont pas obligatoires dans l'usage courant du side, car ces derniers ne manquent pas en ville. Et sur les routes je n'ai encore jamais vu une passagère trainer son derrière par terre pour éviter à l'attelage de s'enrouler autour d'un arbre.

Sur un autre point, tout à fait d'accord

ENFIN, UNE NOTE DISCORDANTE

Non, le tollé n'est pas général. Il faut être impartial et admettre toutes les opinions : Adnet, Beauvais, Wagner, Kiénié sont partisans du nouveau règlement. Voivenel n'y est pas hostile. Leur compétence est, je pense, indiscutable.

Françoise, Morin et Hordelalay se joignent à Rossignol et Despland pour protester.

Il y a sensiblement égalité entre les deux partis.

Puisque « Moto-Revue » demande l'avis des abonnés, j'expose modestement mon point de vue, sans songer évidemment à le mettre sur le même plan que celui des coureurs professionnels de sidecar.

J'approuve sans réserve le règlement que je souhaitais depuis longtemps. « Moto-Revue » (et d'autres) nuisaient à la moto en publiant, parfois même sur la couverture, des photos de passagers de sidecar dans des positions... anormales.

La présentation d'acrobaties motocyclistes est sans inconvénient. Quand on voit un sidecariste démonter sa troisième roue en marche et rouler sans celle-ci, on n'a pas un sentiment de danger ni d'instabilité pour l'usager normal.

Le coureur n'est pas considéré comme un acrobate. C'est seulement un Monsieur qui va vite. Si son passager doit faire des acrobaties pour l'empêcher de se tuer dans les virages, c'est que le side-

avec mon camarade Despland, j'ai hâte de voir un départ de side avec moteur arrêté. Jamais le travail du passager n'aura été aussi dangereux (surtout avec la fébrilité qui ne manque pas de régner au départ). Que préférez-vous, MM. les Dirigeants, vous pencher d'un side dans le virage, bien cramonné après de bonnes poignées, ou sauter la tête la première les jambes en l'air dans un bolide qui démarre avec des pétoires pétaradantes derrière vous ?

Dans le même ordre d'idées, il faudrait supprimer le moto-cross, tout à fait « antipublicitaire ». Pourtant des milliers de spectateurs se déplacent et paient pour aller voir les prouesses de nos cracks.

Je termine en souhaitant que la F.F.M. revienne sur une décision prise à la légère sans consulter les intéressés.

Quant aux organisateurs d'épreuves, un petit coup d'épaule s. v. p. Sans spectacle, la recette va diminuer prodigieusement et sans trop anticiper on pourrait voir à la distribution des prix :

Au premier catégorie 350 internationaux : un abonnement de 15 jours à « Moto-Revue » (à renvoyer après lecture).

Au premier sidecar toutes catégories : un sourire de M. Mauve (à partager avec le passager).

SCEAUX

car est instable. Ainsi raisonne le français moyen, et il empêche ses enfants de faire du sidecar et il dit à tous du mal du sidecar.

Et maintenant quelles sont les conséquences pour les coureurs ? Jusqu'à présent un coureur en sidecar pouvait faire toutes les folies. A son passager d'assurer la sécurité de l'équipage. Quel était le plus méritant des deux ?

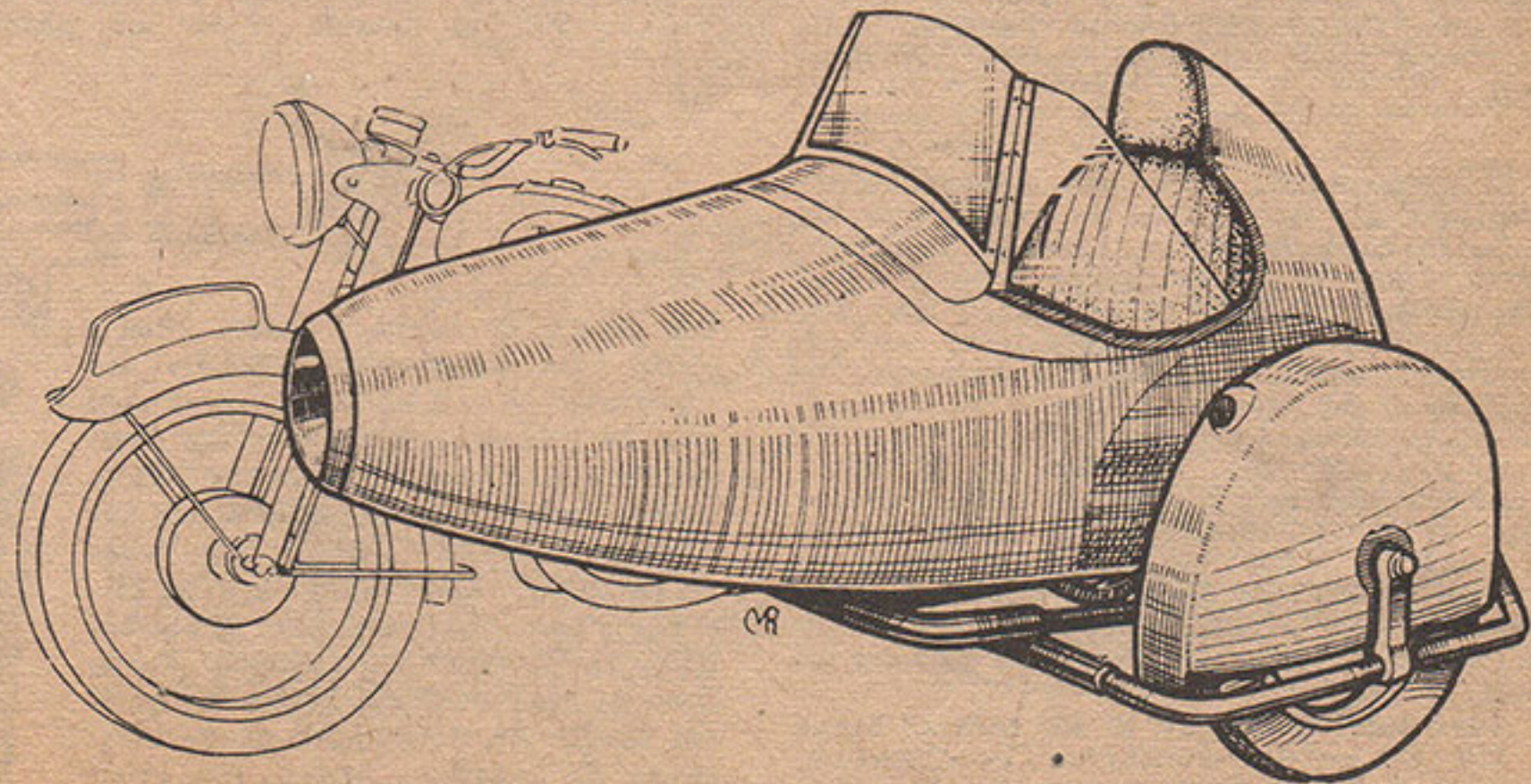
Maintenant le conducteur ne doit plus compter que sur lui. S'il a un accident, il en sera le seul responsable. A lui seul reviendra le mérite d'un virage bien négocié et d'une victoire finale. Qu'y perd-il ?

Evidemment, les virages seront pris un peu moins vite. Et après ! Une chute de moyenne de 3, 8 ou 10 kms (avis des intéressés) est sans conséquence. Et tous dans le même cas.

Seuls y perdront ceux qui avaient pour but la publicité, l'emballement des foules, le frisson du spectateur, le cri de la femme apeurée. Mais est-ce de la moto et du sidecar ?

A part quelques sadiques qui venaient avec l'espoir de voir le passager se fracasser le crâne, quel spectateur serait donc découragé par le nouveau règlement qui favorise le meilleur conducteur livré à ses seules ressources !

J. LABORDERIE,
Courcelles.



Un anglais a réalisé ce sidecar pour le moins original. Est-ce le modèle « Grand Prix » des nouveaux règlements ?

