

36° ANNEE. — 7 MAI 1948. — N° 915

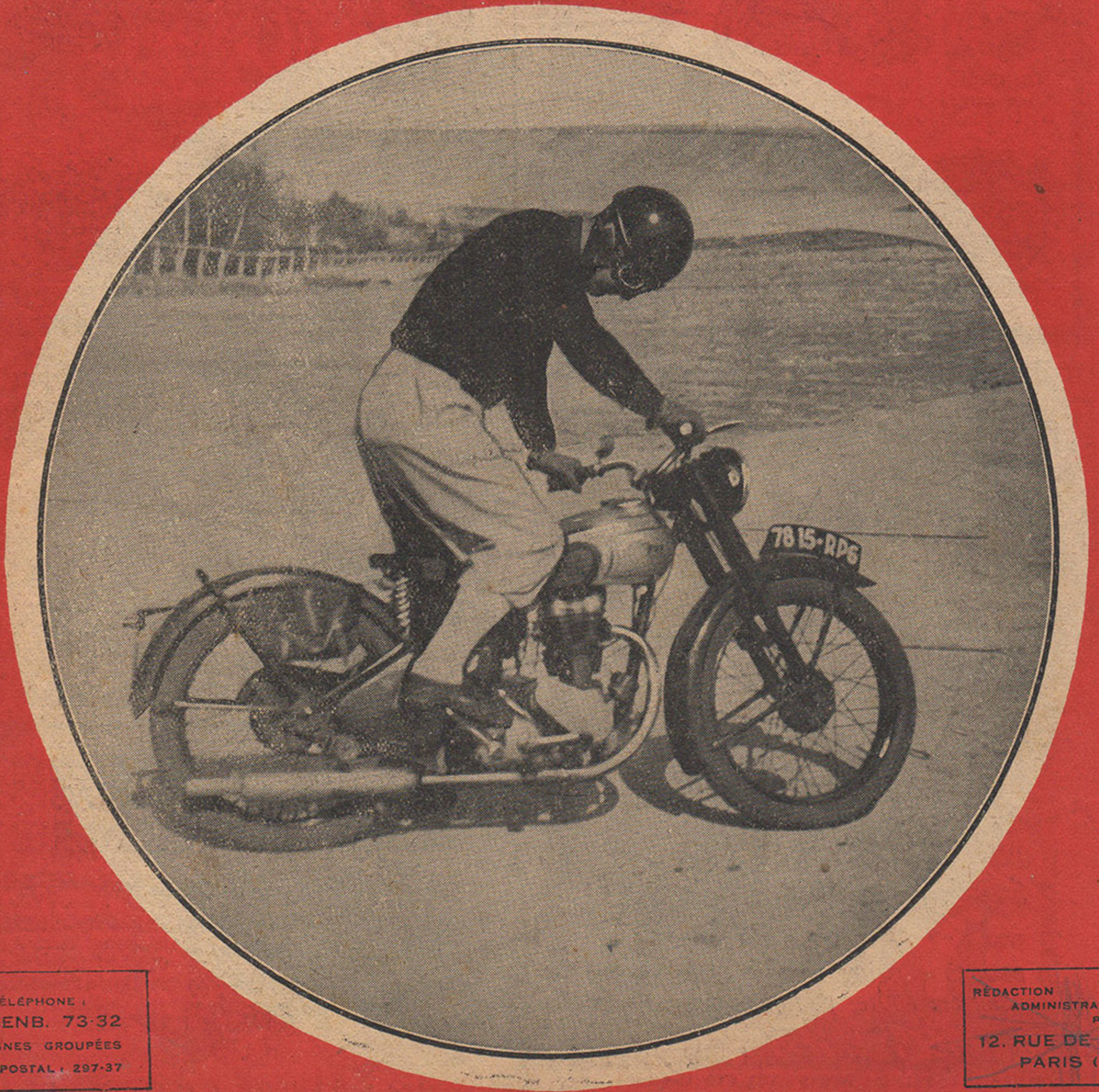
17
ESSAI DE LA
250 B.S.A. type C11
VOITURES 500 CMC.

Provisoirement
BI-MENSUEL
LE NUMERO :

20 frs

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue



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

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLI-CITÉ
12. RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

Un coup de kick, et notre essayeur part sur la piste de vitesse
pour l'essai de la 250 B.S.A.

René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente
28, rue Ernest-Renan, ISSY-LES-MOULINEAUX
Métro : Pte de Versailles — Tél. : MIC. 03-72

EN VENTE LIBRE
BICYCLETTES STOCK IMPORTANT
EN MAGASIN

LIVRAISON POUR TOUTE LA FRANCE

DISPONIBLES POUR LA SAISON

150 SIDECARS **BERNARDEI**

Sans bon d'achat avec pneus et chambres

Exposition de tous les nouveaux modèles

Concessionnaire des grandes marques

GNOME-RHONE, MOTOBÉCANE, etc...

LIVRAISON IMMEDIATE de VELOMOTEURS
CONTRE BON D'ACHAT

MOTEURS AUXILIAIRES **VAP**
STATION-SERVICE

Spécialités : MERAT-YELLOW-FULMEN-O.S.

FAITES COMME TOUS

LES GRANDS CHAMPIONS

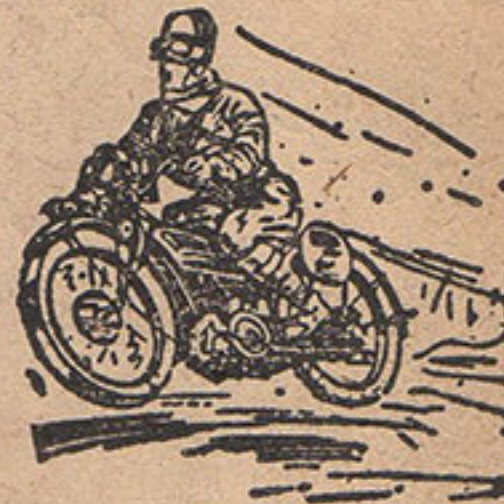


2 TEMPS

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

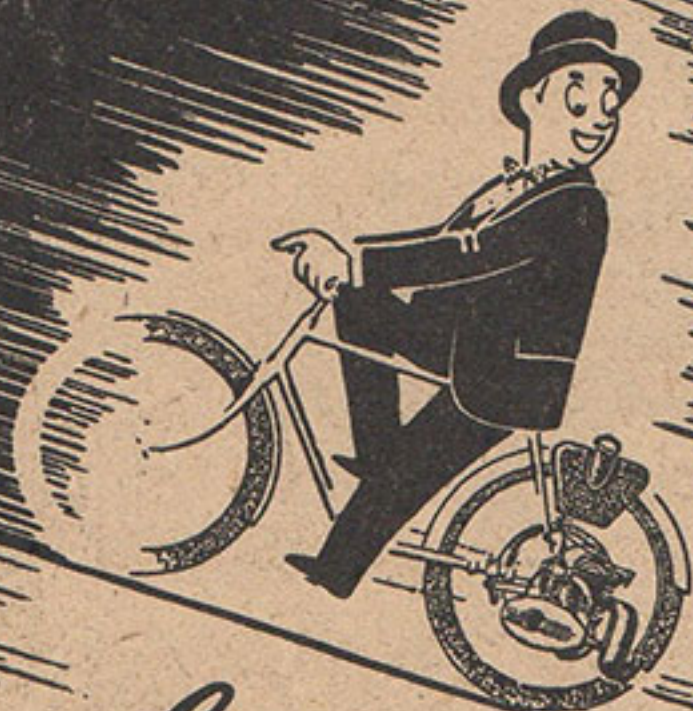
PUISSANCE, SOUPLESSE, SECURITE,
SUPPRESSION DU CLIQUETAGE
ECONOMIE D'ESSENCE

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

Société **BRET-OIL**

4, r. J.-d'Aro, ISSY-LES-MOULINEAUX. MIC. 18-30
qui vous adressera son coffret de 15 flacons, dose corres-
pondant à 150 litres de carburant pour le prix de 430 francs

POURQUOI PÉDALER...



