

36^e ANNEE. — 16 AVRIL 1948. — N° 914

LA 750 cmc.
HARLEY
TYPE W.C.L.

Provisoirement
BI-MENSUEL
LE NUMERO :
20 frs

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLOCARS

Moto revue

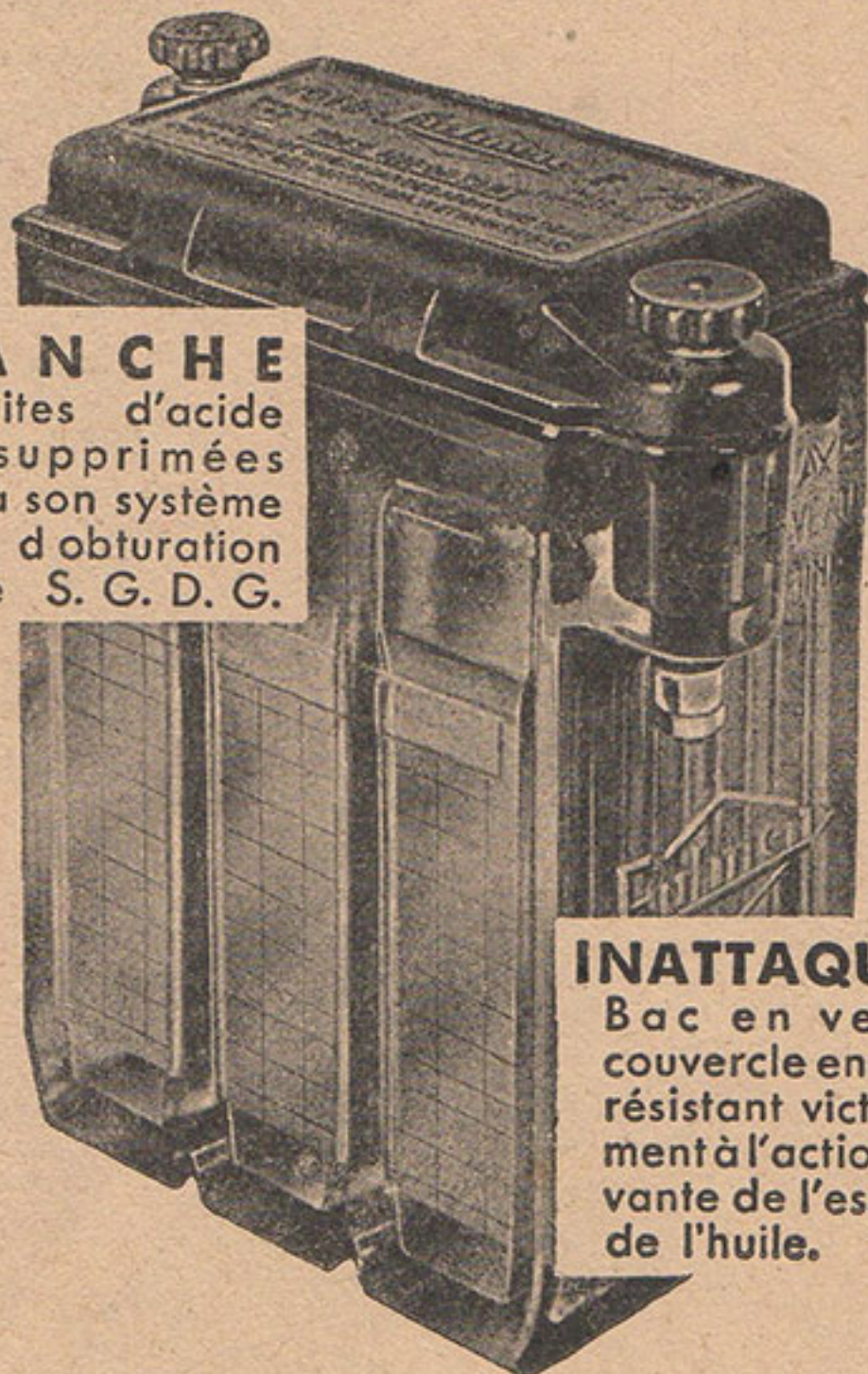


TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C. C. POSTAL : 297-37

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12. RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

AU MOTO-CROSS DE CLAMART
Un joli saut de Marcel Brassine, à la sortie du Trou du Diable

Fulmen-moto



ETANCHE

Les fuites d'acide sont supprimées grâce à son système spécial d'obturation breveté S. G. D. G.

INATTAQUABLE

Bac en verre et couvercle en bakélite résistant victorieusement à l'action dissolvante de l'essence et de l'huile.

L'A PLUS DURABLE

PARIS-MOTOS

VENTE — ACHAT — ECHANGE

Pièces détachées d'origines et adaptables pour toutes marques françaises

RENOVATIONS

MOTOS

VÉLOMOTEURS

REPARATIONS

de tous MOTEURS et BOITES de VITESSES par SPECIALISTES HAUTEMENT QUALIFIES

LIVRAISON RAPIDE de tout VELOMOTEUR dernier modèle

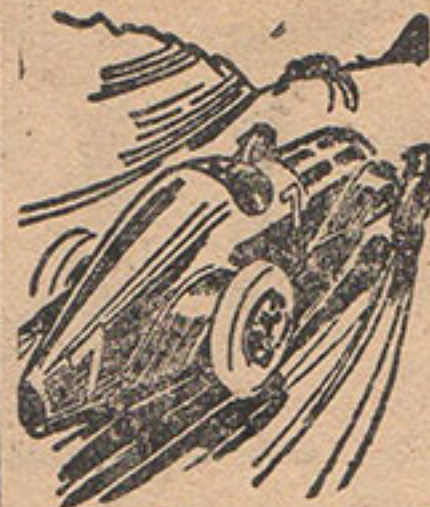
NOUS ASSURONS LES PIECES DETACHEES POUR TOUTES MOTOS VENDUES PAR LA MAISON

EXPEDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE

PARIS-MOTOS, 55, rue Brancion — PARIS XV^e
Tél. : LECourbe 93-57

FAITES COMME TOUS

LES GRANDS CHAMPIONS

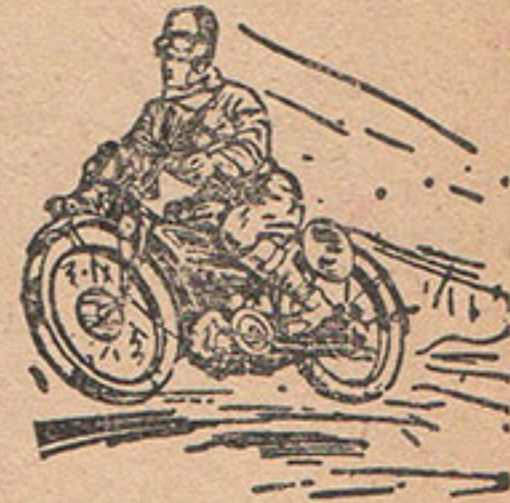


2 TEMPS

4 TEMPS

QU'IMPORTE !

Dans tous les cas ajoutez à votre essence ou à votre mélange



le BRETOCYL GRAPHITÉ

LE SUPER LUBRIFIANT DES CHAMPIONS »

qui vous procurera

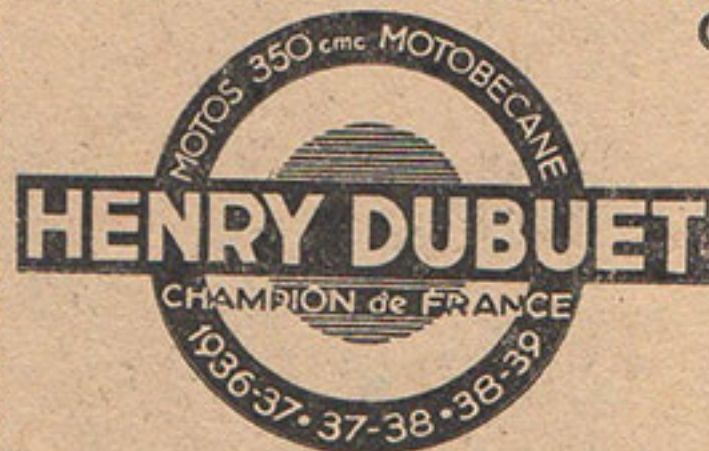
PUISSANCE, SOUPLESSE, SECURITE,
SUPPRESSION DU CLIQUETAGE
ECONOMIE D'ESSENCE

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

Société BRET-OIL

1, r. J.-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

CYCLES et MOTOS



TOUS MODELES
EN MAGASIN
PIECES DETACHEES
D'ORIGINE

Réparations
Accessoires

64, rue de Wattignies

PARIS-XII^e

DIDEROT 19-99

R. C. Seine :
333.631 B

MOTOBÉCANE

AUTO
SERVICE
MOTO

Le Casque GENO

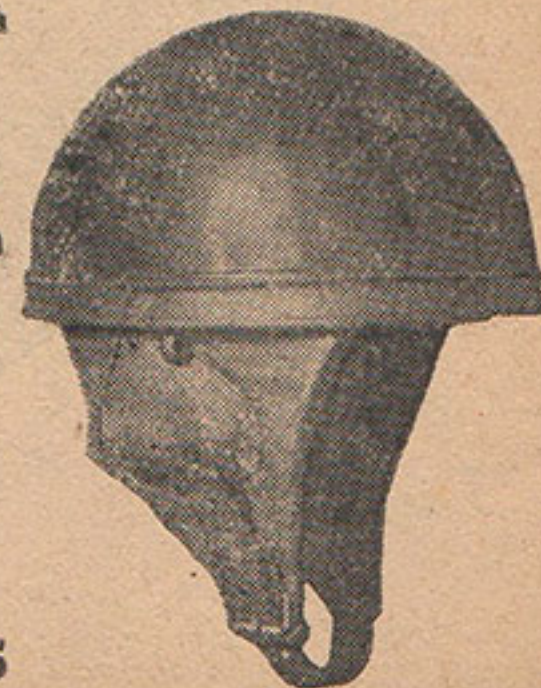
à calotte en métal léger à haute résistance.
Imperforable aux chocs
AGREE

EN COMPETITION
pour tous pays affiliés à la
F.I.C.M.

Type Compétition
modèle adopté par
« MOTO-REVUE »
pour son
CASQUE D'HONNEUR

GENO

6, Fbg St-Honoré, PARIS





REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE :
12, RUE DE CLERY, 12
(Immeuble métro Sentier)
PARIS (2^e)

Moto revue

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE
ET DE DEFENSE DES USAGERS
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES
Fondée en 1913. Directeur-Fondateur: Camille LACOME
LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES
TEL.: GUT. 73-32. GUT. 73-33. GUT. 73-34. GUT. 73-35

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.

◆ ECHANGES TOURISTIQUES ENTRE CLUBS BELGES ET HOLLANDAIS

On apprend que plusieurs Clubs Néerlandais se sont mis en rapport avec le Secrétariat de la Fédération Motocycliste Belge, en vue d'échanger des touristes entre clubs des deux pays.

Il serait à souhaiter que de semblables échanges se fassent entre nos clubs et ceux de l'étranger.

◆ EXCES DE ZELE

Récemment, un automobiliste fut arrêté par la gendarmerie d'Eecloo (Belgique). Après vérification des « papiers », le gendarme demande la police d'assurance. Le conducteur lui répondant qu'il ne devait pas être obligatoirement assuré, le représentant de la loi rétorqua vertement qu'il devait être assuré et avoir sa police d'assurance sur lui.

Le gendarme est sans pitié... Mais il a tort.

◆ LA MOTO AU SENEGAL

M. Georges Montel, motard, 44, rue Kleber, à Dakar, vient de fonder à Dakar un Moto-Club qui a établi un programme de sorties pour 1948. Il nous signale dans une lettre, qu'il y a de nombreux vélomoteurs et motos à Dakar, mais que les motards sénégalais ne reçoivent guère de nouvelles se rapportant à leur distraction favorite dans la métropole.

M. Montel serait en outre désireux d'entrer en rapport avec divers constructeurs de motos et cycles désireux d'être représentés en A.O.F.

◆ SUPERCARBURANT ARGENTIN

On débite actuellement en Argentine un nouveau supercarburant dont les caractéristiques sont celles de l'Esso. Son prix de vente est de 0 peso 60, soit 36 francs le litre.

◆ REMERCIEMENTS

« Moto-Revue » remercie le groupe de motards marseillais indépendants qui lui a adressé de Château Queyeos une magnifique cartepostale.

Le pneumatique a 60 ans

Il y a 60 ans que Dunlop (exactement le 28 février 1888) a découvert le pneumatique. Dunlop n'était pourtant pas un ingénieur, mais un vétérinaire, et c'est pour le tricycle de son fils qu'il créa le premier pneu. C'était une chambre à air enfermée dans un sac de toile renforcé par une bande de caoutchouc. Le tout était collé sur une jante de bois. Ce pneu primitif n'était donc pas sans analogie avec le boyau des machines de course. L'idée magistrale, c'était d'utiliser l'air comme moyen de suspension.

A distance, cela nous semble extrêmement simple, comme d'ailleurs la plupart des inventions qui ont révolutionné le monde. Mais songeons aux difficultés qu'a dû surmonter Dunlop pour réaliser son idée et à toute l'ingéniosité qu'il a dû dépenser à cet effet. Fort heureusement, il avait à sa disposition le caoutchouc rendu souple par la vulcanisation, une invention de l'Américain Goodyear. Quant à l'utilisation du pneu sur les véhicules automobiles, on sait que nous en sommes redevables à Michelin.

Où en serions-nous sans cette magnifique invention ? On a bien essayé d'utiliser des roues élastiques à bandages pleins, mais quel amas de ferraille, quel poids, quel bruit et quel déplorable rendement. Il n'y a plus actuellement aucun camion, si lourd soit-il, qui ne roule sur pneus.

Quel progrès ont été réalisés ? Un volume ne suffirait pas à les énumérer : pneus à tringles, puis à talons, enfin à tringles avec jante à base creuse, amélioration constante de la gomme, profils anti-dérapants, remplacement de la toile par le fil biais. Et, malgré quelques déceptions, il est possible que les caoutchoucs synthétiques et les carcasses en soie artificielle permettent de progresser encore.

Sans le pneu, les cycles n'auraient pu se développer. Nous avons eu l'occasion d'essayer une bicyclette ancestrale à bandages pleins. On ne peut se représenter l'effort musculaire nécessaire pour tirer un tel treuil, et la violence des chocs subis, même en roulant à 10 à l'heure. Le pneu, c'est vraiment le rail de la route.

SPORTIFS, VOUS LIREZ LE 23 AVRIL
LE PREMIER NUMERO DE

« Moto-Revue sportive »

qui vous donnera mensuellement les compte-rendus des grands événements motocyclistes, agrémentés de nombreuses photographies de courses.

Le numéro : 15 fr. Abonnements 12 numéros : 150 fr.

Etranger 200 fr. Compte Chèques Postaux

MOTO-REVUE Paris 297-37

◆ L'A.R.A. N'A PLUS D'ESSENCE

Les motocyclistes de l'A.R.A. qui se dépensent sans compter pour dépanner et secourir les usagers de la route en difficulté, se trouvent dans l'obligation de restreindre leur champ d'action. Motif : Réduction sensible de leurs allocations d'essence. L'administration estime en effet que les automobilistes privés ne recevant plus de carburant, les chances d'accidents sont devenues plus rares, et les interventions de l'A.R.A. moins nécessaires. Ce point de vue est pour le moins discutable.

◆ LE PRIX DES CARBURANTS EN ITALIE

D'après la côte de notre confrère italien « Motor », le prix du litre d'essence, au marché libre, est actuellement de 160 litres à Rome. Le prix du litre d'huile est de 400 litres. Les tarifs officiels sont respectivement de 108 et 300 litres.

◆ LE RECORD DES MAUVAISES ROUTES

C'est la Belgique qui le détient, si nous en croyons le correspondant de la « Revue Automobile » de Berne. L'auteur de l'article affirme que la General Motors fit l'acquisition d'un tronçon de route belge, pour en démonter les pavés et les transporter aux U.S.A., afin d'éprouver là-bas la suspension des prototypes.

◆ LES PNEUS OBJET DE LUXE !

La municipalité de Turin prétendait appliquer aux enveloppes et chambres à air une taxe de luxe de 10 %. Ce néfaste projet a été contrebattu vigoureusement par le Moto-Club local.

◆ UNE INDIAN DE CYLINDREE MOYENNE !

D'après certaines rumeurs, Indian s'intéresserait également à la production de machines de cylindrée moyenne, et envisagerait la commercialisation d'une bicylindre de 400 ou 500 cmc.

Informations

◆ NOTRE COMMERCE

Voici les chiffres d'importations et d'exportations des motos françaises pour janvier et février 1948.

IMPORTATIONS :

140 motocyclettes valant 7.791.000 francs.
 Allemagne 46. Grande-Bretagne 40.
 Belgique 19. Maroc 1. Algérie 4. Tunisie 1.
 Suisse 27. Italie 2.

Pendant la même période de 1947, nous avions importé 289 machines, d'une valeur totale de 2.913.000 francs.

EXPORTATIONS :

191 motocyclettes valant 9.078.000 frs.
 Etats-Unis 1. Belgique 1. Suisse 1. Algérie 79. A.O.F. 47. Maroc 8. Indochine 16.
 Tunisie 2. Tanger 6. Autres pays 36.

Au cours des deux premiers mois de 1947, nous avons exporté 853 machines, d'une valeur de 19.690.000 francs. Nos exportations sont donc nettement en baisse.

◆ NOS ACHATS D'ESSENCE ET D'HUILE

En ce qui concerne l'huile et les carburants, les chiffres sont ceux ci-après :
 Importations d'essence : 295.833 hectolitres.

Importations d'huiles raffinées : 18 hectolitres.

Soit au total 295.851 hectolitres de produits pétroliers, d'une valeur de 279.296.000 francs.

◆ L'INDEMNITE DE ROULAGE AU FONCTIONNAIRES

Le J.O. du 12 mars 1948 publie un décret n° 48.414, en date du 9 mars écoulé, modifiant les taux et conditions d'attributions des indemnités kilométriques allouées aux fonctionnaires utilisant un véhicule automobile personnel dans l'intérêt du service. Il est notamment précisé :

« Le taux de l'indemnité allouée aux fonctionnaires et agents de l'Etat autorisés par les textes en vigueur à faire usage de leur motocyclette personnelle pour les besoins du service est porté à 5 francs par kilomètre ».

Pour les vélomoteurs, cette indemnité est de 2 fr. 75 seulement.

Ces tarifs prennent effet à compter du 1^{er} janvier 1948.

PRENEZ-EN NOTE

● A toute demande de renseignements, joignez une enveloppe timbrée portant votre nom et votre adresse.

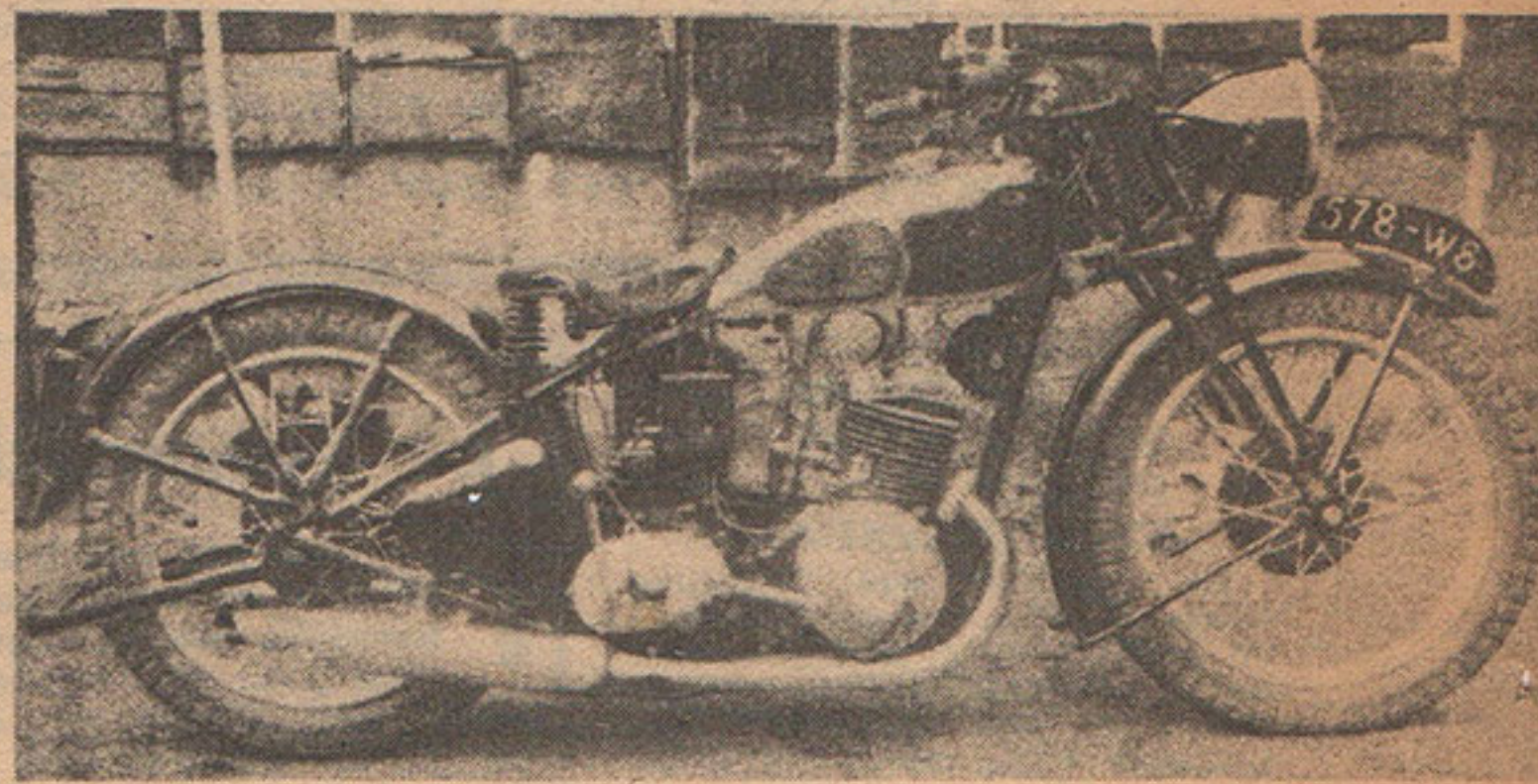
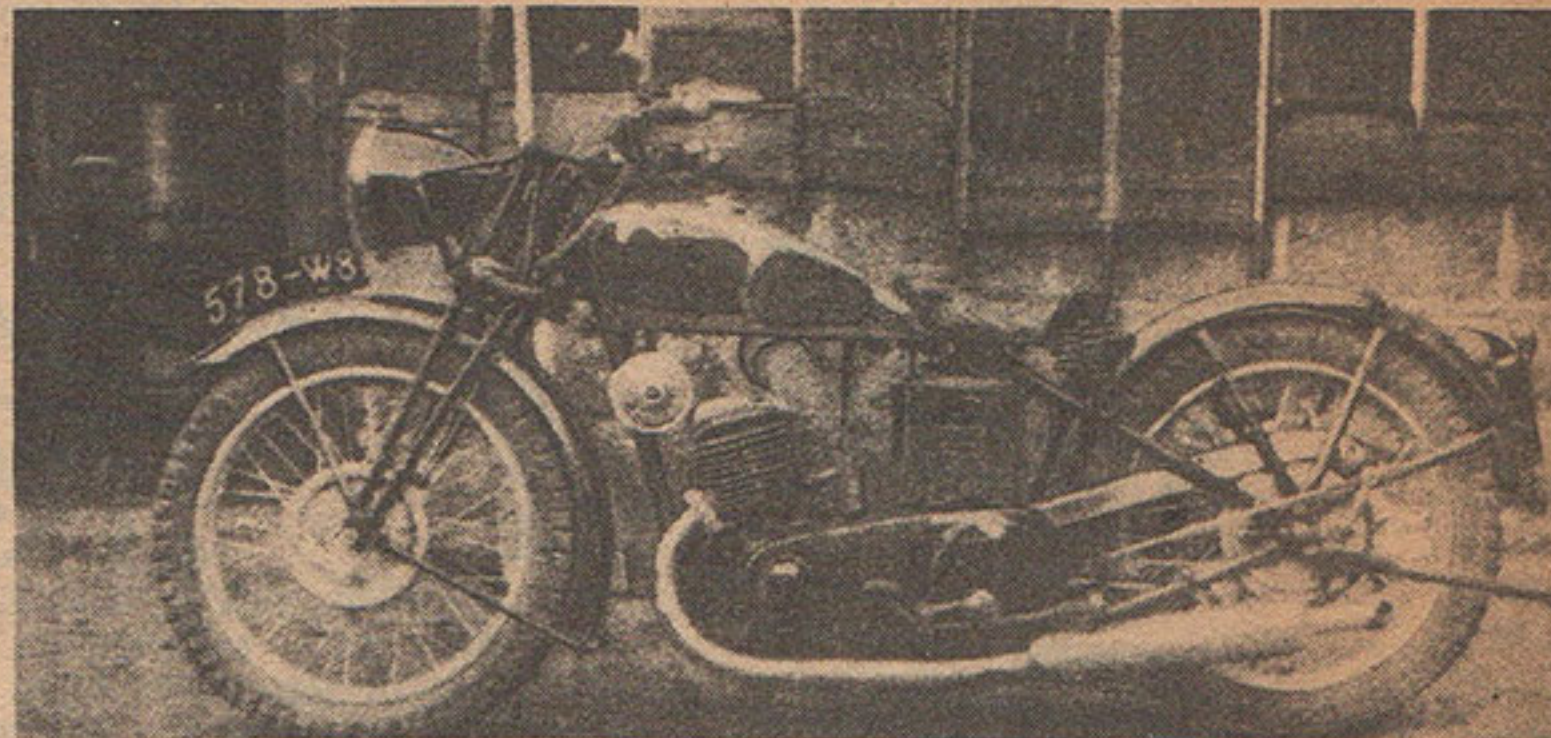
● Lorsque vous réglez votre abonnement par chèque postal ou mandat carte, inscrivez au dos du talon, EN CARACTERES D'IMPRIMERIE, votre nom et votre adresse.

● Rédigez LISIBLEMENT votre correspondance, et écrivez toujours votre nom et celui de la localité EN CARACTERES D'IMPRIMERIE.

● N'écrivez pas pour demander nos conditions d'abonnement. Elles figurent en tête de la première page de chaque numéro de « Moto-Revue ».

● Pour tout envoi de numéros de collection ou d'articles de librairie, le prix du port est à ajouter à celui de la marchandise.

Une belle réalisation de M. Guillon-neau, agent à Champtoceaux (M. et L.). Cette machine est établie avec des éléments très disparates : Moteur 500 DKW 2 cyl. 2 temps dont la boîte a été désaccouplée. Cadre, poite et roue AR Triumph. Réservoir et fourche AV Norton. Roue AV Monet-Goyon. Silencieux Wilman. Rapport de démultiplication 5,25 à 1 en 4^e. Vitesse 115 environ. Consommation 6 lit. aux 100. (Ces chiffres s'entendent pour la marche en sidecar)



◆ POSSIBILITES D'EMPRUNT ACCORDES AUX FONCTIONNAIRES POUR L'ACHAT D'UNE VOITURE OU D'UNE MOTO

Le J. O. du 19 février dernier publie le décret n° 48.276 en date du 18 février, fixant les conditions d'application de la loi du 4 août 1947, relative à l'octroi d'avances aux fonctionnaires pour l'acquisition de véhicules. En voici le texte et les modalités :

« Lorsque l'usage d'un véhicule est reconnu nécessaire à l'exécution de leur service, les fonctionnaires de l'Etat peuvent recevoir, sur les ressources du Trésor, des avances destinées à leur faciliter l'acquisition d'une voiture automobile, d'une motocyclette ou d'une bicyclette ».

Le décret d'application précise, dans son article premier, que les avances prévues peuvent être accordées :

1° Aux directeurs et chefs de service des administrations publiques civiles, désignés par l'article 10 du décret n° 47-1959 du 9 octobre 1947.

2° Aux hauts fonctionnaires, officiers généraux et membres des corps de contrôle des départements militaires désignés par l'article 5 du décret n° 49-1950 du 9 octobre 1947 ;

3° Aux fonctionnaires des services extérieurs des administrations publiques civiles, appartenant aux catégories déterminées par les arrêtés interministériels prévus à l'article 11 du décret n° 47-1959 du 9 octobre 1947.

Les avances portent intérêt au taux de 3 % et sont remboursables dans un délai maximum de 5 ans pour l'acquisition d'une voiture automobile et dans un délai maximum de 3 ans pour l'achat d'une motocyclette ou d'un vélomoteur (article 4).

Naturellement, l'attributaire doit s'engager, notamment, à ne pas revendre le véhicule pendant ces mêmes délais sans autorisation préalable de son administration (article 5).

Enfin, un arrêté du ministre des Finances fixe à 350.000 francs l'avance consentie pour l'achat d'une automobile et à 120.000 francs celle consentie pour l'achat d'une motocyclette.

La grande majorité des publications françaises vient de majorer ses prix...

MOTO-REVUE, forte de ses 50.000 abonnés et lecteurs, a refusé de s'associer à cette hausse et maintient, en dépit de toutes les pressions, ses abonnements à prix réduits (200 frs les 12 n°) et son prix de vente au détail fixé à 20 frs.

Motocyclistes ! Soutenez notre effort ! Abonnez-vous.

◆ BRETOCYL, TOUJOURS PREMIER !

Premières épreuves de la saison, premières victoires de Brétocyl, le superlubrifiant graphité des champions ! A Pau, tous les gagnants en catégories motos et voitures l'employaient. En catégorie 350, notamment, les 5 premiers étaient des adeptes du Brétocyl. Enfin, au Moto-Cross de Clamart, Deshaies, premier toutes catégories, employait également le Brétocyl.

◆ LE SCOOTER CUSHMAN NE FAIT QUE 3 CV

Une coquille typographique dans les annonces de notre précédent numéro, laissait croire que la puissance fiscale du scooter Cushman, était de 8 CV. En réalité, c'est 3 CV qu'il fallait lire.

◆ ET LES UNIVERSAL SONT TOUTES DES 580 CMC.

A la demande de plusieurs lecteurs, nous tenons à préciser que les deux modèles Universal décrits dans notre compte rendu du Salon de Genève sont des 580 cmc., la « latérale » comme la « culbutée ».

Votre Petite Annonce peut paraître tous les 10 jours.
 TROIS FOIS PAR MOIS
 LE PROCHAIN NUMERO
 « MOTO-REVUE SPORTIVE »
 PARAITRA LE 23 AVRIL

La HARLEY-DAVIDSON W.L.C. 1942-1943

Nous commençons dans ce numéro la publication des caractéristiques, opérations d'entretien, de réglage et de démontage de la 750 cmc. Harley-Davidson des surplus alliés. De nombreux conseils qui y figurent peuvent se rapporter à la majorité des machines en circulation, particulièrement pour la détection des pannes et l'entretien général.

LA Harley-Davidson 750 cmc. W.L.C. a été largement utilisée par les armées pendant la dernière guerre. A la fin des hostilités il en restait un grand nombre et dans les surplus il en figure de grandes quantités. Il s'en fait en Angleterre un large commerce et il en figure dans les stocks français. Ce sont des machines d'une extrême robustesse destinées à des services extrêmement pénibles et qui ont donné la plus entière satisfaction. Comme toutes les machines américaines, elles sont assez lourdes, mais restent néanmoins très souples et très maniables. Elles possèdent une large réserve de puissance et ne nécessitent qu'un minimum d'entretien. La consommation est très raisonnable pour une machine de cette cylindrée. A défaut d'une suspension arrière, elle possède une tige de selle élastique. De plus la selle est assez en avant de la roue arrière, les pneus sont de grosse section et le degré de confort atteint est remarquable.

En voici les principales caractéristiques :

Les deux cylindres en V ont un alésage de 69,85 mm et une course de 96,85 mm. La cylindrée totale est de 739,46 cmc. Le rapport volumétrique est de 5 à 1. La puissance nominale est selon le système américain N.A.C.C. de 6,05 CV et selon le système anglais de 7,05. La puissance effective est au moins trois fois plus élevée. L'empattement est de 1 m. 437. Pour le solo on emploie un pignon de 30 dents et pour le sidecar de

27 dents. Le pignon d'embrayage a 50 dents, le petit pignon de chaîne secondaire 17 dents et le pignon de moyeu arrière 41 dents. En solo la grande vitesse est de 4,74 à 1 et en sidecar de 5,27 à 1.

Sur la gauche du moteur, juste au-dessous du cylindre avant, on trouve des indications qui permettent d'identifier le moteur par exemple 42 WLC 2222. La première indication concerne l'année de sortie, c'est-à-dire 1942. La seconde WLC c'est le modèle. Le nombre 2222, c'est le numéro de série.

En solo, la pression normale doit être à l'avant de 1 kg 12 et à l'arrière de 1 kg 26, et pour le sidecar de 1 kg 26 à l'avant et de 1 kg 4 à l'arrière.

COMMANDES

Regardons la machine par dessus. Nous trouvons sur le guidon, à droite.

1. La poignée tournante commandant l'avance. Tournez vers l'intérieur pour donner de l'avance, vers l'extérieur pour donner du retard. Normalement, marchez avec pleine avance. Retardez un peu quand le moteur peine. Certains moteurs sont mis plus facilement en route avec un peu de retard.

2. A gauche, c'est la poignée des gaz. Vous donnez les gaz en tournant la poignée vers l'intérieur. Vous réduisez les gaz en la tournant en sens contraire.

3 et 4. L'embrayage est commandé, soit à la main par un levier qui se trouve à gauche du guidon, soit par un levier basculant commandé au pied. On engage l'embrayage avec le bout du pied, on débraye avec le talon.

5. Le levier des vitesses est à gauche du réservoir. Les vitesses sont indiquées sur le cadran. Débrayez à fond pour changer les vitesses.

6. Le frein arrière est commandé au pied (pédale de droite). Laissez un certain jeu, de telle manière que l'attaque ne se produise que quand la pédale a été abaissée de deux centimètres et demi.