La Police Parisienne motorisée sur 600 cmc. Condor

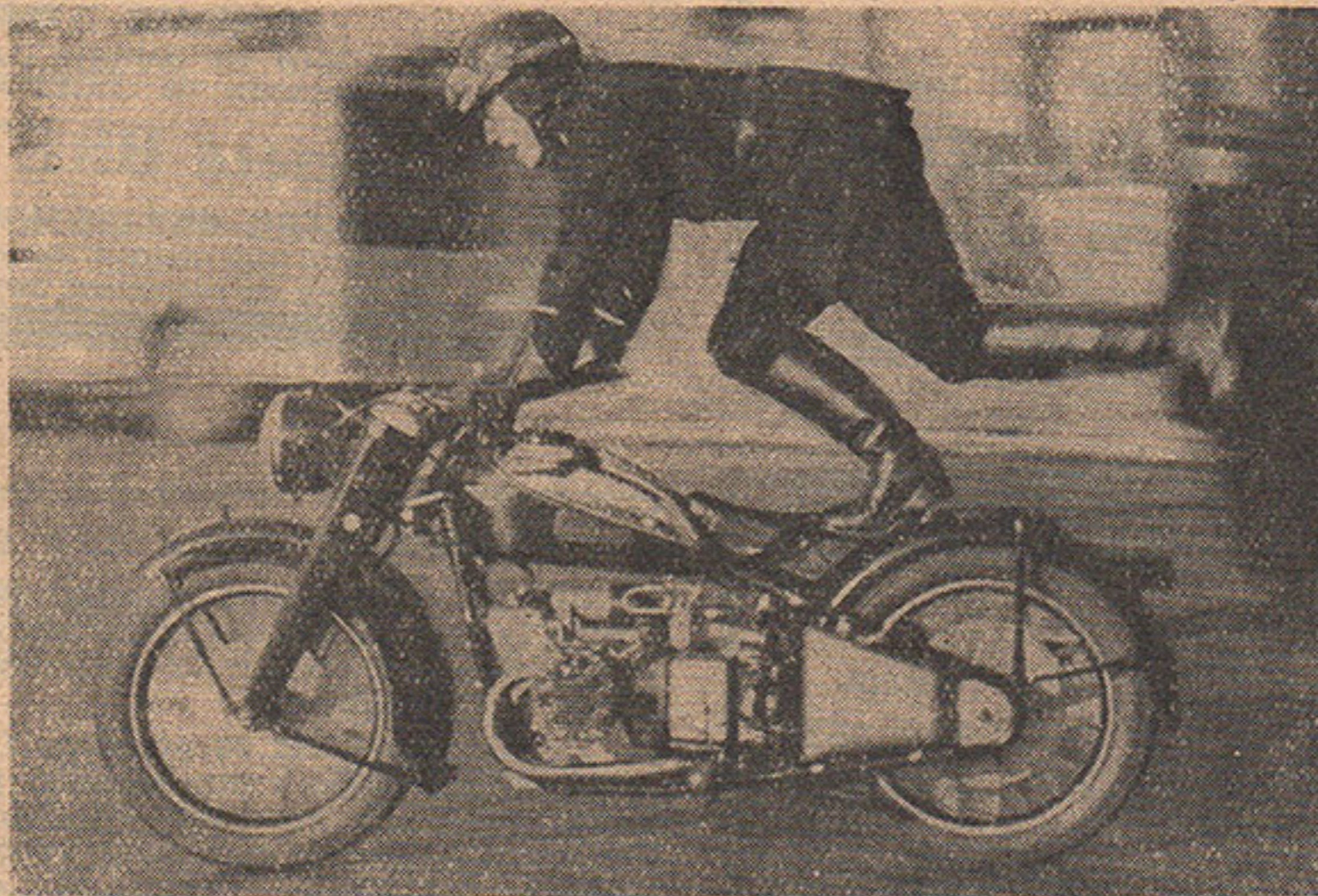
Les agents motocyclistes de la police municipale de Paris sont équipés en grande partie de matériel étranger. Aux machines des surplus alliés ou des stocks allemands, s'ajoute depuis quelques temps une des plus remarquables machines européennes, la C.580 Condor, de fabrication Suisse. Les agents ont pris récemment livraison de leurs nouvelles montures, chez le concessionnaire de la marque, M. Pierre Humblot. Un apéritif d'honneur réunit à cette occasion, sous la présidence des chefs les plus qualifiés de la Préfecture de Police, les principaux représentants de la presse sportive et de nombreuses personnalités motocyclistes, M. le Commissaire Poirier, M. l'Inspecteur Principal Vanot, et de nombreux agents motocyclistes habitués des moto-cross exprimèrent leur satisfaction d'être dotés de machines du type le plus récent qui se sont avérées remarquables au cours d'essais antérieurs. Nous avons décrit la Condor C.580 dans notre numéro spécial du Salon 1947, et dans le numéro suivant de « Moto-Revue » (903). Nous en rappelons les principales caractéristiques pour nos lecteurs qui n'auraient pas ces numéros en leur possession.

Moteur flat-twin de 597 cmc. à soupapes latérales (Alésage 75 mm 7 x course 70 mm), puissance 20 CV à 4.500 t.-m. Taux de compression de 5,8 à 1. Distribution commandée par engrenages silencieux à dents

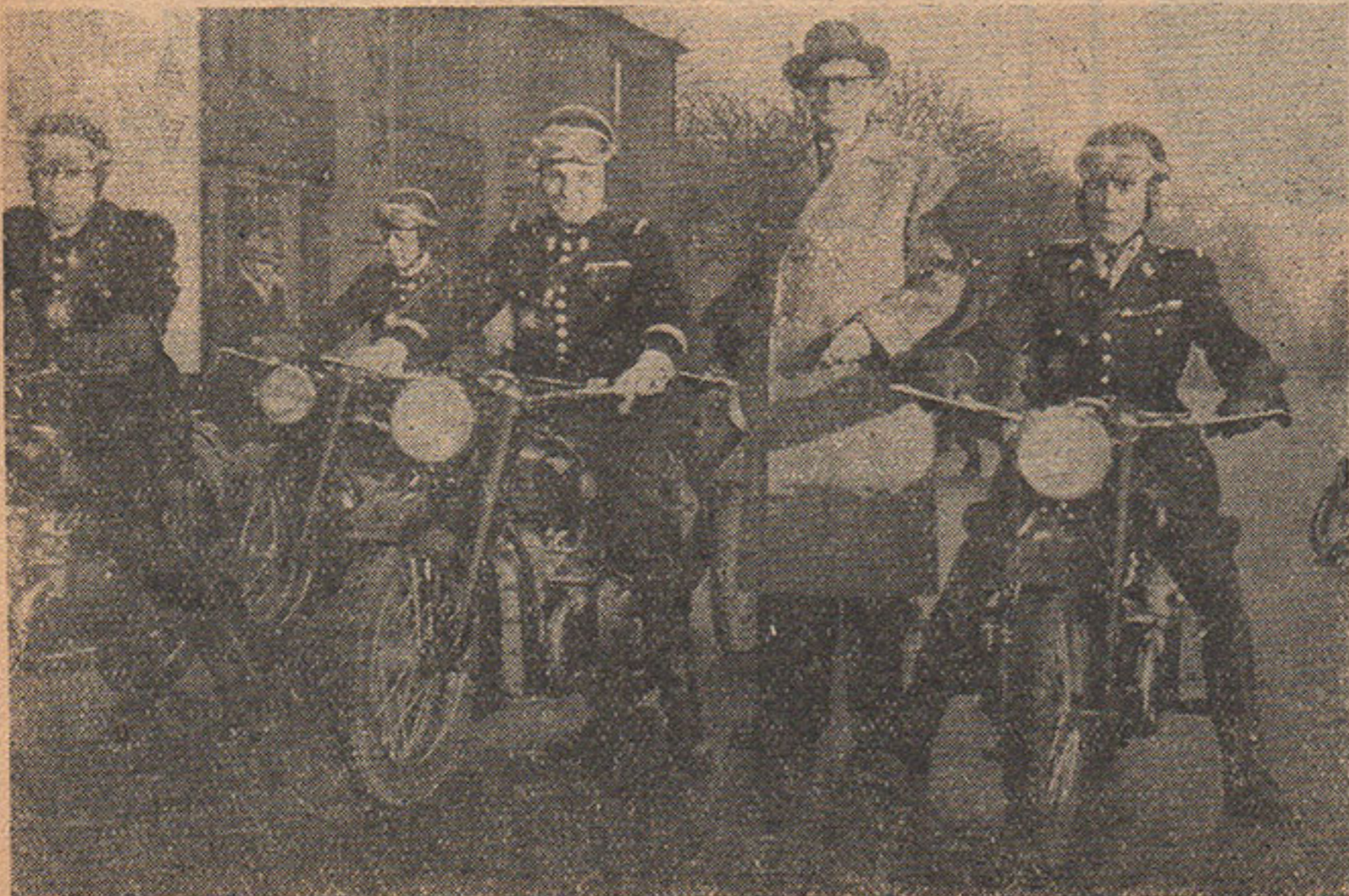


Un des membres de la Police de Paris sur sa Condor C.580. La position en selle nous paraît particulièrement bien étudiée.

Ci-dessous : Au milieu d'un peloton d'agents motocyclistes, voici M. le Commissaire Poirier, chef du Service Moto de la Préfecture de Police. A sa droite, M. l'Inspecteur Principal Vanot. On remarque les grands leviers de guidons des machines.



La police parisienne compte un bon nombre de virtuoses pour qui les exercices de haute école n'ont pas de secrets, et une machine de la classe de la Condor se prête particulièrement bien à ce difficile travail, comme le montre cette photo du brigadier Deshaies, un de nos meilleurs crossmen.



hélicoïdales. Allumage batterie bobine avec dispositif d'avance automatique. Chambre de détente commune pour les deux tubes d'échappement. Le silencieux est placé à droite, dans le triangle arrière du cadre. Carburateur avec filtre à air enfermé et dispositif réchauffeur de mélange.

Embrayage à disques multiples fonctionnant à sec. Boîte de vitesses à 4 rapports avec crabotage pour le « tous-terrains ». Commande par sélecteur au pied gauche, la pédale de frein étant disposée de l'autre côté.

Transmission finale par arbre rigide pouvant supporter sans rupture un angle de torsion très élevé. Couple conique à taille Gleason. Rapport 5,3 à 1.

Fourche avant à parallélogramme, avec suspension « différentielle » à ressorts noyés dans les fourreaux. Pneus de 19x4. Freins à tambours de diamètre exceptionnel, avec enveloppe extérieure en alliage léger et frettes en acier spécial. La Condor 580 C atteint le 125 kmh., et son accélération exceptionnelle permet de passer en 9 secondes de 30 à 60 kmh., et en 13 secondes de 40 à 80 kmh.