Le moteur
YAP

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

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

SOCIÉTÉ **ABG** CONSTRUCTEUR
22, R. de NORMANDIE, COURBEVOIE. (Seine). Tél. DÉF. 29-55

Usine
93, Route d'...
— LYON —
42, Rue Brunel
PARIS

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des
CYCLES, VELOMOTEURS, MOTOS

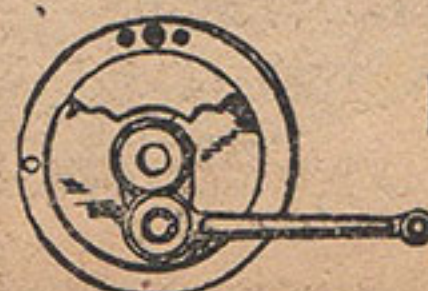
REFECTIONS D'EMBIELLAGES
REALESAGES DE CYLINDRES

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

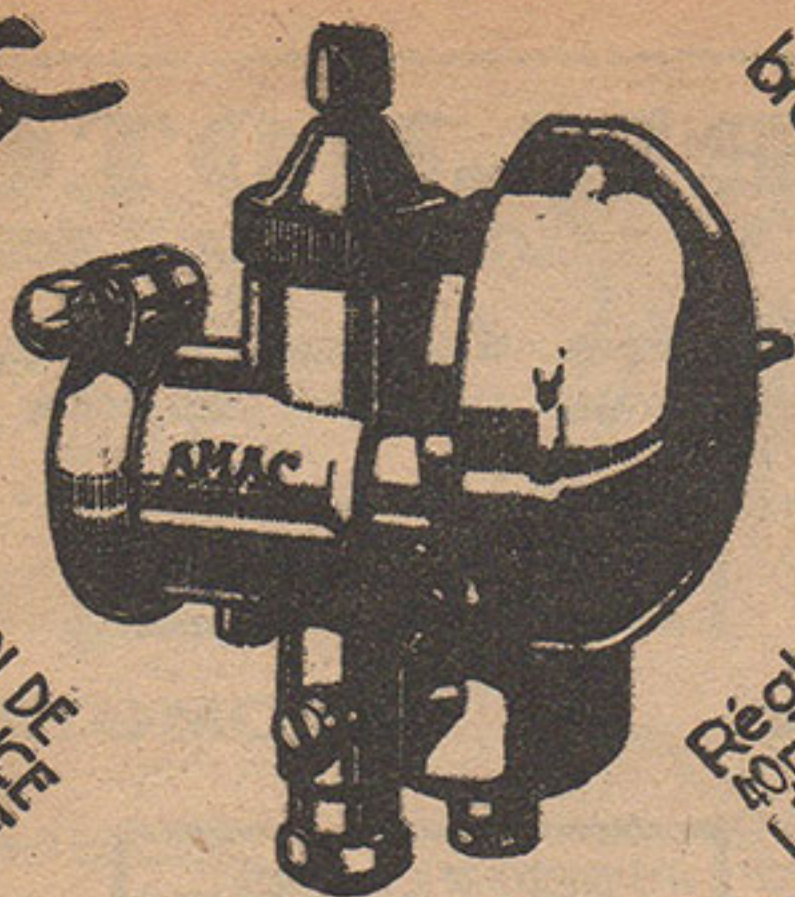
MAISON FONDÉE EN 1903

PERTUISOT

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



Avec
AMAC



à
cheminée
brevetée S.G.D.G.

GAIN DE
PUISSANCE
ECONOMIE
MAXIMUM

Réglage :
10 rue de Valenciennes
LEVALLOIS
PER. 06-02

VOLANTS MAGNÉTIQUES

21-23, Rue
Parmentier
PUTEAUX

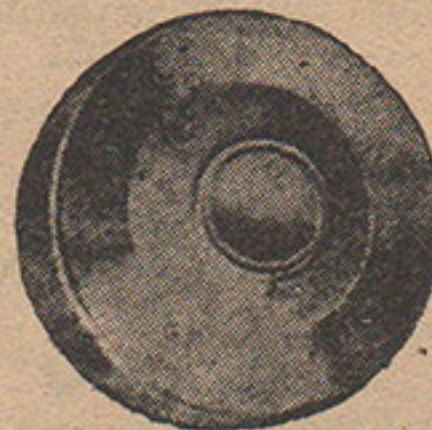


Téléph. :
LON. 09-10
et la suite

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

pour

Vélocycleurs et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels



R.I.G.A.

RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE

EMBIELLAGE - RÉGLAGE
REALÉSAGE - MOTOS AUTOS
TOUTES MARQUES

189, Av. GEORGES CLÉMENCEAU, 189 - NANTERRE - Seine -
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 400000 FRANCS - TEL. MAL. 17-00 - R.C. SEINE 309 003

6, B. RICHARD-LENOIR-PARIS

MOTO-BASTILLE
La Maison du Motocycliste

Venez
ou
écrivez

Vous trouverez
tous les accessoires
toutes les pièces

Sur les motos de toutes
marques les accessoires
et pièces

demandez notre
liste contre
10 francs

Terret. **MOTOBECANE** : Expédition contre Remb.

Affaires
ou tourisme

UN VÉLOMOTEUR
Peugeot s'ACHÈTE A



DENFERT-SPORTS
30, PLACE DENFERT-ROCHEREAU, PARIS, XIV. ODE 3191

Camping

AGENT PEUGEOT et AUTOMOTO

TENTES 2 places
avec tapis de sol et
double toit
depuis 9700 F

ACTUELLEMENT
EXPOSITION

MATELAS
pneumatiques
depuis 2468 F

SHORTS
avec fermeture
éclair depuis 1176 F

Usagers de "MOTOBECANE"

UNE SEULE ADRESSE !

ST^E du Garage JARDILLIER

88, Avenue Paul-Doumer — PARIS (16^e)

Pour modèles anciens et récents :
toutes les pièces détachées adaptables et d'origines
Expéditions rapides

Révisions moteurs sur devis

SPECIALITES : Embiellages — Réalésages

RAPIDITE - SATISFACTION - Tél. : AUT. 18-42

VELOMOTEURS 125 JONGHI

LIVRAISON IMMÉDIATE

DÉPOT des moteurs AUBIER-DUNNE

Modernisez votre ancien vélomoteur en y adaptant
le fameux moteur 3 VITESSES ET KICK

PIECES DETACHEES — REPARATIONS

MOTEURS AUXILIAIRES VAP & CHAINE

R. CLERGE, 107, Bd Lefèbvre — PARIS (15^e)

Motocyclez votre vélo

Promenades, cyclo-cam-
ping, longs trajets pour vos
affaires, tout devient un plai-
sir avec le Moteur auxiliaire
HÉMY. Aucune transfor-
mation du vélo (homme
ou dame). Montage fa-

cile et rapide du moteur.
Consommation minima
(11,3 aux 100 Km.) vitesse
horaire 30 Km. Pas de
permis, pas de N° de po-
lice. Livraison rapide.
Demandez notice. f gratuite.

MOTEUR
AUXILIAIRE



55^e, rue de l'Assomption
Paris-16^e - AUT. 75-25

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



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
Tél. : LECourbe 93-57



STE CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, rue de la Condamine — PARIS-17

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL PIGNONS TOUTES MARQUES

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

CARTERS de BOITES et de MOTEURS

ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALES

EMBIELLAGES — REALESAGES — REPARATIONS DE

DYNAMOS — MAGNETOS et VOLANTS MAGNETIQUES

Redressage de Cadres et Fourches Motos et VéloMOTEURS

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M.P.

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. 02-43

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone ETAMPES 497

REPARATION — REDRESSAGE
Fabrication de Fourches et Cadres
Agent « CUCCILO »

H. DERCHE

8, rue Labat — PARIS

MON. 56-89

ACCESSOIRES

SAKER

LEVALLOIS



POIGNÉES TOURNANTES POUR MOTOS, V.M., CYCLES

N°260



N°258



SAKER LEVALLOIS

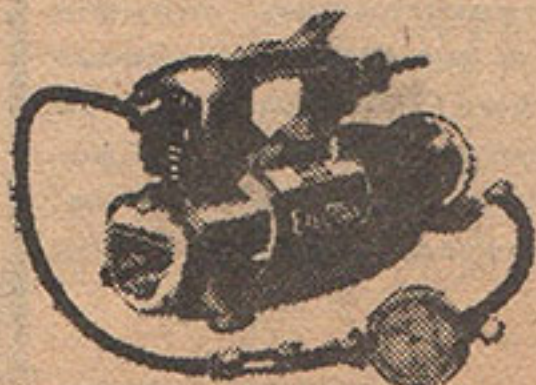
N°250



SAKER LEVALLOIS

Le GONFLEUR

de 1948
Autos - Motos - Vélos



E. COLDEBOEUF
19, rue de Passy, XVI^e

AUT. 36-61

FOIRE de PARIS
Stand 78-30, Hall 30

MOTOS-DANTON

PIECES DETACHEES, REPARATIONS toutes marques
VENTES ET ACHATS MOTOS
STOCK PIECES DETACHEES HARLEY-DAVIDSON
Type M.P. 750 lat.

DISTRIBUTEUR SIDECAR SIMARD

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

STOCK IMPORTANT

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

STATION SERVICE

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

Je BOBINE et répare
MAGNETOS

DYNAMOS — VOLANTS
Expéditions rapides

F. MILLET E S A

Boulevard du Havre
Montigny - les - Corneilles
(Seine-et-Oise)

REALESAGE
MONTFARNASSE

23, rue Edouard-Jacques-14^e
Tél. SUF. 65-02

Réalésage mot. Vap, Peugeot, Aubier, ts véloMOTEURS motos, dél. 8 jours, piston complet.



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.