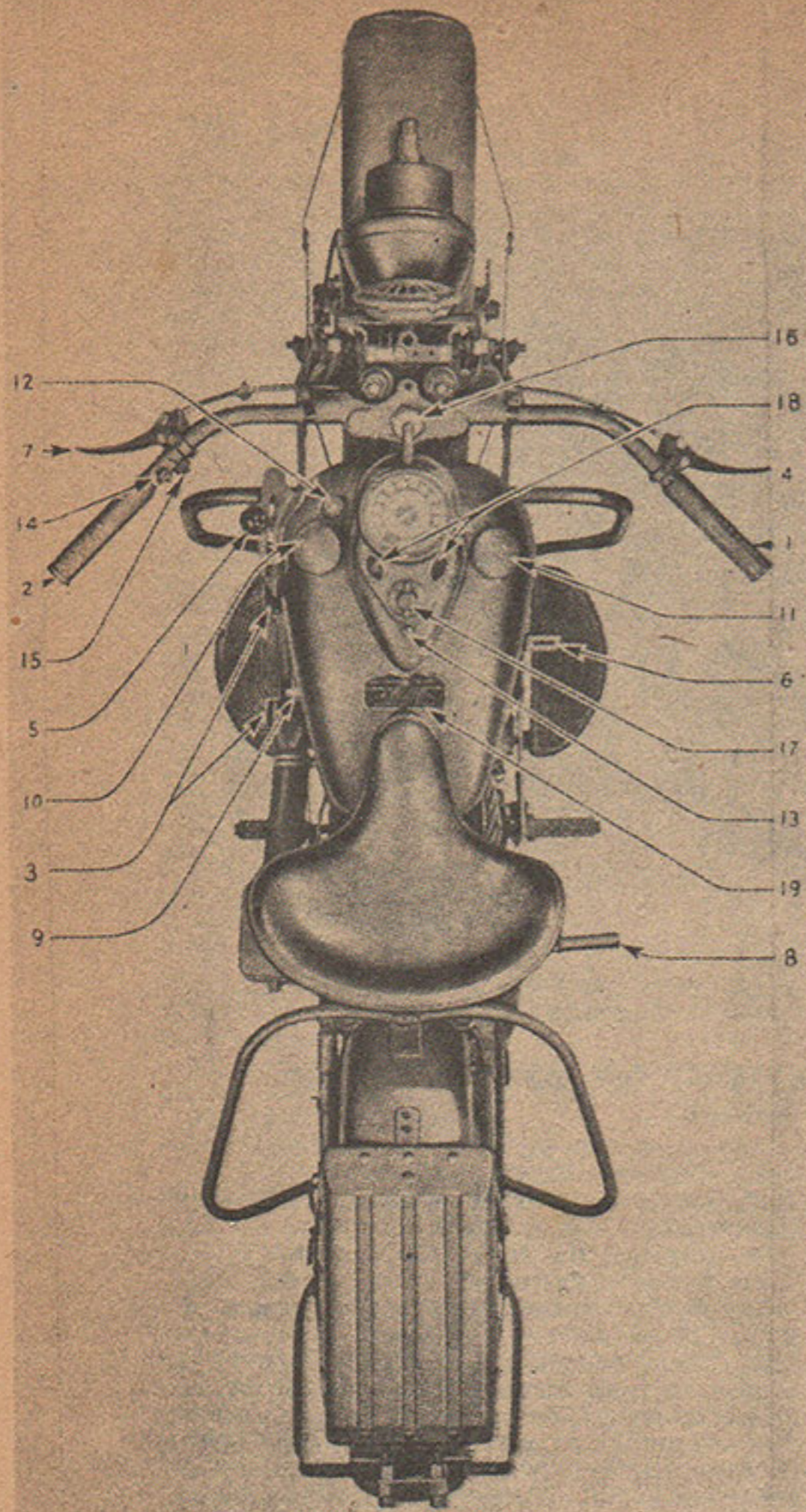
7. Le frein avant est commandé par un levier, à gauche du guidon. Le freinage ne doit se produire que quand le levier a franchi le quart de sa course. Utilisez en même temps le frein avant et le frein arrière. Sur un terrain glissant, si vous n'utilisez que le frein avant, donnez une série de petits coups de freins. N'utilisez jamais le frein avant dans des virages de faible rayon. Le frein avant est très commode pour partir en côte.

8. Rien de spécial en ce qui concerne le kick starter. Pesez sur la pédale avec souplesse et énergie. Un coup trop mou provoquera souvent un retour.

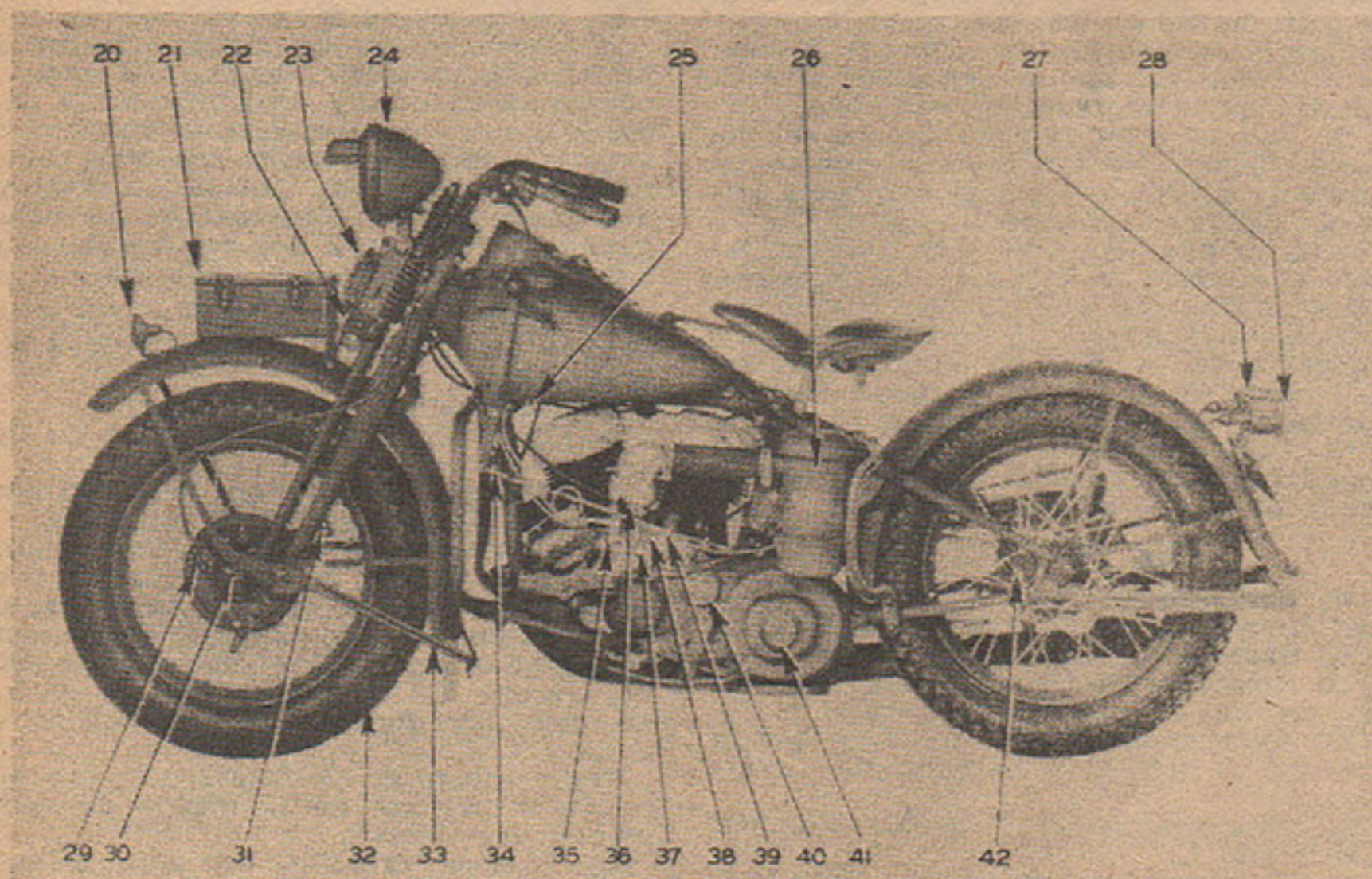
9. Pour mettre en marche, fermez complètement le papillon et l'allumage coupé, donnez un ou deux coups de kick. Puis ouvrez le papillon d'un quart par temps froid et de la moitié par temps chaud. Quand le moteur est chaud, ouvrez en grand. Le papillon est fermé quand le levier est en haut et ouvert quand il est en bas.

10. La contenance est légèrement supérieure à 3 gallons américains, soit un peu plus de 11 litres. Utilisez de l'essence à 74 d'octane ou plus. Le bouchon d'essence comporte un trou d'air. Ne l'intervertissez pas avec le bouchon du réservoir d'huile qui n'en a pas.

11. Il y a sur le réservoir d'huile, en



La machine vue de dessus. Pour les indications des chiffres se rapporter au texte ci-contre.



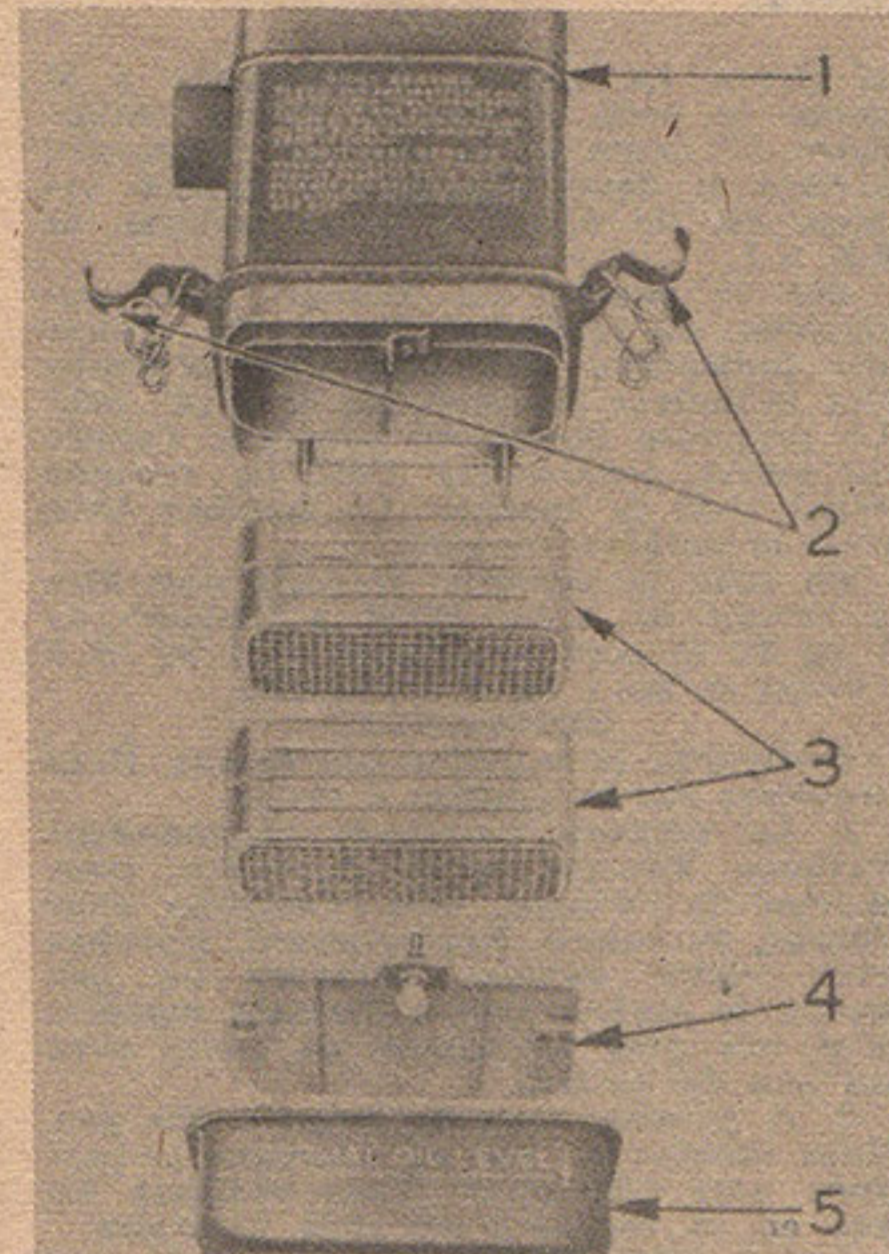
La 750 cmc. Harley côté transmission primaire.

dans 8 jours: Moto-Revue Sportive

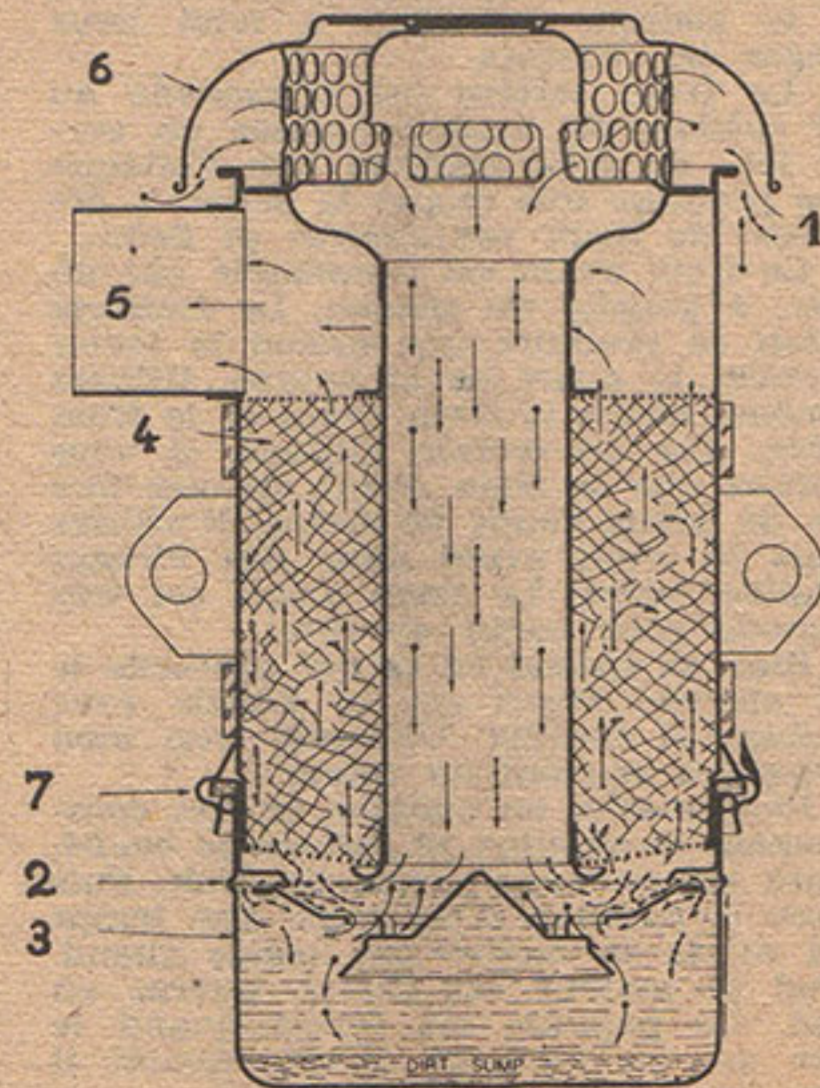
dessous du bouchon, une jauge. Le contenu du réservoir est de 3 l. 7. Le niveau d'huile doit être à 2,5 centimètres du haut du réservoir. Sur la jauge il y a l'indication « Refill » (remplir). Vous pouvez, quand l'huile est à ce niveau, ajouter 1 litre 3/4 d'huile.

12. Le pointeau d'essence se trouve vers l'avant du réservoir, à gauche. Quand le pointeau est vissé, l'essence est coupée. Dévissez (sans le soulever), pour permettre l'arrivée d'essence au carburateur. Soulevez complètement pour utiliser la réserve d'essence qui est approximativement de 2 l. 5.

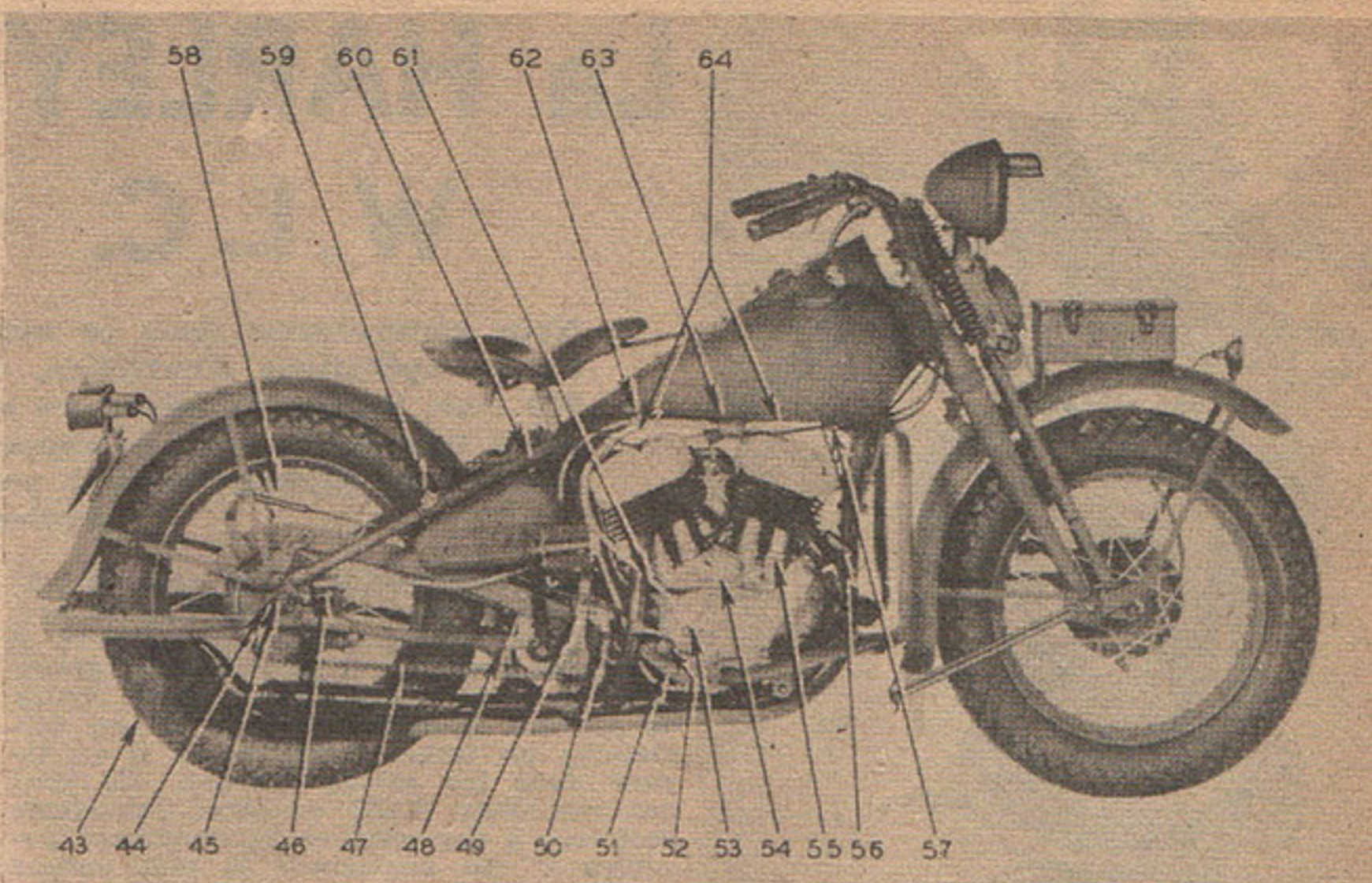
13. En tournant le bouton, on allume la lampe de l'indicateur de vitesse.



Filtre à air rectangulaire démonté : 1. Corps de l'appareil ; 2. Clips de fixation ; 3. Éléments filtrants ; 4. Déflecteur ; 5. Cuve à huile.



Coupe du filtre circulaire : 1. Entrée d'air ; 2. Niveau d'huile ; 3. Cuve à huile ; 4. Élément filtrant ; 5. Sortie d'air ; 6. Couvercle de protection ; 7. Fixation.



La machine du côté distribution (Pour les légendes, se reporter au texte).

14. Bouton du klaxon.
15. Manette de commande du phare. Position centrale : phare éteint ; à gauche : éclairage de route ; à droite : code.

16. Le frein de direction. Il est utile surtout aux grandes vitesses et sur mauvais terrain. Il est convenablement réglé quand le levier de réglage peut être déplacé de 12 mm 5 à partir de la gauche, avant d'entrer en action. Quand le levier est complètement à gauche, la fourche doit pivoter librement.

17. Commutateur d'allumage et d'éclairage. Le courant est coupé quand le levier est droit. Tournez à gauche pour les feux de position (lampe arrière et lampe du garde-boue avant. Tournez sur la première position à droite pour l'allumage et sur la seconde position pour l'allumage du phare, la lanterne arrière et la lanterne du garde-boue avant. Le commutateur comporte une clé qui permet le verrouillage sur les positions d'arrêt (park) ou d'interruption complète.

18. Lumières indicatrices du tableau de bord. Quand l'allumage est commandé (position « ON »), les deux ampoules doivent s'allumer (toutefois, quand on a donné les deux coup de kick pour amorcer le moteur, il se peut que le signal rouge indiquant que l'huile circule ne s'allume pas, mais il le fera quelques secondes après la mise en marche). Quand le moteur est en route, les deux signaux lumineux doivent fonctionner.

19. Cette plaquette précise les recommandations du constructeur relatives au choix de l'huile et des bougies.

(VUE DE GAUCHE)

20. Lanterne de garde-boue avant. Contact unique, ampoule 3 C.P. GE N° 63.

21. Sacoches auxiliaires.

22. Amortisseurs. A serrer sur mauvais terrain ou aux grandes vitesses.

23. Avertisseur. Le ton se règle par la vis qui se trouve à l'arrière de l'avertisseur.

24. Phare ampoule à double filament GE N°2320 L.

25. Bouchon de vidange du réservoir.

26. Épurateur d'air (et épurateur à huile, arrête les poussières et prolonge la vie du moteur). A nettoyer chaque fois que l'on vidange l'huile. Le nettoyage doit être d'autant plus fréquent que l'on roule dans une atmosphère plus chargée de poussière. Dans les cas extrêmes ce nettoyage doit être effectué quotidiennement.

27. Lanterne arrière. Ampoule 3 bougies GE n° 63.

28. Lanterne d'arrêt. Ampoule 3 bougies GE n° 63.

29. Réglage du frein AV.

30. Ecroû d'axe AV.

31. Ecroû immobilisant le plateau du frein AV.

32. Roue et pneu AV. Pour enlever la roue avant. Mettre la machine sur la béquille avant. Enlever l'axe et la rondelle d'écartement. Si on enlève la roue pour réparer un pneu, laisser le tambour de frein en place. L'enlèvement du tambour n'est nécessaire qu'en cas de remplacement ou quand on intervertit les roues AV et AR.

33. Béquille AV.

34. Tringle du levier de changement de vitesse. Chaque fois que l'on déplace la boîte, ou que l'engagement des vitesses se fait mal, ou qu'elles sautent, il faut régler cette tringle.

35. Filtre d'essence.

36. Carburateur. En service, rincez et nettoyez deux fois par mois la cuve à niveau constant. Ne tripotez pas le carburateur chaque fois que le moteur ne veut pas partir ou qu'il bafouille. Vérifiez tout d'abord les bougies, le réglage des soupapes, la compression des deux cylindres, le réglage des commandes d'avance à l'allumage et d'admission.

37. Trou de vérification du réglage. Permet d'accéder au repère d'avance sur le volant.

38. Numéro de série du moteur.

39. Câble et gaine de commande du débrayage.

40. Fenêtre d'inspection de la chaîne primaire. Quand on roule beaucoup, il faut vérifier cette tension. Une chaîne trop lâche et qui heurte le carter provoque des à-coups et une usure rapide de la chaîne et des pignons. Une chaîne trop tendue a des inconvénients plus graves encore. Le jeu vertical de la chaîne ne doit pas dépasser un centimètre et quart.

Tout réglage de la chaîne primaire nécessite le réglage de la tringle de commande des vitesses.

La chaîne primaire est automatiquement graissée par la pompe du moteur.

41. Fenêtre d'examen de l'embrayage.

42. Vis de réglage de la roue AR côté gauche. Bien entendu, il y a un autre tendeur identique du côté droit.

43. Roue AR ; nous reviendrons plus tard sur son démontage.

44. Ecroû d'immobilisation du frein.

45. Ecroû d'axe arrière.

46. Tendeur.

47. Chaîne arrière. Rien de spécial en

ce qui concerne son entretien et son réglage. Ne pas la tendre exagérément. Elle est automatiquement graissée par de l'huile envoyée par la pompe de vidange du moteur. Le débit est réglable.

48. Tube amenant l'huile sur le brin inférieur de la chaîne.

49. Levier de débrayage. Quand, tout à la fois le levier à main sur la droite du guidon et la pédale sur le marche-pied gauche sont dans la position d'engagement à fond de l'embrayage, ce levier doit avoir un jeu d'environ 1 mm 6 pour le câble de la commande à main et de 3 à 6 mm pour le câble de la commande au pied. Quand les deux commandes sont dans la position de débrayage complet, ce levier doit être écarté du goujon et de l'écrou de fixation du carter d'au moins un millimètre et demi.

50. Bouchon de la boîte de vitesses. En cas de service continu, vérifiez le niveau de l'huile tous les quinze jours. Remplissez jusqu'au niveau du bouchon, la moto étant absolument d'aplomb.

51. Indicateur de circulation d'huile, c. 18.

52. Commutateur de lampes d'arrêt, c. 28.

53. Pompe à huile.

54. Rupteur d'allumage. Vérifiez à la propreté des vis. Ecartement des vis : 0 mm 55. La came du rupteur doit être légèrement graissée.

55. Poussoirs de soupapes et cache-soupapes. Vérifiez tous les 1.500 à 2.000 kms.

56. Relai de dynamo.

57. Bouchon de vidange du réservoir.

58. Tringle de frein. Réglez de telle manière que le frein ne s'engage qu'après que la pédale a franchi 2,5 centimètres.

59. Contact.

60. Masse de la batterie. Pôle négatif. La borne du pôle positif est à gauche. Graissez les rondelles de feutre. Vérifiez le niveau de la batterie toutes les semaines. N'employez que de l'eau distillée.

61. Tubulure d'air du réservoir d'huile.

62. Canalisation d'huile.

63. Canalisation de retour d'huile.

64. Bougies. Ecartement des électrodes de 6 à 7 dixièmes. Les bougies d'origine sont des Harley-Davidson n° 3.

MISE EN MARCHÉ

Le levier de vitesses doit être au point mort et l'embrayage engagé. Maximum d'avance ou presque.

Quand le moteur est froid. Fermez le papillon de l'étrangleur, donnez un peu de gaz. Coupez l'allumage et donnez un ou deux coups de kick. Puis ayant ouvert à la moitié ou aux trois quarts le levier de l'étrangleur par temps chaud, ou au quart et même en le fermant par temps froid, mettez l'allumage et donnez des coups de kick énergiques.

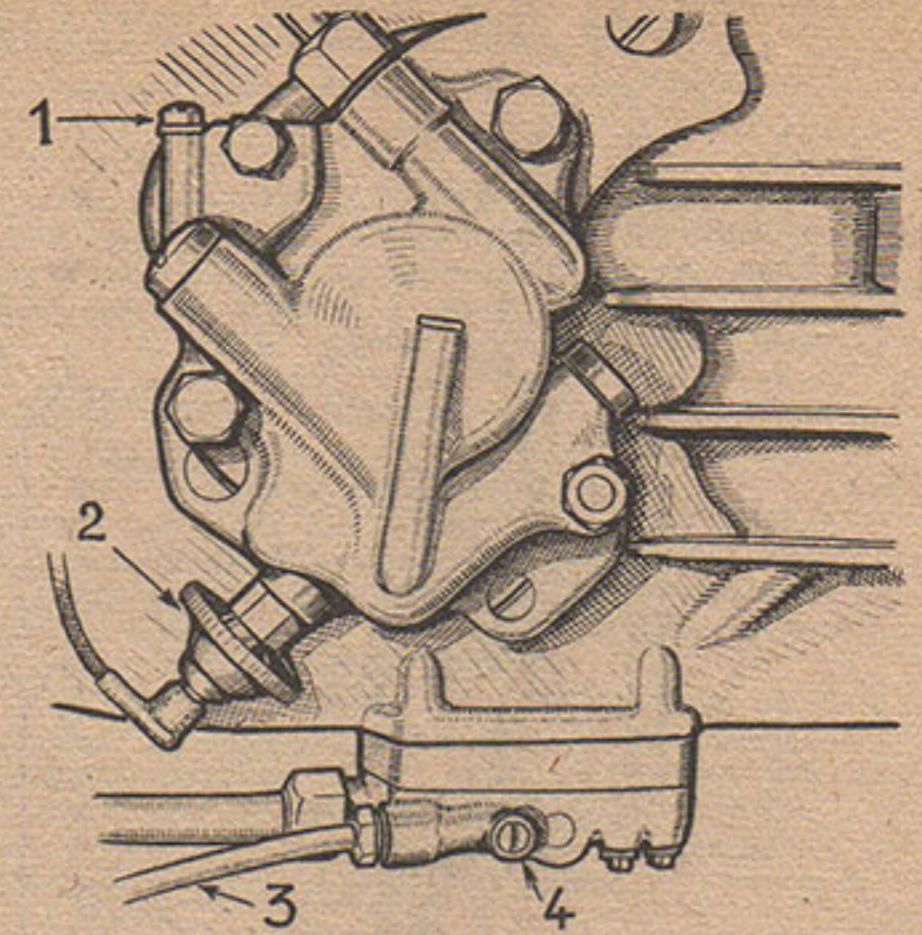
Attention : ce n'est que par temps très froid qu'il faut mettre en marche avec l'étrangleur fermé et il faut l'ouvrir dès que le moteur est en marche.

Au fur et à mesure que le moteur se

réchauffe et que le mélange trop riche provoque des ratés, ouvrez peu à peu le papillon en abaissant le levier. Quand le moteur est chaud, le papillon doit être complètement ouvert (levier abaissé).

Départ moteur chaud, à une température intermédiaire entre celle du moteur froid et celle de fonctionnement. Levez le levier de l'étrangleur à son premier cran vers le haut (le papillon est alors aux trois quarts ouvert). Fermez les gaz. Coupez l'allumage. Donnez un ou deux coups de kick pour amorcer. Ouvrez les gaz au quart ou au tiers. Mettez en marche. Dès que le moteur est en marche, abaissez le levier d'étrangleur pour ouvrir complètement le papillon.

Départ par moteur très chaud. Après un très court arrêt, le moteur étant à une température voisine de celle du fonctionnement, il est inutile d'utiliser l'étrangleur. Avec certains moteurs, il n'est pas nécessaire de donner un ou deux coups de kick, gaz fermés et allumage coupé, pour amorcer. Avec d'autres cela est préférable. Cela dépend du réglage du carburateur. Si le moteur ne se met pas en marche après deux ou trois coups de kick, c'est l'indice d'une carburation trop riche due à ce qu'on a noyé le carburateur. Donnez alors pleins



Dispositif de graissage des chaînes : 1. Pointeau de graissage de la chaîne primaire ; 2. Contact de l'indicateur de pression d'huile ; 3. Conduit d'huile vers la chaîne secondaire ; 4. Pointeau de graissage de la chaîne secondaire.

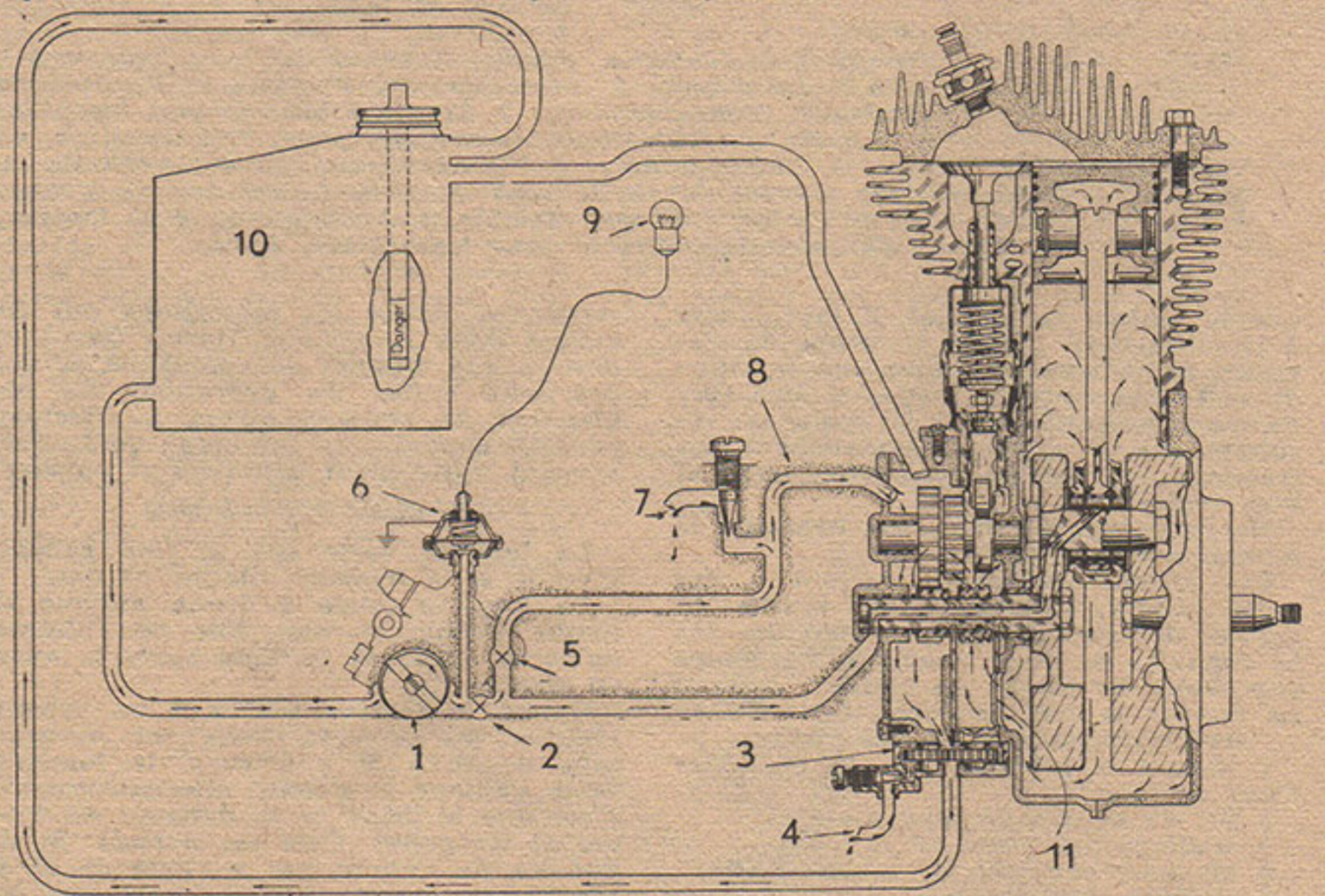
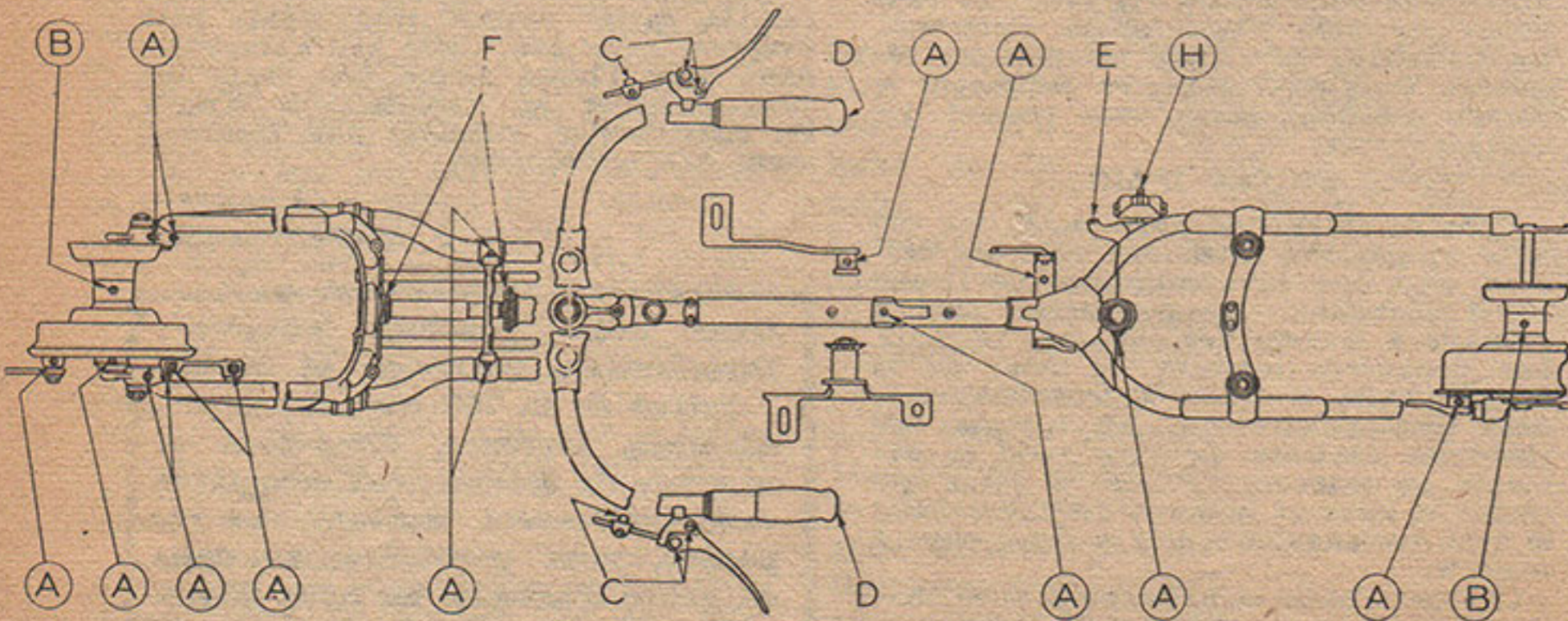


Schéma du système de graissage du moteur : 1. Pompe à vannes ; 2. Huile sous pression dirigée vers l'embellage ; 3. Pompes de retour à engrenages ; 4. Pointeau de graissage de la chaîne secondaire ; 5. Soupape réglant la pression d'huile ; 6. Indicateur de circulation (contact) ; 7. Pointeau de graissage de chaîne primaire ; 8. Dérivation vers le carter de distribution ; 9. Lampe de l'indicateur de circulation ; 10. Réservoir (La jauge porte l'indication du niveau critique, au dessous duquel il est dangereux de descendre).