Félicitons les Chefs de la Police Parisienne d'avoir su doter leurs hommes d'une machine de classe exceptionnelle. Tous sont d'ailleurs des motocyclistes enthousiastes, et on compte dans leur rang plusieurs spécialistes du moto-cross.

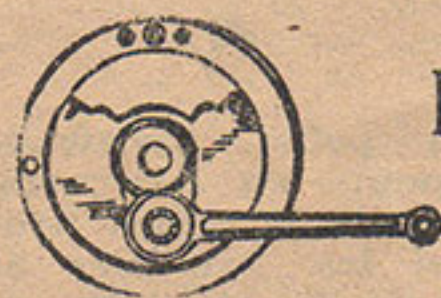
UNE PUISSANTE
ORGANISATION
AU SERVICE
DES MOTEURS FATIGUÉS

REFECTIONS D'EMBIELLAGES
REALESAGES DE CYLINDRES

FOURNITURES : PISTONS COMPLETS

PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES

TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES



MAISON FONDÉE EN 1906

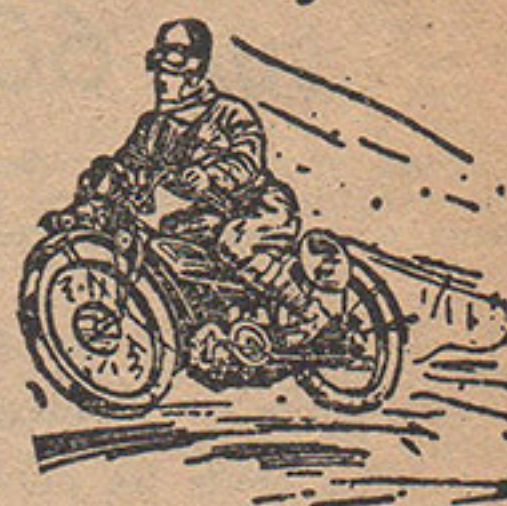
PERTUISOT

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



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

VOLANTS MAGNÉTIQUES

21-23, Rue
Parmentier
Puteroux



Téléph. :
LON. 09-10
et la suite

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

pour

Vélocoteurs et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels



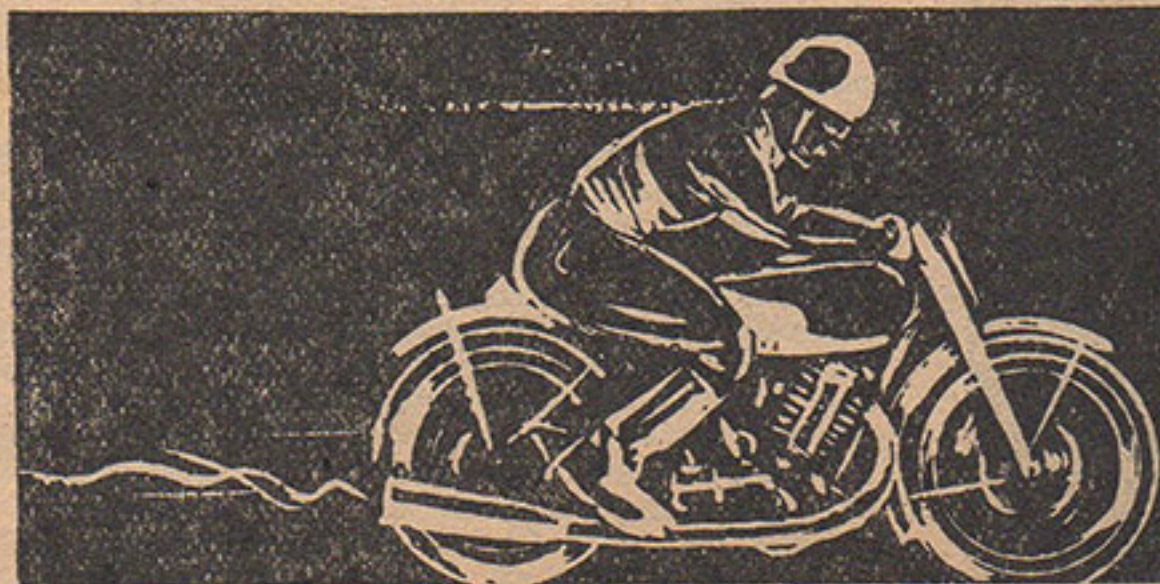
CONSTITUEZ-VOUS UNE COLLECTION 1947

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.



Quelques millimètres de bennes assurent votre sécurité

Exigez de la Garniture

LERTEX

VERIFIEZ DEUX FOIS PAR MOIS LA PRESSION DE VOS PNEUS ET LA TENSION DE VOS CHAINES

A travers le Sport

MODIFICATIONS AUX REGLEMENTS DE LA F.F.M.

LA Fédération Française de Motocyclisme vient de publier plusieurs modifications à son règlement, dont voici l'essentiel :

EPREUVES FERMEES :

Les épreuves fermées sont considérées comme intimes si elles sont organisées par un club unique. Celles organisées par plusieurs moto-clubs dépendant de la même ligue motocycliste sont dites régionales. Aucune publicité de marque ne peut être faite d'après les résultats. Les temps et moyennes pourront être exceptionnellement publiés s'ils ont été pris par des chronométrateurs reconnus par la F.F.M. Les professionnels domiciliés dans la région dont dépend le ou les clubs organisateurs seront admis à disputer les preuves fermées régionales.

Les épreuves fermées, régionales ou intimes, pourront comprendre : « des épreuves de vitesse et de régularité, à l'exclusion des tentatives de records et des courses de vitesse en circuit fermé.

La participation aux épreuves fermées régionales comporte obligation pour les conducteurs et les concurrents, d'être titulaires d'une licence. Des dérogations pourront être accordées par la F.F.M., afin de permettre les concours des concurrents dépendant des régions limitrophes. Dans les régions frontalières, une autorisation analogue pourra être accordée aux conducteurs étrangers de la zone frontalière du pays voisin, mais seulement après accord formel de la Fédération Nationale intéressée.

Les manifestations intimes organisées par un club unique à l'intention de ses seuls membres, et ne comportant aucune publicité de marque ni publication de temps, n'entraîne pas pour les participants l'obligation d'être porteurs d'une licence.

Il est rappelé que toutes les manifestations motocyclistes sans exceptions sont régies par le décret du 25 juillet 1935 (circulaires préfectorales du 26 juillet 1935, 29 mai 1936 et 6 mars 1947). Ce décret comporte l'obligation pour les organisateurs, de contracter une assurance spéciale couvrant leur responsabilité civile jusqu'à concurrence de 5 millions par sinistre pour les épreuves sur route.

LES DIVERSES CATEGORIES DE VEHICULES ONT ETE DEFINIES COMME SUIV :

CATEGORIE A : MOTOCYCLETTES :

Classe 1 : cyl. max., 50 cc.; classe 2 : 75 cc.; classe 3 : 100 cc.; classe 4 : 125 cc.; classe 5 : 175 cc.; classe A : 250 cc.; classe B : 350 cc.; classe C : 500 cc.; Classe D : 750 cc.; classe E : 1.000 cc.

CATEGORIE B :

MOTOCYCLETTES AVEC SIDECAR

Classe B/s : cyl. max. 350 cc.; classe F : 600 cc.; classe G : 1.000 cc.

CATEGORIE C : CYCLECARS

Classe H : cyl. max. 350 cc.; classe I : 500 cc.; classe J : 750 cc.; classe K : 1.100 cc.

Les motocyclettes de 750 et 1.000 cc. ne sont admises que dans les courses de côte, les courses sur autodrome, les tentatives de records et les épreuves de tourisme.

La réglementation relative aux sidecars de course et à la tenue du passager a été publiée dans notre numéro 905 (décisions prises au congrès de la F.I.C.M.).

Dans le chapitre neuvième (concurrents, conducteurs, licences la qualité d'« Amateur » est définie ainsi qu'il suit :

AMATEUR :

Pour être classé « Amateur », un conducteur doit :

a) N'être ni constructeur, ni agent, ni commerçant ou réparateur de motocyclettes, de cyclecars ou d'accessoires.

b) S'engager à ne faire, ni laisser faire aucune publicité sur les marques de sa machine ou des accessoires employés.

c) N'avoir pas fait ou laissé faire une telle publicité depuis le 1^{er} janvier de l'année en cours.

d) Appartenir à un club affilié à la F.F.M.

e) Représenter un seul club au cours de toutes les épreuves de l'année, sauf exception prévue à l'art. 2.

Tout conducteur amateur contrevenant aux présentes règles sera privé de sa licence « Amateur » et suspendu pendant un délai de 6 mois à 1 an.

Aucun licencié professionnel ne pourra obtenir une licence d'amateur avant un délai d'une année à compter de la date à laquelle il a obtenu sa dernière licence de professionnel.

Les intéressés pourront obtenir toutes précisions supplémentaires en écrivant de notre part à la Fédération Française de Motocyclisme, 6, pl. de la Concorde, Paris.