◆ LE RATIONNEMENT DE L'ESSENCE EN HONGRIE

Au début de l'année, le rationnement de l'essence en Hongrie a subi une diminution assez sensible. Néanmoins, les rations allouées aux automobilistes et motocyclistes hongrois sont sensiblement plus larges que les nôtres. Les motos de moins de 350 cmc. touchent mensuellement 20 litres, et celles de cylindrée supérieure 40 litres.

Les voitures touchent pour le même laps de temps 60 litres, si leur cylindrée est inférieure à 1000 cmc., et 100 litres, si leur cylindrée est comprise entre 1.000 et 2.000 litres, et 130 litres pour les puissances supérieures. Les quantités d'huile allouées atteignent 7 % des capacités ci-dessus.

En France on s'obstine à accorder mensuellement 5 litres de carburant, quelque soit la puissance de la moto. Il y a des comparaisons qui ne sont guère à l'honneur de nos dirigeants !

◆ PLUS D'ACIER POUR L'AUTOMOBILE, MAIS POUR LA MOTO ?

Plusieurs confrères ont annoncé l'augmentation du contingent de métaux ferreux mis à la disposition des usines automobiles françaises. Il serait souhaitable que notre industrie, si défavorisée jusqu'à présent sous ce rapport puisse également en bénéficier et puisse mettre à la disposition du marché intérieur un nombre de machines plus important.

◆ LES « VOITURES 500 » ONT AUSSI LEURS ADEPTES EN SUISSE

A Berne, il vient de se fonder un « club sportif automobile des 500 cmc. ». Le nombre des membres ne dépassera pas 20. Ce club se réunit chaque semaine à son siège social.

◆ CE N'ETAIT PAS UN POISSON D'AVRIL

Depuis le début du mois d'avril, la vente des pneumatiques est redevenue libre en Angleterre.

LE MONOCYLINDRE N'EST PAS MORT

BIEN rares sont les marques qui n'ont pas fait des essais avec des bicylindres du type jumelé en 350 cmc. et en 500 cmc. Il en existe un certain nombre qui ont été mis sur le marché, mais nous constatons que des marques de premier ordre et souvent victorieuses dans toutes les épreuves sportives de régularité et de vitesse ont, pour le moment, renoncé au bicylindre et ont continué à placer leur confiance dans le monocylindre.

Quelles sont les raisons de cette attitude ? C'est tout d'abord qu'un bicylindre coûte plus cher à construire qu'un monocylindre. Il suffit de consulter un catalogue où figurent des mono et des bicylindres. Pour des cylindrées inférieures à 350 cmc., il ne semble pas utile de diviser la cylindrée en deux ou quatre cylindres. Nous sommes dans le domaine de la moto utilitaire où le prix de vente domine toutes les autres questions. Assurément, du point de vue technique, le polycylindre de 250 cmc. ou même de 125 cmc. est réalisable. En Europe centrale, le deux cylindres en U deux temps de 125 cmc. jouit d'une réputation de premier ordre et a fait ses preuves. En Italie il existe un flat-twin deux temps de cette cylindrée et nous sommes persuadés que tel quatre temps à deux cylindres en V dû à un des ingénieurs les plus remarquables de l'industrie motocycliste permettrait de réaliser une moto miniature de grande classe. Mais toutes ces solutions sont plus coûteuses que le monocylindre classique. Pour les cylindrées moyennes de 350 à 500 cmc., le polycylindre, par suite de la régularité du couple moteur et de l'allègement du volant permet une souplesse plus grande et des accélérations plus brillantes, et associe pour ainsi dire la souplesse du moteur de tourisme et les performances du moteur de sport. Et on peut prévoir qu'en période normale il deviendrait universel. Mais il y a, en période de vie chère, la question primordiale du prix de revient et un deux cylindres est plus cher. Du point de vue sportif, dès l'instant que le compresseur est interdit, la supériorité du polycylindre n'apparaît pas nettement, car la puissance qu'il développe n'est pas sensiblement plus élevée que celle du monocylindre et ce dernier bénéficie d'un nombre considérable d'années de mise au point et aussi du prestige

(suite au verso)

◆ DES « FRANCS TOURISTIQUES » POUR LES BELGES

Un récent accord franco belge a abouti à la création de chèques touristiques qui pourront être délivrés à tous les voyageurs belges et luxembourgeois se rendant en France. Ces chèques seront payables à leurs porteurs sur la base de 7 francs français pour un franc belge. Chaque voyageur aura droit à une dépense journalière de 1.000 francs, avec maximum de 10.000 frs.

Malheureusement, aucune mesure réciproque n'a été prise en faveur des touristes français, et l'office des changes est toujours aussi parcimonieux pour la délivrance des « devises » aux particuliers.

◆ FLERTEX VOUS CONSEILLE...

Flertex, qui s'est imposé avec son disque « Progresso » dans l'Automobile, est aujourd'hui le champion pour la Moto.

Dans la journée il vous regarnira vos disques d'embrayage pour tous types de Motos françaises et étrangères.

◆ UN PROBLEME IRRITANT

Il s'agit (une fois de plus) des faux tickets d'essence. On se rappelle que de nombreux détaillants ayant accepté par mégarde des bons adroitement falsifiés, ont été l'objet de poursuites et de brimades tout à fait disproportionnées au prétendu « délit ». Un garagiste de la Côte d'Or, accusé d'avoir accepté six tickets douteux de 10 litres, a été dernièrement menacé de voir son approvisionnement suspendu s'il ne remboursait pas. Cependant, ces tickets étaient régulièrement endossés.

La Chambre Syndicale ne pourrait-elle intervenir auprès des agents du Contrôle Economique, afin de les inciter à plus de compréhension envers une des catégories de commerçants qui a le plus à souffrir des méfaits du dirigisme ?

Informations

◆ LA 350 cmc. NORTON DE DEHEZ

Le coureur Dehez, de Saint-Selve (Gironde), nous communique les résultats qu'il a obtenus avec une 350 cmc. Norton Manx qu'il a modifiée avec le concours de Lafon, de Bordeaux.

Cette machine est la 350 cmc. A.C.T. de compétition dont la culasse aluminium d'origine a été modifiée par adjonction des soupapes de la 500 et agrandissement des conduits de gaz. Cette machine a atteint 160 kmh. à l'essence pure, sur le km. lancé. Le gain de poids réalisé fut de 6 kgs 200, grâce à l'emploi du Duralinox pour les réservoirs d'essence et d'huile.

Le cadre élastique brevet Lafon avec piston hydraulique fonctionnant dans le tube du cadre sous le réservoir donne toute satisfaction au possesseur de la machine.

◆ MOTOS VOLEES

250 compétition Blackburne boîte Burman, pneus jante 21. Ecrire à M. Tournemire, 117, rue J. B. Clément, à Clamart.

B.M.W. R.51. Fourche télescopique, suspension arrière, immatriculée : 7821 R.P.7. N° d'ordre série du type : 12.120. N° moteur : 1.300. Volée le vendredi 26 mars rue de Cléry. Forte récompense. Cette machine appartient à M. Jean Chimberg. Ecrire à M. Fernand Meynier, 85, rue Jean Bleuzen, à Vanves.

◆ ATTENTION AUX PLAQUES !

Un sympathique gardien de la paix de la police parisienne (il y en a encore heureusement quelques-uns !) met en garde les motocyclistes contre certaines irrégularités relatives à l'immatriculation et qui sont courantes aujourd'hui.

Tout d'abord, les plaques des vélomoteurs (de 51 à 125 cmc.), doivent comporter des chiffres blancs sur fond noir. Cette précision est utile, car certains circulent encore avec des numéros minéralogiques noirs sur fond blanc.

Pour les machines en instance de présentation aux Mines, il est tout à fait insuffisant de rouler avec des plaques portant pour toute indication le mot « Mines ». Il est indispensable, en pareil cas, de reproduire le numéro d'ordre figurant sur la convocation de l'inspecteur.