Plan de graissage général. Pour les lettres, se rapporter au texte.

gaz et réduisez les gaz dès que le moteur est lancé.

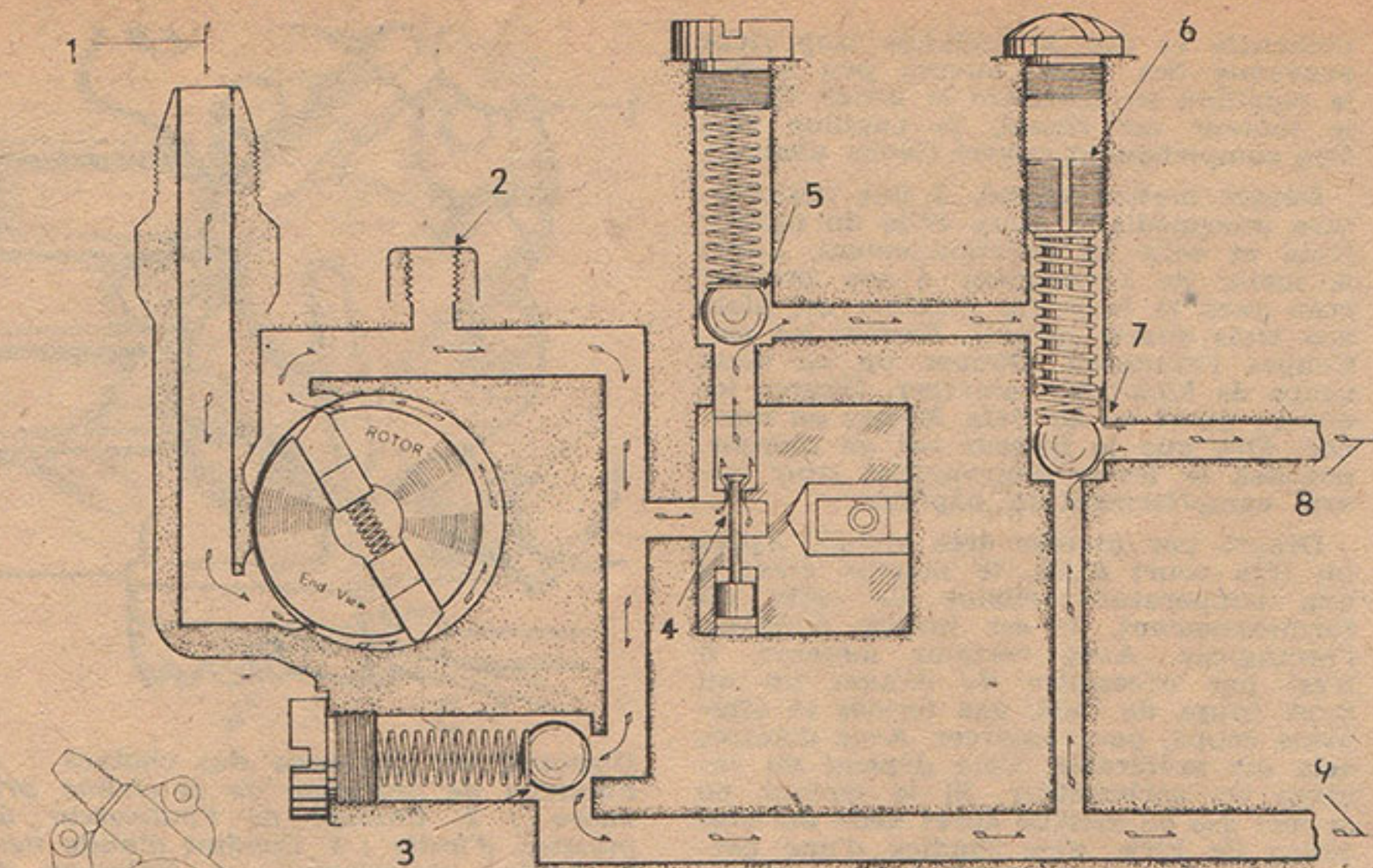
Arrêtez en coupant l'allumage. Si le moteur était arrêté autrement, n'oubliez jamais de fermer l'allumage, sinon la batterie pourrait se vider et endommager la bobine.

RODAGE

Pendant 150 à 160 kms, ne dépassez pas le 50 à 55 à l'heure. Au cours des 300 kms suivants, tenez-vous en au 60 kmh. Puis pendant 700 kms, votre allure n'excèdera pas le 70 et au cours des 800 kms suivants le 80. Ne poussez votre machine à fond que quand elle aura parcouru 3.000 kms environ.

Au bout de 1.500 kms, vérifiez la machine et en particulier le serrage des écrous, la tension des chaînes, leur graissage, etc...

Quand vous roulez à toute allure, fermez les gaz de temps à autre. Cela favorisera le graissage des pistons. Par temps froid, roulez doucement jusqu'à ce



Pompe d'alimentation d'huile. Schéma de fonctionnement :
 1. Arrivée d'huile. 2. Dérivation de l'indicateur de pression lumineux (lampe témoin); 3. Clapet à bille évitant les fuites à l'arrêt; 4. Régulateur centrifuge pour l'alimentation en huile aux petites allures; 5. Clapet à bille; 6. Vis de réglage du débit d'huile au moteur. Pour un réglage correct, la partie supérieure de la vis doit se trouver à 1 cm environ du bord du carter; 7. Clapet réglable; 8. Arrivée d'huile au moteur; 9. Tuyau d'alimentation directe pour les régimes élevés.

que le moteur soit chaud. Il faut laisser à la circulation d'huile le temps de s'établir. Actuellement, même une machine de cette puissance ne doit pas être surmenée et ne peut donner les meilleurs résultats que si elle est normalement entretenue, maintenue en parfait état et bien réglée.

Ne faites pas tourner sans nécessité le moteur à vide.

Cet article s'adressant surtout à des motocyclistes avertis, il est inutile de donner des indications plus étendues sur la conduite de cette machine. Résumons cependant les causes de panne.

Le moteur se met en route, mais tourne irrégulièrement et a des ratés :

1. Bougie en mauvais état ou partiellement encrassée.
2. Fil de bougie en mauvais état.
3. Rupteur mal réglé ou sale.
4. Mauvais contacts au condensateur.
5. Batterie déchargée.
6. Mauvais contact aux bornes, surtout à la batterie.
7. Court-circuit intermittent dans la canalisation électrique.
8. Eau ou poussière dans les tubulures d'essence.
9. Obstruction du trou d'air dans le bouchon du réservoir d'essence.
10. Carburateur mal réglé.

Le moteur ne part pas :

1. Panne d'essence.
2. Robinet d'essence fermé.
3. Batterie complètement déchargée ou bornes desserrées. Vérifiez en allumant les phares.
4. Bougies encrassées.
5. Fils de bougies en mauvais état.
6. Vis de rupteur corrodées.
7. Rupteur mal réglé.
8. Mauvais contacts dans le circuit électrique.
9. Embrayage qui patine ou kick n'entraînant pas le moteur.
10. Soupapes gommées ou poussoirs coincés.

Nous laisserons de côté les vérifications quotidiennes qui sont les mêmes que pour toute autre machine. Au début, pendant la période de rodage, vidangez au bout de 800 kms et par la suite tous les 3.000 kms, plus souvent si vous roulez sur des routes très poussiéreuses. Nous ne pouvons, dans le cadre de cet article,

reprandre toutes les indications qui figurent dans le manuel Harley-Davidson destiné aux troupes en campagne et qui précisent toutes les opérations de réglage et de révision qu'ont à effectuer périodiquement les ateliers militaires. seraient inutilement détaillées et banales.

TABLEAU DE BORD

La lumière verte sur le côté gauche indique si la dynamo charge ou non.

La lumière rouge à droite indique si l'huile circule ou non. Elle ne s'allume qu'après quelques instants après la mise en marche.

Quand le moteur tourne à un ralenti régulier, les lumières s'éteignent. Au-dessous de 30 à 35 à l'heure, la lumière verte s'allume et s'éteint alternativement. C'est que le débit de la dynamo est faible et irrégulier. Cela est normal. Si la lumière ne s'éteint pas au delà de 35 à l'heure en grande vitesse, c'est que la dynamo ne débite pas assez.

Si la lampe rouge ne s'éteint pas quand le moteur tourne à un régime plus élevé que le ralenti, cela est dû à une mauvaise circulation d'huile dont les causes peuvent être : réservoir vide, huile diluée ou de trop faible viscosité, engorgement des canalisations par temps très froid. Enlevez le bouchon du réservoir. Si vous voyez, à l'aide d'une lampe électrique, les pulsations de l'huile refoulée au réservoir, vous pouvez gagner lentement le garage prochain, sinon vous risquez des avaries graves.

FILTRE D'AIR

Dans ce filtre l'air passe sous une calotte et par une cheminée centrale descend vers une cuve contenant de l'huile où il abandonne ses poussières, puis il remonte à travers des éléments filtrants. Les poussières tombent au fond de la coupe d'huile. Il existe également un modèle rectangulaire qui lui n'a pas de cheminée centrale. Le type rond se démonte en enlevant l'anneau à gorge qui réunit la cuve et le corps du filtre. Dans le type rectangulaire, il y a deux clips à ressorts.

Changez l'huile et nettoyez la cuve chaque fois que vous vidangez le moteur ou plus souvent quand vous roulez sur des routes très poussiéreuses.

De temps à autre, enlevez le filtre et

démontez le complètement. Rincez à l'essence les éléments filtrants. Dans le type rectangulaire, on les démonte en dévissant la vis du déflecteur. Après rinçage, faites sécher les éléments filtrants, puis aspergez les d'un peu d'huile.

Attention au joint entre la cuve et le corps du filtre. Sur ce dernier figure les indications nécessaires.

GRAISSAGE

Nous reproduisons un plan schématique avec diverses lettres.

Graissez les points marqués : A tous les 1.200 kms, plus souvent par temps humide. B tous les 2.500 kms. C tous les 1.200 kms. D 2 fois par an. E Transmission, faites le niveau tous les 15 jours. F au moment des révisions. H tous les 1.200 kms.

Pour A, D et H, utilisez de la graisse courante de bonne qualité; pour B et F une graisse à point de fusion élevé; pour C une burette avec de l'huile à moteur ou plus légère; pour E la même huile que pour le moteur.

Les roulements de la dynamo seront graissés tous les 8.000 kms avec de la graisse à point de fusion élevé.

Après rodage, vidangez le réservoir d'huile tous les 3.000 kms.

Les commandes, aux endroits où elles ne comportent pas de graisseurs, doivent être graissées à la burette.

Tous les 2.000 kms, rincez la chaîne à l'essence, séchez-la et passez-la au bain de graisse.

Évitez de graisser exagérément les moyeux.

Pour le moteur, utilisez une huile plus épaisse l'été que l'hiver.

GRAISSAGE DES CHAINES

Les chaînes sont automatiquement graissées par des graisseurs réglables. La vis réglant le débit pour la chaîne primaire est verticale et se trouve sur le côté du moteur, au-dessus de la pompe à huile, la vis réglant le débit pour chaîne secondaire est horizontale et se trouve à la base du carter. Le réglage se fait à l'aide de rondelles de faible épaisseur.

GRAISSAGE DU MOTEUR

C'est un graissage à circulation d'huile. Une pompe à palettes aspire l'huile du réservoir et l'envoie sous pression aux têtes de bielles. Une pompe de vidange à engrenages renvoie au réservoir l'huile du carter. La circulation de l'huile est indiquée par l'extinction de la lumière rouge. La consommation varie de 150 à 300 cc aux cent kilomètres, selon les conditions d'utilisation.

Maintenez le niveau de l'huile dans le réservoir. Ne laissez jamais le niveau descendre au-dessous du repère « Refill » (remplir). En service normal et avec un moteur rodé, ne parcourez pas plus de 3.000 à 3.500 kms sans vidanger.

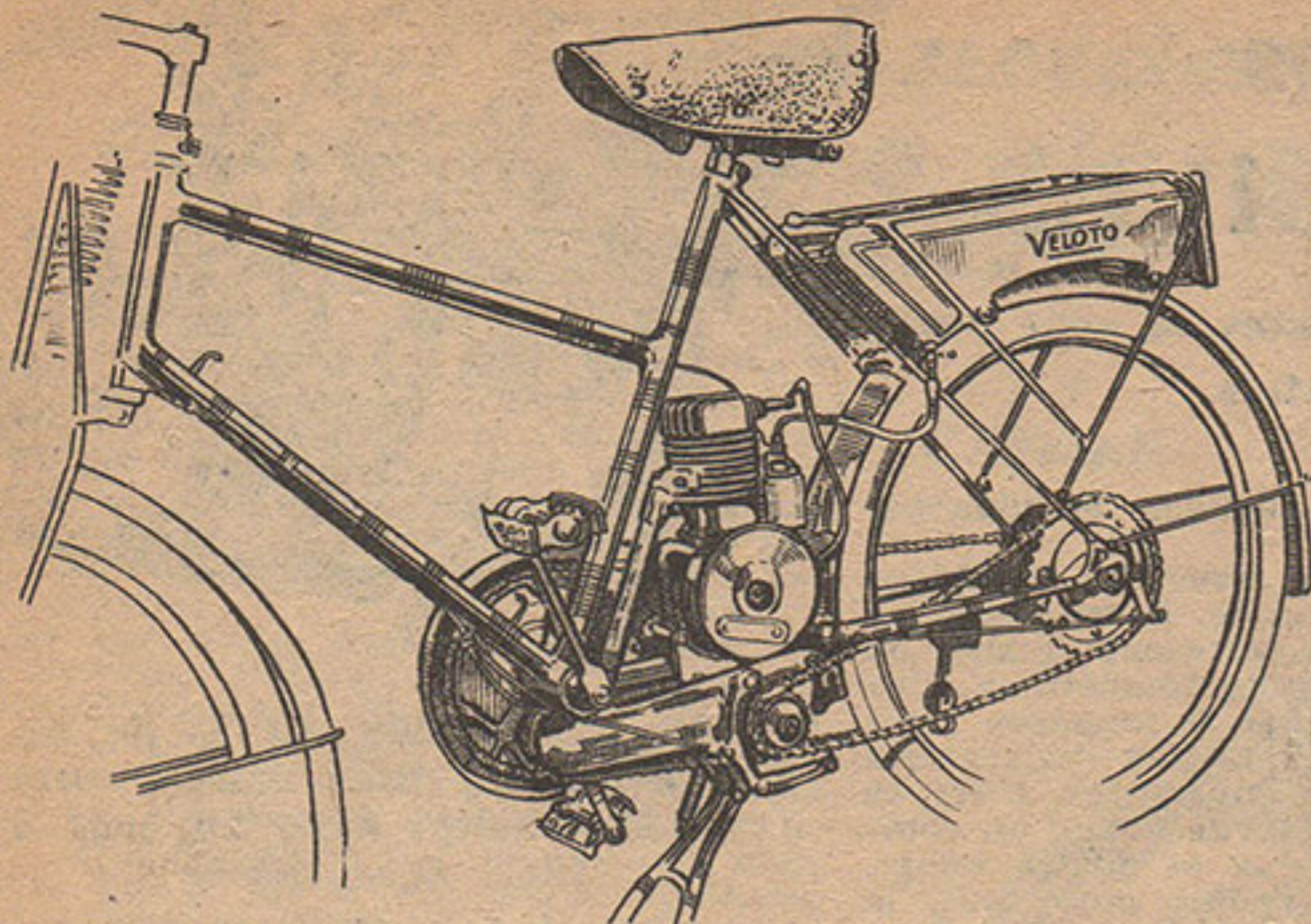
Attention : l'hiver, des condensations de vapeur d'eau se produisent dans le carter, surtout quand on n'utilise la machine que pour de faibles parcours au cours desquels le moteur et en particulier le carter restent trop froids pour évaporer cette eau. Cette eau s'émulsionnant avec l'huile forme une boue qui peut obstruer les canalisations d'huile. En conséquence, vidangez plus fréquemment par temps froid.

(à suivre)

H. P. BORESTROKE

Dans notre prochain numéro :
 Distribution, allumage et carburateur de la 750 cmc. Harley.
 Abonnés, lecteurs, dites-nous si ce genre de descriptions complètes vous intéressent. Suivant vos réponses, nous persévérerons dans ce genre d'articles ou nous passerons des descriptions plus succinctes.

Moteur auxiliaire: BMA ou BMS ?



Avant lu avec intérêt l'article « Moteurs adaptables » paru dans la revue du 15 décembre, je vais me permettre quelques réflexions ou propositions suggérées par cette lecture.

L'auteur, M. Carman, qui a connu les premiers types de bicyclettes de ce genre: Cyclotracteur, Micromoteur, Lutétia et Rosengart notamment — qui ont tous disparu parce que de cylindrée trop faible pour quiconque ne veut pas pédaler — dit cependant: « Cette puissance de un CV est largement suffisante pour entraîner un cycliste à 30 kmh et monter toutes les côtes, sans aucune aide des pédales ». Et je ne puis être de son avis, car ainsi on retombe dans l'erreur commise avec les premiers types cités, dans lesquels la cylindrée ne descendait cependant pas jusqu'à 33 cmc. En effet, si théoriquement cet unique CV est capable de telle prouesse dans le 10 % et au-dessus — puisqu'il s'agit de toutes les côtes — quelle sera alors la durée de service, même de la plus grande cylindrée autorisée, soit 50 cmc. ?

A mon avis, le sort commun à tous les constructeurs actuels de moteurs auxiliaires — sauf un, à ma connaissance — est de vouloir prétendre transformer la simple bicyclette en un vélomoteur léger, par l'adjonction d'un moteur minuscule destiné à remplacer la force du cycliste, lequel ne devrait pas pédaler ! N'ai-je pas lu, sur le prospectus d'une maison cependant réputée, cette surprenante question: Qui ne rêve de ne plus pédaler ?

Et c'est probablement dans cet esprit que l'auteur, dans le titre de son article, a remplacé le mot auxiliaire par adaptable, n'ayant pas osé préciser davantage en adoptant moteur suppléant.

Quant à l'emplacement du moteur et du réservoir, je ne le vois que le plus bas et le plus près possible du pédalier de la bicyclette, laissant ainsi libres tous les emplacements de la machine pour les bagages et l'éclairage, soit: devant de la douille de direction et le dessus du garde-boue AV, dessus du garde-boue AR, ainsi que les deux flancs des deux roues. Meilleur exemple actuel, quant au centre de gravité qui doit être également aussi bas que possible: le « Motorox » de Monet-Goyon et Remondini, non encore décrit dans « Moto-Revue » qui nous doit sa description, avec appréciation impartiale de l'essayeur.

En ce qui concerne l'allusion au seul constructeur faisant exception à la règle actuelle, il s'agit de celui du « Cyclorex-Séguin », déjà décrit, mais que « Moto-Revue » devrait bien nous représenter, le dispositif existant en décembre 1945 ayant été modifié.

A signaler que dans toutes les B.M.A. il manque une béquille légère et un bloque-direction, ne serait-ce que pour faciliter les réparations sur la route, ne pouvant renverser la machine, comme il est

d'usage pour une simple bicyclette. Je n'ose souhaiter l'élasticité du cadre, ou tout au moins de la fourche.

Par ailleurs, en raison du régime actuel d'attribution et de distribution d'essence, les réservoirs paraissent tous de volume un peu trop réduit, pour un parcours à effectuer supérieur à 120 ou 150 kms. Comment, en effet, se procurer un litre de mélange en cours de route ?

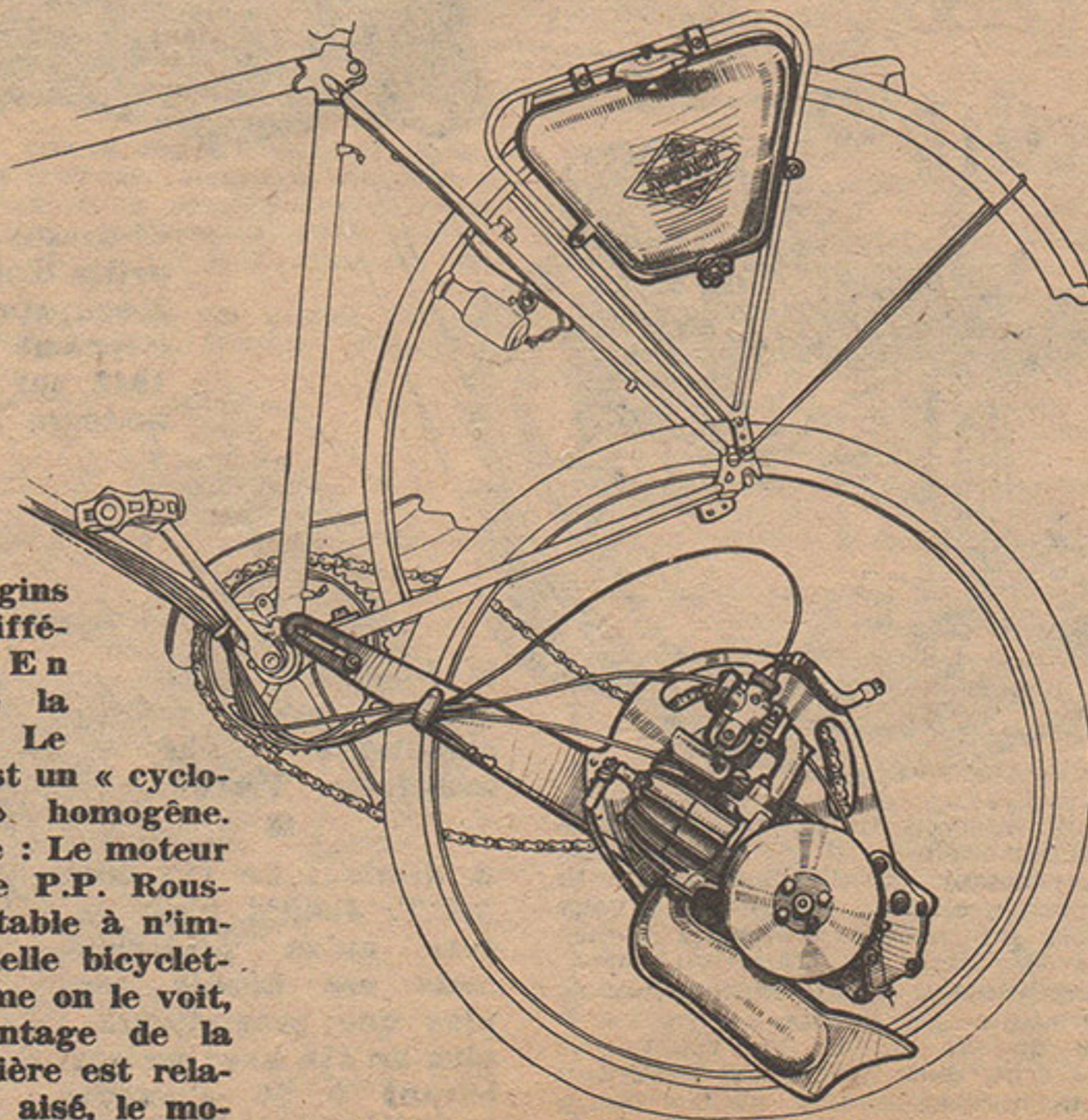
Je terminerai en indiquant que les bicyclettes actuelles, de plus en plus légères, ne sont pas susceptibles de résister assez longtemps, sans dommage, aux actions combinées du moteur (de même seulement 33 cmc.) et du cycliste pédalant pour ménager son moteur. Il faut, pour cela, un cadre et une fourche renforcés, et même de conception spéciale pour loger le plus bas possible moteur et réservoir.

Enfin, pour quiconque tient à pédaler pour aider le moteur, au moins dans toutes les côtes et en palier avec fort vent contraire, il y a lieu de prévoir quatre vitesses par dérailleur, dont une très grande, de plus de 9 m., pour ne pédaler

qu'à cadence réduite, mais à grande allure en palier, et une petite en cas de panne du moteur ou d'essence, pour permettre au cycliste de remorquer, seul, les 25 à 30 kilos de la machine et des bagages.

Il est à souhaiter qu'un concours de B.M.A., projeté voici quelques temps, puisse avoir effectivement lieu. Mais il doit s'agir d'un concours sévère sur plusieurs centaines de kms, en tous terrains, comme, par exemple, un Paris-Toulouse et retour, soit, en plus réduit, le Paris-Pyrénées-Paris des motos, épreuve à laquelle, d'ailleurs, je ne voudrais pas prendre part, s'il m'était imposé de ne pas pédaler, car rien n'est plus fatigant que de rester longtemps immobile sur une selle trop étroite, avec un pied en l'air et l'autre en bas, ou l'un en avant et l'autre en arrière; cas des longues descentes alpestres ou pyrénéennes, dans lesquelles je tourne, mais lentement, pour ne pas risquer d'autokyloser mes bielles.

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



Deux engins bien différents. En haut de la page: Le Veloto est un « cyclo-moteur » homogène. Ci-contre: Le moteur auxiliaire P.P. Roussey, adaptable à n'importe quelle bicyclette. Comme on le voit, le démontage de la roue arrière est relativement aisé, le moteur faisant bloc avec le moyeu.

UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT

Les 125 cmc. 4 temps SONT-ILS FRAGILES ?

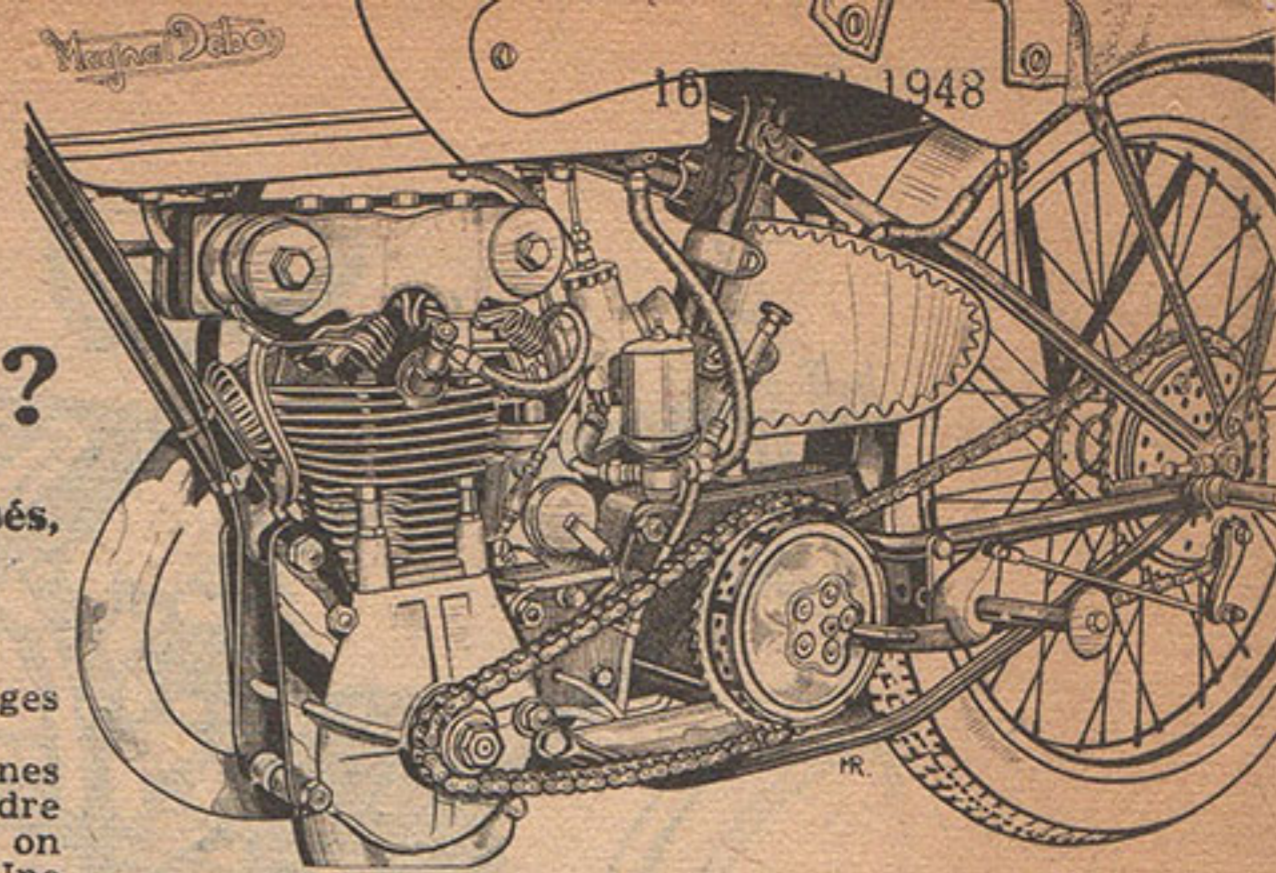
A cette question que de nombreux aspirants vélomotoristes se sont posés, notre collaborateur répond par la négative.

NUL ne conteste l'excellence des deux temps de 125 cmc. sérieusement établis et il y en a heureusement un très grand nombre qui donnent entièrement satisfaction. Mais cela ne doit pas nous empêcher de rendre hommage aux quatre temps de petite cylindrée. Le type de moteur ne signifie pas en lui-même grand chose. C'est la réalisation qui compte. Or actuellement une légende tend à s'accréditer : C'est qu'un petit quatre temps est fragile. On croit que des organes de petite dimension sont incapables de résister à des efforts soutenus. On raconte que chez tel mécanicien, on doit à chaque instant réparer des quatre temps, alors que les deux temps ne reviennent presque jamais à l'atelier. Pistons grippés, soupapes tordues et toute la lyre. Et on se hâte de conclure qu'au dessous d'une certaine cylindrée, 250 cc. par exemple, un quatre temps ne peut donner satisfaction. Mais si on prend la peine de s'informer, on finit par apprendre que le conducteur avait négligé de vérifier le contenu de son réservoir d'huile, de vidanger périodiquement ou encore qu'il menait durement sa machine, ou qu'il le surchargeait. Et rien n'est plus dangereux que de surmener une machine quelconque. Or toute la question est là : ne jamais utiliser d'une manière continue, un moteur à sa pleine puissance. L'erreur est peut-être de la part de certains constructeurs, d'avoir cédé à la demande de la clientèle et de lui avoir livré des moteurs à puissance spécifique très élevée et dont un motocycliste averti peut tirer des performances splendides, à condition de leur donner un minimum de soins et de les conduire intelligemment. Un deux temps résiste

sage et ne jamais négliger les vidanges périodiques.

Après tout, même avec les machines de plus grosse cylindrée, il faut prendre un minimum de précautions quand on possède une machine de compétition. Une bonne grosse machine à soupapes latérales est moins sensible aux maladresses de conduite qu'une supersport. C'est ce que l'on perd trop de vue quand on compare les 125 cmc. deux et quatre temps.