Le GRAND PRIX de SUISSE

AURA LIEU A GENEVE LE 16 MAI

Le 16 mai prochain, le Moto Sporting Club de Genève organise le Grand Prix de Suisse des motocyclettes et sidecars. Cette compétition internationale sera disputée sur un circuit à proximité de la ville de Genève. Elle est ouverte aux motos 250, 350, 500 et sidecars 600 cc. La clôture des engagements aura lieu le 25 avril 1948 à minuit. Jusqu'à cette date, aucun droit d'engagement ne sera perçu. Les retardataires auront jusqu'au 30 avril à minuit pour se décider, et devront payer un droit de 50 francs suisses.

Des prix en espèces récompenseront les huit premiers de chaque catégorie solo et les six premiers en sidecars. En voici le détail en francs suisses :

250 cmc. : au 1^{er} 700 francs ; au 2^e 500 francs ; au 3^e 350 francs ; au 4^e 200 francs ; au 5^e 150 francs ; aux 3 suivants chacun 100 francs.

350 cmc. : Respectivement 800, 600, 450, 300, 250, 150, 100, 100 francs.

500 cmc. : 900, 700, 550, 400, 350, 200, 100, 100 francs.

Sidecars 600 cmc. : 800, 600, 450, 300, 250, 150 francs.

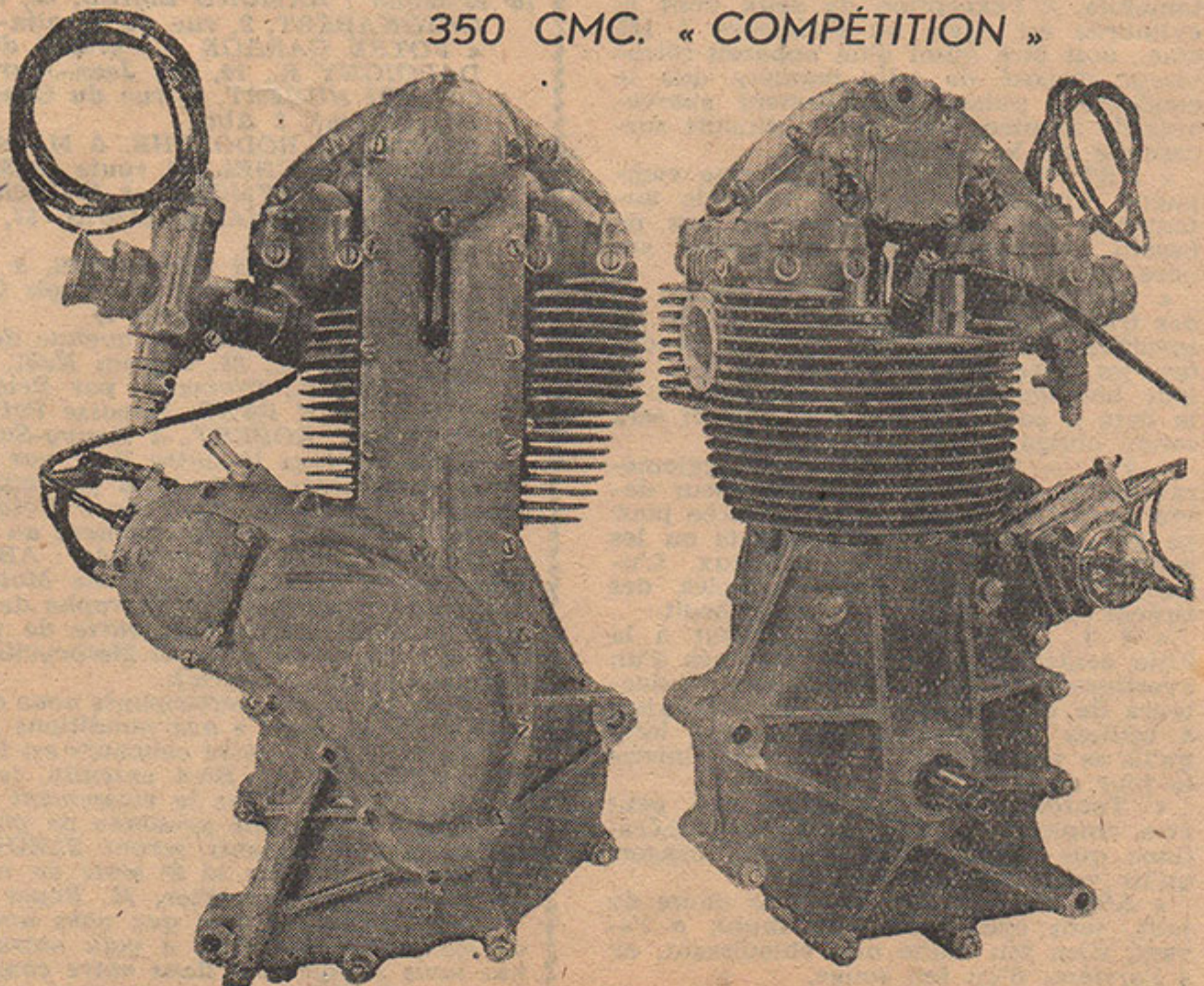
Meilleur temps toutes catégories : 300 francs (cumulables).

Meilleur tour de chaque catégorie après la mi-course : 200 francs (cumulables).

Tous renseignements à l'Union Motocycliste Suisse, 6, rue Petitot, à Genève. Les engagements de conducteurs étrangers doivent parvenir par l'entremise de leur Union Motocycliste Nationale. Les Français désireux d'y participer sont priés d'entrer en rapport avec « Moto-Revue » et de nous adresser leur palmarès avec tous renseignements utiles.

LE NOUVEAU MOTEUR A.J.S.

350 CMC. « COMPÉTITION »



Voici 2 photos du dernier né de chez A.J.S. Nous donnerons dans un très prochain numéro la description de la 350 cmc. de compétition, dont les premiers résultats ont enthousiasmé Jock West, qui a dessiné et mis au point cette machine.

MODIFICATIONS AU CODE DE LA ROUTE

Obligation prochaine d'un avertisseur agréé et d'un dispositif réfléchissant. Le rétroviseur n'est plus nécessaire sur les 125 cmc. et au-dessous.

AUX termes du décret n° 48.91 du 12 janvier 1948, le Code de la Route a subi plusieurs modifications dont nous avons extrait celles qui intéressent particulièrement les motocyclistes.

« ART. 9. — § 4. — Dans tous les cas où l'insuffisance de la largeur libre de la chaussée, son profil ou son état ne permettant pas le croisement ou le dépassement en toute facilité et en toute sécurité, les conducteurs de véhicules, dont le gabarit ou dont le chargement dépasse 2 m. de largeur ou 8 m. de longueur, remorques comprises, doivent réduire leur vitesse et, au besoin, s'arrêter ou se garer pour laisser le passage aux véhicules de dimensions inférieures.

« Dans les mêmes cas, lorsqu'un véhicule des services de lutte contre l'incendie annonce son approche par les signaux acoustiques et optiques qui lui sont propres, les conducteurs de tous autres véhicules doivent, quels que soient leur gabarit ou le chargement de ces derniers, réduire leur vitesse et au besoin s'arrêter ou se garer pour faciliter le passage aux dits services.

« ART. 10. — § 3. — Par exception à la règle fixée au paragraphe 2, à l'intérieur des agglomérations, tout conducteur est tenu de céder le passage aux véhicules des services de lutte contre l'incendie, lorsque leur approche est dûment annoncée par l'emploi de l'avertisseur spécial à deux tons autorisé à l'article 25 (§ 3) du présent décret. Cette priorité prévaut sur celles établies dans les agglomérations par des arrêtés préfectoraux ou municipaux en application de l'article 62. Elle n'existe pas en dehors des agglomérations.

« ART. 22. — § 6. — Tout véhicule automobile, à l'exception de ceux dont la cylindrée est égale ou inférieure à 125 cmc., doit être muni d'un appareil rétroviseur disposé de telle manière que le conducteur puisse effectivement apercevoir de sa place tout autre véhicule susceptible de le dépasser.

« ART. 25. — § 1^{er}. — En rase campagne, l'approche de tout véhicule automobile doit être signalée, en cas de besoin, au moyen d'un avertisseur sonore, d'un type homologué.

« Le ministre des travaux publics et des transports déterminera par arrêté les spécifications auxquelles doivent répondre les avertisseurs sonores en vue de leur homologation et de leur emploi et la date à partir de laquelle celui-ci sera rendu obligatoire.

« § 2. — Toutefois, dans les agglomérations, le son émis par l'avertisseur devra rester d'intensité assez modérée pour ne pas incommoder les habitants ou les passants, ni effrayer les animaux. L'usage des trompes à sons multiples, des sirènes et des sifflets y est interdit.

« § 3. — Les véhicules servant à la lutte contre l'incendie sont équipés d'un avertisseur du type normal. Les conducteurs de ces véhicules ne sont autorisés à utiliser l'avertisseur spécial que lorsqu'ils se rendent sur le lieu d'un sinistre le jour et la nuit.

« Toutefois, cet avertisseur ne peut être employé en dehors des agglomérations que pour avertir d'autres usagers qu'ils vont être dépassés ».

« ART. 49. — § 1^{er}. — Dès la chute du jour, tout cycle doit être muni, à l'avant, d'un feu blanc non éblouissant, et, à l'arrière, d'un feu rouge.