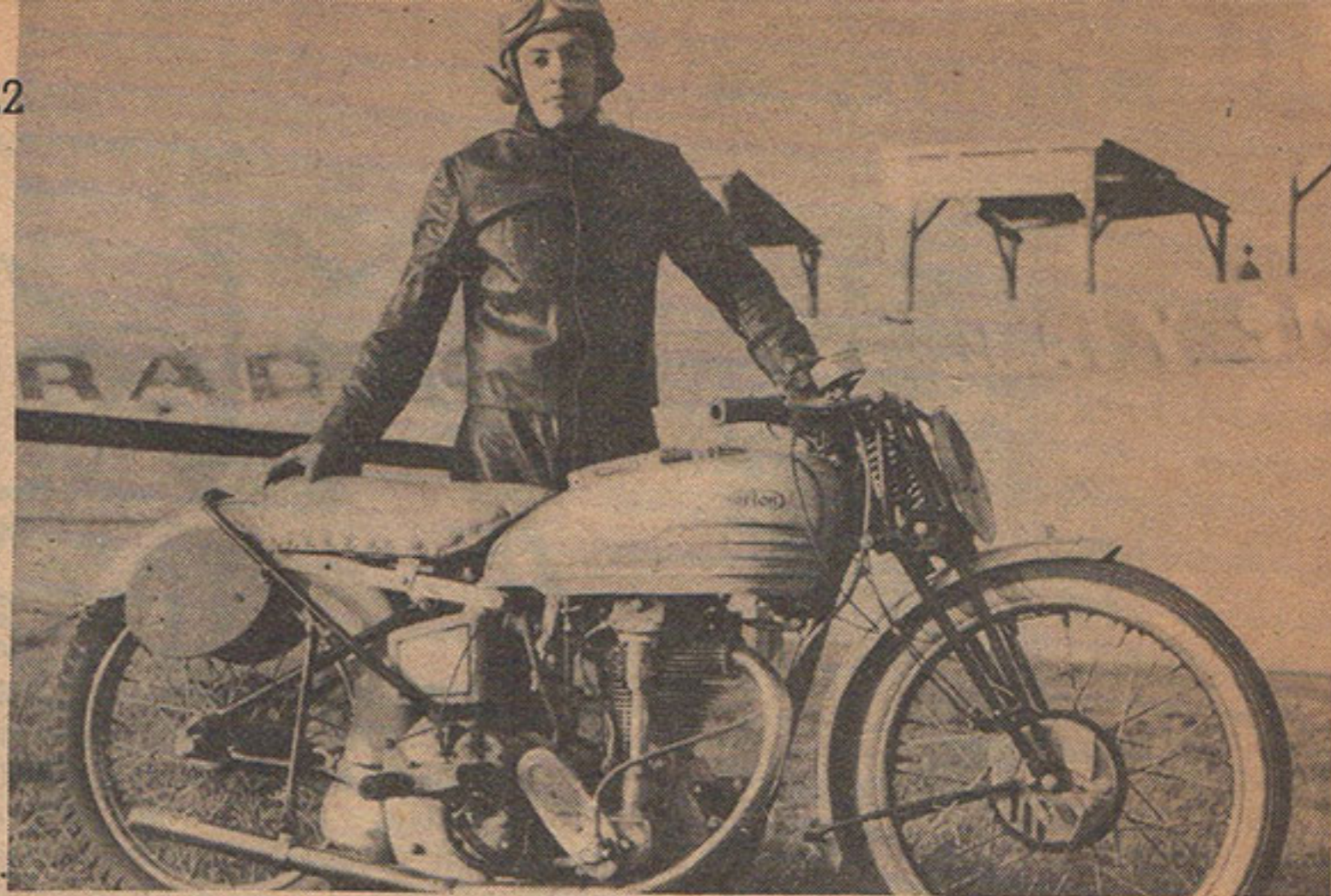
◆ DU NOUVEAU CHEZ B.M.W. ?

Si nous en croyons certaines rumeurs qui paraissent fondées, B.M.W. ne limiterait pas sa production à la 250 cmc. R.24 présentée à l'occasion du Salon de Genève. La R.51 (500 cmc. à culbuteurs), ferait sa réapparition sous une forme améliorée. De plus, un nouveau modèle à 2 cylindres, probablement en 350 cmc., sortirait également. Il comporterait de nombreux détails qui feraient le bonheur des émules de M. Cherpitel : Carénage quasi intégral du mécanisme et peut-être un démarreur électrique.

◆ AMPOULES SURPUISSANTES

Dans le précédent numéro de « Moto-Revue », un entrefilet sollicitait de la complaisance de nos lecteurs l'envoi d'ampoules électriques de 40, 60 et 75 CV. Notre H. P. Borestroke national a saisi l'occasion par les cheveux et prépare un article savant sur l'énergie dynamométrique développée par le rayonnement des ampoules à incandescence.

Le coureur Dehez et la 350 cmc. Norton de compétition, transformée par lui et décrite ci-contre.



NUMEROS ALBUMS

Il reste encore quelques numéros Albums du Salon de la Moto 1947 : Envoi 80 fr (abonnés 50 fr.), plus 10 fr. de port.

MOTOCISTES !

La cote des motos et vélomoteurs d'occasion ne paraît pas dans « Moto-Revue »...

Vous la trouverez dans « Le Courrier des Agents », organe corporatif indispensable à l'exercice de votre profession (abonnement à 12 numéros : 300 frs).

A TITRE DE PROPAGANDE

Une poignée de 12 numéros divers (1946 et 47) à notre choix et selon nos disponibilités, dès réception de frs 120 (10 fr. pour port) à notre compte postal : MOTO-REVUE 297-37

◆ CASQUE OU PAS CASQUE ?

Cette question a fait l'objet de pas mal de discussions dans les milieux motocyclistes anglais. Les avis sont très partagés et chaque clan a ses fidèles défenseurs. Le port du casque est conseillé par le Comité de Sécurité Routière, car la tête est la partie la plus vulnérable du corps humain en cas de chute ou de collision. Mais rien n'impose le port du casque et nous continuerons à voir les routes sillonnées autant par les conducteurs à chevelure au vent que par ceux protégés par les casques en métal de l'armée. Toutefois, dans l'ensemble, le casque l'emporte... et c'est plus prudent !

◆ LE CONGRES DE PRINTEMPS DE LA F.I.C.M.

Le communiqué de cette réunion sera publié in extenso dans le numéro de mai de « Moto-Revue Sportive », mais d'ores et déjà, nous portons à la connaissance de nos lecteurs les décisions les plus importantes :

(suite de notre Editorial)

d'innombrables victoires. Que les polycylindres remportent une série importante de succès et la situation pourrait changer. Mais on peut considérer que le monocylindre de moyenne cylindrée est proche de la perfection et peut encore maintenir longtemps ses positions. Donc pour des raisons à la fois commerciales et sportives, le monocylindre n'est pas près de disparaître.

1° L'organisation des Six Jours Internationaux 1948 est confiée à l'Italie.

2° Les décisions du congrès de Paris, en ce qui concerne les courses de sidecars, sont annulées. Le nouveau règlement se limite aux observations ci-après :

a) La roue du side doit être de dimensions au moins égales à celles de la plus petite des roues de la moto.

b) Le passager doit être effectivement transporté dans le sidecar pendant toute la durée de la course. Momentanément, il est autorisé à en sortir dans les virages, sans pour cela se faire transporter sur la moto.

Les autres restrictions sont purement et simplement supprimées.

3° L'interdiction du compresseur en course est maintenue pour 1949. Le carburant imposé est toujours l'essence commerciale, mais son indice d'octane maximum est porté à 80 au lieu de 75.

L'annulation des mesures relatives aux courses de sidecars prises au Congrès de Paris sera considérée par la grosse majorité des coureurs et des spectateurs comme une victoire du bon sens « Moto-Revue » a été à cette occasion le porte-parole des plus qualifiés et se félicite d'avoir ainsi contribué à une décision qui satisfait la majorité d'entre eux.

◆ DECES D'ERNESTO BALSAMO

Le constructeur italien Ernesto Balsamo, propriétaire de la firme Miller, est décédé à l'âge de 56 ans. C'était un pionnier du motocyclisme italien qui avait à son actif de belles victoires en course et des succès commerciaux vraiment remarquables.

Nos sincères condoléances à sa famille et à ses nombreux amis.

◆ VELOSOLEX NOUS ECRIT...