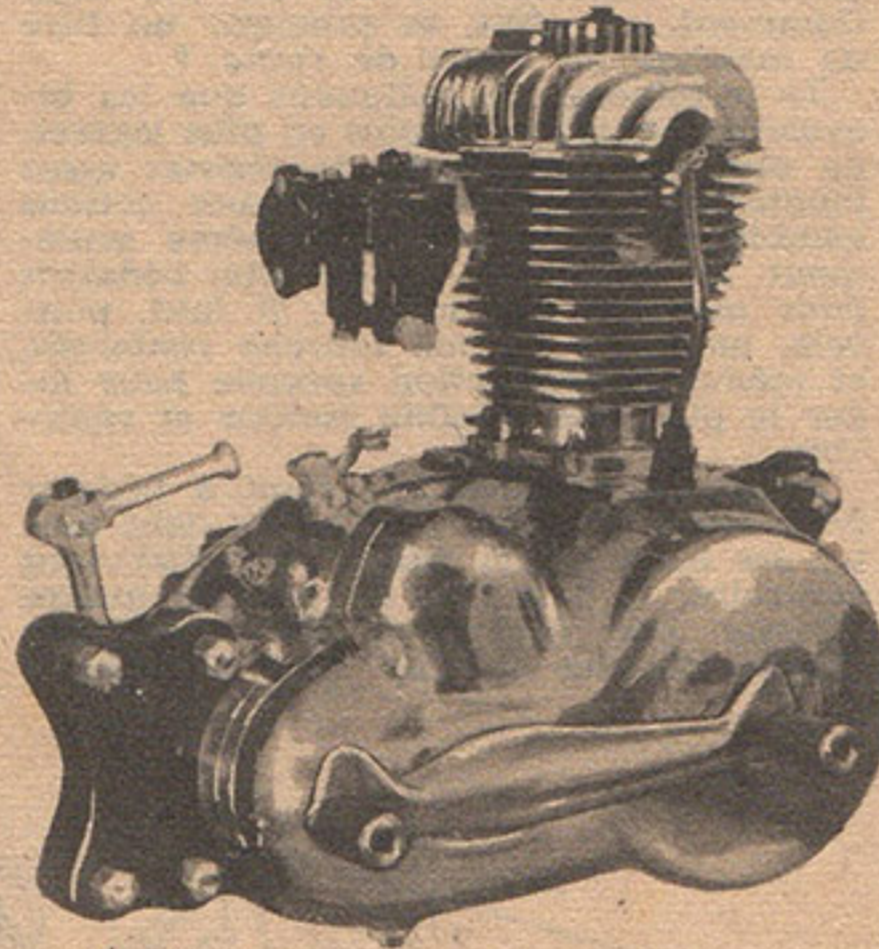
Comme nous le disions plus haut, la cylindrée n'a rien à voir là-dedans. Considérez par exemple le Bumble Bee étudié par le remarquable ingénieur qu'est Bradshaw et dont nous avons naguère donné une description succincte. C'est, rappelons-le, un deux cylindres en V d'une certaine de cc. de cylindrée et à soupapes latérales. Ce petit moteur at-



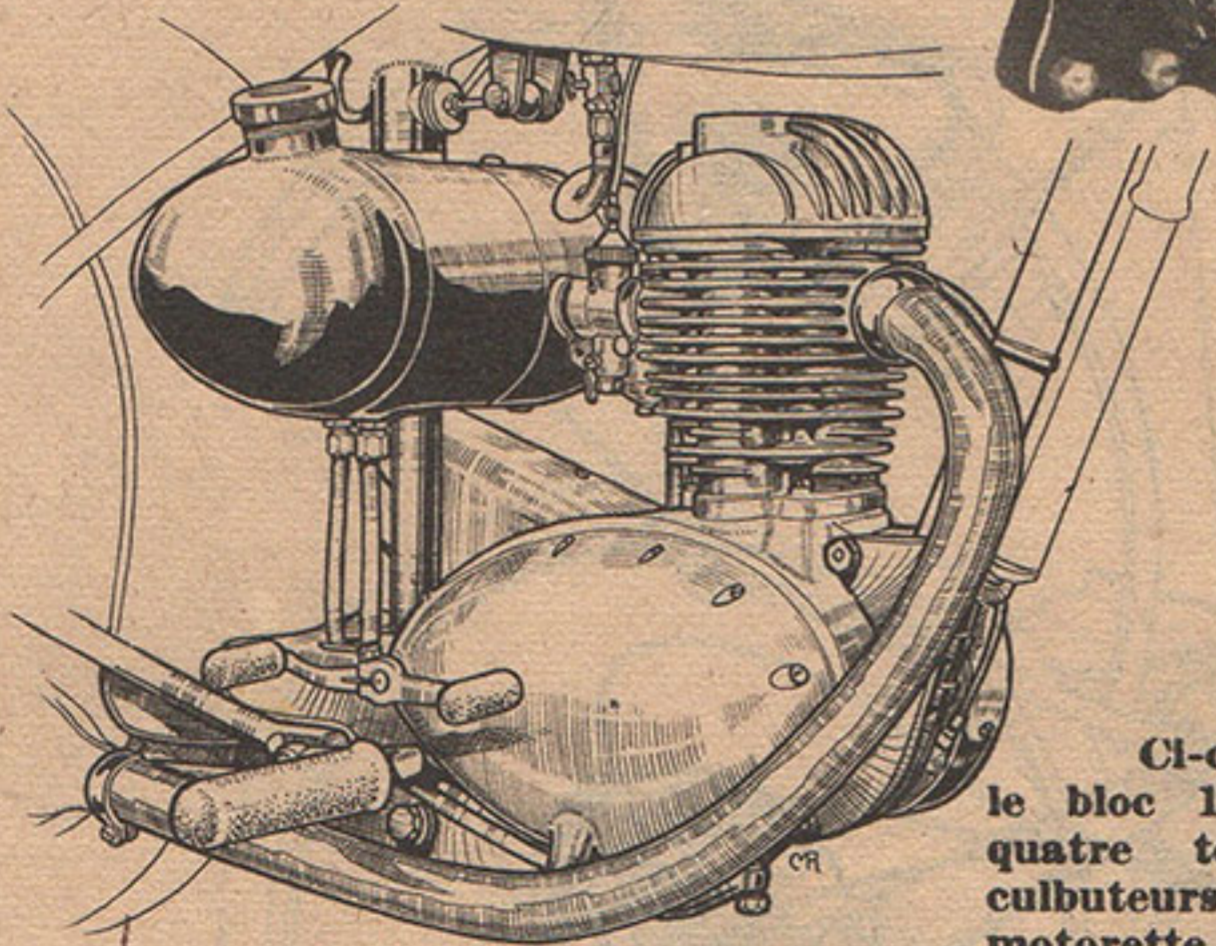
Un 125 double A.C.T. de record : 117 kms dans l'heure à Monthléry, avec un tour à 122... sans casser !

telé à une dynamo et travaillant constamment à plein régime s'est avéré d'une sécurité de marche absolue. Pourquoi n'en serait-il pas de même d'un petit moteur de moto ? Le tout est de livrer à la clientèle moyenne un moteur de caractéristiques moyennes et de réserver à des personnes qui pourraient faire partie d'une « Ligue de la Protection des Moteurs » des engins poussés dont ils sauront se servir avec intelligence et discrétion. On peut tirer d'un 125 cmc. culbuté gonflé une puissance de 7 à 8 CV et dépasser ainsi le 100 à l'heure. Mais cette vitesse que n'atteignent pas en réalité certaines machines d'une cylindrée presque triple doit être considérée comme un plafond, et au-dessous duquel il faut se tenir. On peut estimer qu'une vitesse de croisière inférieure d'un quart environ au-dessous de la vitesse maxima est un maximum pratique. Il faut également veiller de près à la période de rodage et ne pas négliger les vidanges d'huile. On doit largement utiliser le changement de vitesse pour éviter au moteur de freiner. Mais ce sont des précautions auxquelles trop de conducteurs ne veulent pas s'astreindre. Peut-être serait-il sage de livrer des machines légèrement dégonflées, tout en restant capables de bonnes performances sans surmenage et qui ne risqueraient pas d'être endommagées par suite de négligences ou de maladresses et de réserver à la clientèle sportive des modèles spécialement étudiés pour la vitesse. Il n'y a aucune raison pour qu'un quatre temps soit moins robuste qu'un deux temps si on ne cherche pas une puissance spécifique anormalement élevée.

MELLIER



Ci-dessus : Les petits blocs A.M.C. à soupapes en tête circulent depuis 1942 sur les vélomoteurs New-Map

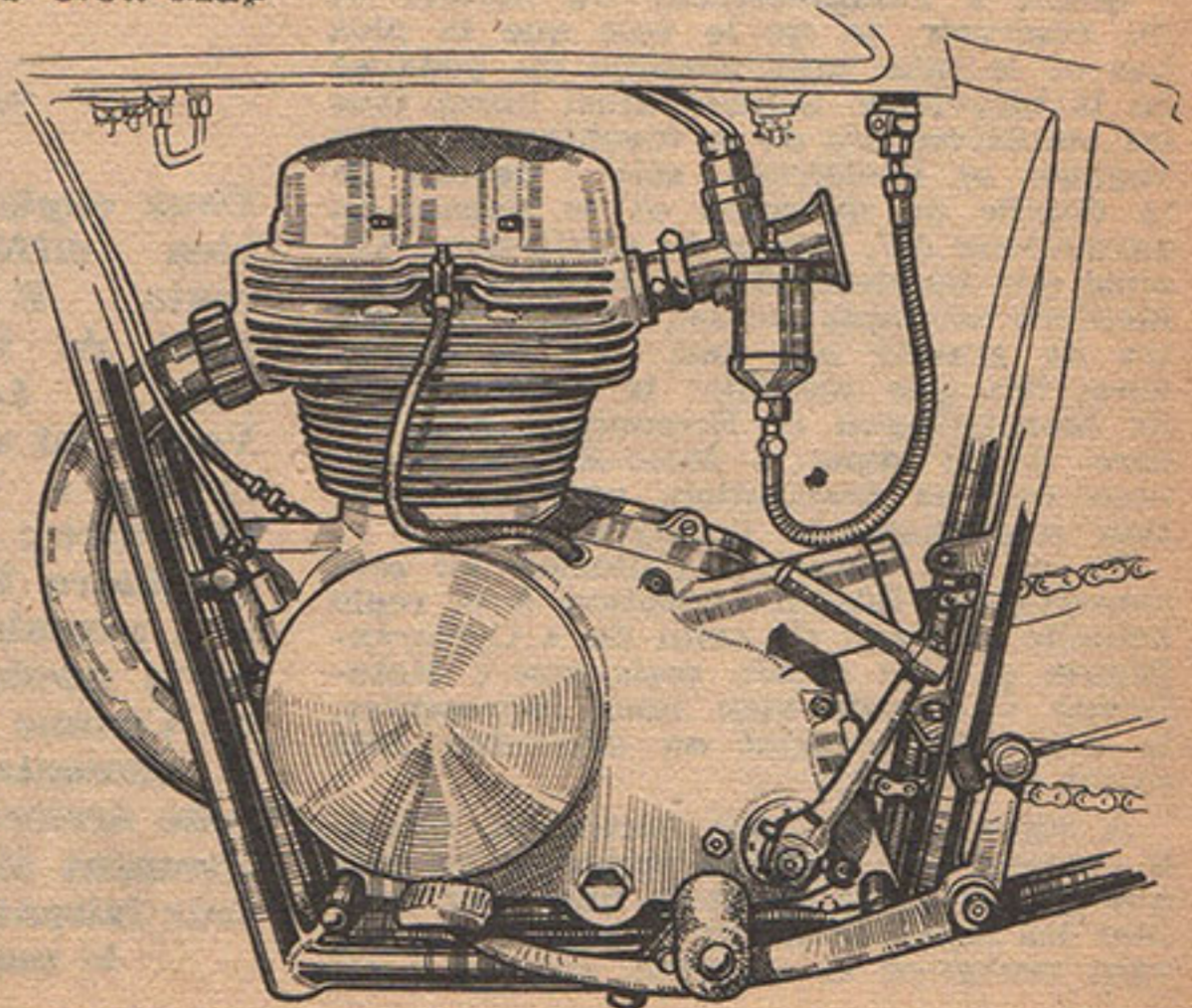


Ci-contre : le bloc 125 cmc. quatre temps à culbuteurs de la motorette Terrot.

mieux aux mauvais traitements. Avec le graissage par mélange il est toujours assuré de recevoir de l'huile fraîche. Si vous le conduisez trop durement, il vous manifestera son mécontentement à sa manière par des ratés ou même en s'arrêtant avant que des dégâts mécaniques se soient produits. Le quatre temps ira à la limite de ses forces. La courbe de puissance d'un deux temps est beaucoup plus plate que celle d'un quatre temps et pour ce dernier, il faut savoir se servir du changement de vitesse.

Mais cela après tout n'a rien de sorcier. Et surtout on doit veiller au grais-

A droite : Le 125 cmc. A.C.T. Jonghi n'est encore qu'un prototype, mais ses débuts sont plus que prometteurs : plus de 110 avec un carburant à 55 d'octanes sur plusieurs tours de la piste de vitesse ! Qui dit mieux ?



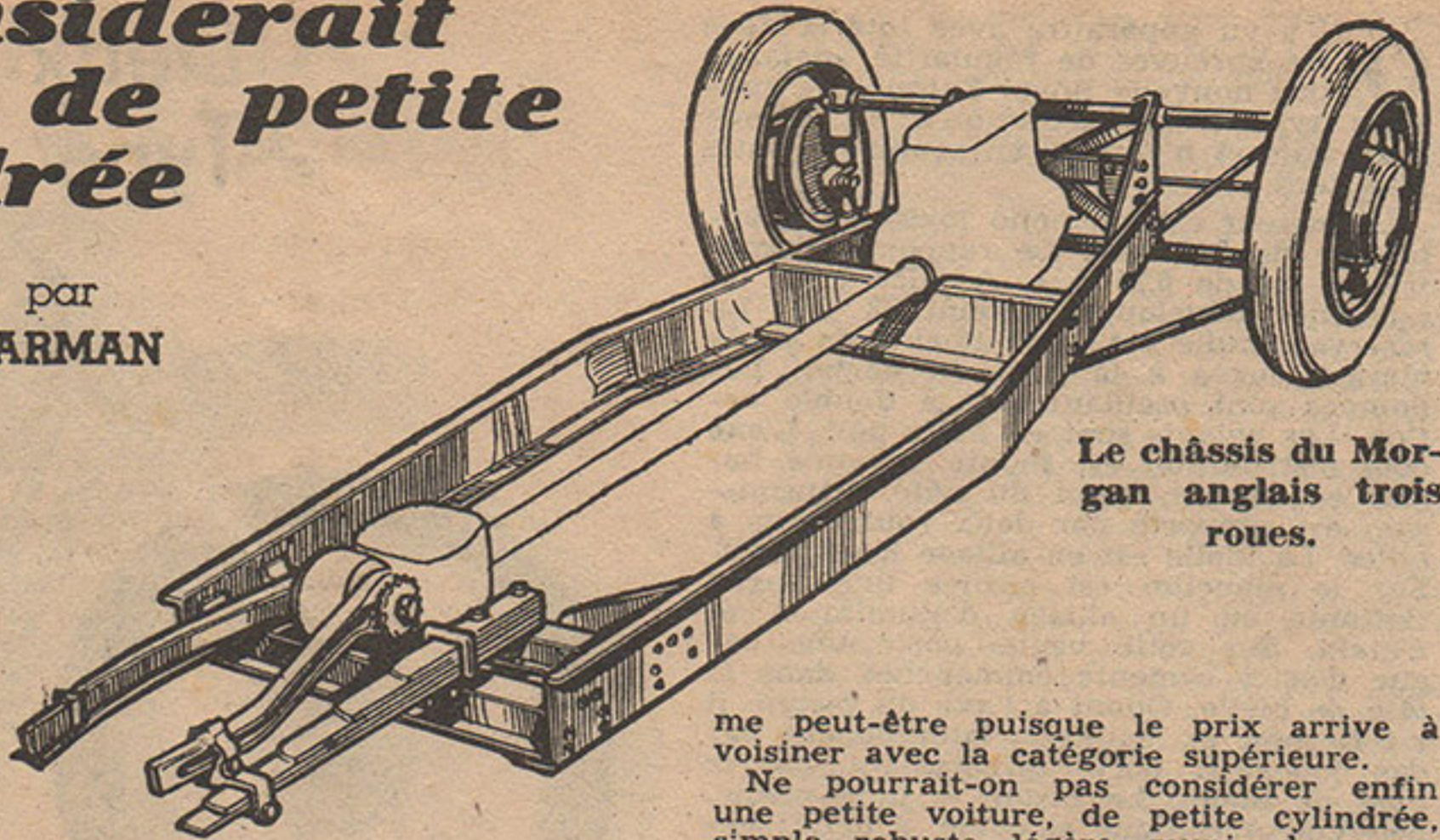
Si l'on considèrerait une voiture de petite cylindrée

Autrefois, il n'y a tout de même pas si longtemps, la voiture normale était équipée d'un moteur de 2 litres environ. C'était après l'autre guerre. A ce moment, il existait de petites voitures, appelées cyclecars, de petites cylindrées (tout n'est que proposition) qui se situaient en moyenne à 900 cmc (de 750 à 1100).

De nos jours, avec l'augmentation de rendement, l'échelle des cylindrées a considérablement diminuée et on peut dire sans se tromper que telle performance réalisée en 1920 par une deux litres est maintenant, non seulement égale, mais dépassée par un moteur d'un litre. La catégorie des petites voitures devra donc se situer dans des cylindrées voisines de 350 cmc, ou même moins.

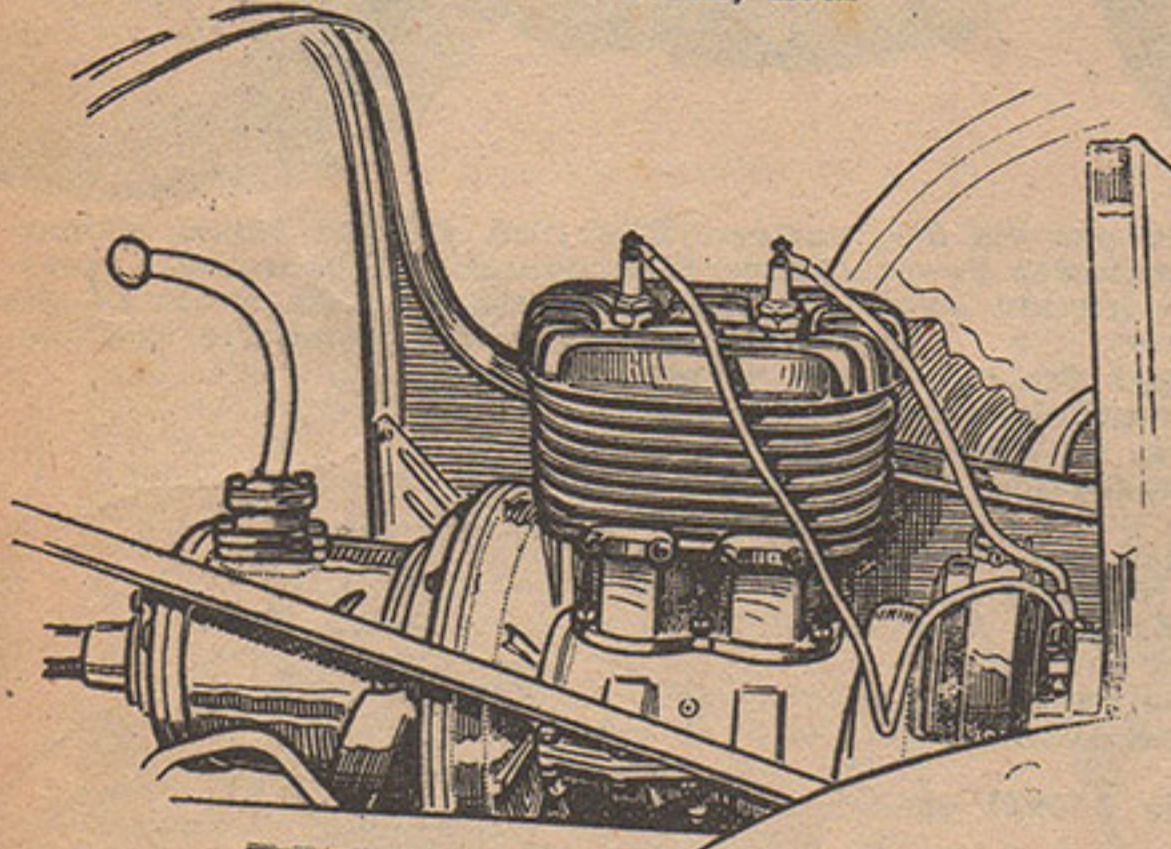
Des tout derniers modèles sortis, nous

par
CARMAN

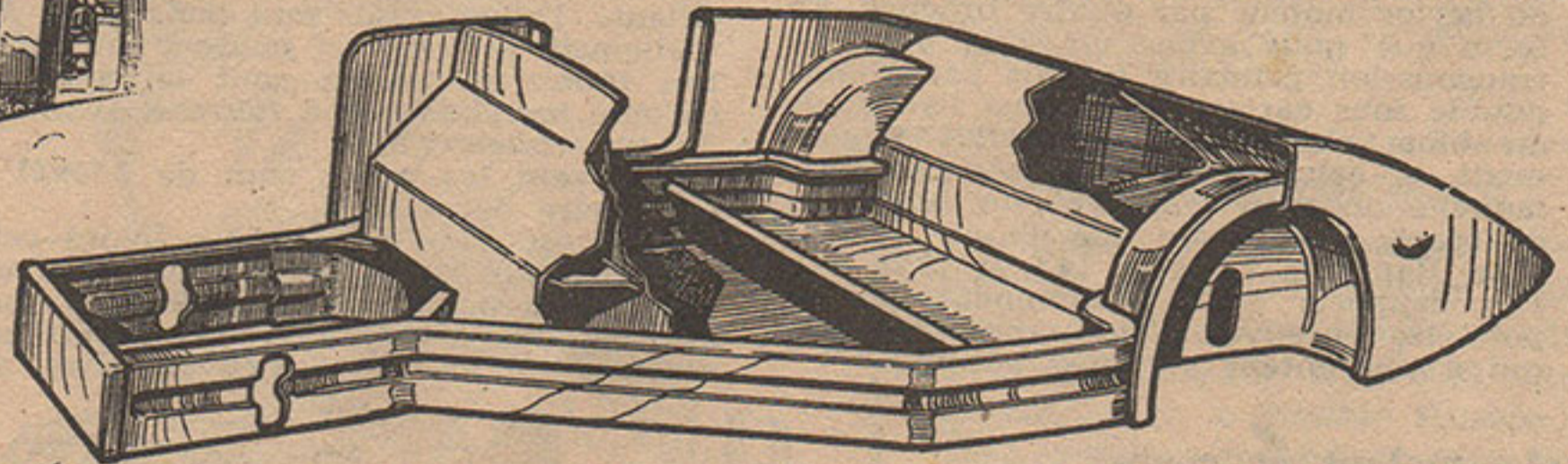


Le châssis du Morgan anglais trois roues.

A gauche : Un deux - cylindres deux temps spécialement conçu pour le cyclecar.



Ci-dessous : Un châssis-caisson en éléments emboutis.



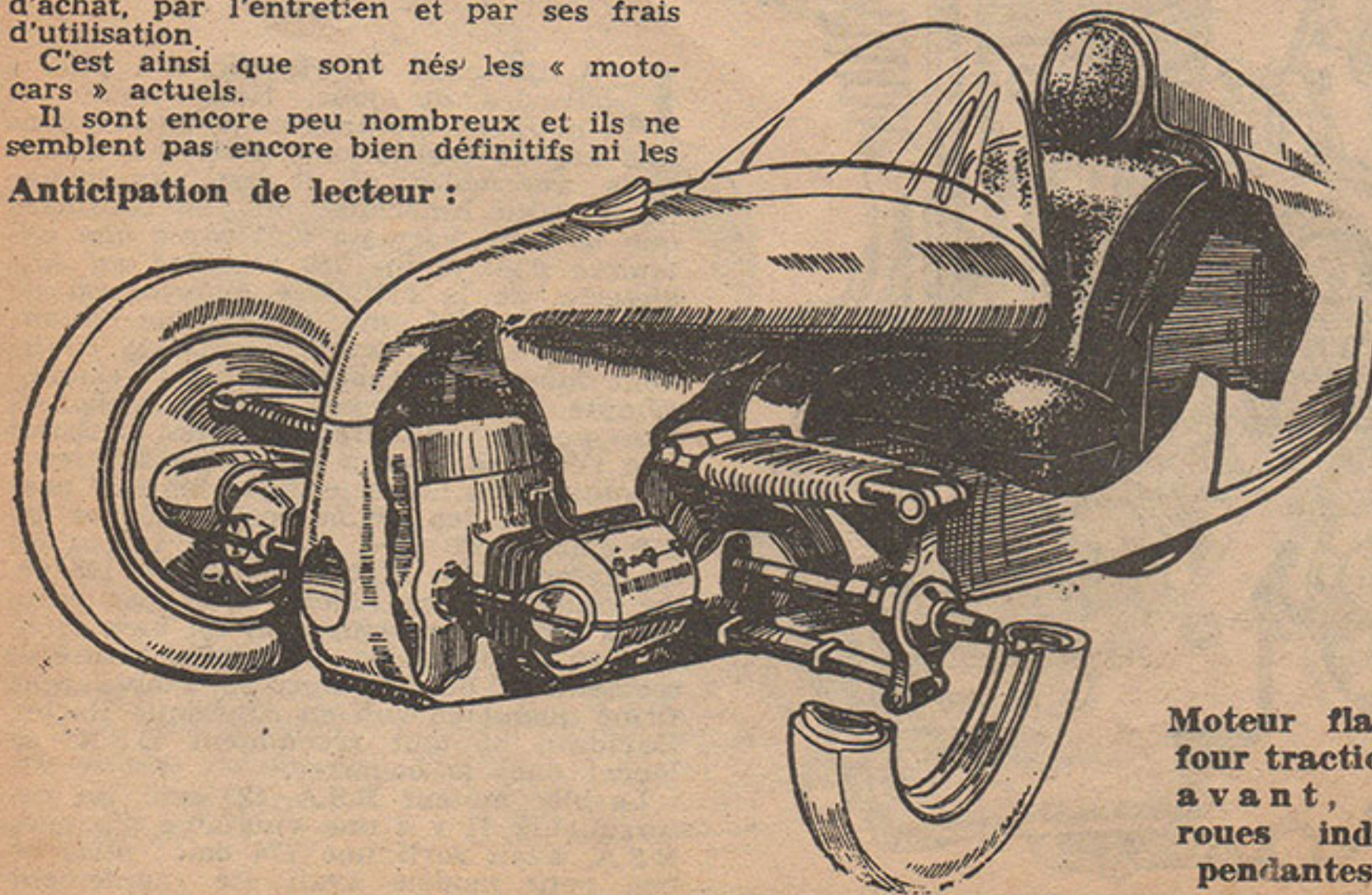
voyons de petits moteurs 4 cylindres ou flat-twin équipés des voitures (ou voitures) de 4 places confortables, carrossées en conduites intérieures et munies de tous les perfectionnements possibles. Ces petits moteurs cubent entre 500 et 800 cmc.

Si donc nous abandonnons nos exigences de confort presque excessif, que nous nous contentions d'un simple roadster, de performances moins brillantes, mais néanmoins acceptables, il demeure possible, toujours en considérant l'échelle des puissances et des formes, d'établir une voiturette légère, c'est-à-dire une petite voiture économique par le prix d'achat, par l'entretien et par ses frais d'utilisation.

C'est ainsi que sont nés les « motocars » actuels.

Il sont encore peu nombreux et ils ne semblent pas encore bien définitifs ni les

Anticipation de lecteur :



Moteur flat-four traction avant, 3 roues indépendantes.

uns ni les autres, car à chaque « choc » nous les retrouvons modifiés en gros et en détail et il ne semble malheureusement pas qu'il soit possible d'en obtenir facilement et... à un prix vraiment démocratique.

Evidemment toutes ces petites voitures sont magnifiquement traitées ; trop même

pourrait-il en être autant pour la grande sœur à 4 roues ?

Il est absolument certain que si un tel modèle était jeté sur le marché, à condition qu'il soit bien étudié, il emporterait la majorité des suffrages.

Mais voilà ! Qui osera étudier avec cran et mettre en vente un véhicule établi de telle sorte que tout luxe superflu soit éliminé, qu'il présente des solutions mécaniques éprouvées, mais rustiques, simples, et bon marché, qu'il soit muni d'une caisse représentant l'indispensable et d'un moteur robuste, mais sans présentation à des performances bien inutiles ?

La porte est ouverte aux chercheurs...
CARMAN.

VOITURES 500 cmc.

Plusieurs lecteurs nous ont écrit au sujet de leurs réalisations ou de leurs projets de construction de voiturettes légères. De notre côté, nous poursuivons la mise au point de notre mouvement, sur lequel nous serons à même de donner bientôt des précisions supplémentaires. Encore un peu de patience. Faites connaître à vos amis et amenez de nombreux adeptes à notre mouvement en faveur de la construction de « voitures 500 cmc.

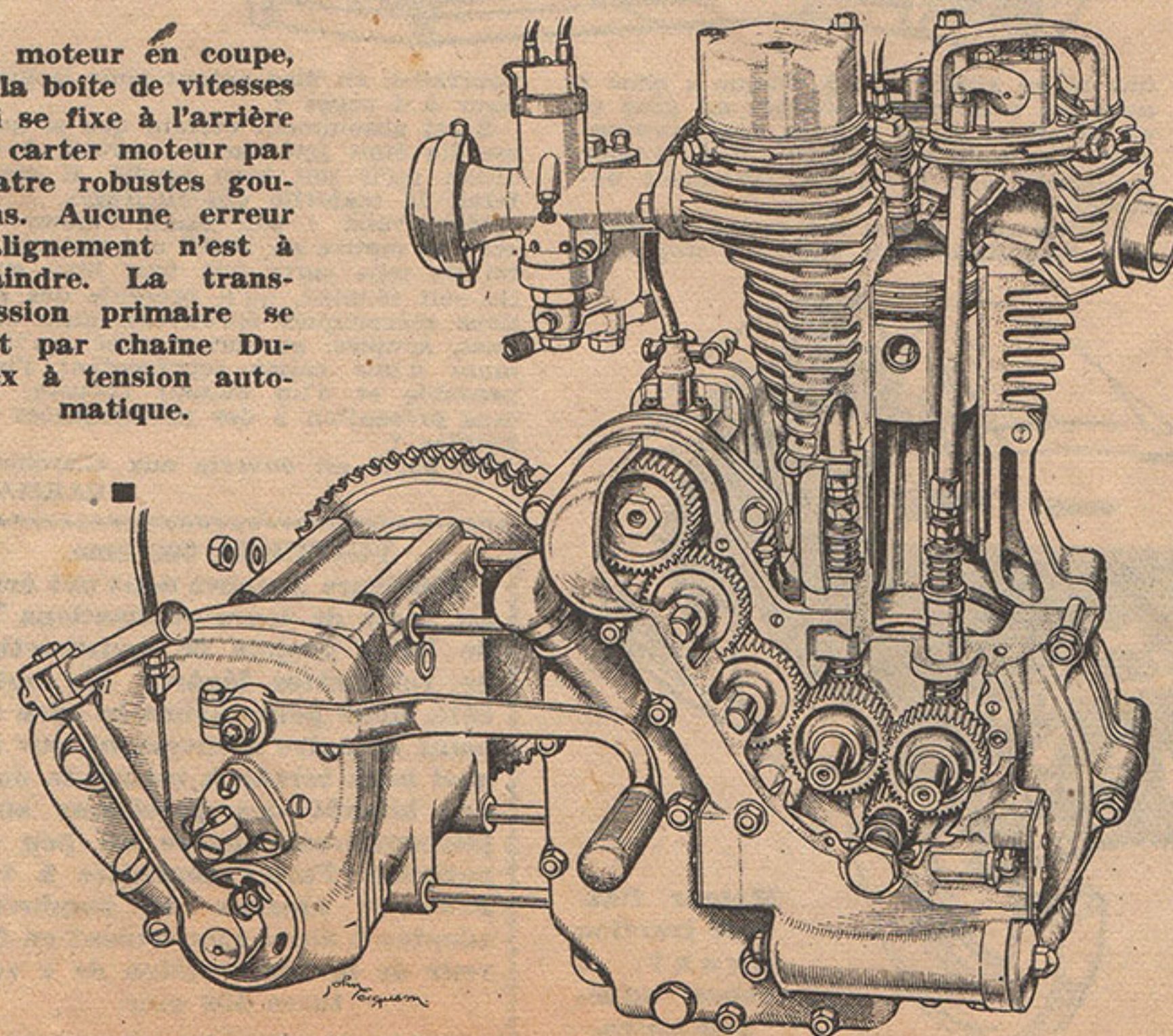
On a vu apparaître avec intérêt dans les épreuves de régularité anglaises une nouvelle Royal-Enfield. Ce nouveau type n'est encore qu'à la période des essais et n'entrera en production que plus tard.

Le moteur est un mono 70x90 d'une cylindrée de 346 cmc. Le rapport volumétrique est de 6,25 à 1. A 5.750 t.m., la puissance développée atteint 18 CV. La réserve d'huile est selon l'habitude de la marque logée à la base du carter. Les pompes sont oscillantes et à double action. Les volants sont en acier poli. L'axe côté distribution est monté sur une bague en bronze, celui du côté transmission est supporté par deux roulements à billes. La bielle est en alliage léger RR56. Sur le maneton est enfilée une bague flottante en un alliage d'aluminium et d'étain. Sur cette bague porte une bague d'acier cémenté emmanchée dans la tête de bielle. Quant à l'axe du piston, il est flottant et maintenu latéralement par des jones. Il porte directement sur le pied de bielle. Le piston à jupe pleine, légèrement conique et ovale, a deux segments d'étanchéité et un râcleur.

Le cylindre est en alliage léger chemisé. Il est profondément enfoncé dans le carter. La culasse elle aussi est en alliage léger. Chaque soupape et son culbuteur sont enfermés sous un boîtier séparé. Les sièges de soupapes sont en fonte, ainsi que les emplacements de la bougie et... du décompresseur, car dans ce moteur il y a un décompresseur indépendant. Culasse et cylindre sont fixés par des colonnettes. La magnéto est en arrière du cylindre et entraînée par une série d'engrenages.