« § 2. — En outre, tout cycle doit être muni à l'arrière, de jour et de nuit, d'un dispositif réfléchissant, dont les caractéristiques et les conditions d'installation seront fixées par un arrêté minis-

tériel. Cet arrêté fixera en même temps la date d'entrée en vigueur de la présente disposition ».

X X X

Nous laissons volontairement de côté les modifications relatives à la circulation des poids lourds. Nos lecteurs que la question intéresse pourront se reporter au n° de janvier-février de « l'Actualité Automobile ».

Il résulte notamment des dispositions ci-dessus :

1° Que le rétroviseur n'est plus obligatoire sur les vélomoteurs. Les vélomoteuristes qui veulent supprimer cet accessoire sur leur machine peuvent donc le

faire sans risquer la contravention. Mais pour plus de prudence, nous leur recommandons de ne pas circuler sans avoir le présent numéro de « Moto-Revue » dans leur poche, pour le montrer aux agents de la circulation ignorants des dispositions ci-dessus.

2° Qu'un dispositif réfléchissant nous sera imposé d'ici peu.

3° Qu'il sera indispensable d'avoir un avertisseur agréé, ce qui occasionnera certainement des difficultés aux possesseurs de machines équipées de volant magnétique 6 volts sans batterie.

Attendons les textes complémentaires pour conclure.

DANS NOTRE PROCHAIN
NUMERO NOUS REPRENDRONS
NOTRE RUBRIQUE :
VOITURES 500 cmc.

par J. B.

NOTRE CONCOURS D'ABONNEMENTS

PREMIERE SERIE — RESULTATS

Nous sommes heureux, amis motocyclistes, de donner ci-dessous les résultats de notre Concours d'Abonnements, pour la période finissant au 31 janvier.

Le grand vainqueur est :

Mr GUITARD ROGER, à Brugairolles (Aude), qui nous a fait parvenir LE 12 DECEMBRE DERNIER 15 ABONNEMENTS.

2° : ALBOURNAC JEAN, 4, rue Hélot, à Toulouse (H.-G.), 13 Abts.

3° ex-æquo : DENIAU GUY, Saint-Michel de Lapujade, par Lamothe-Landeron (Gironde), 9 Abts.

5° : ARMAGNAC JACQUES, Villeneuve-Lecussant, par Montréjean (H.-G.), 8 Abts.

6° ex-æquo : CHATRES JEAN, 4-98, France-Rayonne, Roanne (Loire), 7 Abts.

DANGUILHEN, 12, rue Clément, Bordeaux, 7 Abts.

AUDE JEAN, 11, rue des Capucines-St-Ruf, Avignon, 7 Abts.

BRETHES JEAN, à Baigts, par Montfort en Chalosse (Landes), 7 Abts.

10° ex-æquo : CMBUS JEAN, St-Bazille (Lot-et-Gar.), 6 Abts.

MARTELLOTTI ANDRE, 26, rue Poincaré, Mayeuvre-Grande (Moselle), 6 Abts.

TURPIN JEAN, à Néronde (Loire), 6 Abts.

SALVATI RENE, rue Painlevé, Quartier Beauséjour, à Bône (Algérie), 6 Abts.

CREPET G., 15, avenue Jean-Jaurès, Venissieux (Rhône), 6 Abts.

RENE (?), à Clary (Nord), 6 Abts.

16° ex-æquo : RAMOND EMILE, 42, rue Droite, à Millau (Aveyron), 5 Abts.

GUIGNABERT, 9, rue du Moulin-Pataud, Le Puy (H.-L.), 5 Abts.

« VOTRE GARAGE », Verteuil d'Agenais (L.-Inf.), 5 Abts.

DAPOIGNY R., 14, rue Jean-Jaurès, à Clamecy (Nièvre), 5 Abts.

ORLATI HUBERT, 4, rue du Canard Sauvage, Cité Langenzuge, à Vittelshelm (Haut-Rhin), 5 Abts.

STREKALY RODOLPHE, à Merlebach (Moselle), 5 Abts.

VICENTE MICHEL, 54, route de Sefrou, à Fez, 5 Abts.

CAPELLE RAYMOND, à St-Michel de Cours, par Cahors (Lot), 5 Abts.

PAGNOD-ROSSIAUX LOUIS, 57, allée Henri-Barbusse, à Pavillons-sous-Bois (Seine), 5 Abts.

DERREY J., Café Commercial, à Auch (Gers), 5 Abts.

CATANI PAUL, Mar. des Logis Chef, Gendarmerie d'Ajaccio (Corse), 5 Abts (bravo, la Gendarmerie !).

PIVOLO GRANIER, 14, avenue de la Gare, Lodève (Hérault), 5 Abts.

SABOURIN A., 28, chemin Noël, à Bacalan, Bordeaux, 5 Abts.

AMELINE B., Brameuil, par Briouze (Orne), 5 Abts.

HYNDERICK RENE, Impasse Petit, à Mantes-la-Ville (S.-O.), 5 Abts.

FOUCREY ROBERT, à Neuvy-Sautour (Yonne), 5 Abts.

Nous arrêtons là notre liste, car nous ne pouvons matériellement donner les noms et adresses de tous les participants qui nous ont envoyé 2, 3 et 4 abonnements : un numéro entier de « Moto-Revue » n'y suffirait pas !

ATTENTION : Conformément au règlement de notre concours, les 30 gagnants ci-dessus désignés sont nommés : ABONNES-SUPPORTERS de « Moto-Revue » et membres de la Ligue Nationale Motocycliste. Ils voudront nous écrire d'urgence pour nous confirmer l'orthographe de leur nom et leur adresse complète, afin que nous puissions établir leur carte de membre et leur expédier leur insigne, ainsi que le « Livre de bord du Motocycliste » (mentionner sur l'enveloppe : Concours d'abonnements 1^{ère} série).

Tous les autres participants nous ayant envoyé 2, 3 ou 4 abonnements recevront le « Livre de Bord » aux conditions fixées par le règlement du concours.

La 2^e série de notre concours est limitée par les dates suivantes : 1^{er} FEVRIER-1^{er} AVRIL 1948. — Bien entendu, les envois faits pendant la première série ne peuvent compter dans le classement de la 2^e série. Précisons également qu'il est possible à une même personne de prendre PLUSIEURS abonnements à son nom... mais ces abonnements seront SIMULTANES et non SUCCESSIFS.

Les résultats de la 2^e série de notre concours seront publiés en avril. Notre premier abonné-supporter, M. Roger Guitard, sera-t-il battu ?

Nous tenons à dire que nous avons été touchés par les nombreuses marques de sympathie que nous a valu notre concours d'abonnements. Que d'amis inconnus nous soutiennent dans notre constant effort ! Il est réconfortant de constater à quel point la cause motocycliste est défendue et qu'il existe toujours, depuis plus de 30 ans, une mystique « Moto-Revue ».

Nouveaux abonnés, soyez les bienvenus dans notre grande famille — et à votre tour, devenez des abonnés-supporters !

R.I.G.A.

RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE

EMBIELLAGE - RÉGULAGE
 RÉALÉSAGE - MOTOS AUTOS
 TOUTES MARQUES

189, Av. GEORGES CLÉMENCEAU, 189 - NANTERRE - Seine -
 S.A.R.L. AU CAPITAL DE 450 000 FRANCS - TEL. MAL. 17-60 - R.C. SEINE 509 993

PARIS-MOTO

55, RUE BRANCION, 55 - PARIS 15^e - Tél. : LEC. 93-57
 REPARATIONS - ACCESSOIRES - VENTE - ACHAT
 ECHANGES - Pièces détachées d'origine et adaptables
 pour TOUTES MARQUES FRANÇAISES
 Vélocomoteurs disponibles contre bons d'achat