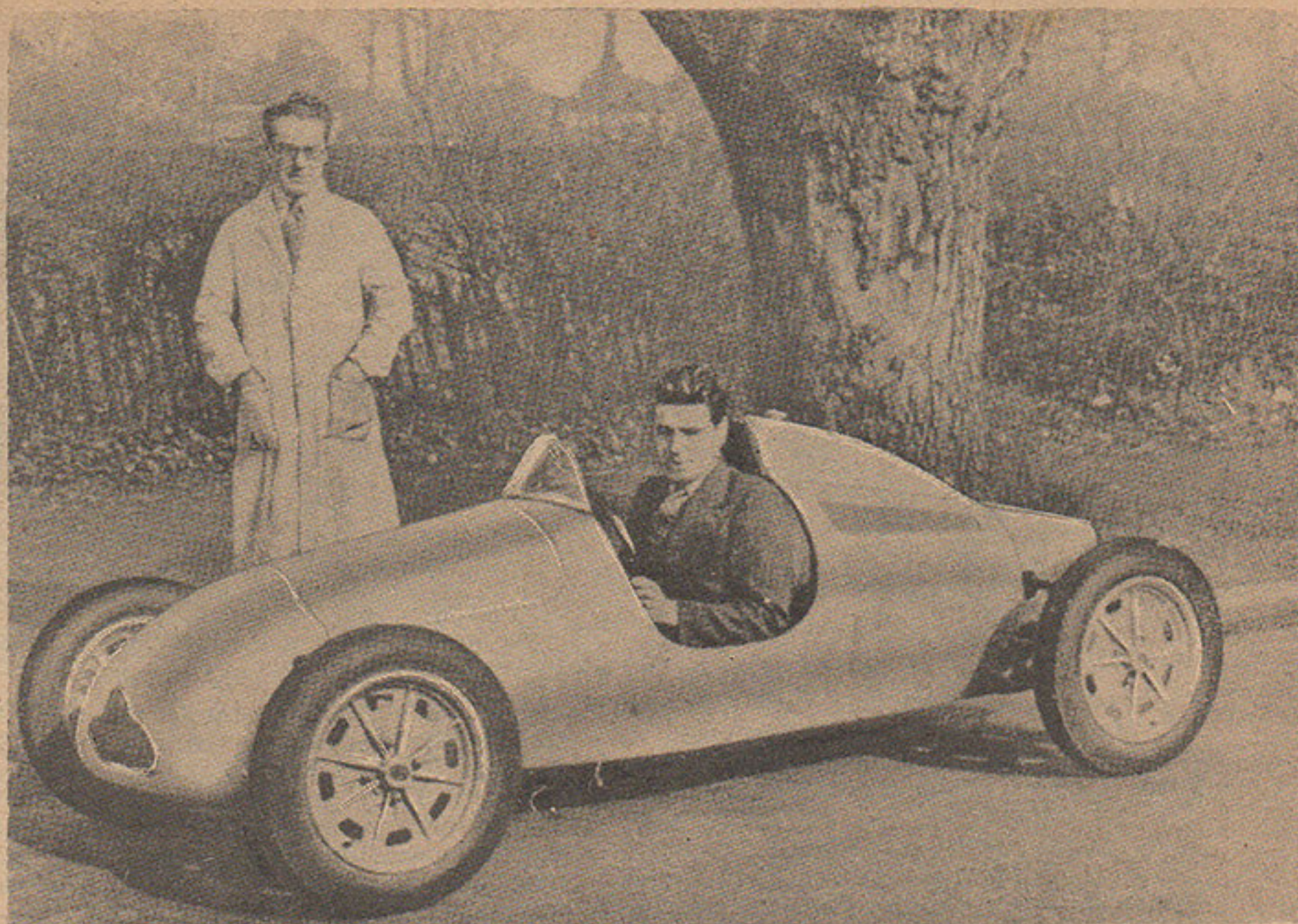
...Le constructeur du Velosolex demande à tous les motocistes ayant posé leur candidature pour une agence ou une Station Service Velosolex de prendre patience. Des difficultés matérielles ne permettent guère, actuellement, l'extension du réseau commercial Velosolex et cette maison, dans un souci qui lui fait honneur, s'oppose à la diffusion de ses appareils dans une région qui ne comporte pas encore de concessionnaire spécialement agréé et outillé pour leur entretien et leur réparation. Motocistes de province, clients éventuels, ne vous impatientez pas. Velosolex vous écrira dès qu'il sera possible de vous donner satisfaction.

OUI, chers lecteurs qui vous intéressez à notre mouvement, nous n'ignorons pas que vous trouvez le temps long. Il en est de même pour nous, qui sommes impatients de vous donner les moyens de construire l'engin rapide, maniable et nerveux qui vous permettra, sinon de disputer vos chances en course, tout au moins d'effectuer à bonne allure des randonnées sur nos routes. La période de « mise au point » est d'ores et déjà terminée et la préparation des plans est entrée dans sa phase active. Leur édition n'est plus qu'une question de jours, et il y aura du nouveau avant peu. Les cas les plus typiques ont été prévus : Monoplace course ou sport avec moteur monocylindrique ou deux cylindres, et modèle biplace sport. Evidemment, comme pour tout ce qui concerne l'édition, nous nous heurtons à quelques difficultés matérielles, mais nous avons tout lieu d'espérer qu'elles seront aplanies dans un délai très bref.

En attendant, jetons un rapide regard sur le petit engin que nous illustrons ici. Sa production en petite série est prévue en Angleterre, ainsi qu'un modèle à moteur 1.000 cmc. Il porte la marque Cooper. Bien que les difficultés économiques ne permettent pas aux français de l'acquérir, nous indiquons l'adresse de la firme qui l'a établi : Cooper Car Co. Ltd, 243, Ewell Road, Surbiton, Surrey (England). Son examen pourra nous donner des indications utiles quant à la conception de notre modèle « racing ».

En fait, la Cooper « 500 » est, au moins sous sa forme initiale, un engin de performance. Son moteur est un 500 cmc. JAP Racing de moto fonctionnant à l'alcool pur, grâce à un rapport volumétrique de 14 à 16 à 1 (une paille !). Identique à celui des machines de dirt-track, il développe 38 CV à 6 000 t.-m., ce qui est intéressant pour un moteur non suralimenté.

Il est accouplé à une boîte Burman à 4 rapports avec embrayage sec multidisques. Transmission chaîne-chaîne. Carburateur Amal. Allumage par magnéto à haute tension. Le montage du moteur est flexible, à l'avant comme à l'arrière, grâce à deux ressorts à lames transversaux fixés sur les montants du châssis.



John Cooper au volant de sa voiture, et le père du constructeur debout derrière l'engin.

VOITURES 500 cmc.

Il permet un réglage facile et précis de la tension des chaînes. La disposition « tout à l'arrière », adoptée ici, paraît idéale pour ces véhicules légers. Le refroidissement est assuré par l'entrée d'air disposé à l'avant du véhicule. Cet air s'engouffre dans un tuyau, aboutissant au voisinage du moteur qu'il lèche énergiquement, même à vitesse assez réduite.

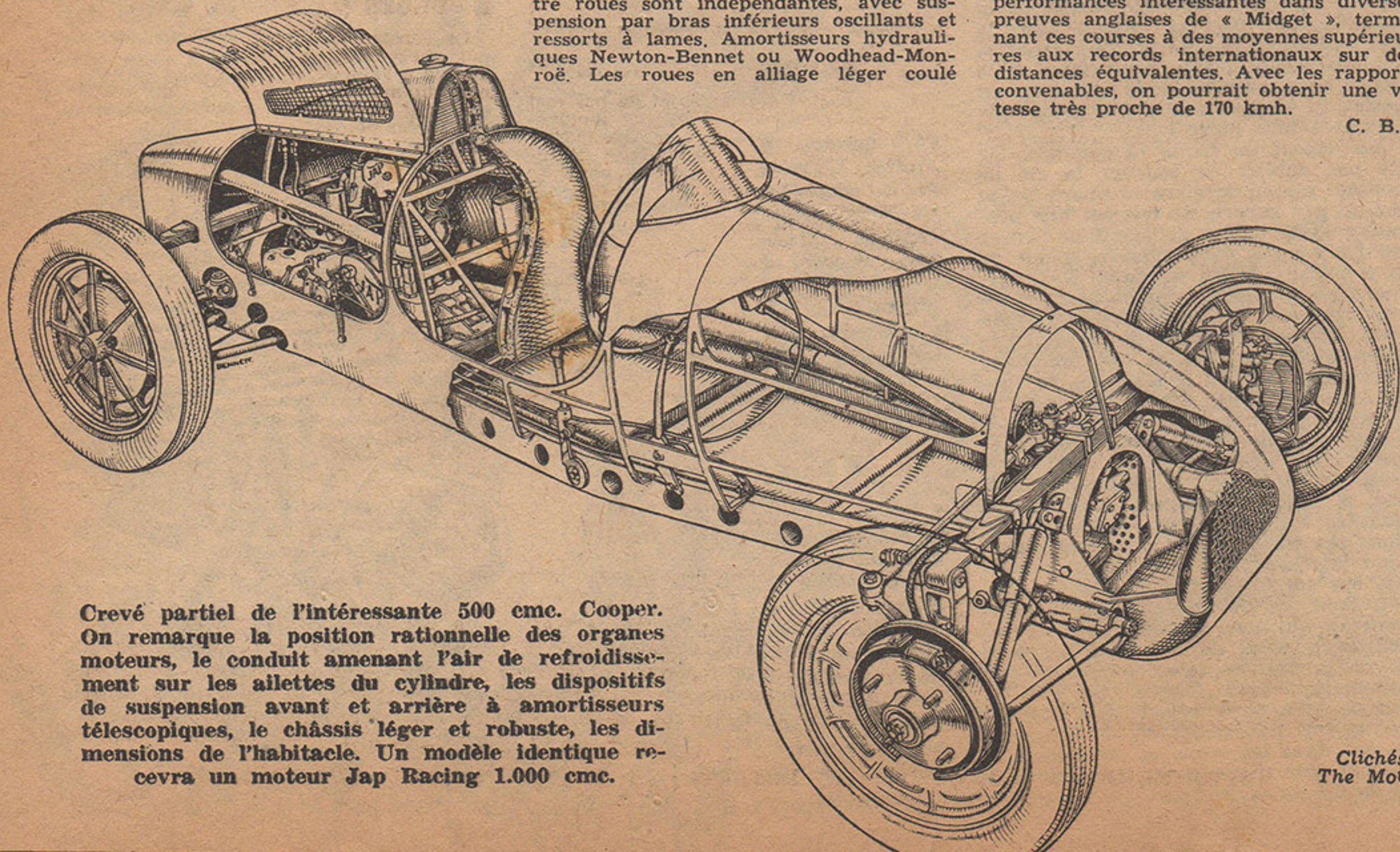
Le châssis se compose de deux longerons entretoisés par des tubes. Les quatre roues sont indépendantes, avec suspension par bras inférieurs oscillants et ressorts à lames. Amortisseurs hydrauliques Newton-Bennet ou Woodhead-Monroë. Les roues en alliage léger coulé

comportent, à l'avant comme à l'arrière, des freins Lockheed à commande hydraulique. Les pneus sont des 4x15. Le montage à l'arrière de 5x15 est envisagé.