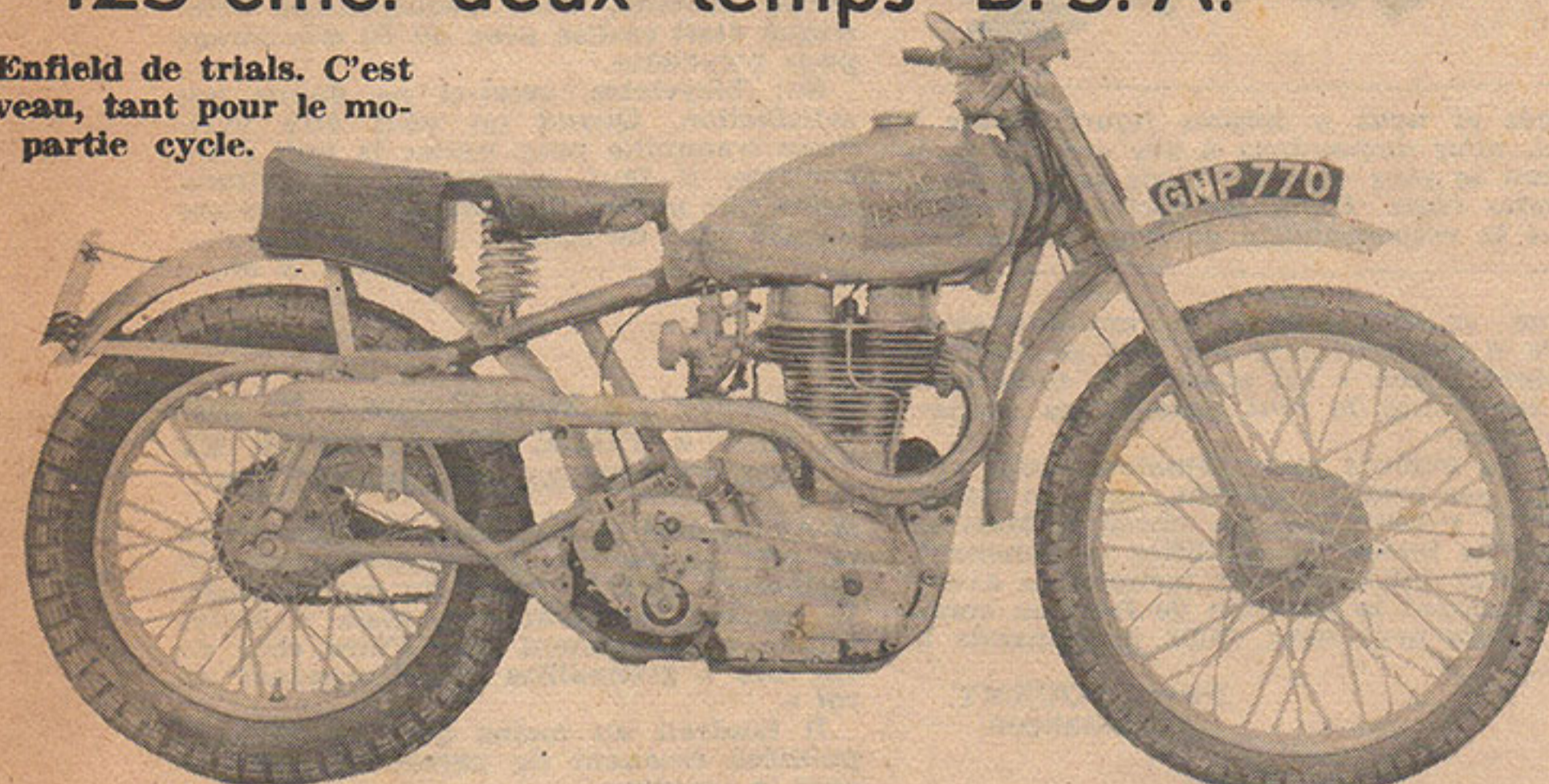
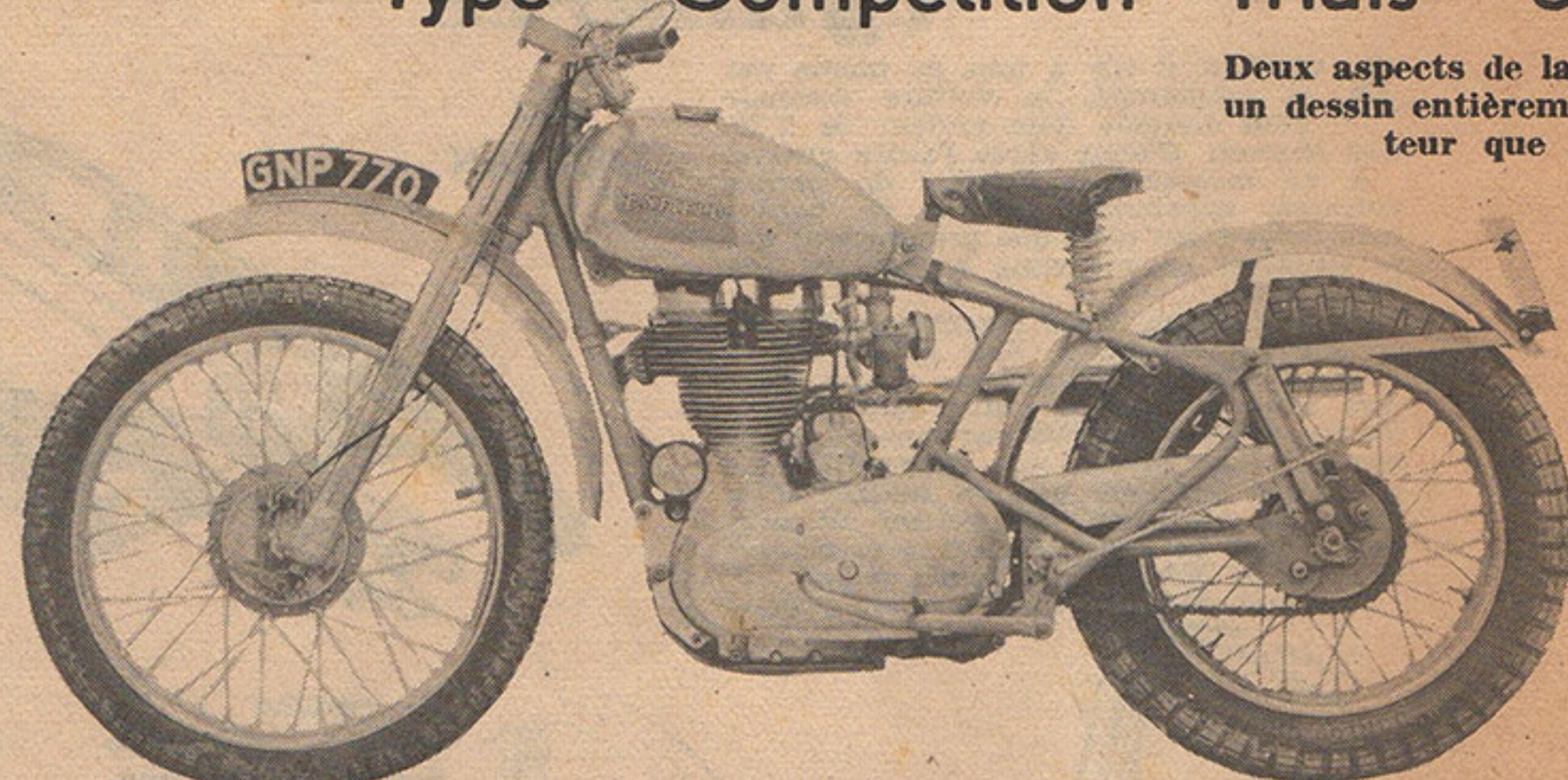
Le montage de la boîte de vitesses est curieux. Elle est fixée sur l'arrière plat du carter moteur par quatre broches. En sorte que nous avons un semi bloc. La transmission primaire se fait par chaîne double sous carter. On a ainsi l'avantage du bloc, c'est-à-dire le parfait alignement, et celui de la boîte séparée pour laquelle on peut employer un lubrifiant différent, plus épais que l'huile à moteur. Rapports 7,1, 10,1, 14,1 et 19,75 à 1. Les rapports sont évidemment prévus pour les épreuves d'endurance anglaises qui s'apparentent au cross country.

Le moteur en coupe, et la boîte de vitesses qui se fixe à l'arrière du carter moteur par quatre robustes goujons. Aucune erreur d'alignement n'est à craindre. La transmission primaire se fait par chaîne Duplex à tension automatique.



Deux nouveautés britanniques : LA 350 cmc. ROYAL ENFIELD Type "Compétition - Trials" et le 125 cmc. deux temps B.S.A.

Deux aspects de la Royal-Enfield de trials. C'est un dessin entièrement nouveau, tant pour le moteur que pour la partie cycle.



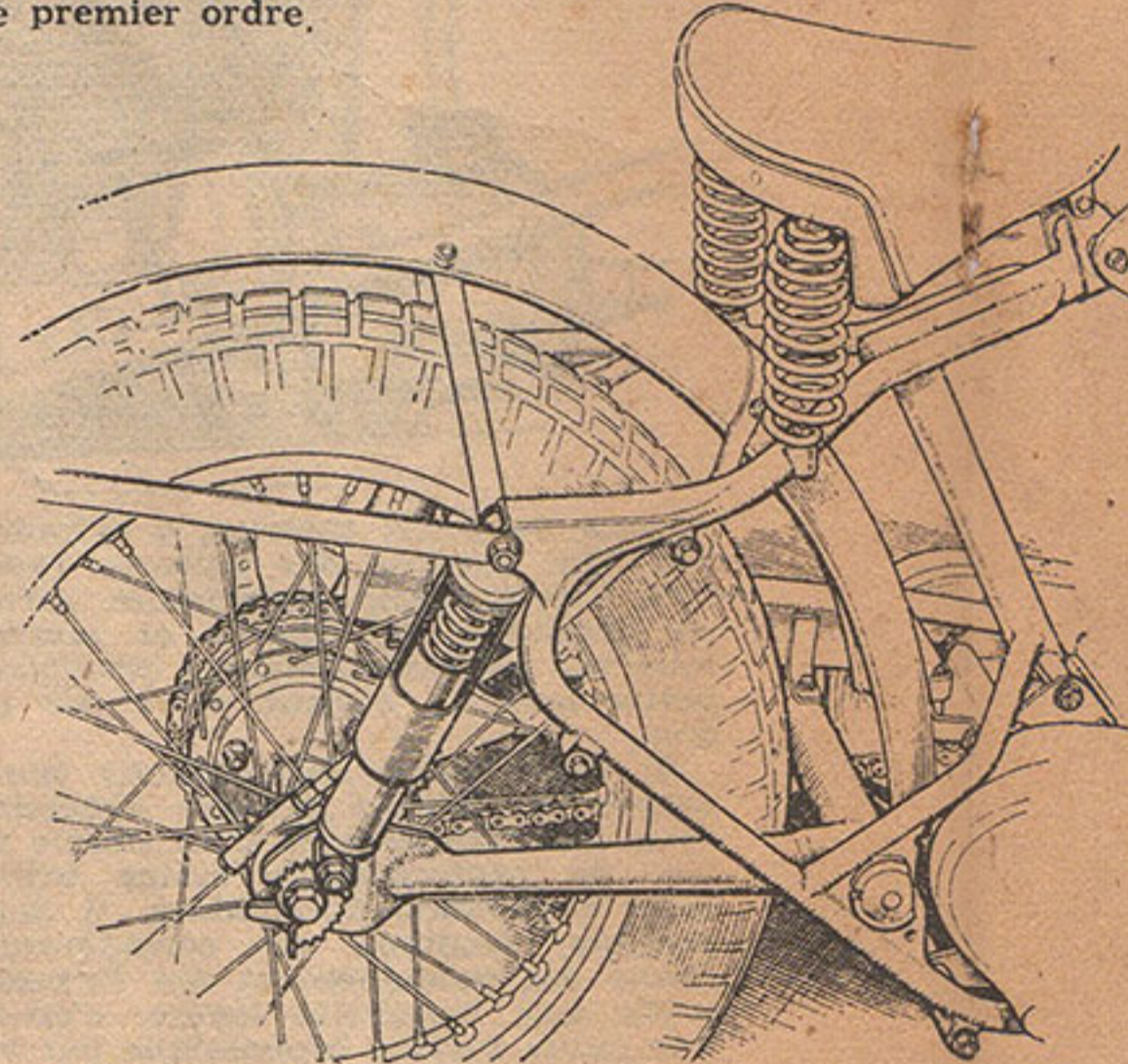
Le débrayage est commandé par vis à pas rapide. L'embrayage à garnitures Férodo présente 8 surfaces de friction et fonctionne dans l'huile.

Cet ensemble est supporté par des plaquettes et une cuvette fort utile pour protéger le moteur. Le cadre lui-même est ramassé et rigide. On remarquera le dessin de l'arrière qui sert de point d'appui aux glissières télescopiques qui contrôlent le débattement de la fourche oscillante. Divers essais sont poursuivis. Actuellement le cadre est soudé à l'autogène. Les tubes principaux sont en acier au chrome molybdène. La fourche avant est du type télescopique.

A l'avant les pneus sont de 2,75x21 et à l'arrière des 4,00x18.

Telle est dans ses grandes lignes cette machine qui, nous le répétons, n'est encore qu'un prototype en période d'essais et à laquelle, à la lumière de l'expérience, diverses modifications peuvent être ap-

portées. Elle n'en est pas moins remarquable. Elle donne une heureuse impression de robustesse et d'élégance. Et dès son apparition, elle a remporté des succès de premier ordre.



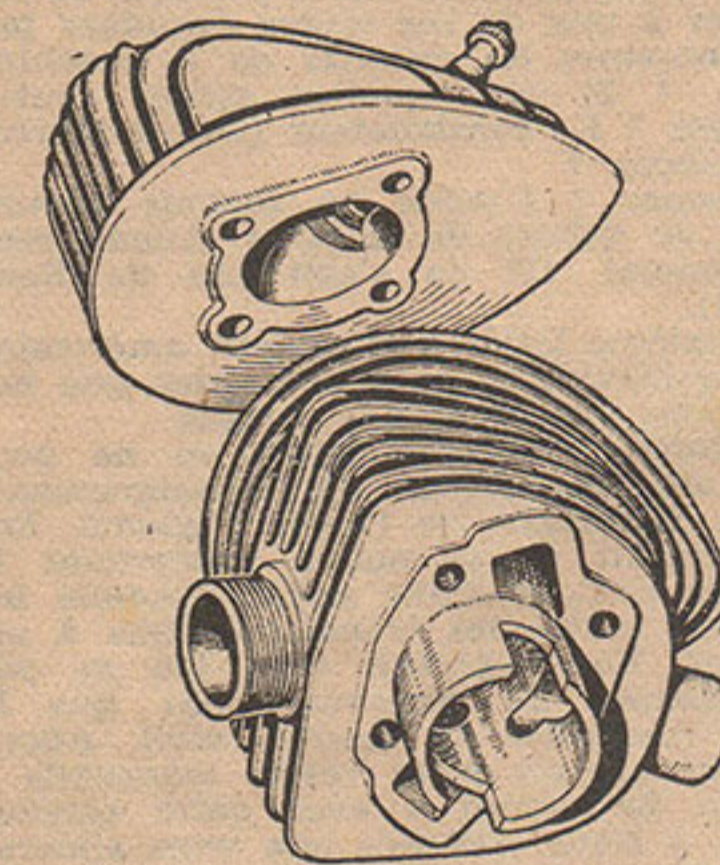
Ci-dessus : La suspension arrière oscillante a nécessité une conception de cadre assez particulière. La prise de compteur est sur le moyeu arrière.

abandonné. Nous ne connaissons pas alors les restrictions actuelles et la majorité de la clientèle préférerait une cylindrée plus forte. Aujourd'hui les débouchés plus importants sont ouverts aux petites cylindrées et la vieille marque de Birmingham n'a pas voulu négliger ce marché nouveau. Elle n'a pas manqué de tirer profit de l'expérience universelle acquise par tous les constructeurs de deux temps miniatures et son nouveau modèle est conforme à la technique moderne des 125 cmc.

C'est un bloc moteur. Actuellement il est livré comme tel, mais il n'est pas exclu qu'il soit incorporé à une petite moto B.S.A. En attendant, il est surtout réservé à l'exportation. Il comporte toutes les dispositions modernes et en particulier un sélecteur au pied.

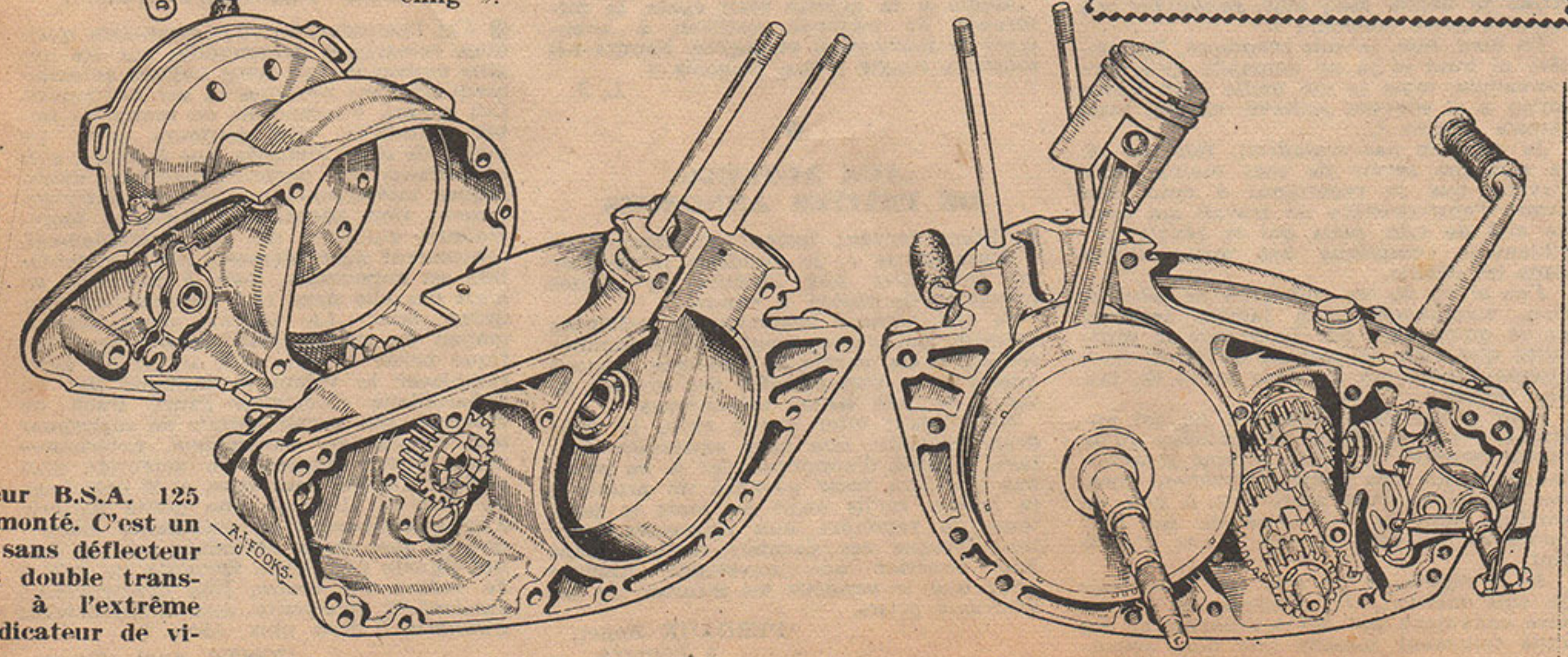
Le moteur lui-même a un alésage de 52 mm. et une course de 58 mm., soit une cylindrée de 123 cmc. Le piston, légèrement bombé, est en alliage léger et n'a pas de déflecteur. Il ne possède que deux segments. Il y a deux canaux de

transfert, de telle sorte que les deux colonnes gazeuses se heurtent et se fondent en une colonne unique qui est dirigée vers la bougie. Le piston est échanuré. Les volants réunis par un maneton emmanché à la presse sont intérieurs. Pour réduire au minimum l'espace mort du carter, deux disques sont fixés sur les



Documents « The Motor Cycle » et « Motor Cycling ».

A droite : Le moteur B.S.A. 125 cmc. partiellement démonté. C'est un deux-temps, à piston sans déflecteur légèrement bombé, et double transfert. On remarque, à l'extrême droite, l'index de l'indicateur de vitesse.



volants. La bielle en acier forgé possède, à son pied, une bague en bronze. La tête de bielle tourillonne sur galets. Les axes sont montés sur roulements à billes, avec dispositifs d'étanchéité. Ils sont graissés par des canaux qui permettent à l'huile abandonnée par le mélange, de descendre par gravité. La culasse, à ailettes profilées, est en alliage léger. Le cylindre est légèrement incliné. La culasse est ainsi plus complètement exposée au courant d'air qui la refroidit. Il n'y a pas de joint entre la culasse et le cylindre qui est en fonte. Le contact thermique se trouve, de ce fait amélioré. Le cylindre pénètre profondément dans le carter, et cette partie du carter est garnie d'ailettes. On voit combien la question du refroidissement été étudiée. Il n'y a qu'une tubulure d'échappement. Il y a quatre colonnettes pour fixer sur le carter la culasse et le cylindre.

De l'arbre côté transmission, soutenu par deux paliers à billes, une chaîne transmet la puissance au changement de vitesse. Cette chaîne très courte et préalablement rodée ne comporte pas de système de tension. L'embrayage à disques garnis de liège fonctionne dans l'huile. Il y a quatre disques d'arrêt non garnis et trois disques garnis de liège. La tige commandant le débrayage traverse l'arbre principal et est commandée par une vis à triple filet. Le changement de vitesse donne trois rapports : 7,05, 3,76 et 2,24 à 1. L'arbre principal tourne sur des paliers à billes et l'arbre secondaire sur bagues de bronze. Les engrenages sont toujours en prise. Sélecteur au pied. Kick starter.

L'allumage se fait par volant magnétique Wico qui fournit également le courant pour l'éclairage. Le volant magnétique est complètement protégé, une fenêtre permet de régler le rupteur. Le carburateur est un Amal. Le poids de ce bloc est d'environ 22 kgs.

H. P. B.

NOUS RECHERCHONS

Le maximum de documentation (Notices, photos et dessins techniques, réglages, renseignements) sur la ZUNDAPP K.S. 750 cmc. militaire, dite « modèle Russie ». Nos lecteurs possédant cette documentation pourront nous la communiquer afin de nous fournir la substance d'une description qui nous permettra de rendre service aux possesseurs, relativement nombreux de cette moto allemande.

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.

LA CONSTRUCTION « AMATEURS » DE VOITURES 500 cmc.

● Quoi ? C'est vrai ? « Moto-Revue » prend en main la réalisation d'un cyclecar (quel vilain mot, j'aime mieux motocar dont la notion correspond mieux à la chose d'amateur !)

M. J. B. a fait sortir le loup du bois et le voilà lâché.

Enfin, voilà une initiative hardie qui va plonger dans la joie moult motards dépourvus de monture. Vite, vite, « Moto-Revue », sors nous ton « ours », que nous puissions l'examiner, nous en régaler et en profiter !

Mais je souscris d'avance à une telle réalisation et puisque « Moto-Revue » se charge avec ses collaborateurs d'étudier un engin pour nous amateurs, je lui fais toute confiance et je suivrai ses directives les yeux fermés.

Ce qui compléterait bien une telle étude, ce serait, à l'avance, quelques conseils aux apprentis constructeurs sous forme d'articles consacrés à l'usage des outils (lesquels ?), aux tours de main qui sont si utiles et autres considérations qui évitent si souvent des avatars rebutants parfois.

Je suis impatient de connaître le projet de « Moto-Revue » : quel moteur - (2 ou 4 temps). Quelle cylindrée ? Combien de roues ? (3 ou 4... éternelle histoire), etc... etc...

Emile FARREL, à Bordeaux.

● Puisque *Moto-Revue* lance un appel et que cet appel réveille en moi quelque chose qui sommeillait, je veux mêler ma voix à la sienne et apporter mon « grain de sel » à une discussion qui surgit à nouveau et revient en surface après avoir été plongée dans l'oubli si longtemps.

Cette fois c'est sérieux puisque notre « Moto-Revue » entre dans le bain avec tout son poids et ses moyens techniques. Aussi je donne mon avis, puisqu'on fait appel à notre concours !

Eh bien, moi, je suis sceptique. Pas entêté ni buté et je ne demande qu'à être convaincu, mais je me méfie d'un lièvre qu'on a si souvent soulevé, chassé, mais jamais atteint !...

Je ne suis pas maladroit, loin de là; je sais me servir de mes mains, mais j'avoue que je regarderai à deux fois avant d'entreprendre un travail qui semble aisé de loin, mais qui se révèle terriblement compliqué dès qu'on arrive dans les détails.

J'en ai vu de ces embryons de fabrication, commencés puis jamais achevés, parce qu'on finit par buter sur la difficulté que rien ne permet de solutionner aisément pour un amateur muni de faibles moyens...

Pour éviter ces difficultés, on est entraîné à des solutions de fortunes qu'on aurait rejetées la veille comme inacceptables et que l'on admet finalement comme pis aller. Puis ainsi peu à peu on sombre dans le vil bricolage qui fait qu'on est souvent écoeuré avant d'avoir fini.

Je le répète, je ne suis pas têtue, mais je suis méfiant. Je demande à voir, à être convaincu par des arguments et des faits tellement massifs que mon scepti-

cisme se transforme en enthousiasme. Mais si réellement le but que se propose « Moto-Revue » est atteint, je crois que je deviendrai le plus enragé des propagandistes.

Il est évident qu'un amateur isolé, réduit à ses propres moyens, ne peut guère espérer « faire quelque chose ». Mais si des gens fortement qualifiés se penchent sur le problème, si des techniciens avertis potassent la question de fond en comble, alors peut-être... Mais je demande à voir.

Pierre FOURMY,
à Besançon.

SIMPLE COMPARAISON

● Première lettre à un constructeur français dont la motocyclette militaire dérivait directement du modèle civil, avec perte d'une quarantaine de kilomètres à l'heure (à la demande de l'armée).

Questions posées : Est-il possible de redonner à une de ces motos liquidées par les domaines les qualités de la machine civile ? Si oui, quelles pièces faut-il changer ? Le constructeur peut-il fournir ces pièces ?

Réponse : L'usine ne fournit aucune pièce en dehors de la série. Aucun renseignement. (Il ne s'agit pas de René Gillet).

Deuxième lettre à la maison américaine Harley-Davidson, pour demander une notice pour une moto des surplus.

Réponse : Longue lettre on ne peut plus aimable pleine de renseignements utiles. Indication de l'agent régional. Envoi gratuit de la notice concernant le modèle civil et d'une notice spéciale indiquant toutes les transformations à effectuer. Envoi gratuit d'un jeu de décalcomanies de réservoir pour que la moto ressemble au modèle civil. Abonnement gratuit à la revue mensuelle : « The Enthusiast » avec cette conclusion : « Nous espérons que vous aimerez cette revue ».

Même si la qualité était égale, la différence de méthode suffirait à avantager la fabrication étrangère. Faudra-t-il toujours rougir d'être français ?

L. J.

AUX AUTEURS DE PETITES ANNONCES

● Etant fervent lecteur et abonné de « Moto-Revue », je voudrais m'adresser en particulier aux auteurs de petites annonces de motos à vendre.

Je suis comme beaucoup de collègues motards qui s'intéressent très particulièrement à ces ventes et échanges; surtout quand on y voit paraître des articles de vente de très belles mécaniques.

Ne voulant citer aucun nom, je voudrais prévenir non sans amertume certains auteurs d'annonces, car je ne pense pas que l'on fasse paraître un article à la légère; qu'ils aient au moins la politesse de répondre aux intéressés; surtout lorsque ces derniers mettent dans leur courrier une enveloppe timbrée pour que le vendeur les informe de ses décisions prises.

PERDAUX Roger,
à Bourges.

SOIGNEZ L'EQUIPEMENT S.V.P.

● Il ne faudrait tout de même pas que les constructeurs se moquent de la clientèle.

J'ai vu récemment un 125 cmc. quatre temps culbuté, dont l'équipement électrique était réalisé avec du fil d'éclairage pour bicyclette.

Sur bicyclette, celui-ci ne donne pas satisfaction. Quand on veut être vraiment tranquille pour rouler la nuit à bicyclette, il faut monter du fil voiture. Alors que penser de l'emploi de ce fil sur un 125 cmc. de luxe ?

M.L., à M...

Référence : « Moto-Revue » N° 910, p. 48 : « POUR LE CASQUE ET LES COURSES D'AMATEURS

● Ayant déjà eu l'occasion de vous écrire ce que je pensais de l'introduction du dirigisme dans la tenue du motocycliste, je ne me répéterai pas, mais « Moto-Revue » a vraiment tort d'être chef de file des « grenouilles qui demandent un roi ».

Il faudrait au moins que les opinions publiées émanent de personnes connaissant la question.

Je me permets de douter que M. Georges Séguy, de Moissac (T.-G.), connaisse la moto et l'assurance moto. Il paraît ignorer qu'un nombre infime de motocyclistes souscrit une assurance individuelle les garantissant personnellement en cas de mort, ou accident. Si la clause qu'il suggère n'amène que ces rarissimes assurés individuels, la cause du casque ne fera pas un grand pas.

Je ne pense pas, en effet, que M. Séguy soit assez aveuglé par son amour du casque pour préconiser que l'assuré aux tiers soit déchu de ses droits, s'il est blessé à la tête sans porter de casque. Ce serait une spoliation immorale des victimes éventuelles de cet assuré sans casque, qui ne sont pas responsables de ce que leur écraseur s'est blessé à la tête sans casque, en même temps qu'il les écrasait.

Alors pourquoi encombrer les trop rares pages de « Moto-Revue » de suggestions aussi ridicules ?

J. LABORDERIE,
à Courcelles.

FAUT-IL REVOIR LA CONCEPTION DE NOS VELOMOTEURS ?

● J'ai l'honneur de vous soumettre quelques remarques personnelles sur les engins nouveaux que nous voyons actuellement ici dans nos rues et sur nos routes. Ces engins, vélomoteurs ou motos de faible cylindrée, sont toujours entre les mains de gens fortunés. Les 2 temps, s'ils bénéficient de perfectionnements mécaniques intéressants, ne laissent extérieurement rien apparaître. Quelques blocs-moteurs culbutés, des 125 probablement, ronronnent agréablement. Leur présentation est impeccable, mais, à mon avis, on n'est pas allé dans leur construction jusqu'au bout. La plupart n'ont comme moyen de signalisation sonore que l'antique corne à poire. On aurait dû aussi remplacer le volant magnétique par un appareillage électrique genre Puch ou Triumph qui aurait permis de supprimer tout organe en mouvement extérieurement, aurait apporté un éclairage plus sérieux, facilité l'entretien et le nettoyage du bloc et alimenté une petite batterie d'accus actionnant un avertisseur électrique un peu moins archaïque que le cornet signale plus haut. Question de prix ? Je refuse d'y croire. Nos constructeurs seraient-ils inférieurs aux constructeurs étrangers ? Non plus. Alors ?

CONTE, Auch (Gers)

LA PARTICIPATION MOTOCYCLISTE AU SALON DE GENEVE

(Suite du précédent numéro)

Le cadre de la B.M.W. R. 24 est un double berceau en tubes boulonnés, avec fourche télescopique. Bien entendu, transmission acatène par arbre rigide. La netteté du moteur est encore plus grande que sur les modèles monocylindriques d'avant-guerre. Nous aurons l'occasion d'en reparler bientôt.

La Zundapp DB. 200 est semblable à celle d'avant-guerre, la présentation exceptée, bien entendu.

N.S.U. expose la 100 « Quick » (vélo-moteur) et la 125 Z.D.B., ainsi qu'une coupe du 250 cmc. O.S.L. à culbuteurs.

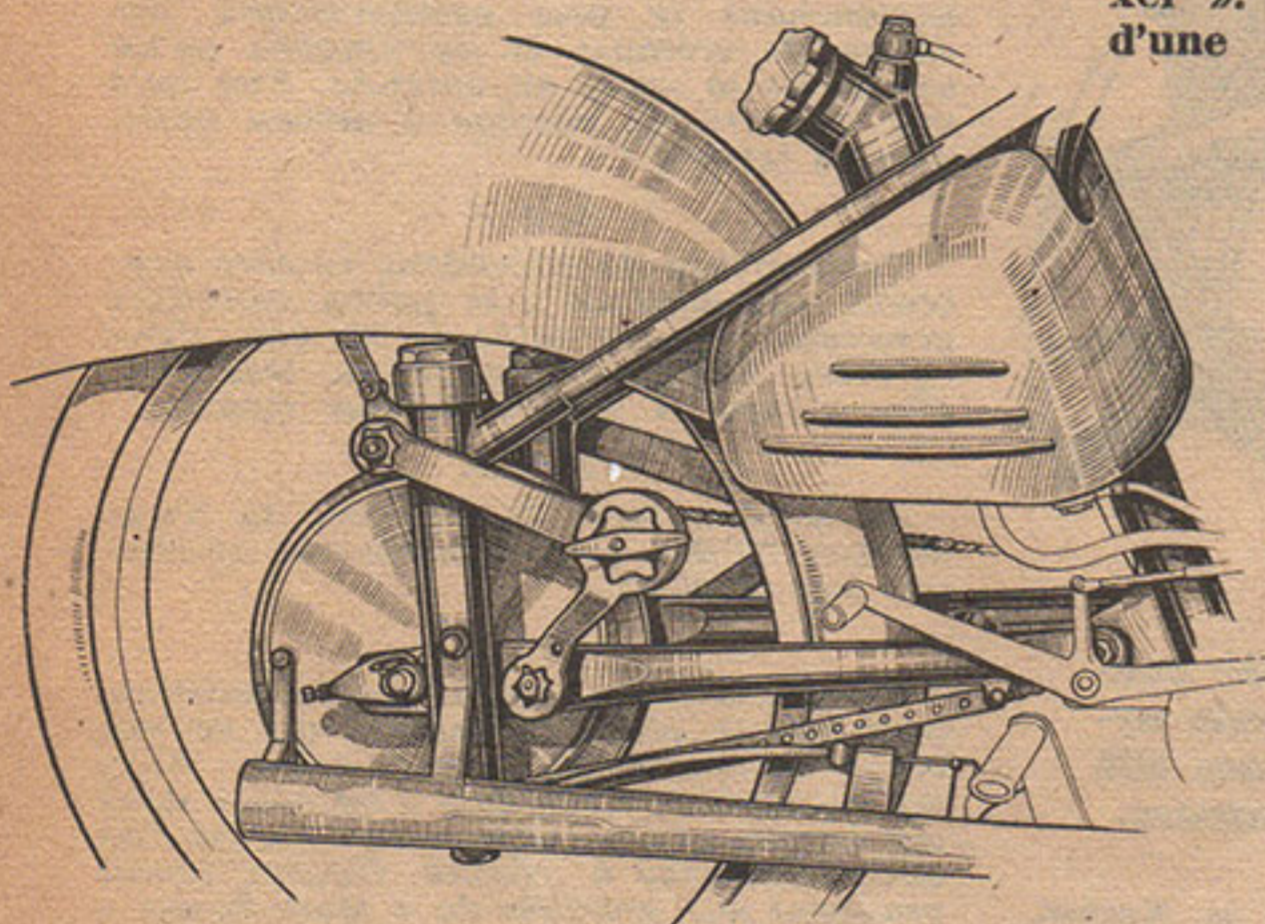
Ardie expose également une 125, ainsi qu'une 200 cmc. bien présentée, mais dont la pédale de sélecteur est de forme plutôt étrange.

Victoria n'est représentée que par son moteur auxiliaire, fixé sur le côté de la fourche arrière et entraînant la roue par une chaîne à rouleaux.

Les pneus de la plupart des machines allemandes sont de marque « Metzeler ».

EUROPE CENTRALE

La Puch autrichienne fut sans doute une des plus remarquées. La 250 cmc. était attendue depuis longtemps, et nous avons pu enfin la contempler, sous une



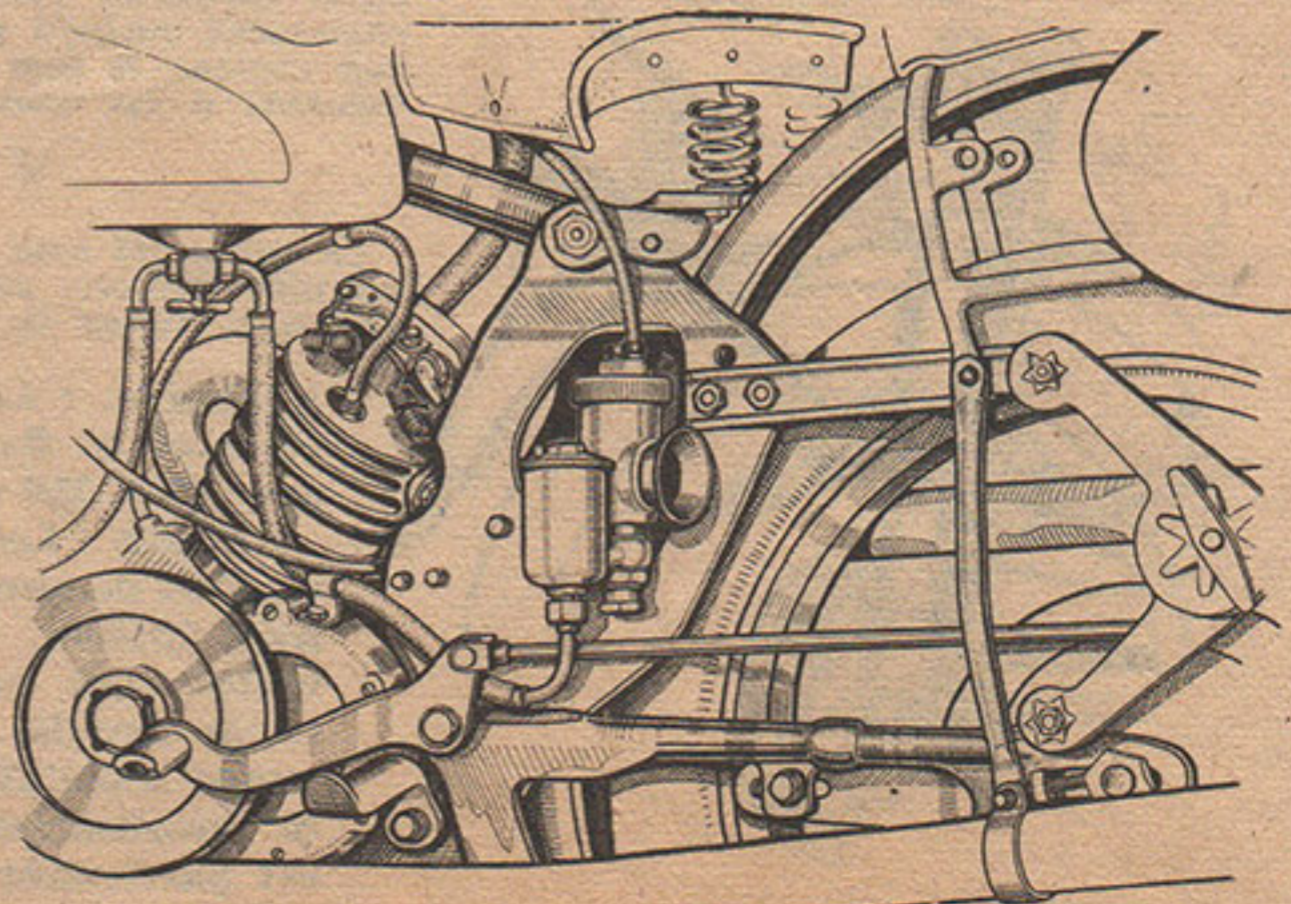
Le moyen avant à frein central sur les Universal « Boxer ». La patte d'ancrage est d'une robustesse à toute épreuve.