FACILITES DE PaiEMENT

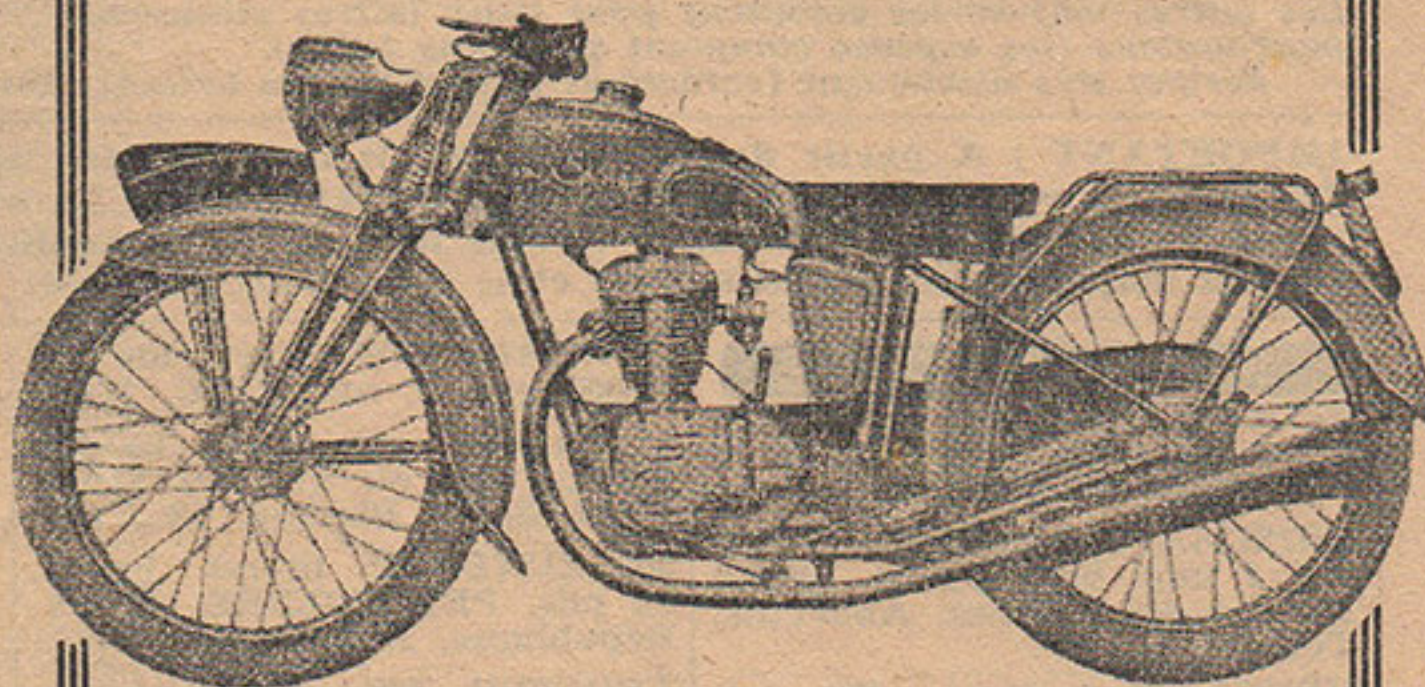
DEPOSITAIRE des moteurs pour bicyclettes MOTOROX
 et Trimoteurs MONET-GOYON - Moteurs propulseurs
 pour bateaux - Echange standard cylindres, embiellages,
 volants magnétiques

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

EXPEDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE

LES VELOMOTEURS

NEW-MAP



sont : les plus beaux,
 les plus élégants,
 les mieux finis,

C'EST POURQUOI

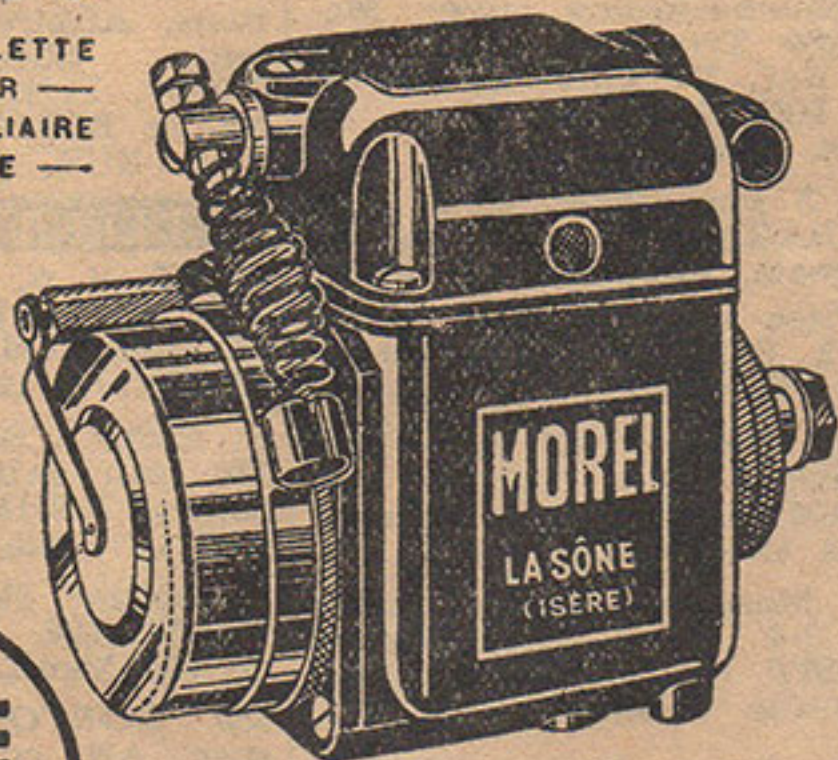
CE SONT CEUX QU'ON VOLE LE PLUS
MAIS...

Motocyclettes NEW-MAP, 124 Av. Lacassagne,
 - LYON -

Une production de qualité **MOREL**

MAGNETO

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



HAVAS

ÉTABLISSEMENTS

MOREL

USINES :
 LA SÔNE (ISÈRE)
 DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SÔNE (ISÈRE) TEL. 19

AGENCE A PARIS : 49, AV. HOCHÉ - TEL. WAGRAM 65.23 ET 65.24

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

Matières plastiques - Ebonites - Rivets

SEULS !...

les motocistes « consciencieux » peuvent
 faire passer leur publicité commerciale dans
MOTO-REVUE.

Tous nos abonnés et lecteurs font eux-mêmes
 la police, et nous les invitons à être vigilants
 Les plaintes justifiées qui nous parviennent
 sur des agissements suspects amènent auto-
 matiquement la suppression de la publicité
 correspondante.

DANS VOTRE INTERET

Soutenez notre effort - Faites-nous confiance

ABONNEZ-VOUS !

FAITES ABONNER VOS CAMARADES !

DEPOT DES
 MOTEURS

AUBIER-DUNNE

pour : Vélocars - Vélocars - Voitures de mutilés
 Usages industriels

MOTEURS VAP-4 pour vélos.

Débrayage - Transmission par chaîne

VELOMOTEURS JONGHI - 125

LIVRAISON RAPIDE DE TOUS CES ARTICLES

REMISE A NEUF DES MOTEURS

AUBIER-DUNNE ET JONGHI

Pièces détachées

PRESTER-JONGHI

AUBIER-DUNNE

R. CLERGÉ

107, Boulevard Lefèbre, 107 — PARIS-XV^e

nos petites annonces

Prix de la ligne de 26 lettres, signes ou espaces 125 frs.
Petites Annonces commerciales (minimum 5 lignes), la ligne 200 frs.

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

Ecrivez très lisiblement (caractères imprimerie au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution

IMPORTANT : A partir du prochain N^o, il ne sera plus accepté d'annonces relatives à des demandes d'achat d'ÉPAVES « AVEC PAPIERS ». Le but poursuivi en éliminant ces annonces au caractère équivoque (même lorsqu'elles émanent d'acheteurs de bonne foi, qui sont la majorité) est suffisamment clair pour nous dispenser de commenter cette décision.

MOTOS A VENDRE

SPLEND. Opel sup. 6 Kapitan nve repr. moto. COUSIN, 52, b. rue Bidassoa, Paris, 20^e.

SIDECAR Gnome-Rhône 7 CV XA 2 imp. bons pneus, 100.000, 10, rue des Carmes, Abbeville. Tél. 401.

VENDS Auto-Moto 350 lat. parf. ét. mécan. pneus impec. éclair. dyn. accus. klaxon, compteur-montre sur réserv. tan-sad, 65.000. PIECOURT, Illiers (E.-et-L.). Tél. 88.

MOTOPEC. 500 sup. cul. sortie 46, état neuf, avec ou sans side. CHRISTOPHE, Condé-s.-Huisne (Orne). Cart. bloc mot. 415 P. boîtier culb. 515 P.

V. RUDGE compétition 500 cc. 4 soupapes T/T Replica parfait état. Renseign. CASTANY, 29 bis, rue Voltaire, Agen.

VELOM. Prester Aubier Dunne monov. à rem. RENAUD, 61 av. M.-Dormoy, Sarcelles, S.-O.

TRIUMPH 350 culbutée sport Tigre 80 4 vitesses sélecteur neuve. Prix 140. GEHIN, 11, rue de Phalsbourg, à Strasbourg (Bas-Rhin).

PART. v. urg. 500 New a.c.t. carén. r. à br. éq. cpl. impec. 55.000, voir méc. 137, rue du Château, 14^e. Sauf dim. lundi.

NORTON 16 H bon état pns nfs. CHAVINIER, pl. Daguerre, à Bry-sur-Marne (Seine).

V. Hercules alle. 200 cmc. méc. pns. R. DONON, 24, rue Oberkampf, Jouy-en-Josas (S.-O.).

SPLEND. 1000 cmc. Royal-Enfield 4 vit. side Bernardet magnif. équip. 143, av. Félix-Faure, 15^e. VAU. 09-20.

SAROLEA 350 lat. état impec. pneus neufs 65.000. GRAVE, 8, rue Fourcroy, Paris, 17^e.

COMPT. Indian cadre mot. boîte réservoir. Terrot 750 b. prix. BEANCOURT, Flay Remaucourt (Ardennes).

V. side seul b. ét. COIFFEUR, 13, r. G. Mocquet, Malakoff.

VICTORIA 250 4 vit. LOLLO, 13, r. Boursier, Creil (Oise).

SAN-SOU-PAP 2 CV 2 vit. vol. Magn. révis. b. pns att. ess. 28.000. LEGRAND, r. Châtau. Cormelles-en-Parisis (S.-O.).

VENDS pièces Terrot HSSE, pneus, chambres 27x4. Ecr. ou tél. BONNET P. Grande Rue, à Monthéry (S.-O.).

ZUNDAPP KS600 av. side rle 10.000 gar. c. nve. DAU. 11-97.