La carrosserie en aluminium, surbaissée à l'extrême, est bien profilée. Voici les dimensions approximatives de l'ensemble : Empattement : 2 m. 50. Largeur, à l'avant comme à l'arrière : 1 m. 20. Poids : 235 kilos.

La Cooper « 500 » a déjà réalisé des performances intéressantes dans diverses preuves anglaises de « Midget », terminant ces courses à des moyennes supérieures aux records internationaux sur des distances équivalentes. Avec les rapports convenables, on pourrait obtenir une vitesse très proche de 170 kmh.

C. B.



Crevé partiel de l'intéressante 500 cmc. Cooper. On remarque la position rationnelle des organes moteurs, le conduit amenant l'air de refroidissement sur les ailettes du cylindre, les dispositifs de suspension avant et arrière à amortisseurs télescopiques, le châssis léger et robuste, les dimensions de l'habitacle. Un modèle identique recevra un moteur Jap Racing 1.000 cmc.



NOS ESSAIS SUR ROUTE ET SUR PISTE

La 250 B.S.A. C. 11

Devant l'enthousiasme de Fernand Meynier, notre grand champion de dirt-track, pour sa nouvelle machine, j'eus aussitôt envie d'en faire l'essai.

« Tu verras, me dit Fernand, combien cette moto est idéale en ville. B.S.A. a réalisé avec cette 250 un engin nerveux, assez rapide, facile à conduire, et avec lequel je puis rouler dans Paris toute la journée sans ressentir la moindre fatigue, ce qui n'était pas le cas avec ma grosse bicylindre ».

M'ayant passé carte grise et clé de contact, il me souhaite bonne route, non sans m'avoir recommandé de ne pas trop « tirer », car le réglage du moteur est assez économique et de ménager ses freins, voulant garder à ceux-ci leur vigueur actuelle.

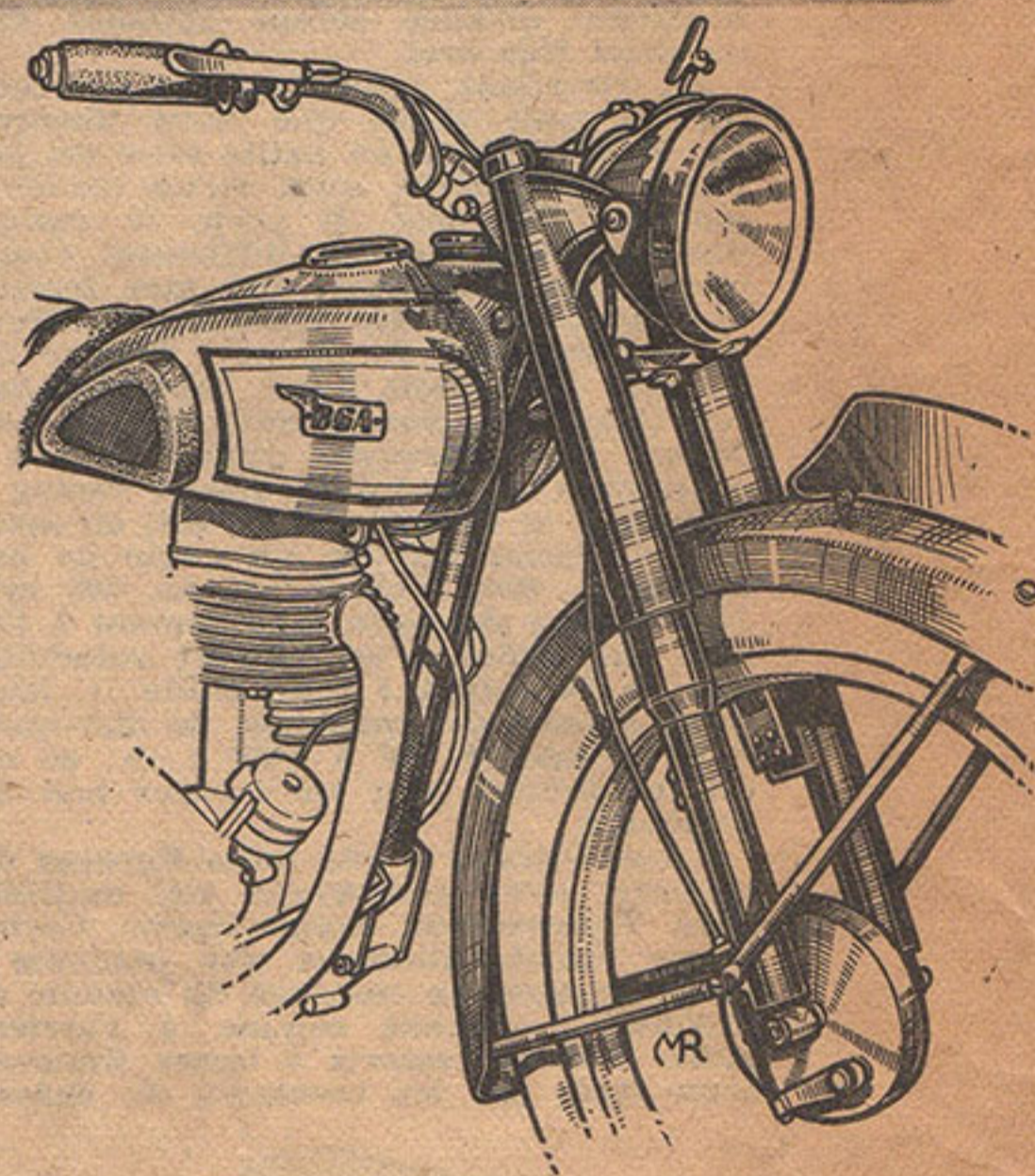
Celui qui enfourche une 250 B.S.A. C11 pour la première fois, est frappé par la grande simplicité des manœuvres nécessaires à la conduite. En effet, sur le large guidon demi-relevé, le levier de débrayage, à gauche, celui du frein avant et la poignée tournante, à droite, et c'est tout. Sélecteur et kick au pied droit, pédale de frein à gauche, voilà qui réduit au maximum la complication, tout en restant dans la normalisation. Pas de position « sport », mais une confortable assise, avec selle assez basse, repose-pieds ni trop en avant, ni trop en arrière, et grippe-genoux... à leur place !

Le départ est facile (à condition de ne pas oublier de tourner la clé de contact placée derrière le phare !) On est un peu surpris de trouver une première assez haute, mais il faut penser qu'il n'y a que trois vitesses, et que de trop grands écarts nuiraient à l'agrément de conduite et aux performances réalisées. Je retourne chez moi, vers l'Ouest, chercher gants, lunettes et mon casque Geno, ce qui me donne l'occasion d'aller à la piste par le chemin des écoliers, en passant par le Mont Valérien, le pont de Sèvres et la route des Bruyères. Pour ceux qui connaissent les 12 % de cette côte, c'est un bon essai où, la seconde passée, la B.S.A. démontre ses brillantes qualités de grimpeuse et de vireuse, dans les trois virages courts qui coupent la rampe. Passé la Croix de Berny, sur les kilomètres en pavés, tantôt bons, mais parfois franchement mauvais qui nous mènent jusqu'à l'Autodrome, l'essai de la tenue de route et de la fourche télescopique est fait automatiquement. Comme sur l'A.J.S., pas de frein de direction ! Son absence ne se fait pas regretter, et l'on peut passer dans les trous en ne tenant le guidon que d'une main, sans cisailer le moins du monde.

J'ai bien essayé, comme sur l'A.J.S. de donner des coups dans le bout du guidon, (voir l'essai paru dans notre numéro 911), mais heureusement, j'y ai été très prudemment, car, ce n'est pas à conseiller avec cette moto. Ce n'est pas une critique, car en marche normale, la tenue de cette B.S.A. est parfaite.