Ci-contre : La suspension arrière de la Parilla 250 cmc. comprend 2 longs leviers solitaires, 2 coulis-seaux et un amortisseur à friction. L'ancrage du frein est assuré par une longue tige percée de trou fixée derrière le bloc-moteur.

magnifique présentation crème, avec accessoires chromés. Elle rappelle par le dessin général de son moteur la petite 125 2 pistons, mais comporte une fourche télescopique, ainsi qu'une suspension arrière très intéressante, du fait qu'elle est réglable suivant le poids de l'équipage. Une came, dont le profil est celui d'un hexagone irrégulier, comprime plus ou moins les ressorts de suspension. Aucun déplacement involontaire de la came n'est à redouter, et le réglage se fait presque instantanément.

Parmi les 125 Puch, le type « sport » est la plus intéressante. Avec deux carburateurs, elle atteint le 100 pour une consommation de 2 l. 4. Ce dernier chiffre peut paraître assez bas, mais il s'explique par l'ingénieuse façon dont on a synchronisé les deux carburateurs, disposés latéralement : Grâce à un palonnier fixé sur la culasse, le premier carburateur est seul utilisé lorsque la machine roule à 60 kmh. environ. Si on ouvre davantage la manette des gaz, le second carburateur entre en action, car le câble soulève son boisseau, qui était fermé jus- qu'ici.

L'arrière de la 500 Guzzi bicylindre en V à 120° et le curieux logement du carburateur alimentant le cylindre arrière. Guzzi conserve sur ce modèle encore très rapide sa suspension arrière dont l'usage a prouvé la qualité.



On avait espéré la venue de la 350 cc. deux cylindres deux temps Jawa. Mais cette dernière n'a pu figurer, et les Jawa (250 cmc.), C.Z. (125 cmc.) et Manet (90 cmc.) étaient celles qui étaient à Paris et à Bruxelles. Mentionnons cependant la machine biplace pour « moto-école », de Jawa, à commandes synchronisées. Un moteur Manet 90 cmc. en coupe, montrait le fonctionnement interne de ce petit 2 temps 2 pistons dont le principe est celui de la Puch, mais avec 2 bielles articulées.

BELGIQUE

F.N., Gillet et Saroléa exposaient les modèles que nous avons décrits dans notre compte rendu du Salon de Bruxelles. Chez F.N., les machines « à roues tirées » reçoivent maintenant un siège arrière à suspension indépendante par anneaux de caoutchouc.

MACHINES FRANÇAISES

La seule nouveauté française de ce salon, indépendamment du 150 A.M.C., monté par Perfecta, est le vélomoteur New-Map à suspension arrière, également à bloc A.M.C. C'est un dispositif oscillant par bras unique qu'il est possible de « durcir » instantanément par action d'un petit levier.

Nous avons retrouvé la 350 Motoconfort 2 cylindres en V, à suspension avant et arrière télescopique et carter de chaîne étanche. La fixation de la pipe d'admission est assez spéciale. Le carburateur à corps horizontal est disposé au centre et au sommet des deux cylindres, immédiatement sous le réservoir. La 175 cmc. est de conception analogue au vélomoteur « Mobyclub », mais paraît avoir une course plus importante. En outre, elle est dotée d'une fourche télescopique et d'un cylindre aluminium chemisé, alors que la 125 cmc. a un cylindre en fonte. Sur les machines d'exposition, jantes et réservoirs sont chromés.

Terrot n'est représenté que par ses vélomoteurs 100 et 125 cmc., ainsi que Magnat-Debon. Même remarque pour Peugeot, dont les types 55 et 56 (ce dernier est une 150 cmc.) ont des jantes en alliage léger à profil semi circulaire. De Monet-Goyon ne figure que le 100 cmc. S. 3 G. vendu par le même importateur que Saroléa. La 125 cmc. Automoto n'a pas subi de changement depuis le Salon de Paris.

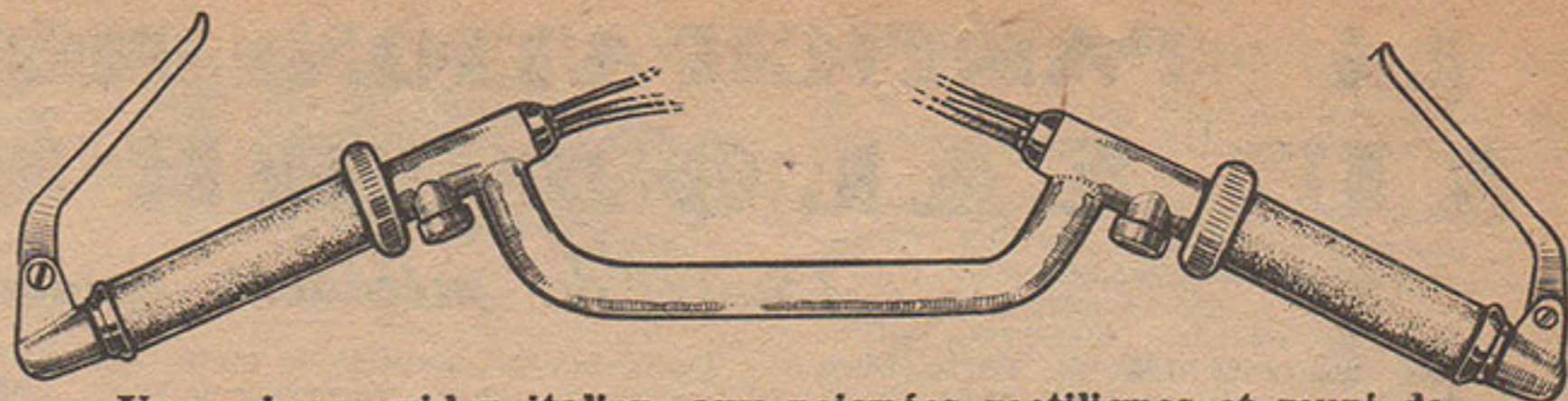
Le Velosolex a reçu un bon accueil, et il est probable qu'il constituera bientôt une concurrence sérieuse pour les B.M.A. helvétiques, ainsi que le nouveau V.A.P. Du côté sidecars, l'Impérial des Ets Marmonnier figure en bonne place. Les victoires du champion suisse Aubert, avec un side de cette marque, ont contribué à renforcer sa popularité. Le sidecar H.B., de Pierre Humblot, dont nous avons indiqué la présence au stand Condor, a fait également une excellente impression. Chez Bernardet, on remarquait surtout le modèle « grand routier », dont une came soulevait la roue indépendante, et le dessus amovible. Les deux 125 cmc. Gnome-Rhône sont inchangés. La marque S.N.E.C.M.A. figure de plus en plus discrètement sur les panonceaux et les réservoirs.

La participation suédoise se limitait à la 125 cmc. Husqvarna, à moteur 2 temps, 3 vitesses et fourche en tôle emboutie. Comme détails pratiques, relevons le garde-boue AR à charnières; le kick s'actionne d'arrière en avant, en position de selle. L'ensemble est d'ailleurs des plus conventionnels.

Voici quelques prix pratiqués actuellement en Suisse, auxquels il faut ajouter la taxe de 4 %. Evidemment, les sommes ci-après sont indiquées en francs suisses.

(Le cours du franc suisse au clearing, est de 50 francs, mais se négocie librement à raison de 80 centimes suisses pour 100 francs français).

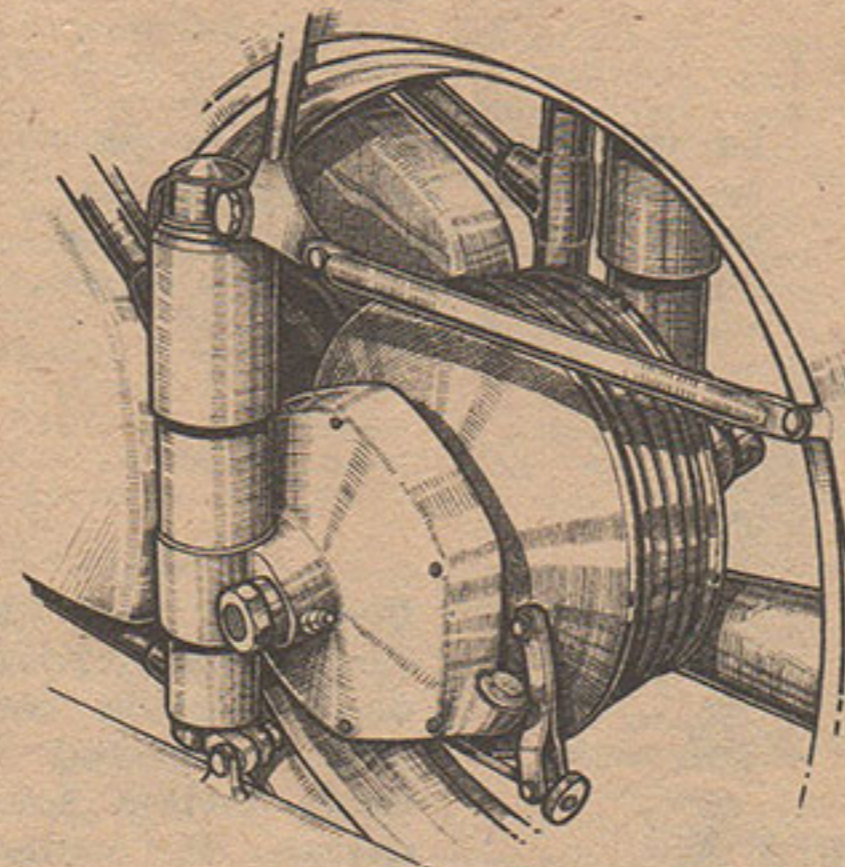
Universal 600 lat. flat-twin	3.930
— 600 O.H.V. susp. AR	4.250
Zundapp 200 deux temps	2.045
Jawa 250 deux temps	2.355
C.Z. 125 deux temps	1.475
Manet 90 deux temps 2 pistons	1.300
Norton 500 latérales 16 H	3.500
— 500 culbutée E.S.2	3.700
— 500 A.C.T. International	4.300
— 500 A.C.T. Manx 30	5.500
Motobécane 125 latérales	1.650
— 125 Mobyclub	2.100
— 175 culbutée	2.200
Puch 125 standard	1.640
— 125 sport	1.900
— 250 approximat.	2.600
Sunbeam 500 2 cylindres	4.160
Scooter Vespa	1.790
Parilla 250 sport	3.900
— 250 de course	7.200
B.S.A. 250 lat.	2.260
— 250 culb.	2.330
— 350 culb.	3.050
— 500 culb.	3.175
— 500 deux cylindres	3.440
F.N. 450 lat.	3.100
— 250 culb.	2.950
— 350 lat.	2.950
— 350 culb.	3.100
Ensemble side F.N. Précision	4.500



Un curieux guidon italien, aux poignées rectilignes et muni de leviers inversés.

Derniers Echos du Salon de Genève

Au stand Norton, nous avons fait une rencontre extrêmement sympathique, en la personne de Georges Cordey, qui est incontestablement le meilleur coureur helvétique. A maintes occasions, il remporta des victoires dans les circuits internationaux, battant les grands as italiens qui conduisaient les machines d'usine. Cela ne l'empêche pas, dans le privé, d'être aussi calme et discret qu'il est bouillant et actif au guidon de ses Norton. Rien du champion... que la classe, nous dit notre guide, M. Ruphi.



Ci-dessus : Le carter de couple conique, l'énorme frein arrière et la suspension des 580 cmc. Universal à culbuteurs.

Cordey, qui reste fidèle à la Norton, prévoit une magnifique saison sportive, et attend de Birmingham un bolide d'écurie qu'aucun conducteur étranger n'a chevauché jusqu'à présent. Nous laissons aux curieux le soin de deviner de quelle machine il est question.

× × ×

La petite 125 cmc. Condor, montée avec un bloc Villiers, comporte, de série, un sélecteur Reflex de fabrication française.

A gauche : La suspension arrière et la fixation du tansad des Gillet 250 « Superconfort »

A droite : Les Universal comportent de nombreux détails de haut intérêt. Voici, ouvert, le boîtier qui contient tous les coupe-circuits. En cas de panne d'installation électrique, la localisation de la panne est particulièrement aisée. Remarquez le garde-boue facilement démontable.

Chaque Salon de l'Automobile nécessite une nouvelle extension de son théâtre habituel, le Palais des Expositions de Genève. On avait dû aménager un bâtiment provisoire qui était composé de charpentes tubulaires et de carcasses de hangars d'aérodrome. C'est dans cette annexe qu'étaient groupés la plupart des exposants motos.

× × ×

Guzzi proposait aux aspirants motards ses originales machines et distribuait à leurs enfants de petits ballons rouges portant l'aigle caractéristique et la marque en gros caractères.

× × ×

Le dernier jour du Salon, selon la coutume genevoise, tous les avertisseurs exposés furent mis en action simultanément, déclanchant le plus extraordinaire vacarme de trompes et de klaxons qu'un usager de la route ait entendu. Pire qu'à une barrière de passage à niveau obstinément fermée !

× × ×

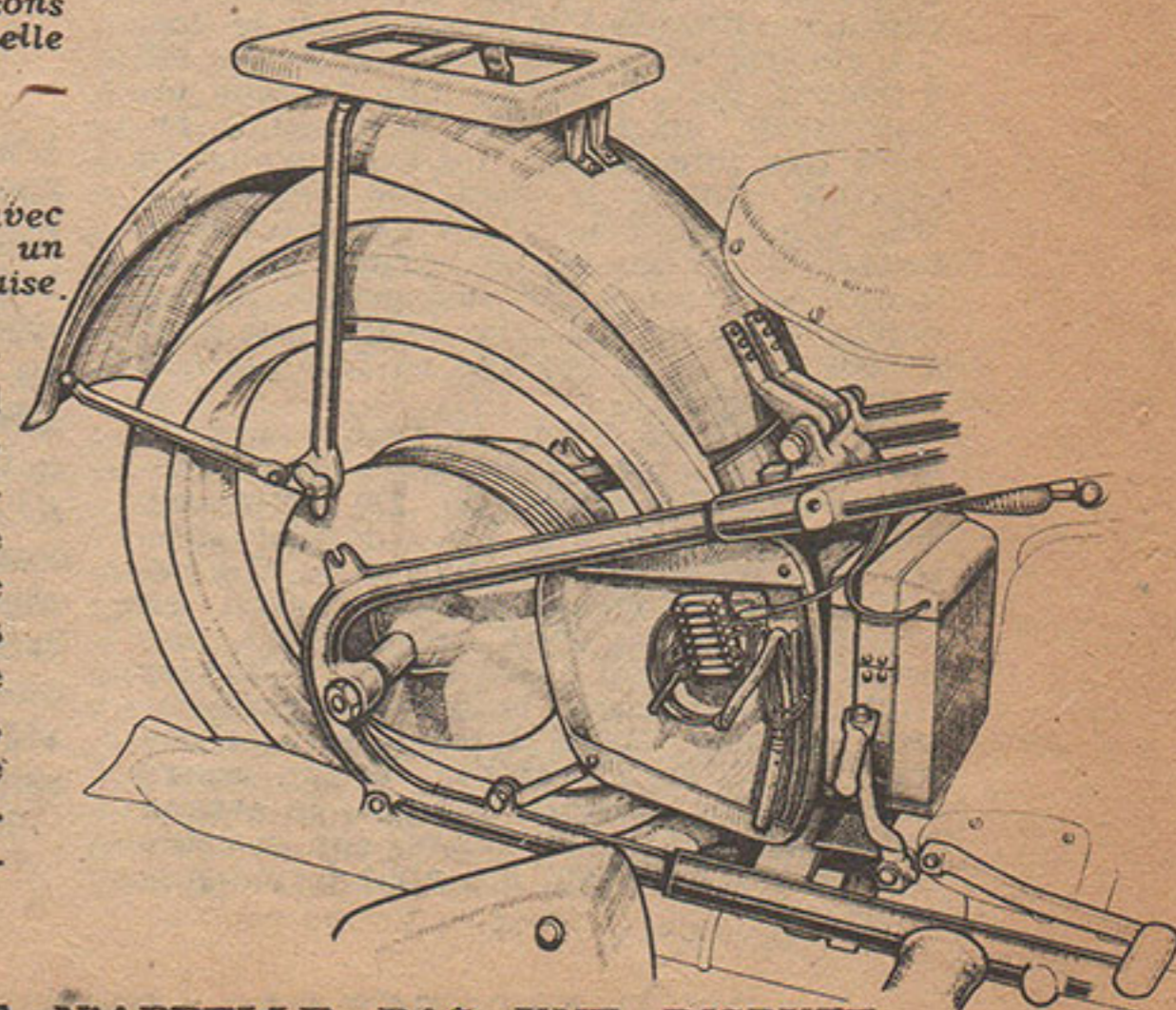
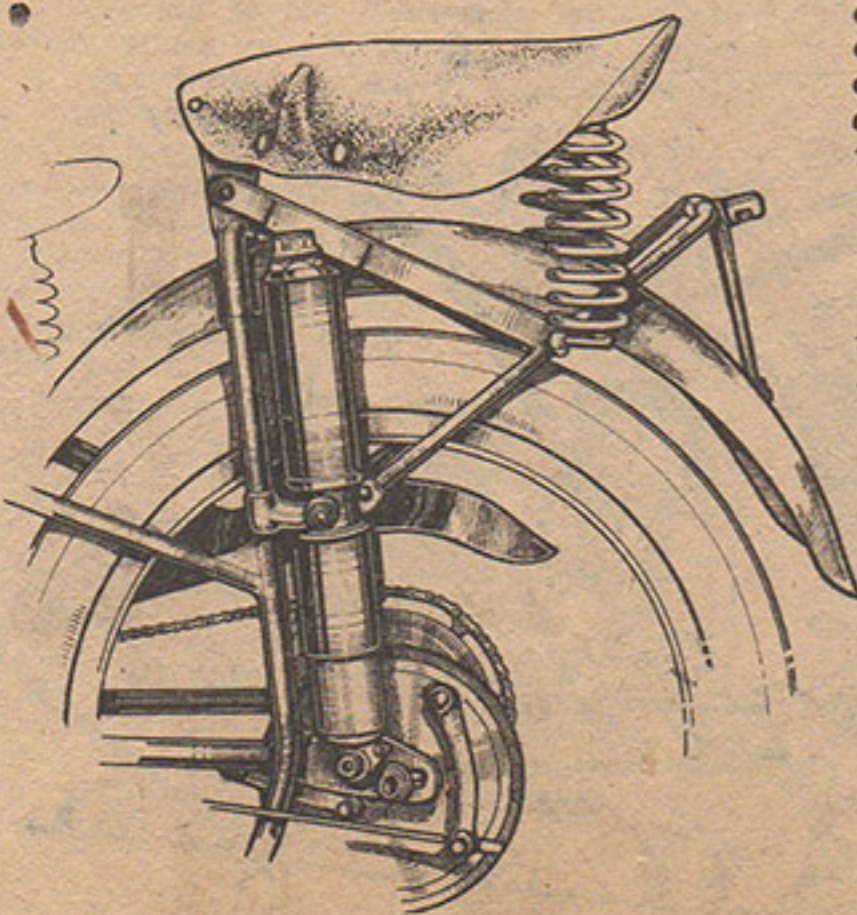
Notre article du précédent numéro contenait une allusion à la police motorisée genevoise, qui est dotée de 500 cmc. deux cylindres Sunbeam. La police tessinoise, elle, a reçu 17 Harley dernier modèle.

× × ×

Le nombre total de visiteurs du Salon dépassa 250.000, ce qui représente un succès jamais égalé.

× × ×

En résumé, une magnifique exposition, peut-être la plus intéressante qui se soit tenue depuis la fin des hostilités. Avec ses machines « up-to-date » circulant dans ses artères et ses stations services où l'on débite l'essence à volonté, Genève faisait vraiment aux envoyés de « Moto-Revue » figure de paradis motocycliste. Pussions-nous un jour pas trop lointain, en dire autant de notre capitale !



UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

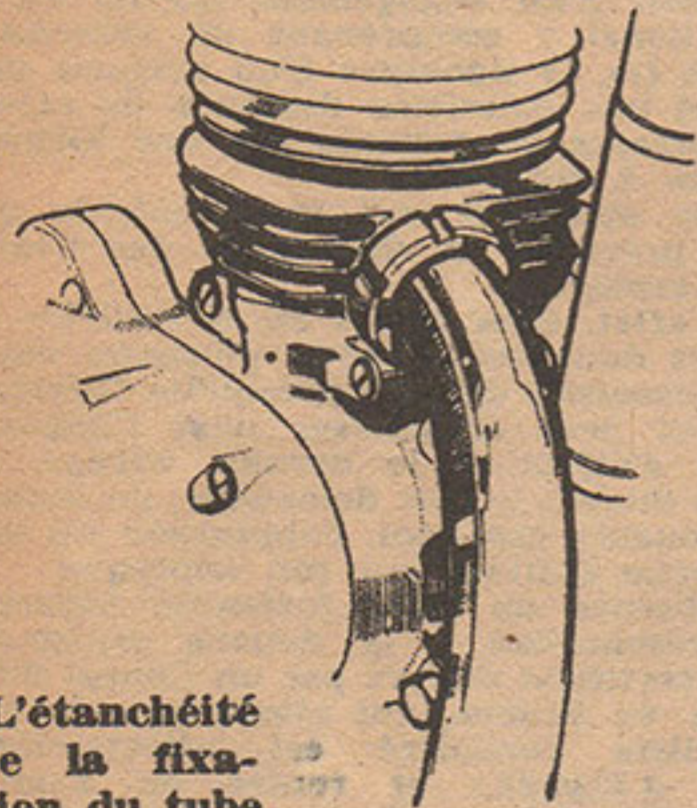
LE FONCTIONNEMENT IRREGULIER DU DEUX TEMPS



La calamine se forme particulièrement sur la face verticale du déflecteur.

Il semble que même dans les très petites cylindrées, le quatre temps engage une offensive contre le deux temps. Il est d'ailleurs probable que le deux temps subsistera et gardera, si on peut dire, la majorité. Il n'a pas pour lui que son prix de revient plus bas, mais sa simplicité, sa robustesse et une courbe de puissance qui lui permet de développer une puissance élevée à un régime modéré. Mais il a contre lui son mauvais fonctionnement sous une faible charge. Et ce bafouillage, bien qu'il n'ait pas d'inconvénient grave, est, il faut bien le reconnaître, extrêmement désagréable. Il nous faut le réduire le plus possible. Dès que le moteur a atteint sa température normale de fonctionnement, et qu'on roule à plus de dix ou douze kilomètres à l'heure, la marche à quatre ou huit temps ne devrait pas apparaître. Quelles en sont les causes ? Si nous les connaissons, nous pouvons y porter remède.

La cause la plus fréquente, c'est un excès d'huile. Cette huile entraînée dans le cylindre se mélange aux gaz et comme elle est difficilement inflammable, elle gêne l'allumage de la masse gazeuse et la propagation de la flamme. Il faut un apport d'essence au tour suivant pour que le mélange puisse brûler. Vous ne devez jamais mélanger avec l'essence une dose d'huile plus forte que ne le recommande le constructeur. Trop de motocyclistes ont tendance à effectuer le mélange à vue de nez et croient bien faire en forçant la dose. C'est une erreur. Tous les deux temps sont très sensibles à un



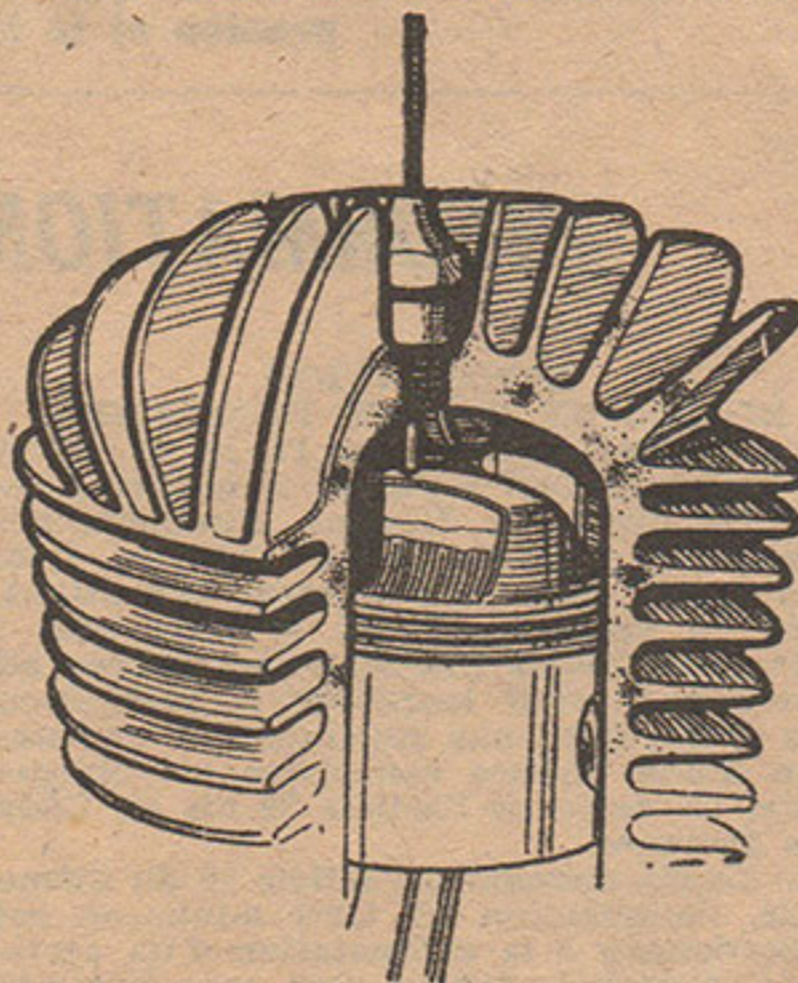
L'étanchéité de la fixation du tube d'échappement a souvent une influence non négligeable sur la régularité de la marche du moteur.

excès d'huile. Il en résulte par surcroît un encrassement rapide de la chambre d'explosion, du fond du piston et de l'orifice d'échappement. On sait combien la propreté de l'échappement est indispensable à la bonne marche d'un deux temps.

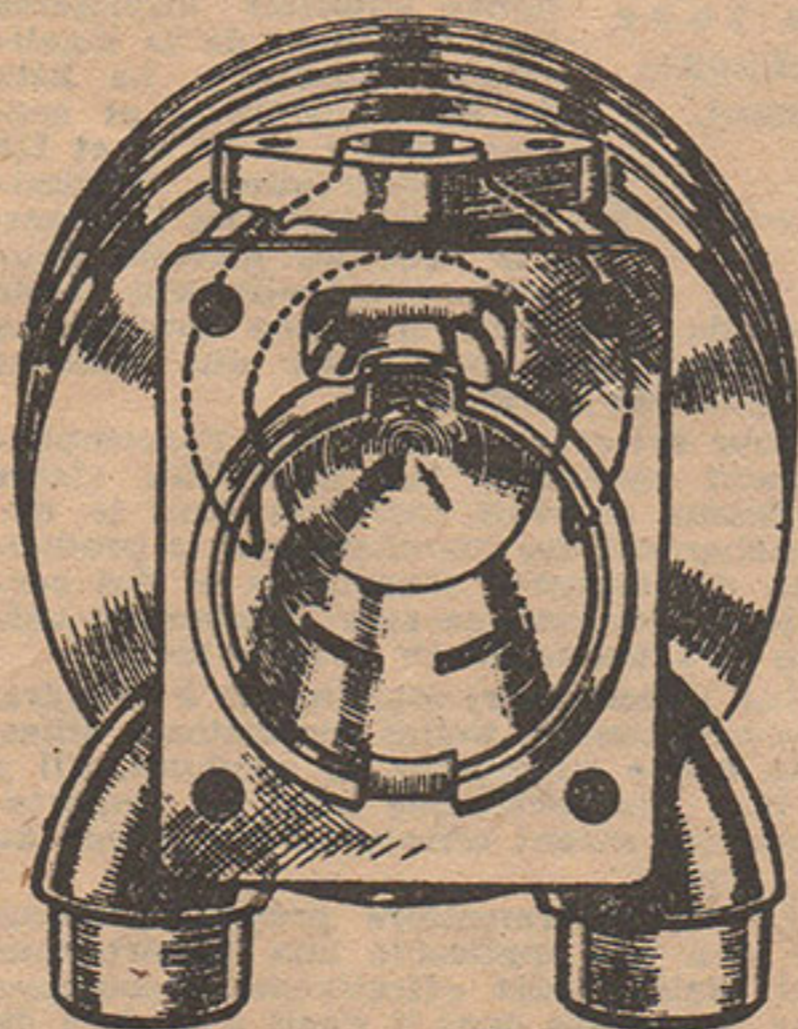
Un excès d'essence ne vaut pas mieux, car un mélange trop riche brûle mal. L'essence se vaporise mal et il se produit des condensations dans la tubulure d'admission et dans le carter. L'allumage n'a lieu que lorsque une partie de cette essence a été balayée et qu'il arrive assez

d'air pour que le mélange brûle normalement. Avec un moteur froid, il faut noyer le carburateur pour remédier aux condensations et à l'appauvrissement correspondant du mélange. Mais quand le moteur est chaud, il faut bien éviter de noyer le carburateur quand on veut mettre en marche.

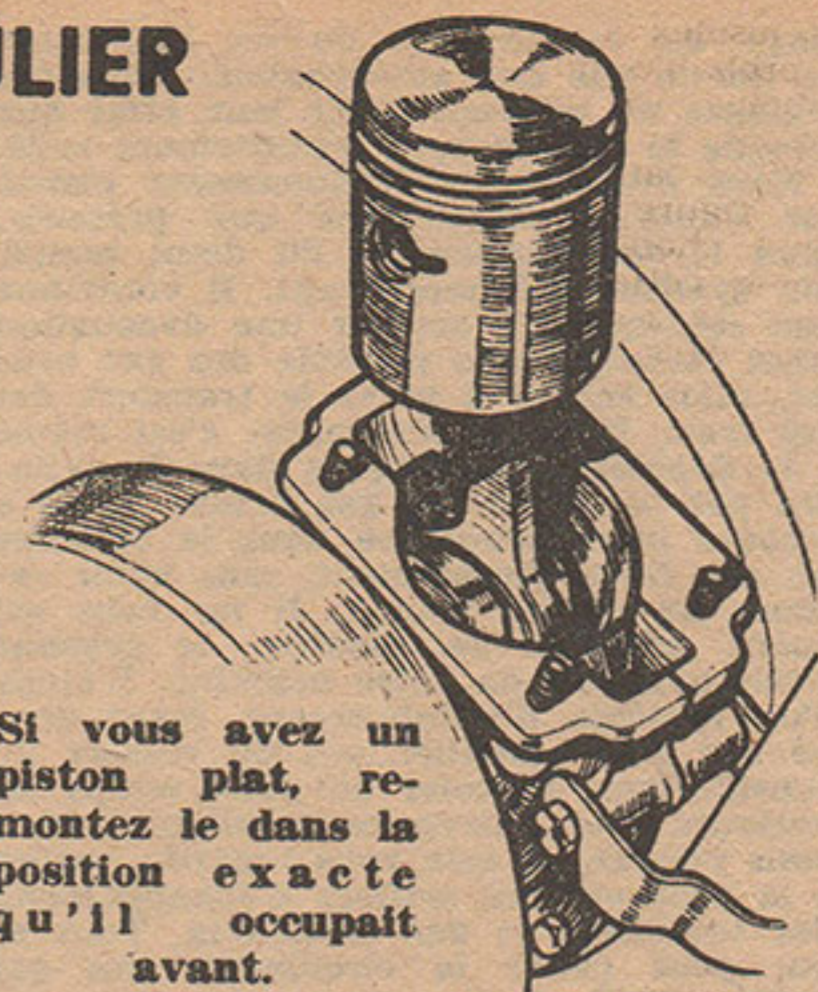
On sait également combien les deux temps sont sensibles à l'avance à l'allumage et sur certains moteurs hors-bord, le régime dépend uniquement du degré d'avance, aucun réglage n'étant prévu pour l'admission. Que se passe-t-il quand, à admission réduite, il y a trop d'avance à l'allumage ? A faible admission, la faible charge de gaz frais ne suffit pas à assurer un balayage suffisant des résidus de combustion, d'autant que la dépression dans la tubulure d'échappement est, elle



Le calage de l'avance se fait facilement par une règle graduée introduite par le trou de bougie, si celui-ci est au sommet de la culasse.



Veillez à la propreté des lumières et des canaux de transfert, principalement ceux d'échappement, qui ont tendance à se boucher par la calamine.