V. ou éch. ctre moto 250-350 vélom. réc. ét. nf. peu roulé. GIAI, 3, bd Blanqui, 13^e.

500 ZUNDAPP bi-cyl. b. ét. bs pns. PETITPIERRE, 82, av. République, Aubervilliers.

TRIUMPH 500 speed-twin c. nve. MAURICE, 76, r. Marcadet

SUP. Indian Chief 40 side Bern. urg. ét. nf. COUDERT, 4, r. Deraismes, Paris, 17^e.

VENDS 350 Garelli 2 temps 2 cyl. à rem. av. carte grise, 35.000. HOFSTETTER, 17, r. des Bateliers, Clichy (Seine).

VDS D.K.W. 500 5 CV parf. ét. px intér. Tél. RIC. 81-51.

750 ZUNDAPP type Russie, 175 Terrot culb. 175 Monet-Goyon. MENDEL, 3 bis, r. M. Bertheaux, Ermont (S.-et-O.).

TERROT 5 CV type N. PICHON 43, rue des Maronites, 20^e.

B.S.A. à rem. compl. c. grise 18 D.K.W. 500 SB épave 15 cadres Terrot VAT RDA et Monet 500 liq. à 2.000, châss. side av. g. boue jante liq. à 2.000. BAILLY, ENT. 11-84.

IMPEC. Gn-Rh. Major 350 ét. nf. vis. dim. tte journée. AUBRUN, 92, r. Broca, 13^e.

SAROLEA 500 culb. 4 v. sél. pns nfs impec. 110, repr. m. fort. MUR, 15, r. St-Sabin, 11^e.

BMW. 350 culb. R. 35 impec. BONNET, 117, bd Masséna, 13^e.

350 culb. Peugeot sort. janv. DEPOIX, 78, r. Haxo, ap. 19 h.

V. DOLLAR 350 culb. b. ét. 3 roues, 4 CV. Fourgonnette ch. Fourche Terrot 350 ressort central. CORDIER, 8, rue de Paris, Meudon (S.-O.).

350 D.K.W. ét. imp. pns nfs, 4.500 km. Resseguler. Cen. 65-42

TERROT 350 culb. av. side 58, r. de Conflans, Charenton.

ARIEL 500 culb. tr. b. ét. 11, av. Philippe-Auguste, 11^e.

HARLEY 750 t. MP avec side nf. CAZENEUVE, 29, r. Tronchard, BRUNOY (S.-O.) T. 124

ACH. 350 course Norton ou KTT susp. AR. R. POIX, Lons le Saunier (Jura).

CH. moyeu AR rétro. fr. pr vélom. Sachs. MANY, 13, rue Nicolas Fortin, Paris, 13^e.

CH. cadre P. 105 Peugeot av. roues, Jouannet, Gazeran, S.O.

ACH. B.M.W. bicycl. de préf. type Russie épave à remonter ou en état, en règle. TERIGI, 163, Mondenard, Bordeaux.

ACH. moteur Twin B.M.W. type Russie avec boîte et pont. TERIGI, 163, Mondenard, à Bordeaux.

SUIS ach. side suspendu R-Gillet av. ou sans carrosserie. MONEYRON, Masnières (Nord)

CHERC. 2 casq. moto Militair. Anglais Cromwell. Ecr. BORDINO, rédacteur « Moto-Revue ».

B.M.W. R. 51 ou 52 susp. AR, fourche tél. mod. 39. DENIS, VUAILLAT, à Greny (Ain).

PART. ach. Harley Indian av. ou ss pap. DELAPORTE, r. P. Semar, Montélimar (Drôme).

ACH. Peugeot Automot. 250 accid. ou épave paps, SRA, 2, r. Mistral, Beaucaire (G.).

CH. épave av. pap. 500 Monet-Goyon. FAUGERE, méc. nav. Air France, Le Bourget.

CH. boîte compl. 3 vit. m. AR Darmont Morgan ou châssis endom. avec dto. FELLMANN, 42, r. Cigogne, Colmar (H.-Rh.).

ÉPAVE 600 Saroléa av. pap. R. NOREST, Amilly (Loiret).

CH. épave N.S.U. 250 sup. cul. 350 Gnome-Rhône super Major, 250 Triumph 2 t. 2 cyl. Roy. Enf. 350 culb. armée av. pap. BERTINARIA, 23, r. J.-Jaurès, Suresnes.

ACH. 2 pns 650x50. C. à tringles. BARRAU R., 4, cours des Bourgeats, Romilly-s.-S., Aube.

CH. bloc mot. Peugeot P 135 ou 112. BIZOT, 2, r. de Strasbourg, Saint-Denis (Seine).

CH. pr Terrot 1934 type RSS un ressort centr. fourche. Ecr. J. CAMUS, rue Jean Catelas, Persan (S.-O.). Tél. 420.

ACH. Morgan Darmont Sandford 3-4 roues b. ét. Ecrire HUBERT, 67, rue Victor-Hugo, Alfortville (Seine).

CHER. épave Harley 750 MP avec pap. of. MIRAY, 24, rue Nolet, Paris, 17^e.

SUIS ach. Gnome-Rhône b. ét. 500 ou 750. Ecr. CHOLLET, 74, r. de Verdun, Bagneux (S.).

CH. épave ou moto m. m. ét. Gn.-Rhône 350 CMI. DUBOIS, 154, r. A.-Briand, Levallois.

ECHANGES

CAR. Herstatt 22 L. pr bloc 128 175, E. RAIMOND, Rinxent.

V. ou éch. camionnette Renault 6 CV b. ét. ctre moto 6 CV. BRUNEAU, 40, r. Véron-18^e

V. ou éch. Norton 500 lat. 16 H av. side Précision neuf ctre voit. spt décap. écr. VALLEE, 89, av. du Roule, Neuilly-s.-S.

DIVERS

V. pièces mot. N.S.U. 250 sup. cul. mot. 350 Roy. Enf. culb. moto 175 Terrot 2 t. 2 v. pn. ch. nfs impec. BERTINARIA, 23, r. J.-Jaurès, Suresnes.

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

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

FABRICATION redressage réparations cadres et fourches motos, vélomot., cycles (quel qu'en soit l'état). Travail exécuté par spéc. Ets LEPELLETIER, 8, rue Fontaine du But, 18^e. Tél. MON. 13-40.

VENDS 2 pn. 2 ch. 27x4. VER, 49, rue du Rainez, Gagny.

TRI élect. ss accus ni mot. 3 b. pns 25x3, 10.000. Ecrire LEClerc, 71, rue Pajol, 18^e.

PART. v. lot pièces Matchless, MIDROIT, 7, rue Guichet, Clichy, dimanche matin.

FONDS DE COMMERCE

MOTOS-CYCLES bd St-Germain bout, atel. bon outillage compl. et mod. 2 ouvr. prix int. GODIN, 47, rue de la Victoire. TRI. 76-89 — 63-99.

A la porte de Versailles, Cycles-Motos, vente et réparations. Affaire ancienne, excellente clientèle, bénéfices 600.000. Prix 800.000. COURTIENE et BIGOT, 106, bd Haussman. EUR. 38-53/54.

DERNIERE MINUTE

PART. v. c. dép. Triumph allem. 350 4 vit. sél. pns impec. MICHEL, 116, bd Raspail. LIT. 02-82 (10 à 12 h., 15 à 17 h. 30).

V. Etoile d'Or B.S.A. 500 spéc. 150 kmh. entier. d'origine, prix raison. ROHMER, 5, Cité Falguière, Paris, 15^e.

V. boîtier électr. compl. pour D.K.W. 350. BARDET, 35, rue de Montreuil, Vincennes.

500 NORTON A.C.T. course susp. AR, cul. cyl. alu. carter électron. Etat neuf, très peu roulé. Vds ou éch. ctre voit. réc. urgent, Garage MARVIER, Villen-s.-Lot (L.-G.). Tél. 172.

ACH. moteur MAG 500 culb. en état marche. BRUGGER, 202, av. Félix Faure, Lyon.

V. HARLEY inc. av. pap. mo-tour, 64, pl. Réunion, 20^e.

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

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

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

V. vélom. b. pns, 25.000. HAU-
TEUR, 21, r. J.-Bart, Courbevoie
V. PEUGEOT 201 commerciale
bon état pneus neufs. GIRARD
23, Bd Delessert, Paris.

V. épave Zundapp 4 cyl. piè.
Gnome AX2. DESMOULINS,
29, rue Noël, à Charleville
(Ardennes).

SIDE 750 R.-Gillet 1947 roulé
500 k., 46, av. Madrid, Neuilly

V. DRESCH 500 2 cyl cardan,
pns nfs 30.000. CHEMIN, 18, r.
Félic.e, Gennevilliers.

V. N.S.U. 3 CV p. ét. vis. sam.
apr. midi, dim. mat. 24, Côte
Saint-Louis, Garches (S.-O.).

V. 6 CV Ruby genre G.-Irat.
PEREZ, 48, av. de la Faisande-
rie, Villeneuve-le-Roy (S.-O.).
Tél. 181 à Villeneuve.

ECH. pièce av. meubles c. mo-
to récente, 64, pl. Réunion-20°

MECHES fond de jante. On
demande Agents. Ecrire Mai-
son G. FERRY, 50, r. de Long-
champ, à Neuilly-sur-Seine.

ACH. side Précision ou chás.
m. ss pn. ALBRECH A., 268, av.
P. Doumer, Rueil-Malm. (S.O.)