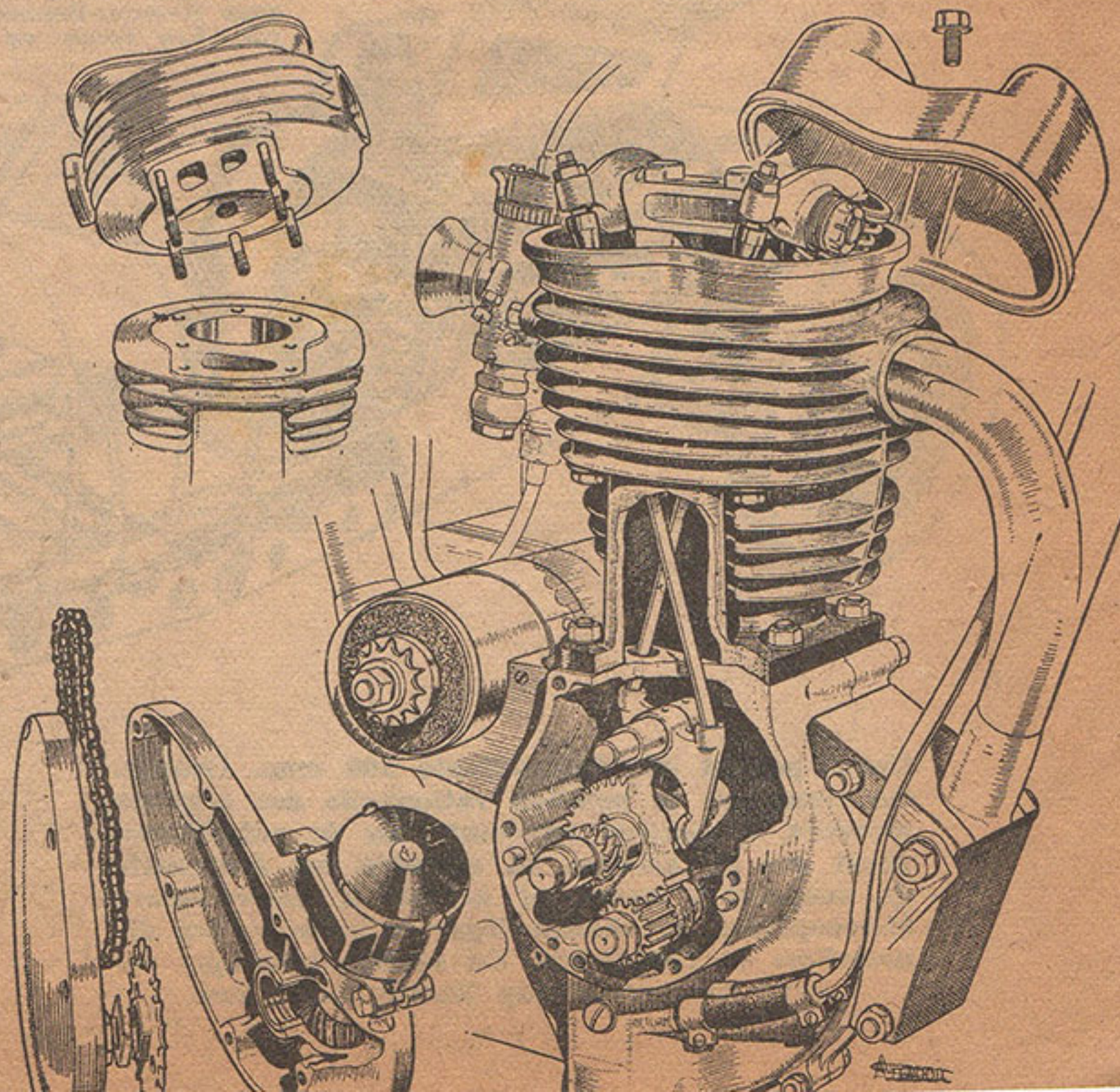
Les côtes normales comme celle de la sortie d'Antony ou de Longjumeau, sont franchies facilement en prise. Celle d'accès à la piste dût être passée en seconde, avec ses passages à 8 %. Nous voici enfin sur la piste de vitesse. L'appareil photo confié au chef de piste, nous donnons le coup de kick pour les divers essais de vitesse et d'exactitude du compteur.

M. Colibet en profite pour faire un cliché, et, au passage, prend un temps ; je m'efforce de maintenir l'aiguille du compteur (gradué en miles anglais, soit 1609 mètres) à 50, ce qui donne 80 kilom. à l'heure. Le chrono m'ayant jugé à 79, nous pouvons nous fier au compteur, il est juste. Deuxième essai



Ci-dessus, à droite: L'avant de la machine. Fourche télescopique, fixation simple et efficace du phare: Le compteur est incorporé au réservoir.

Quelques détails du moteur si particulier de la B.S.A. C11: Fixation de la culasse par tirants, entraînement de la dynamo par chaîne, et du distributeur par vis sans fin.



en vitesse, tout en gardant la position « touriste » : 1'32" 1/5, soit 99,467 à l'heure. (Le compteur marquait également 62 miles). Un tour sur le routier encore non gardé, et parcouru par des camions militaires. En 7'32", soit à 73, 125 de moyenne. C'est très satisfaisant, car je prends les virages, souvent couverts de sable, très prudemment, et en ménageant les freins, comme me l'avait recommandé le propriétaire. Aussi

R.F.E. 25°. Le jeu aux soupapes à froid est de 8/100 de mm. environ. Le calage de l'avance automatique se fait au plein retard, à une distance très minime du point mort haut. Le graissage, du type à carter sec, comporte une pompe double à engrenages. Réservoir séparé contenant 2 l. 300 environ. Filtre à la sortie du réservoir (au début de la canalisation d'arrivée), et à la base du carter moteur (avant la canalisation de retour).

Boîte à 3 vitesses commandée par sélecteur à pédale, à droite. Rapport : 6,6 - 9,8 et 14,5 à 1, donnant en 1^{re} 45 à l'heure et en 2^e 65.

Pneumatiques de 20x3 à l'avant comme à l'arrière. La machine est livrée avec un pignon moteur de 16 dents. Le gicleur standard est un 80.

La contenance du réservoir de carburant est de 11 l. 500 environ.

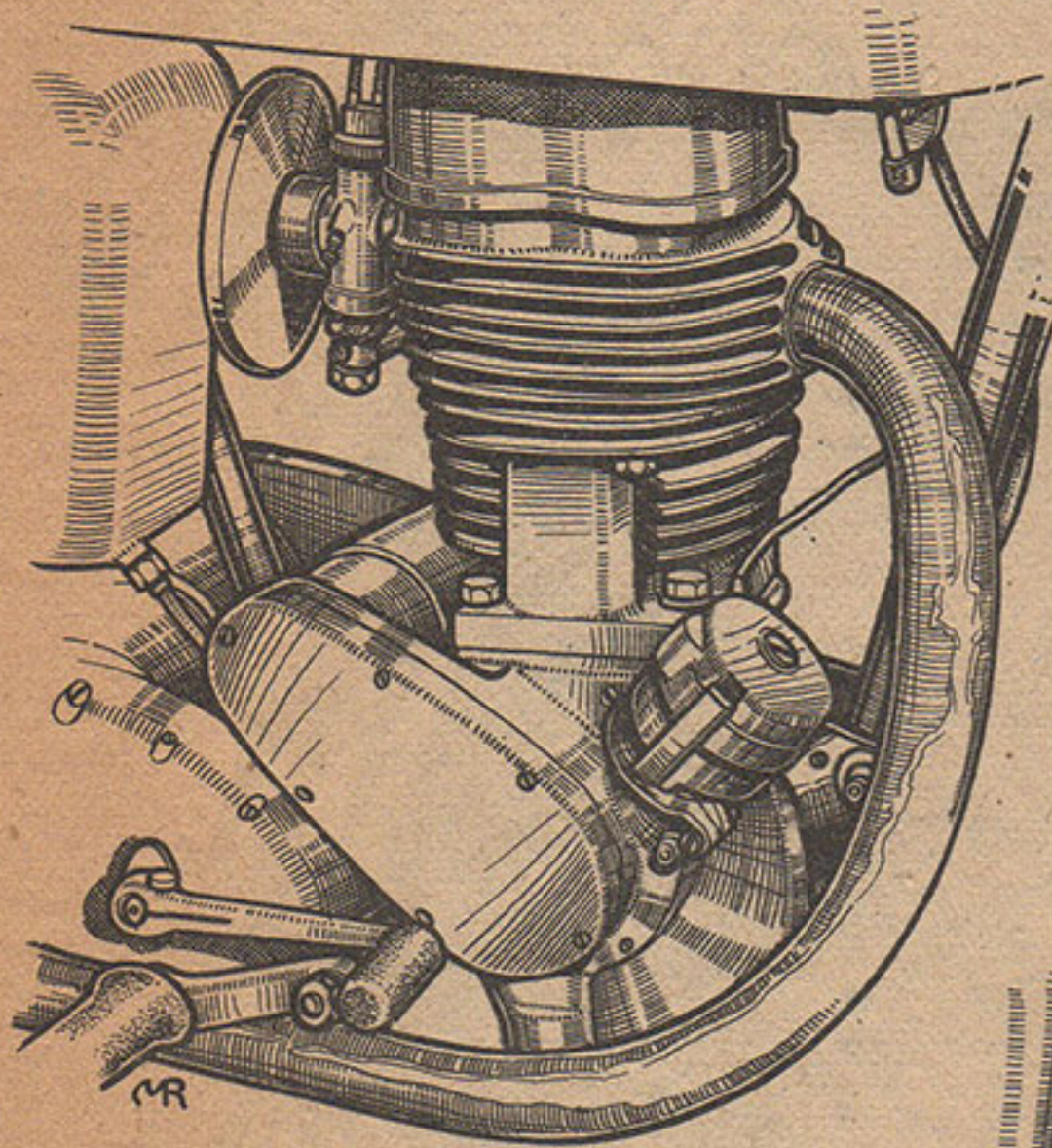
Pour conclure, disons que la B.S.A. C11 est une excellente 250, très agréable en ville et pouvant être également utilisée pour le grand tourisme en solo.