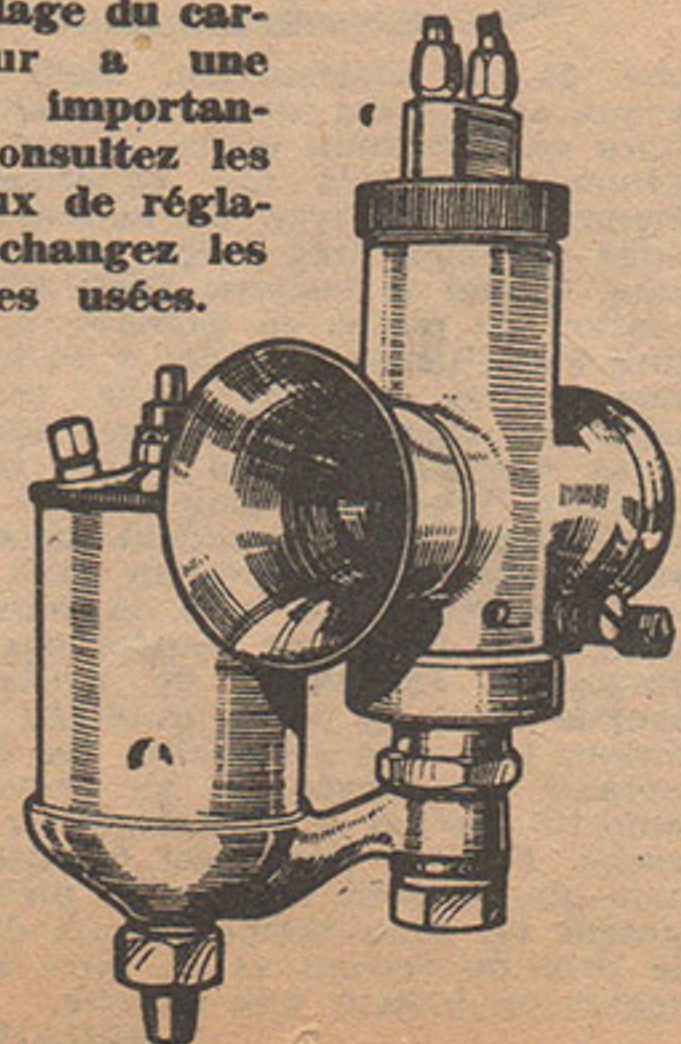


Si vous avez un piston plat, remontez le dans la position exacte qu'il occupait avant.

aussi, assez faible. Nous avons donc par suite de la présence dans le cylindre des gaz brûlés non évacués, un mélange, une dilution d'une faible charge de gaz frais par des gaz inertes, en particulier du gaz carbonique et de la vapeur d'eau. Il faudrait que ce mélange impur fut fortement comprimé pour pouvoir être allumé par l'étincelle de la bougie. Or si l'étincelle jaillit alors que le piston a encore une partie importante de sa course ascendante à parcourir, ce mélange sera insuffisamment comprimé pour brûler. Evidemment, la cause essentielle est qu'à faible admission le balayage se fait mal, mais malgré tout on voit qu'un excès d'avance aggrave encore ce défaut à peu près incurable du deux temps.

Il n'est guère possible d'obtenir avec un deux temps un extrême ralenti. Il faut qu'un deux temps atteigne un régime assez élevé pour fonctionner normalement. Si, par exemple, un piston serre et freine le moteur, celui-ci, à faible admission, aura du mal à atteindre ce régime minimum. Si on est en petite vitesse, il sera plus facile de le faire tourner assez vite à admission réduite. Si on est en grande vitesse, le régime minimum ne sera pas atteint et le fonctionnement sera irrégulier. Il faut toujours, avec un deux temps, veiller à un ajustage extrêmement précis et éviter pour le piston un jeu aussi bien insuffisant qu'exagéré. Simple dans son principe, le deux temps exige une précision extrême dans la réalisation et dans l'usinage. Quand un deux temps nouvellement sorti d'usine a, au ralenti à faible admission, un fonctionnement irrégulier, ne soyez pas surpris qu'une modification du ré-

Le réglage du carburateur a une grande importance ; consultez les tableaux de réglage et changez les pièces usées.



VIDANGEZ TOUJOURS A CHAUD, VOTRE MOTEUR S'EN TROUVERA BIEN

glage du carburateur ou de l'allumage ne donne pas une amélioration. Tous ces réglages ne peuvent avoir leur effet que lorsque le moteur sera parfaitement rodé.

Nous avons assez fréquemment insisté sur l'énorme importance que présente, dans le fonctionnement du deux temps, son système d'échappement. Il contribue non seulement à assurer une évacuation aussi complète que possible des gaz brûlés, mais encore à aider le transfert des gaz frais. Dans le Kadenacy, c'est même à la dépression provoquée dans le cylindre par la sortie des gaz brûlés qu'on a recours pour introduire dans le cylindre les gaz frais, directement, sans avoir recours au carter pompe. Il ne vous est guère possible de modifier le système d'échappement de votre machine. L'étude d'un système d'échappement, étant donné son rôle essentiel, est du ressort du constructeur. Bricoler un deux temps est toujours une entreprise périlleuse. Mais vous pouvez, et cela vous regarde, veiller à la propreté des orifices d'échappement, des tubulures et des silencieux. Tout ce qui peut gêner la circulation des gaz brûlés, qu'il s'agisse d'une réduction des sections de passage, surtout dans les courbes, où des frottements résultant d'un dépôt rugueux de charbon, exerce un effet considérable sur la marche du moteur, puisque c'est la présence de gaz brûlés et non expulsés qui, en diluant les gaz frais, provoque un mauvais fonctionnement au ralenti. Il est naturellement impossible de fixer un kilométrage après lequel ce nettoyage est nécessaire, car cela dépend des moteurs, de l'abondance du graissage, du service fourni par la machine. Nous ne sommes pas partisans des démontages inconsidérés. En fait vous en serez averti par la machine elle-même, par sa plus grande irrégularité de fonctionnement, par la diminution de ses performances. Toujours il faut soupçonner en premier lieu, la formation de suies dans le système d'échappement.

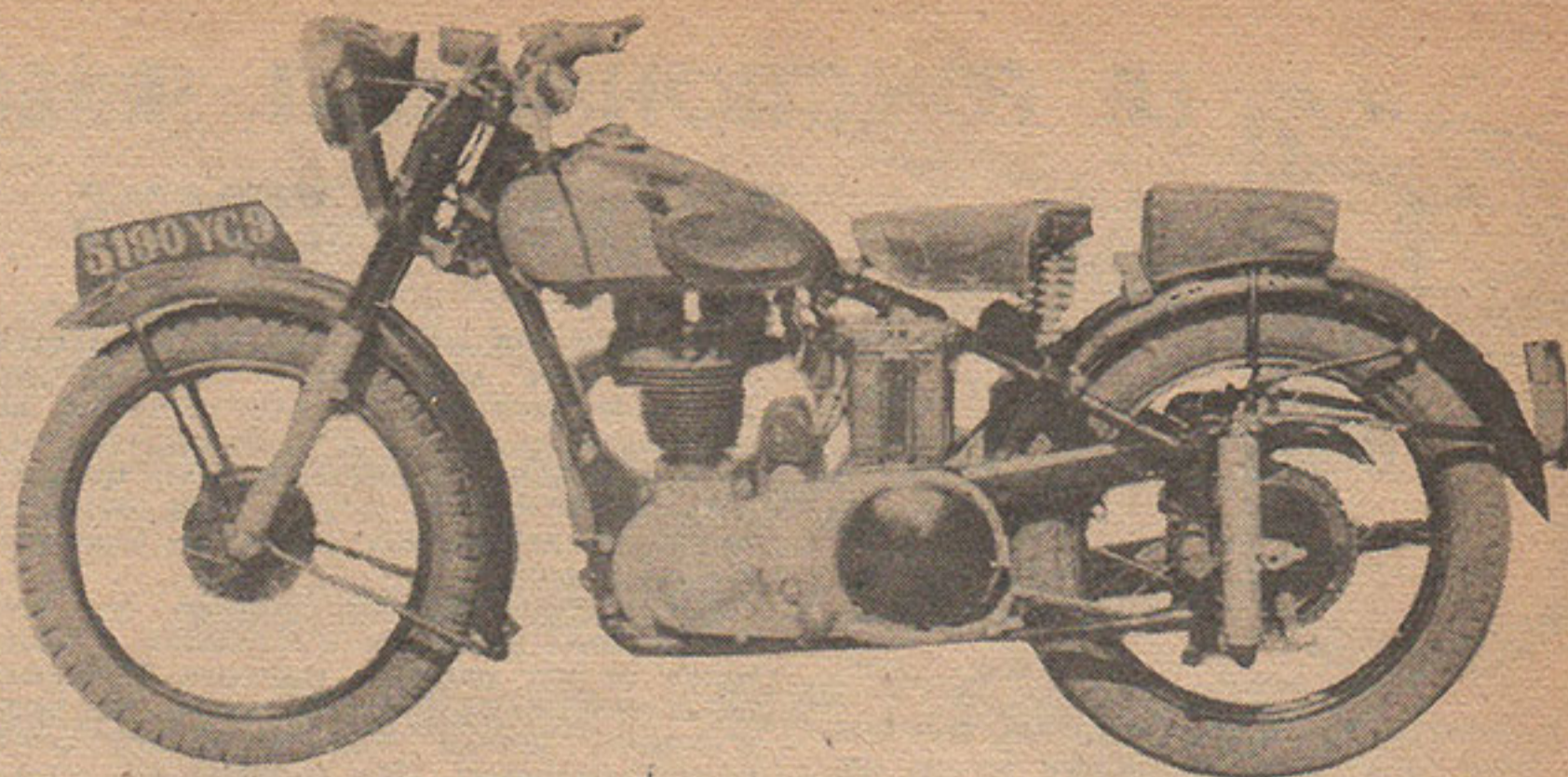
Le deux temps est en fait un singulier personnage. Il n'y a pas de moteur plus courageux, plus dur à la besogne, exigeant moins de soins. Mais sa construction est délicate. Après 1918, tout le monde s'est mis à construire des deux temps parce qu'on était séduit par son apparente simplicité et par le bon mar-



N'oubliez pas de ranner périodiquement votre tube d'échappement.

ché de sa construction. Mais que de vœux apparurent alors ! En réalité, pour faire un bon deux temps, il faut des ingénieurs qui ont une expérience très étendue de ce type de moteur et une mise au point très longue et très délicate. Quand la fameuse Scott attira l'attention du public en gagnant, à une allure majestueuse, et grâce à un handicap, une course de côte, elle comportait déjà les caractéristiques essentielles de cette marque. Mais il fallut trois ans d'efforts incessants pour qu'elle parvint à s'adjuger le T.T. pendant deux années successives. Et son créateur était un mécanicien génial. De plus, la construction d'un deux temps ne souffre pas la médiocrité. Ingénieurs de haute classe, longue mise au point, outillage de précision, tout cela représente des frais généraux très élevés. Ils ne peuvent être amortis que par la production en grandes séries. Et c'est seulement à cette condition que le petit nombre de pièces composant un deux temps permet d'abaisser le prix de revient et de faire du deux temps un moteur bon marché.

REGAIRAZ.



Attendue depuis longtemps, la fourche télescopique GRAZZINI vient de sortir commercialement, et déjà, est montée en série par l'actif fabricant parisien. Dans notre prochain numéro, nous publierons une description détaillée de cette remarquable réalisation. Voici une Ariel type armée transformée grâce à la suspension et la fourche GRAZZINI.

INFORMATIONS OFFICIELLES

IMPORTATION

NOUVEAUX TARIFS DOUANIERS

Le Journal Officiel des 17, 18, 19, 20 et 21 décembre 1947 a publié le nouveau tarif des droits de Douane d'importation, applicable à partir du 1^{er} janvier 1948. Ces droits, sauf de très rares exceptions, sont ad valorem. Il est à noter que :

1^o Pour toutes marchandises taxées ad Valorem et pour lesquelles la perception des droits n'est pas suspendue, la production d'une facture consulaire est obligatoire, en vertu de l'article 75 bis du Code des Douanes.

2^o Conformément à l'article 19 du même code, l'application du tarif minimum est subordonnée à la présentation d'un certificat d'origine délivré par une autorité consulaire française ou légalisé par elle.

Il est rappelé en outre :

1^o Que les factures visées par certains organismes étrangers et les certificats d'origine délivrés par certaines autorités étrangères sont dispensés de la légalisation consulaire. La liste de ces organismes et services figure au n^o 69 et 118 des Observations préliminaires du tarif des Douanes.

3^o Que les factures peuvent éventuellement tenir

lieu de certificats d'origine lorsqu'elles répondent aux conditions que doivent remplir ces derniers.

Pour éviter les retards que l'accomplissement immédiat des formalités visées ci-dessus pourrait entraîner dans le dédouanement des marchandises, la production des factures consulaires et des certificats d'origine ne sera strictement exigée qu'à partir du 1^{er} février 1948.

Les importateurs sont invités à prendre, dès maintenant, toutes dispositions utiles, afin d'être en mesure de produire, s'il y a lieu, ces documents pour les importations qui seront effectuées à compter du 1^{er} février.

La clause transitoire prévue ci-dessus ne sera pas applicable aux importations qui étaient déjà effectivement soumises aux formalités dont il s'agit à la date du 31 décembre 1947.

Droits de douanes sur les cycles et motos

Bicyclettes, tandems, tricycles et triporteurs, tarif minimum 40 %. Les mêmes véhicules avec moteur auxiliaire 40 % ; motocyclettes avec ou sans sidecar 25 % ; accessoires 25 % ; remorques pour voi-

tures automobiles, motocycles et cycles pour le transport des personnes 40 %.

En outre il convient d'ajouter les taxes normales, soit : 10 % sur le chiffre d'affaire et 1,01 % sur les transactions.

Ces taxes étant calculées sur la valeur du cycle et motocycle augmentée des droits.

PERMIS DOUANIER

REOUVERTURE

DE LA FRONTIERE ESPAGNOLE

Nous rappelons que les demandes de carnets de passages en douanes « valables pour l'Espagne et le Portugal » doivent obligatoirement faire l'objet :

— Soit d'une garantie bancaire de 300.000 francs.

— Soit d'un engagement spécial de la « National » comprenant un versement de 600 frs, la signature d'un avenant spécial et une deuxième demande de carnet de passages en douanes sur une formule prévue à cet effet.

Mais attention aux inconvénients que peut présenter la délivrance des triptyques espagnols.

En effet, dans le cas où le titulaire du permis douanier a prévu plusieurs voyages successifs dans la presqu'île Ibérique, celui-ci peut se trouver dans l'impossibilité d'effectuer le dernier voyage, au cours duquel il doit demander, au bureau de Douanes espagnol, l'apposition du visa de sortie définitif sur son triptyque.

L'absence de cette formalité nécessite la présentation à la douane espagnole, d'un certificat délivré par un Consul d'Espagne en France, qui atteste que le motocycliste considéré est effectivement sorti d'Espagne et rentré en France. Cette pièce donne lieu actuellement à la perception d'un droit s'élevant à 800 ou 900 francs environ.

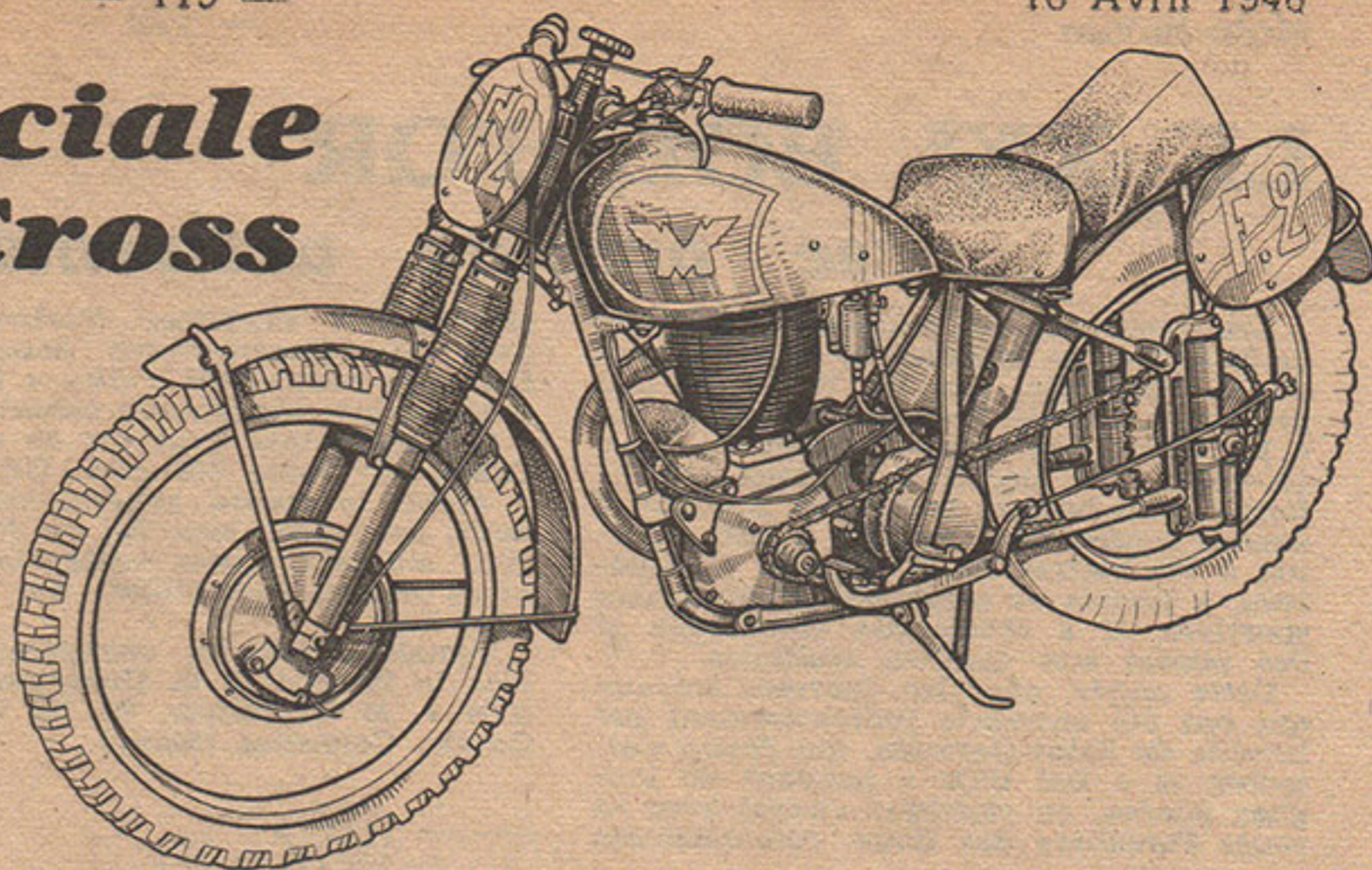
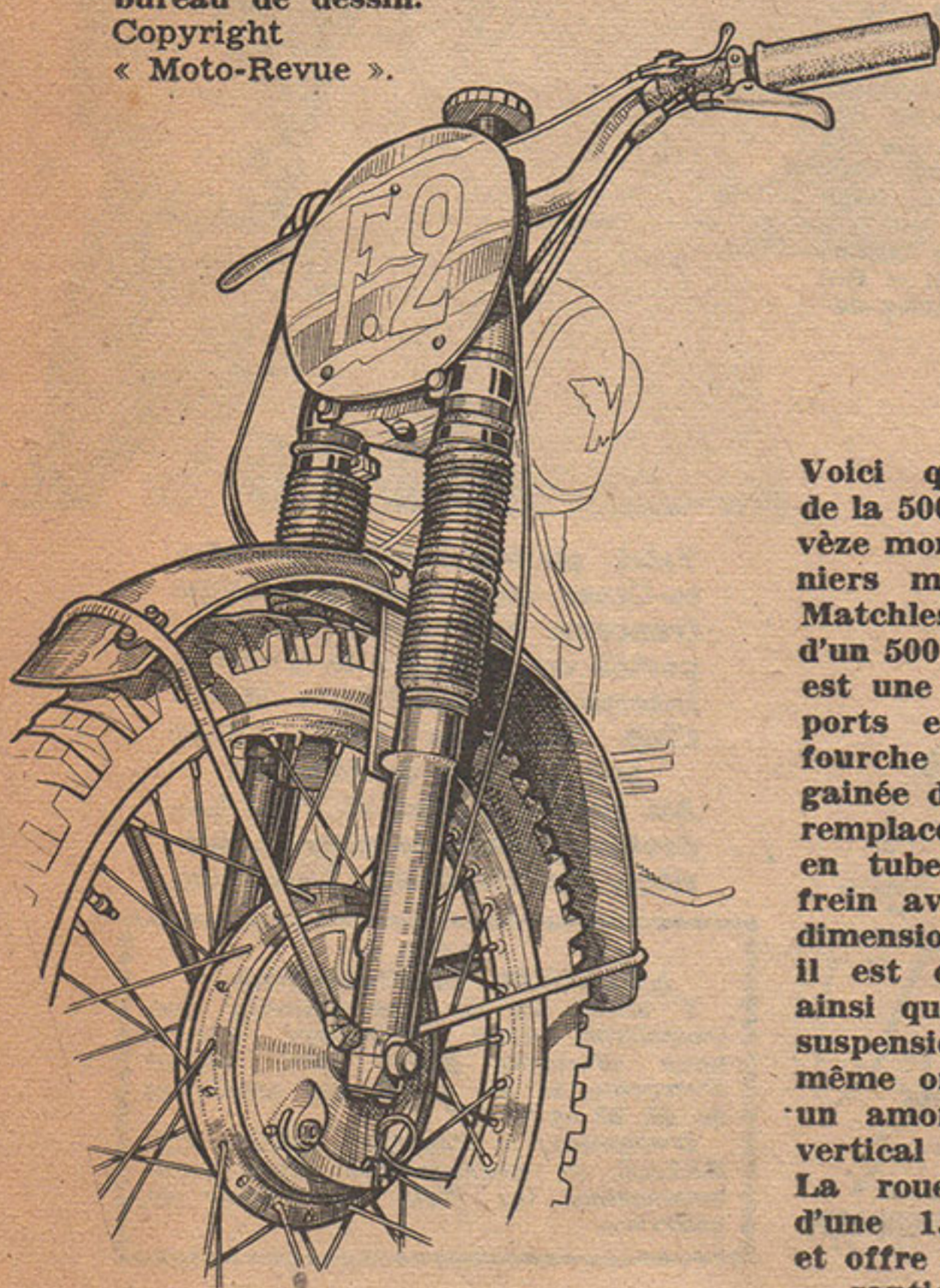
Il est préférable pour les touristes se rendant en Espagne ou au Portugal de demander un carnet de passages en Douanes, le visa de sortie définitif étant apposé automatiquement par le bureau de douanes chaque fois que le titulaire quitte le pays étranger avec son motocycle.

Au cas où le voyageur n'effectue qu'un seul voyage dans la presqu'île Ibérique, il se munit simplement d'un triptyque.

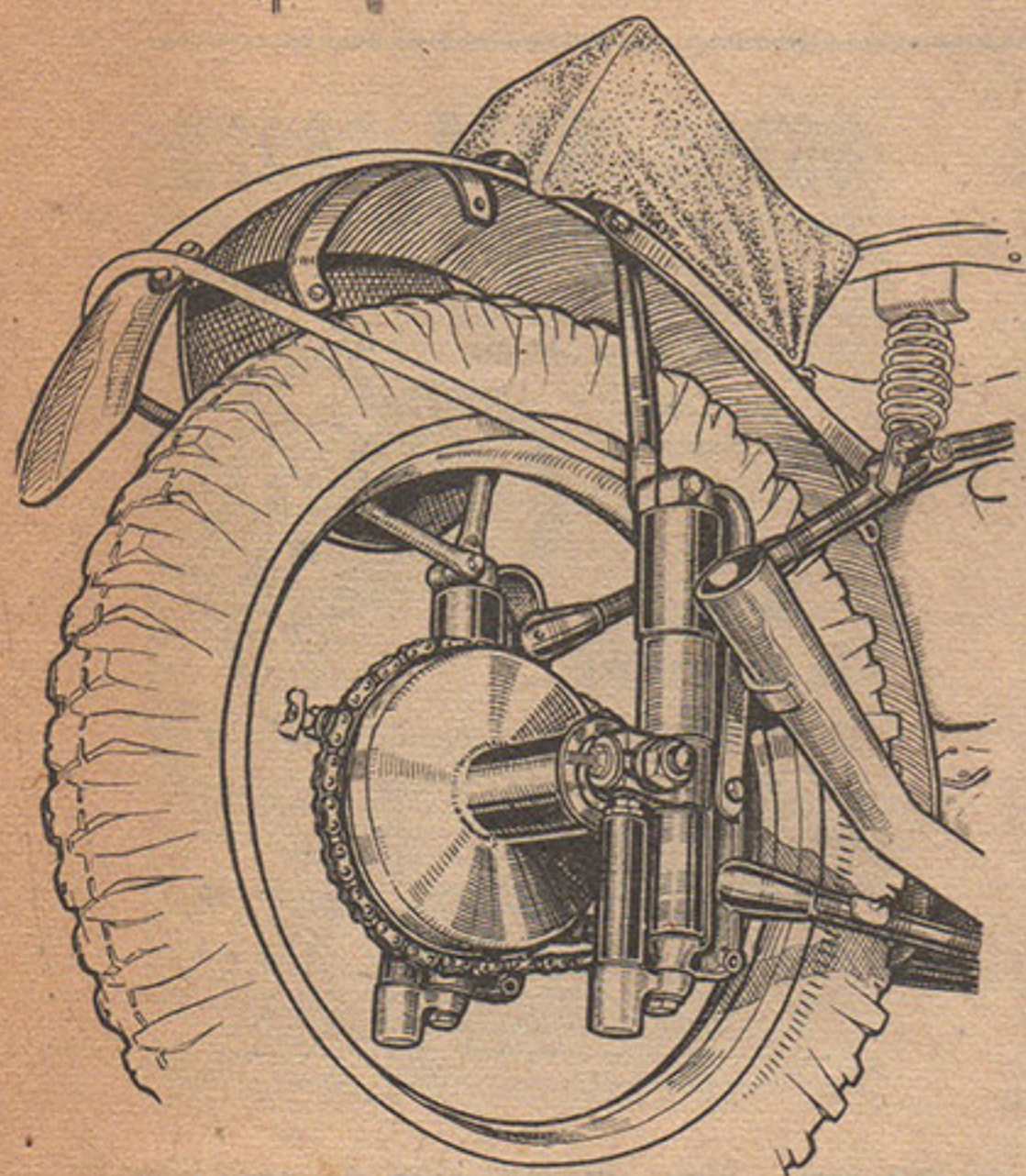
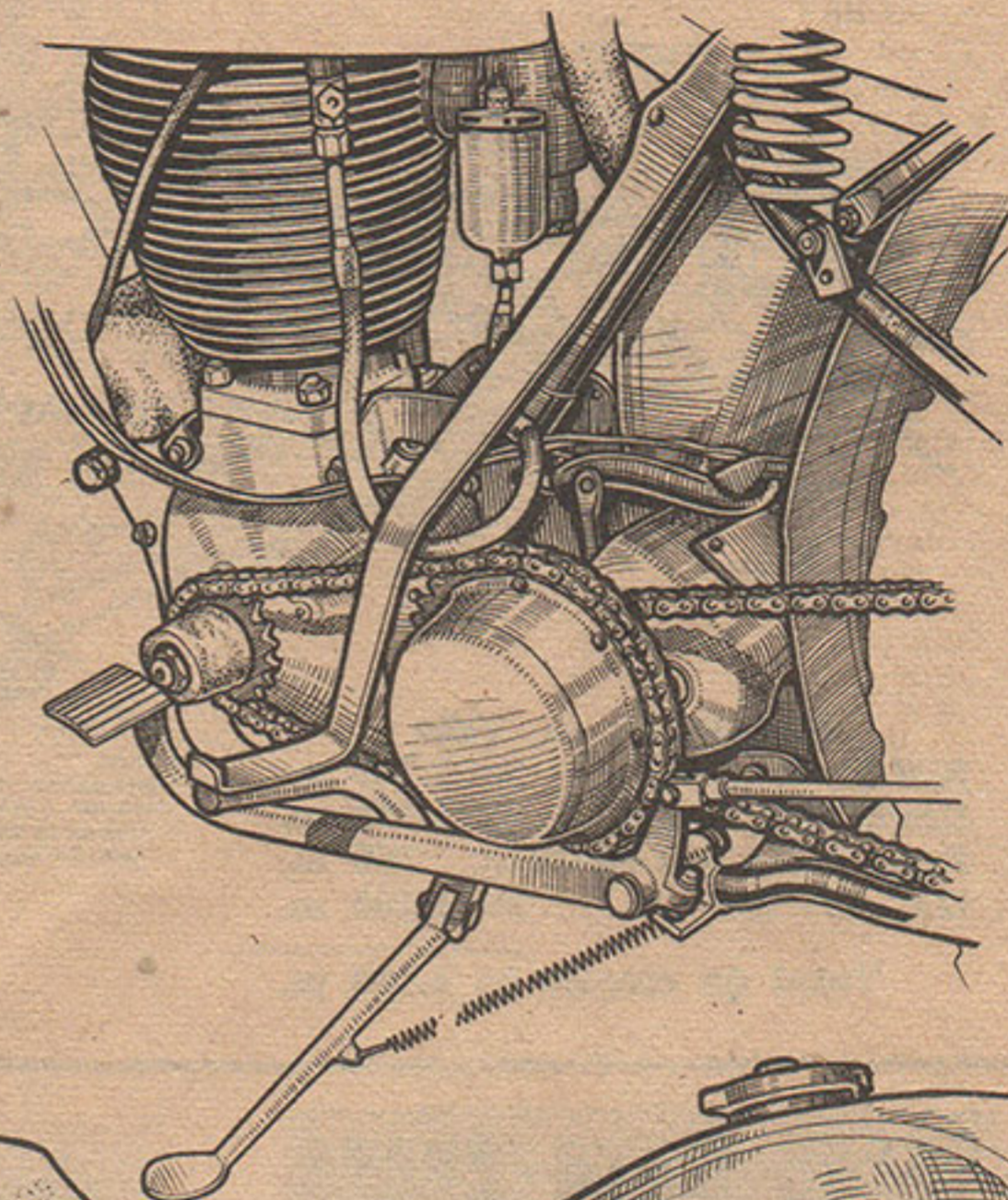
Important. — Pour circuler en Espagne avec leurs motocycles, les touristes étrangers doivent obligatoirement être titulaires du permis international de conduire et du certificat international pour automobile.

Machine spéciale pour le Moto-Cross

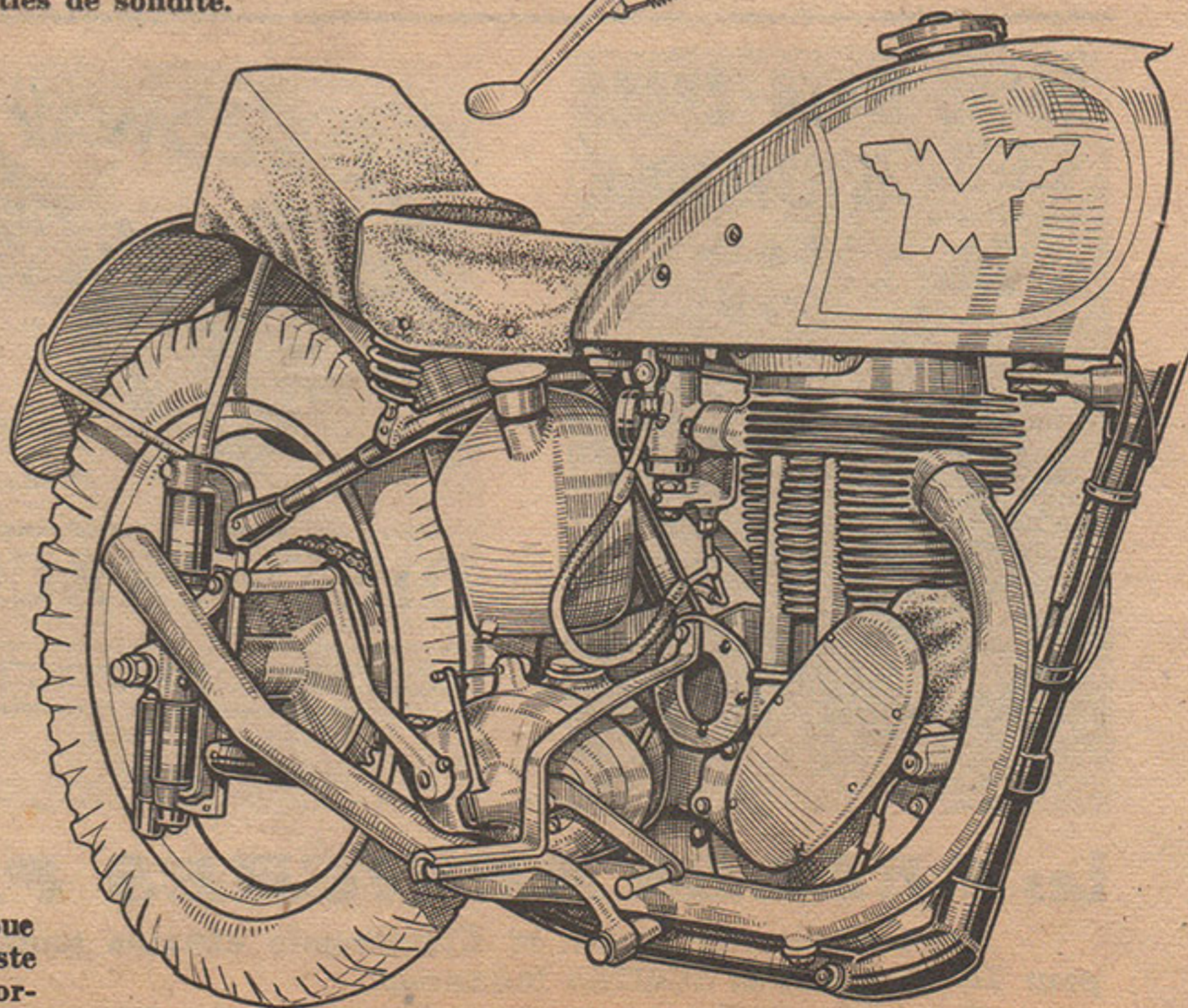
Croquis de notre
bureau de dessin.
Copyright
« Moto-Revue ».



Voici quelques croquis de la 500 que Paul Ladèveze monta dans les derniers moto-cross. Cette Matchless est équipée d'un 500 A.J.S. ; la boîte est une B.S.A. à 4 rapports et sélecteur. La fourche télescopique est gainée de caoutchouc en remplacement des caches en tube métallique. Le frein avant, de grosses dimensions, vient d'Italie il est en métal léger, ainsi que le moyeu. La suspension arrière de même origine, comporte un amortisseur à huile vertical de chaque côté. La roue arrière vient d'une 1.000 américaine et offre ainsi toutes garanties de solidité.



On voit ici l'énorme dégagement du garde-boue arrière, les sculptures du pneu spécial, le robuste moyeu et la suspension verticale avec ses amortisseurs.



LE XX^E BOL D'OR se prépare activement

Les classiques et populaires épreuves de 24 heures, se dérouleront pour les fêtes de la Pentecôte, les 15, 16 et 17 mai prochains, sur le fameux circuit dit de « La Ville » de Saint-Germain en Laye (S.-et-O.). Ce circuit de 4 kms 180, de forme triangulaire, emprunté pendant 9 années consécutives de 1928 à 1936, et situé à 500 mètres de la Gare et du Château, a permis de brillantes performances sportives. Il a révélé des champions et des pilotes aux qualités multiples.

Cette année, avec les énormes travaux qui ont été entrepris judicieusement par la ville de Saint-Germain, qui désire s'attacher le « Bol d'Or » pendant de longues années, ce classique circuit avec sa route Forestière des Houx, complètement

refaite, aux centaines d'arbres enlevés pour son élargissement nécessaire, offrira des possibilités d'aller « très vite », gageons que les records seront battus.