V. vélomoteur PEUGEOT P 54
1946 parf. état. DEF. 29-84.

VENDS Motobéc. 350 lat. B. 44
très bon état, pneus neufs.
TROMPETTE, tél. ALE. 55-53.

V. D.K.W. 350 NZ, GRESSER,
18, r. de Stalingrad, Vincennes

VDS side biplace, 27, bd Ara-
go (13°). T. l. j. 6 h. 30 à 7 h.

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

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

PNEUS auto et moto — délai 8 à 10 jours
Rechapages — Réparations
ELECTRO-VULCANISATION
16, cité Dupont (50, rue St-Maur) PARIS-11° - ROQ. 00-43

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

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

TOUTES LES CARRIERES DE L'AUTOMOBILE

Motoriste, Mécanicien-chauffeur, Electricien-réparateur,
Employé ou magasinier de garage, Vendeur-représentant
en automobiles, etc... vous seront ouvertes en suivant nos
cours PAR CORRESPONDANCE qui feront de vous
Technicien et Mécanicien de premier ordre.
— Préparation au Service militaire dans l'Armée motorisée
— Conduite, entretien et dépannage de tracteurs agricoles
— Autorails Chemin de Fer de France et des Colonies
— Mécanicien-dépanneur des P.T.T. (Rens. grat. sur dem.)

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

MOTOS PARIS - NORD CYCLES

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

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

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

R. GRAZZINI

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

AUTO-UNION -- D.K.W.

83 STATION-SERVICE 83
Avenue de la Grande-Armée
PARIS-17° - Tél. : PAS. 46-25, 46-45, 46-70, 46-79

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



AUX MECANICIENS AUTO



Pour connaître à
fond toute l'auto-
mobile, utilisez
les services E.T.
N. de documen-
tation automobile
et de perfection-
nement profes-
sionnel.

En quelques
mois, chez vous, sans gé-
ranger vos occupations, ils
feront de vous un spécia-
liste hautement qualifié et
« à la page ».

Vous qui voulez faire
mieux et gagner davanta-
ge, demandez la notice il-
lustrée gratuite G 20 à l'E.
T.N., « l'école spéciale
d'automobile », 137, rue du
Ranelagh, Paris (16°).

LISFZ...

L'actualité
Automobile

DESIRE acheter embl. com-
plet pour D.K.W. 198 cmc. 3
vit. Ecrire : PRISER, Motoriste
Kerhuon - Finistère.

V. side à dr. grd rout. seul,
parf. état. COLLETTE, 85, r.
de la République, Meudon.

VDS 2 pn. vélom. 600x65 MOR-
CHE, 8, rue Fondary, Paris.

Une Maison de confiance dans
l'Ouest de la France, c'est...
RENE LE BOULC'H

rue Jean-Jaurès — BREST
(Finistère) — Vente - Achat
Echange - Réparations de
toutes marques de motos et
vélomoteurs.

ASSUREZ-VOUS

aux Meilleures Compagnies
aux Meilleurs Prix
A « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry, Paris-12°

EMAILLAGE

au four et à froid

SABLAGE

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

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

(PAS D'ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT)

votre VADE-MECUM du MOTOCYCLISTE

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

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

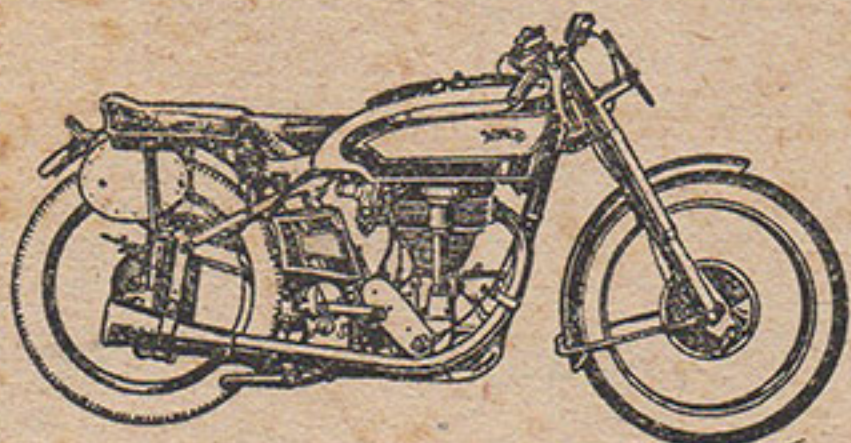
GRANDE EXPOSITION

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 — 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

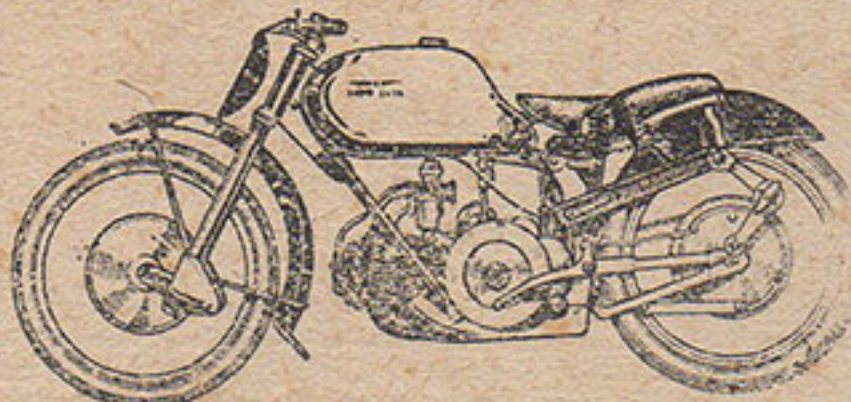
16 H, modèle luxe, vendues avec toutes garanties sans bons. 350 cmc. ARIEL 2 cyl. neuves livrables rapidement



NORTON TYPE MANX



PANTHER MODELE 100

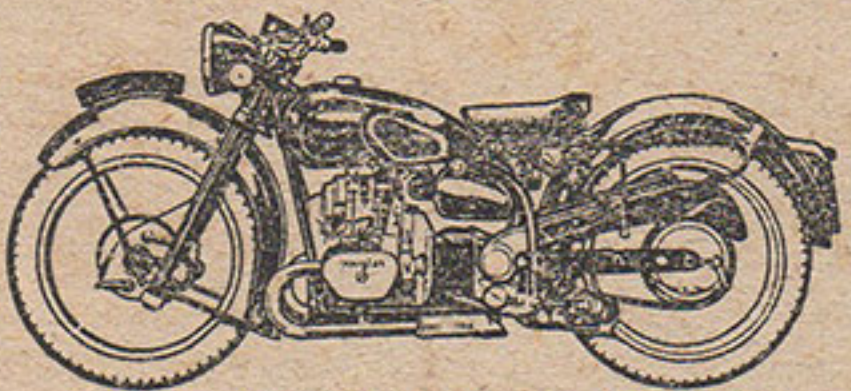


500 GUZZI « GAMBALUNGA »

A voir sur place : 1000 VINCENT H.R.D. suspension AR. - 500 NORTON Manx 1947, fourche téles. susp AR. - 500 NORTON culb. 1945. - NORTON 16 H, état neuf. - ARIEL 1000 4 cyl. susp AR, fourche téles. 500 ARIEL RH, fourche télesc. 1947. - TRIUMPH 2 cylindres Speed Twin 500 - TRIUMPH 500 Tiger 90 culb. sélecteurs. - 500 B.S.A. culb. sélecteur. - 350 B.S.A., 750 B.S.A. 2 cyl. - 500 RUDGE superculasse 1940. - SAROLEA 350 culb. sélecteur. - 350 VELOCETTE arbre à came en tête sélecteur. - ARDIE 196 cmc. - EXCELSIOR 500 arbre à came 7.000 kms - B.M.W. R. 71 susp. AR, fourche télescopique. - ARIEL 350.



ARIEL 1000 CMC. 4 CYLINDRES



DOUGLAS 350 CMC. FLAT-TWIN

BAS PRIX : 350 ARIEL culbuteurs sélecteur. - RENE-GILLET 1000. - RUDGE 350 et 500. 75 TERROT 1931 Supersport 89. - 500 RUDGE, sélecteur 120.

ACHAT — VENTE
ECHANGE — REPRISE

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

SA MARQUE DEPOSEE

LA MEILLEURE GARANTIE

HALL DE LA MOTO

18-20, RUE RÉBEVAL et 27, RUE VINCENT - PARIS 19^e - BOT. 27-12

STOCK MOTO-PIÈCE
PIÈCES ADAPTABLES A
TOUTES LES MARQUES
TRANSMISSIONS BOWDEN
Avertisseurs "CICCA"
Tubulures "OTOM"
Volants Magnétiques

COMPTEURS O. S.
TANSADS "MERAT"
Poignée tournante DUPLEX
PHARES AUTEROCHE
Moyeux "IDEAL"
CASQUES F N

ACCUS FULMEN
Avertisseurs "SANOR"
CHARGEUR OXYMÉTAL
WESTINGHOUSE
FIL électrique CUIVRE
GAINE Moto Spéciale

AGENT DIRECT MOTOCONFORT, PEUGEOT, TERROT
SIDES BERNARDET, MOTEURS AUXILIAIRES VAP
TOUTES LES SPECIALITÉS GURTNER DE LA MOTO