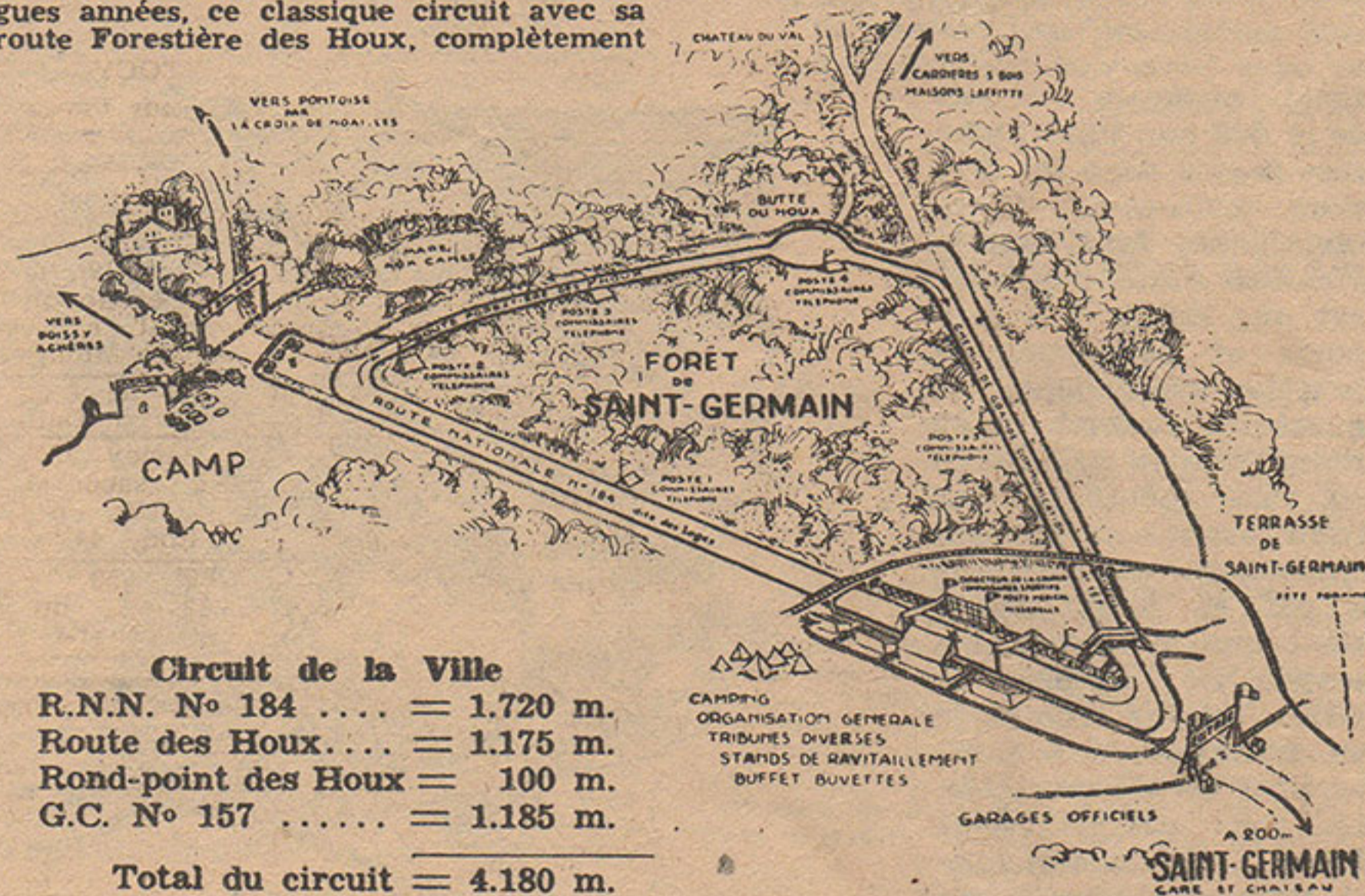
Rappelons que c'est sur ce circuit que Craet, sur moto 500 cmc. Gillet-Herstal, a établi le record général toujours debout, avec 2.068 kms 995 en 1936. Le record sidecars toutes catégories est toujours détenu par Gillot, sur F.N., avec 1.789 kms.

Signalons que les engagements seront clos le 30 avril à la Direction du « Bol d'Or ». M. E. Mauve, 29, bd Charles-de-Gaulle, Colombes (Seine).



Voici photographiée au Moto-Cross de Clamart, l'équipe française qui vient de remporter en Belgique le Trophée Internationaux de l'Auto Moto-Club Marchois 1948, offert par la ville de Marche.

Au guidon : Blat et Paul Lavèze, portant la coupe ; derrière, on reconnaît Verrechia.



- Circuit de la Ville**
- R.N.N. N° 184 = 1.720 m.
 - Route des Houx = 1.175 m.
 - Rond-point des Houx = 100 m.
 - G.C. N° 157 = 1.185 m.
-
- Total du circuit = 4.180 m.

S.O.S.
AMPOULES ELECTRIQUES !

Y a-t-il un de nos abonnés qui, travaillant dans l'éclairage, pourra nous procurer pour notre atelier d'imprimerie en s.-sol des ampoules de 40, 60 et 75 CV ?

D'urgence : Expédier BIEN EMBALLE, et recommandé. Nous rembourserons les frais par retour du courrier.

GRAND MOTO-CROSS INTERNATIONAL

ORGANISE PAR l'Association Motocycliste de la Seine

Moto Revue

Dimanche 8 Juin à 14 h. 30

aux Buttes de Montreuil

PARTICIPATION DES MEILLEURS CHAMPIONS ANGLAIS, BELGES, HOLLANDAIS et FRANÇAIS

avec le circuit le plus difficile et le plus rapide de la région parisienne

SPECTACLE SENSATIONNEL

500 places

SPEEDWAY

3 Avril à 15 heures

STADE DE PARIS A SAINT-QUEN

DIRT-TRACK

LES CHAMPIONS HOLLANDAIS : Jan Boiman - Piet Van Hartson

LES CHAMPIONS FRANÇAIS : Fernand Meynier - Georges Bellissent

Henk Steman - Arend Hartman

Leon Boulard - François Gambi

15 courses au programme avec 20 coureurs

MATCH de FOOT-BALL

PLACES DE 70 A 250 FR.

GRAND MOTO-CROSS

EPREUVE INTERNATIONALE 5 NATIONS REPRESENTÉES

BELGES, ANGLAIS, HOLLANDAIS LUXEMBOURGEOIS et FRANÇAIS

aux buttes de Montreuil

Dimanche 28 Septembre à 14 heures.

LE CROSS LE PLUS FORMIDABLE DE L'ANNÉE

50 Engagés - 20 Internationaux - 500.000 francs de Prix

LES CHAMPIONS LES PLUS PRESTIGIEUX

NIMOLSON FOSTER BESSAMI FROST EDGE HENGELS VAN NOVE VAN ENNEHADE - PLOMPER DESHAYS - LADEVÈZE etc.

Organisation : Association Motocycliste de la Seine

Place Vain, Moto, Auto

Les BELLES AFFICHES PASSE-PARTOUT

Notre Atelier de Dessin et d'Imprimerie exécute toutes les affiches pour toutes les Publicités, pour TOUS Sports et TOUTES Industries.

Spécialités d'affiches passe-partout sur lesquelles l'illustration figure et permet l'impression au dernier moment, par l'imprimeur local. Echantillon sur demande accompagnée de 25 fr. par affiche à « Moto-Revue ».

Clubs, "Moto-Revue Sportive" vous réserve de la place pour vos communiqués

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. Il n'est pas accepté d'annonces relatives à des demandes d'achats d'épaves « avec papiers ».

MOTOS A VENDRE

PEUGEOT 135 av. side sport état neuf, sortie 47. PIETREMENT. MEN. 89-97 ou 97-68.

VELOMOT. Prester Jonghi 3 vit. sél. ét. nf, 16, rue Alphonse Bertillon, Paris (15^e).

OCCAS. unique cause départ Triumph speed-twin état neuf. Tél. MAR. 57-81.

Motobéc. b. ét. 50.000. LHOPE 32, r. M.-Foch, M.-Laffitte, S.O.

B.M.W. R.12 750 av. side Précision à part. 18 h. PAPA, 3, r. Lamartine, La Courneuve (S.).

PART. v. Norton 500 side Bernardet Motobéc. 500 culb. sup. cul. ét. nf, px int. apr. 14 h. GORE, 13, rue Ramey, 18^e.

BMW R 12 tr. belle, CAFE, 62, r. Couronnes, 20^e MEN. 63-30.

SAROLEA 600 cc. 4 v. sélect. MAR, 45, r. J.-Lacroix, 20^e.

SIDE KS 600 Zundapp t. b. ét. COLOMO, Ecole, r. Lorilleux, Puteaux (Seine) (face gare).

MOTOS d. Domaines. Ec. LAUGIER, 7, r. F. Faure, Vincennes. 175 MONET Villiers p. nfs. BERTHELOT, 10, r. du Sentier Morsang-sur-Orge (S.-et-O.).

350 DKW NZ 2 t. sél. pied 4 v. nve. Terrot 350 4 t. nve. MR 100 cc nve. Motobéc. 350 Blackburne. JLO 125 sél. pied 3 v. SAISON, 11, av. E.-Blanchet, Viry-Châtillon (Seine-et-Oise).

350 culb. Sunbeam. J. PITOÛ, 139, r. de l'Université (7^e).

SIDECAR Vanneau tr. b. état. MALAISE, 129, r. G. Péri, Colombes, tous les jours.

500 NSU, 500 Sunbeam, 900 Gilera susp. AR, 350 Peugeot, 350 FN lat., 100 cmc. Prester toutes impecc. mot. et pneus neufs. VAILLANT, 296, rue de Charenton, Paris, 12^e.

VELOM. Motobéc. 125 4 t. bl. mot. MORCHE, 10, r. Fondary, Paris. Hrs repas ou rend.-vs.

TERROT 4 CV 1947 4 vit. ét. nf. CHABRIER, 27, r. du Commandant Berge, Meaux (S.-M.).

SPL 500 susp. AR tte chrom. REINAUD, 52 Brigaud, Bourget.

SUP. culas. Terrot 350 tr. b. ét. CHASSAING, 6, rue Garibaldi, Montreuil (Seine).

350 TERROT parf. ét. b. pns remora. conçue pr derr. moto, pns nfs, bon occas. GRYSON, r. Ermitage, Garches, S.O.

OCCAS. part. Motob. 5 cv side 1 pl. 1/2 b. chaus. Denoyelle, 4, r. Géraldy, Bois Colombes.

DRESCH 5 CV 2 cyl. à card. b. ét. méc. b. pns, conviendrais side. LAPIERRE, 7-9, rue de Jarente, Paris-4^e. ARC. 20-07.

NSU 350 t. b. ét. MOROSI, 3, r. des 2-Communes, Montreuil.

DOLLAR 350 ACT S. e. Z tr. b. ét. 65. LAMY, 18, r. Pernety-14^e.

350 culb. Peugeot neuve 48. PAUL, 20, r. Pascal, Paris-5^e.

Tripiette (tand. 3 pl.) av. mot. Cyclo-Rex ent. nve. Did. 25-62

350 culb. 4 CV ét. nf. Slavinsky, 36, r. de la Roquette, 11^e.

VELOM. R. Gillet 100 chro. compteur r. broch. nf jam. roulé 75.000. DUBOIS, 50, rue Laborde, 8^e. CARNOT 61-22.

M. DEBON BO 350 culb. ent. rév. 75.000. JUHEL, 13, r. des Ardennes, Paris, vis. samedi.

F.N. 500 ét. nf av. side Bernardet G. R. 46 abs. neuf, 155.000 fr. ens. ou séparé, pet. side Carpio pour 250 ou 350, 16.000 fr. t. l. j. 11 h. à 19 h. 30 BOULANGER, 40, av. Léon-Gambetta, Montrouge (Seine).

ALCYON Zurcher 175 culb. tte équip. 55.000. CANUEL, 15, r. A. France, Orly (Seine).

M.-Goyon 175 Villiers à rem. ABRADIE, 2, r. Marseille, 10^e.

V. moto Gnome-Rhône 5 CV ét. nf. S'adr. CAFE, 11, rue Moreau, Paris, 12^e.

350 Alcyon lat. b. ét. bs pns, 50.000. Tél. MOL. 24-02.

350 culb. Jonghi à roder. MEUNIER, 21, rue Jeanne-d'Arc, Villemonble (Seine).

PART. v. Zundapp 6 CV KS 600, ét. parf. intér. s'abst. POITVIN, 5, r. Saïda, 15^e.

B.S.A. bi-cyl. 750 cc. peu rlié, imp. Château, 54, r. Dantzig-15^e.

500 MONET-GOYON mot. Mag impecc. remis à nf bs pns, 26, r. Pouchet, Paris, 17^e.

DAX 350 culb. 4 CV parf. ét. marche, 75.000 frs. M. LAURIN, 10, bd Brune, Paris.

GNOME-RHÔNE AX2 av. side rlié 4.000 k. c. nve. GALMARD, 165, r. Nationale, Paris, 13^e.

VELOMOT. tr. peu roulé prés. luxe, GIAI, 3, bd Blanqui, 13^e.

VELOM. M. Goyon 40.000 PASQUET, 87, r. Ménilmontant-20^e.

TERROT 100 ét. ét. gén. nf. Boucherie, 36, r. Damrémont-18^e.

PEUGEOT 500 exc. ét. méc. Eonneau, 80, r. Fleury, Clamart

PEUGEOT 2 CV bloc 2 vit. roues à broches pns nfs p. ét. 29.000. LEGRAND, r. Châto, Cormeilles-en-Parisis.

FOURCHE télesc. BMW parf. ét. impecc. pr moto 350 cmc. 9.500. LEGRAND, rue Châto, Cormeilles-en-Parisis.

MOTOBEC. B2A 2 CV 2 vit. email orig. chr. b. pns. p. ét. 45.000. LEGRAND, rue Châto, Cormeilles-en-Parisis.

69.000 MOTOBEC. 4 cv parf. ét. Dim. mat. 57, r. Corot, Ville-d'Avray, ELY. 55-91, 9 à 11 h.

PRESTER 100 tr. b. ét. pneus nfs, tan-sad ultra filtre Maxei Ecr. r. v. 54, r. Chaptal, Couderc, Levallois.

V. side seul Indian orig. 1940, neuf. TASSEL, 9, bd Magenta, Rennes (I.-et-V.).

TANDEM Derny ét. nf, pns nfs mle 39 et vélo course Helyett type R. Vietto tout Reynolds 531 der. 4 vit. 6 boyaux. FASQUELLE, 14, bd Egalité, Calais, Tél. 2-88.

V. side Carpio dr. imp. 35.000, pneu. MERCIER, 20, rue des Réglises, Paris, 20^e.

TERROT 4 CV parfait état b. pns, b. équip. BEGIN, 20, r. Julien-Lacroix, Paris, 20^e.

TERROT 500 RSSE av. side Dtp. nov. 46, 10.000 k. parf. ét. méc. ét. pn. 175 Ardrie 125 cc. 3 CV sec nves améric. 15-9, fourche AV. Terrot Rgas pl. offr. DE CHALON, 35, r. B.-Malon, Ste-Savine (Aube).

MOTOBECANE 250 b. ét. tr. b. pns 3 vit. 4 t. KLEIN, 21 bis, rue Bois Châtel, Neuilly-Plaisance, Avron-Neuilly 393.

V. TERROT 500 RSS culb. 4 v. rév. impec. Garage Ayfre, Bonnières (Seine-et-Oise).

HARLEY MP inc. av. pap. moteur Harley, 64, pl. Réunion-20^e.

PEUGEOT P. 117 imp. Leysenne Moto. Lubersac (Corrèze).

V. Moto, vélom. pièces détach. occ. Terrot. MERCIER, 16, r. Solférino, Billancourt.

MAGNAT D. 250 culb. b. ét. 3 b. pns, 48.000. BONNET, 17, Grande Rue, Monthéry, sauf le dimanche.

MOTO Allem. à rem. av. pap. Domaine, 64, pl. Réunion, 20^e.

V. Sandford et vélom. Poney. Ec. MORGAN, 10, r. Lamark-18^e.

TERROT 350 culb. Horre, Bazoches par Montfort L'Amaury (Seine-et-Oise).

ZUNDAPP KS 500 « Autostrade » comme neuve toutes pièces en double. BLOIS, 84, avenue Pont-des-Dames, à Béthune (Pas-de-Calais).

PUCH 400 cmc. 2 cyl. 2 temps Delco, GAULT, 15, rue Ségoufin, Courbevoie (Seine).

VELOM. Terrot 100 cmc. bloc 3 vit. impec. chromé, L. GARDON, Héry (Yonne).

CAUSE dble emploi v. Terrot 125 culb. ét. neuf équipée. S'ège AR, assurance. Ecrire LEFLAIVE, 108, rue de Bagnaux, Montrouge (Seine).

VELOMOT. Allem. à rem. av. pap. dom. 64, pl. Réunion, 20^e.

VELOMOT. Motoconfort 1934 tr. b. ét. tél. VIL. 15-54.

PEUGEOT P 115 pns nfs OLIVIER, à Rochecorbon (I.-L.).

PUCH 3 CV 4 vit. pns nfs en rod. LOUVET, 84, av. de Gaulle, Montmorency. ENG. 03-26.

PEUGEOT P 108 p. ét. Renaudy, 20, av. de Gaulle, Houilles.

ARIEL 500 culb. 1938 sélect. 13.000 kms. état impeccable. DESMOUSSEAU, 8, rue Fourcroy, Paris, 17^e.

V. 250 Excelsior Course prête p. Bol d'Or, R. POIX, Lons-le-Saunier, Tél. 2-46.

VELOMOTEUR Monet-Goyon 3 v. c. nf. 40.000. M. PAJOT, Notaire, Chevreuse (S.-et-O.).

MOTOS, vélomoteurs, vélos neufs libres à la vente. Z.A., 62, av. Emile-Zola, Paris, 15^e. VAU. 90-40.

Service Permanent des Occasions

Nos abonnés, moyennant le versement de 300 francs, peuvent obtenir une fiche du SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS. Cette fiche détaillée, remplie par les soins de l'abonné, et sur laquelle il peut même coller une photographie, reste en permanence, dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs qui, nombreux, viennent consulter ces fiches; elle n'est retirée que lorsque l'information de vente nous a été donnée par le titulaire. Nous ne traitons aucune affaire et ne nous inmiscions dans aucune transaction.

AVEZ-VOUS VOTRE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE ?

En vente à nos bureaux
200 fr. Env. recomm. 235 fr.

MOTOBEC. 5 CV sup. cul. 4 v. sél. 1946. MAURICE, 35, rue Guy-Moquet, Paris-17^e, le soir. 500 culb. Monet-Goyon side nf. LAMOINE, 31, r. Claude-Bernard, Issy-les-Moulineaux.
PEUGEOT 125 roue à br. ét. nf. Mahieux, 28, r. d. Dames-17^e.
PART. vds. Harley 750 M.P. av. pare-brise, sacoches, et nf. 180. ASSOLA, 53, rue Sedaine 11^e. Roq. 44-31.
RENE-GILLET 750 4 vit. ZACHARIE, 82, rue du Gros Noyer, Ermont (S.-et-O.).

ON DESIRE ACHETER

VELOMOT. 125 4 tps Velosolex PAJOT, Not. Chevreuse (S.O.)
CH Epaves Terrot 350 1934 à 37. Tél. INV. 34-39.
CH. side Précision sélect. Motob. FORTIN, 19, r. Godefroy, Puteaux. LON. 03-38.
SIDE léger ss pn. pr DKW 350 BJESKI, 5, rue Chomel, 7^e.
URGENT ach. épave Y.A. 2 800 s. mot. s. boîte, LEBARS, Les Ancizes (Puy-de-Dôme).
CH. side léger b. ét. ROCHAT, 1 bis, rue J.-Gautier, Nanterre, MAL. 25-23.
TRIUMPH angl. 500 2 cyl. 1 pn. 350x20, coussins mousse. TURIGNY, 52, rue de la Goutte d'Or, Paris, 18^e.
VELOM. 100-125, an. 39-47, mot. m. usag. px rais. DARLOT 71, r. Prémartine, Le Mans.

ECHANGES

SIDE léger ctre pl. lourd dr. PAYRAUDEAU, 64, r. d. Martys, 18^e. Sam. dim. excep.
V. ou éch. Terrot PU 3 CV exc. ét. méc. ctre 100 cc. 2 ou 4 t. même ét. S'adr. BOVINET, 240, Fbd St-Honoré, 8^e.
LOGT 3 p. E.G.E. ctre moto 500 culb. réc. FORTIER, 8, r. du 4-septembre, Drancy.
ECH. Englebert réchapé nf tr. sain 27x3 avec jante ctre pneu 26x3,50x19. Marcel FRAISSE, St-Chinian (Hérault).

DIVERS

V. 1 moteur 350 AJS ACT cplt av. av. carb. magn. dyn. neuf. PERRIN, 14, r. J. Jaurès, Villiers-sur-Marne (S.-et-O.).

V. cabr. 9 CV Chenard Sport
9 l. aux 100, b. pns 150.000.
Fer. rep. 350 b. état. Tél. MAL.
01-86 après 20 heures.

V. moyeu AV et AR nfs pr
Matchless téles. MAURICE, 31,
r. de Reuilly, à part. 19 h.

5 CV Citroën C1 canadienne
pa. nf. repr. moto ou side.
FOISSY, 45, r. C. Desmoulins,
Cachan. ALE. 23-23, sam. dim.

V. 2 moteurs 1 CV ét. march.
CANUEL, 17, r. A. France, Orly
V. pr Juva Motr. boîte pont
et access. ATGER, rue de
Poissy, Les Mureaux (S.-O.).

V. Amilcar grd sport 7 cv CGS
p. ét., capote. Rep. moto. VOIS.
263, rue Lecourbe, Paris, 15^e

V. étai à pied, écr. LEONI, 19,
av. Normandie, Versailles.

VDS dyn. Noris DS 6x50, FA-
VRAUD, 48, rue des Loges,
Châtelleraut (Vienne).

V. moteur VAP 3 10.000 fr. Vé-
lo H. av. Vap 3 16.000 fr. MI-
DAN, 14, bd Péreire, Wag. 95-04

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

V. FIAT spt 6 CV culb. 4 vit.
fr. Lockheed, déc. 2 pl. ét. imp.
Fer. rep. motos Triumph,
Norton réc. 350 ou 500. MON-
TAGNE, 29, rue de la Conven-
tion, Villeneuve-sur-Lot (Lot-
et-Garonne). Tél. 33.

DERNIERE MINUTE

AMILCAR sport CGS mot. nf
Pns rech., bas px. Ecr. p.r.d.v.
FRANCHANT, 9, r. Palestro-2^e

PART. v. urg. 350 lat. Terrot
ent. ref. impec. 55. BODART,
Inv. 42-54 sf sam. dim.

ECH. Canadienne 4 m. 50 ctre
sidecar ou vélomot. GARBA-
RI, 24, r. des Gravilliers, 3^e.

V. BSA 500 lat. av. side. BER-
NARD, 111, r. M. Dampierre,
St-Ouen-l'Aumône (S.-et-O.).

V. Monet-Goyon 250 Villiers
der. mle ét. nf pns, batt. nfs.
58. RENAUD, 85, r. Clignan-
court, LAB. 78-90 (bureau).

VDS ou éch. ctre Simca ou
voit spt ét. méc. indiv. mag-
nif. Zundapp 750 cul. fabr.
43 ét nf 4 vit. t. b. pns. Ga-
rage MARVIER, Villeneuve-
sur-Lot (L.-G.). Tél. 172.

MOTO-CENTRE - LIMOGES -

12, rue Auguste-Renoir, T. 72-66

Spécialement
EQUIPE vous
livrera dans les
meilleurs délais
Tous travaux de

et pourra vous
fournir

Réfection de
TOUS EMBIELLAGES

Marques françaises et étrangères
Garantie de UN AN

Réalésages - Réfection de pignons
Révision de moteurs - Rectification

Toute pièce d'origine ou adaptable
et accessoires divers

STOCKISTE de MOTO-PIECE

AGENT Régional des SUSPENSIONS
et fourches télescopiques GRAZZINI

PHARES AUTEROCHE - CIBIÉ - DUCELLIER

SA MARQUE DÉPOSÉE LA MEILLEURE GARANTIE

HALL DE LA MOTO

18-20 rue Rébeval et 27 rue Vincent - PARIS 19^e Bot. 27-12

STOCK COMPLET MOTO PIECE

MOTOS PARIS - NORD CYCLES

AGENCES GNOME - RHONE - MOTOBECAE

Réparations rapides et garanties — pièces détachées
accessoires, réalésages, embiellages, émaillage, chromage
Expéditions en Province

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

TOUTES LES CARRIERES DE L'AUTOMOBILE

Motoristes, 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)

Société d'Exploitation des

Éts. BONNET

172, av. Edouard-Vaillant
BILLANCOURT

MOL. 15-46 - M^o Billancourt
Motos — Vélomoteurs
Cycles — Velosolex

Sidecars BERNARDET

avec pneu, sans bon d'achat
Stock important en magasin
Réparations rapides
Stock pièces adaptables et
d'origine toutes marques

Achat — Vente
Vendez plus cher et sans
frais par l'intermédiaire de
notre service Dépôt-Vente
Livraison de vélomoteurs
dans le mois

V. MONET-G. 250 2 t. b. état,
30.000. CLAUSS, 16, rue des
Bruyères, Villebon (S.-et-O.).

V. 5 CV Norton état général
parfait, pneus neufs. BETRE-
MIEUX, Le Nouvion-en-Thie-
rache (Aisne).

V. RENAULT pl. ridelles 1.800
kgs b. pns b. état. GAUDIN,
18, av. St-Saëns, à Neuilly-sur-
Marne (Seine-et-Oise).

CH. épave Triumph 250 2 cyl.
REY, 108, r. Longchamp, 16^e.

V. PEUGEOT 250 P108 ent. rév.
65.000. HEULIN, Mondoubleau.

HARLEY 750 ref. nf grd'lux
165.000. Indian 1200 CAV susp.
AR, sidecar refait neuf. 185.000.
LEMOINE, 21, rue Schwendi,
Strasbourg.

PART. v. ou éch. Zundapp
KS 600 2 cyl. 2 carb. 11.000
kms exc. ét. mot. ét. pn. side
Impérial T. 35 comme neuf. c.
cab. décap. 6-8 CV. COLLET,
3, impasse Saint-Pierre, Dijon
(Côte d'Or).

CH. P 112 incompl. ou accid.
DAVID, 7, rue Audren de Ker-
drel, Vannes (Morbihan).

NSU 600 culb. comme neuve,
cause maladie, à enlever. Epi-
cerie, 62, r. Montparnasse.

SUP. moto Anglaise A.J.S.
500 culbuté excel état. TRE-
MOT, 16, bd des Filles-du-
Calvaire, ROQ. 39-38.

V. ou éch. c. pte voit. Indian
500 2 cyl. parf. ét. méc. pns
neufs SAINT-MAURICE, 151,
av. Wagram, Paris 17^e Car-
not 70-74.

V. moto Utilia 5 CV culb. tr.
b. ét. ent. équipée. S'adr. de
15 h. 30 à 17 h. 30 chez M.
DUCLOS 54, av. d'Italie 13^e

B.M.W. ZUNDAPP
Agent Général LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly
Asnières — Gré. 17-93

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

« MOTO-REVUE » Sportive

Pour répondre à un réel besoin, et parce que nous sommes trop limités par la place dans nos numéros habituels des 1^{er} et 5^e vendredis du mois, nous avons décidé de faire reparaître notre « Sportive » qui eût tant de succès avant-guerre. Mais cette édition se présentera comme notre numéro habituel, et comprendra « Tout le Sport » du mois et relatara l'activité des clubs, cependant que nos deux autres numéros du mois continueront à traiter les questions Techniques, Pratiques et de Vulgarisation.

La MOTO-REVUE SPORTIVE paraîtra tous les mois. Elle comportera la publicité et les Petites Annonces habituelles. Provisoirement, elle sera mise en vente à 15 Frs, dans quelques kiosques, les plus importants de Paris, et des Chefs-lieux des départements. Mais les Abonnés à la Sportive seront certains de la recevoir dès parution :

Abonnement à 12 numéros : 150 Frs. Cpte Chèque Postal MOTO-REVUE PARIS 297-37. — Etranger : 200 francs.
Prix réduits spéciaux pour les groupements et clubs selon le nombre d'abonnements souscrits globalement.

Le premier numéro paraîtra le Vendredi 23 Avril.

Abonnés et lecteurs de « Moto-Revue » (édition normale). Abonnez-vous dès aujourd'hui à la « Sportive » pour éviter l'embouteillage certain du 1^{er} mois de démarrage. Nous vous remercions par avance de la confiance que vous allez ainsi témoigner à nouveau à VOTRE Revue de Défense, faite PAR des motocyclistes, POUR des motocyclistes.

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

R.I.G.A.

RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE

EMBIELLAGE - RÉGULAGE
REALÉSAGE - MOTOS - AUTOS
TOUTES MARQUES

189, Av. GEORGES CLÉMENTEAU, 189 - NANTERRE - Seine -
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 450000 FRANCS - TEL. MAL. 17-60 - R.C. SEINE 309 993

SILENCIEUX WILMAN

1^{ER} PRIX au dernier concours du T.C.F.



Modèle à passage libre des gaz

SILENCE PARFAIT sur 4 temps
MEME PUISSANCE QU'A ECHAPPEMENT LIBRE

3, rue d'Évreux — COURBEVOIE (Seine)

Vous cherchez un bon agent !

Vous le trouverez chez

RAPID'MOTO

21, Rue d'Orléans — St-CLOUD

CHARRIER

le spécialiste B.M.W. - ZUNDAPP - D.K.W.
Agent TERROT - MOTOBECANE GNOME-RHONE
Vélocycleurs avec bons disponibles de suite

Tél. : MOL 21-29

VOLANTS MAGNÉTIQUES

21-23, Rue
Parmentier
PUTEAUX



Téléph. :
LON. 09-19
et la suite

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

pour

Vélocycleurs et Motos
Moteurs, auxiliaires
Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels



EMAILLAGE

au four et à froid
SABLAGE

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

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



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

ABONNEZ-VOUS A

**Moto
revue**

AUTO-UNION -- D.K.W.

STATION-SERVICE

83 Avenue de la Grande-Armée **83**

PARIS-17° - Tél. : PAS. 46-25, 46-45, 46-70, 46-79

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

Moderniser 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, r. du Marché-Popincourt, PARIS - Tél. : ROQ. 17-03

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2°)



La plus Grande Représentation de Motocyclettes Etrangères en France

S.A.R.L. L. PSALTY, P. LADEVEZE et Cie - Spécialiste Motos Anglaises - Agent Général et Représentant officiel des plus grandes marques du monde. NORTON - ARIEL - PANTHER - RUDGE - BROUGH-SUPERIOR - DOUGLAS - O.E.C. - GUZZI — Voyez maintenant si vous remplissez les conditions pour obtenir une des belles motos neuves.

PASSEZ COMMANDE POUR LES

Norton

16 H, modèle luxe, vendues avec toutes garanties, sans bons.

NOUS NOUS TENONS A LA DISPOSITION DU CLIENT POUR TOUS RENSEIGNEMENTS

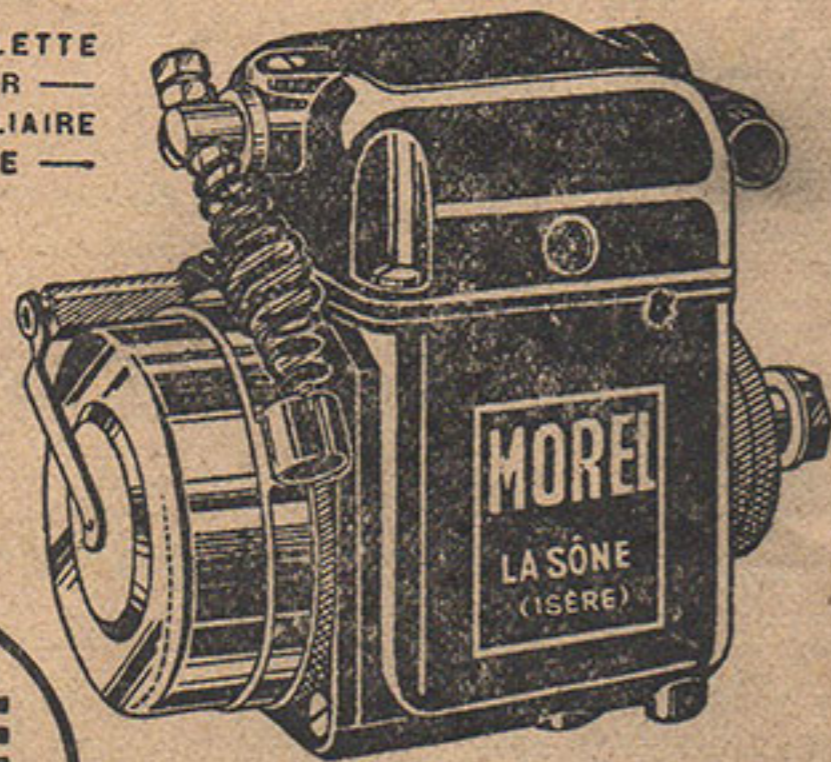
Paul LADEVEZE vend sa 500 MATCHLESS spéciale de Moto-Cross gagnante du Trophée International de Marche (Belgique). — ARIEL 1000, 4 cyl. fourche télesc. 1947. — ARIEL 500 RH culb. fourche télesc. 1947. — ARIEL 500 RH culb. 1940. — ARIEL 350 RH culb. — NORTON 500 spéciale course MANX. — NORTON 500 16 H livrable de suite garantie. — NORTON 500 culb 1946. — NORTON 350 arbre à came 1938 non révisée. — VELOCETTE 350 arbre à came 1938. — TERROT 175 culb. 4 vit. 1939. — SAROLEA 350 culb. 4 vit. — B.S.A. 750 2 cyl. culb. 4 vit. sélect. — B.S.A. 500 spéciale Etoile d'Or. 150 kmh. — B.S.A. 500 culb. 4 vit. sélect. 1939. — A.J.S. 250 culb. 4 vit. sélect. — RUDGE 500 spéc. 1940. — EXCELSIOR 500 spéc. arbre à came 1940. — ZUNDAPP KS 800 4 cyl. ét. neuf. — INDIAN 9 CV susp. AR 1942. — INDIAN 1200 cc. susp. AR side parf. ét. Bas prix RUDGE, PEUGEOT, NORTON, etc. — Disposons quelques pneus motos.

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

Une production de qualité **MOREL**

MAGNETO

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



ETABLISSEMENTS

MOREL

USINES :
LA SONE (ISERE)
DOMÈNE (ISERE)

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (ISERE) 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 PARALLÈLE
PÉDALES DE DÉMARRAGE • COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE • RENVOIS D'ANGLE
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

Matières plastiques • Ébonites • Rivets

UNE PUISSANTE
ORGANISATION
AU SERVICE
DES MOTEURS FATIGUÉS

REFECTIONS D'EMBIELLAGES
REALESAGES DE CYLINDRES

FOUNITURES : PISTONS COMPLETS

PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES
TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES



MAISON FONDÉE EN 1906

PERTUISOT

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