Devrons-nous critiquer l'absence d'une boîte à 4 vitesses ? Pour ma part, je n'ai jamais eu, durant ce court essai, à regretter cette solution. Je crois que les réalisateurs ont voulu présenter une machine économique d'entretien et d'achat (la B.S.A. 250 est vendue à l'étranger 10.000 francs de plus qu'un vélomoteur moyen français à soupapes latérales) et d'une très grande facilité de conduite.

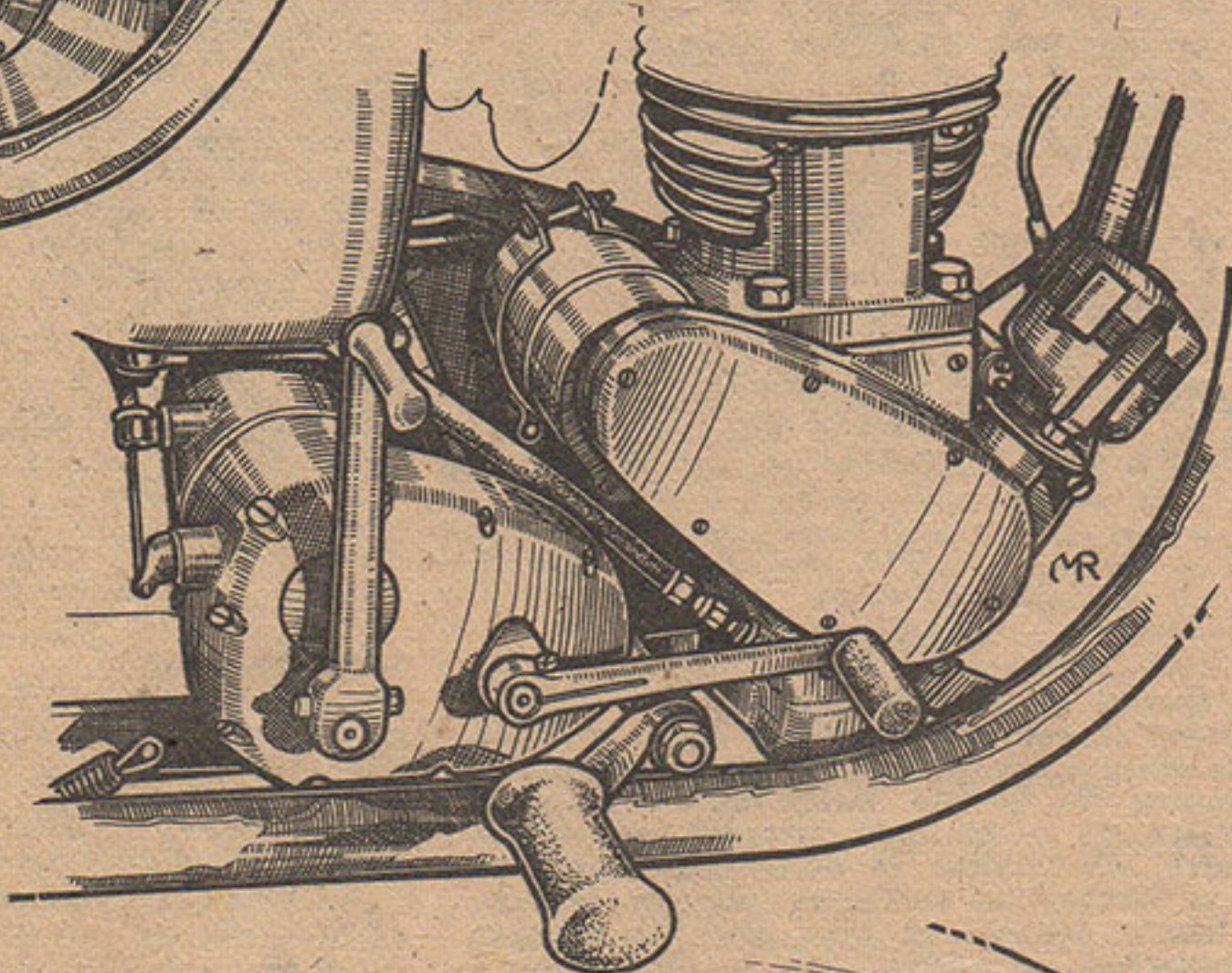
Depuis que Fernand Meynier l'utilise pour ses courses quotidiennes, il en est enchanté.

Je ne puis qu'être de son avis.

Daniel REBOUR



A gauche : Vue extérieure du moteur C11, remarquable par sa netteté et sa propreté.



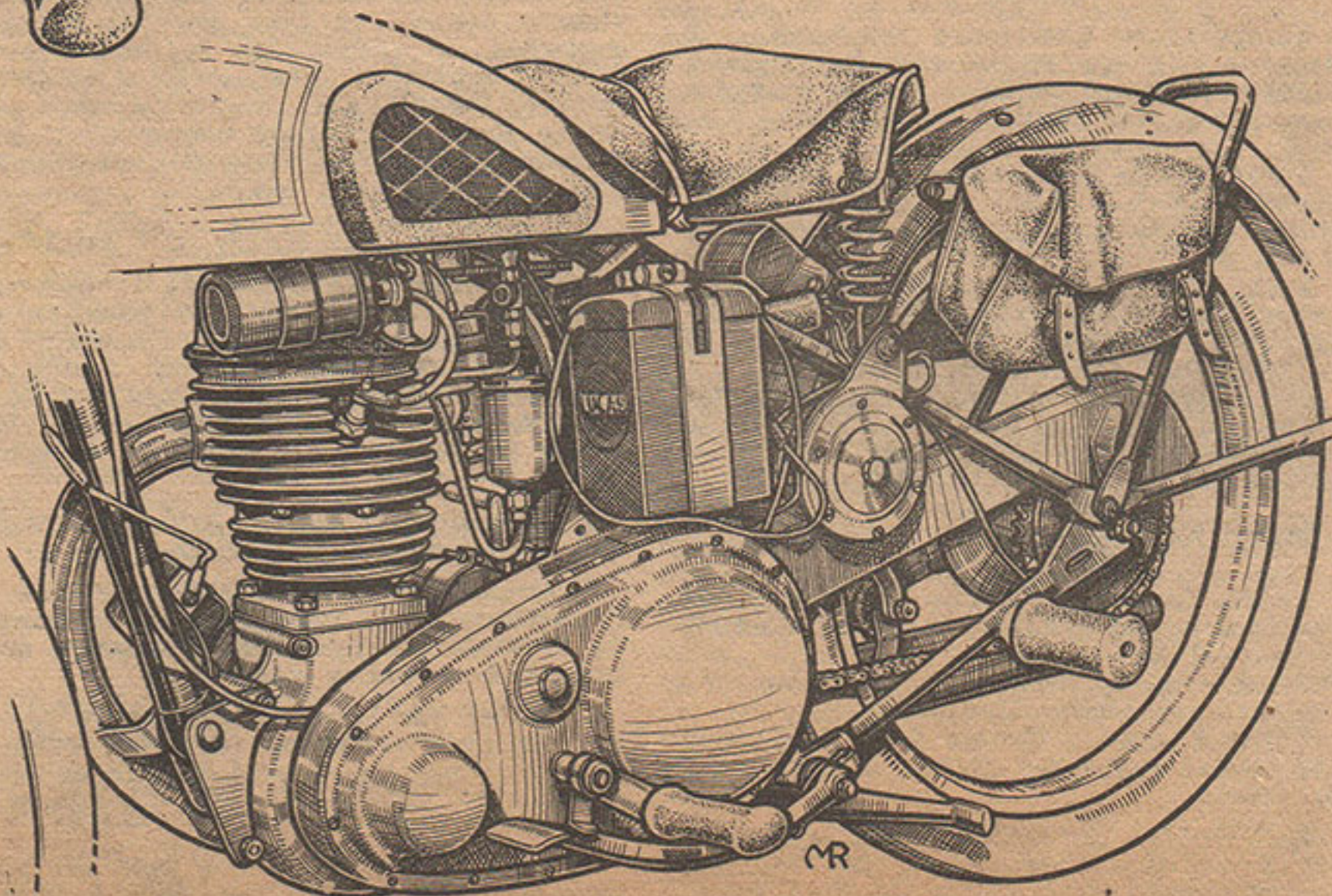
Ci-contre : La boîte de vitesses et les parties basses du moteur. En bas de la page : La machine du côté transmission

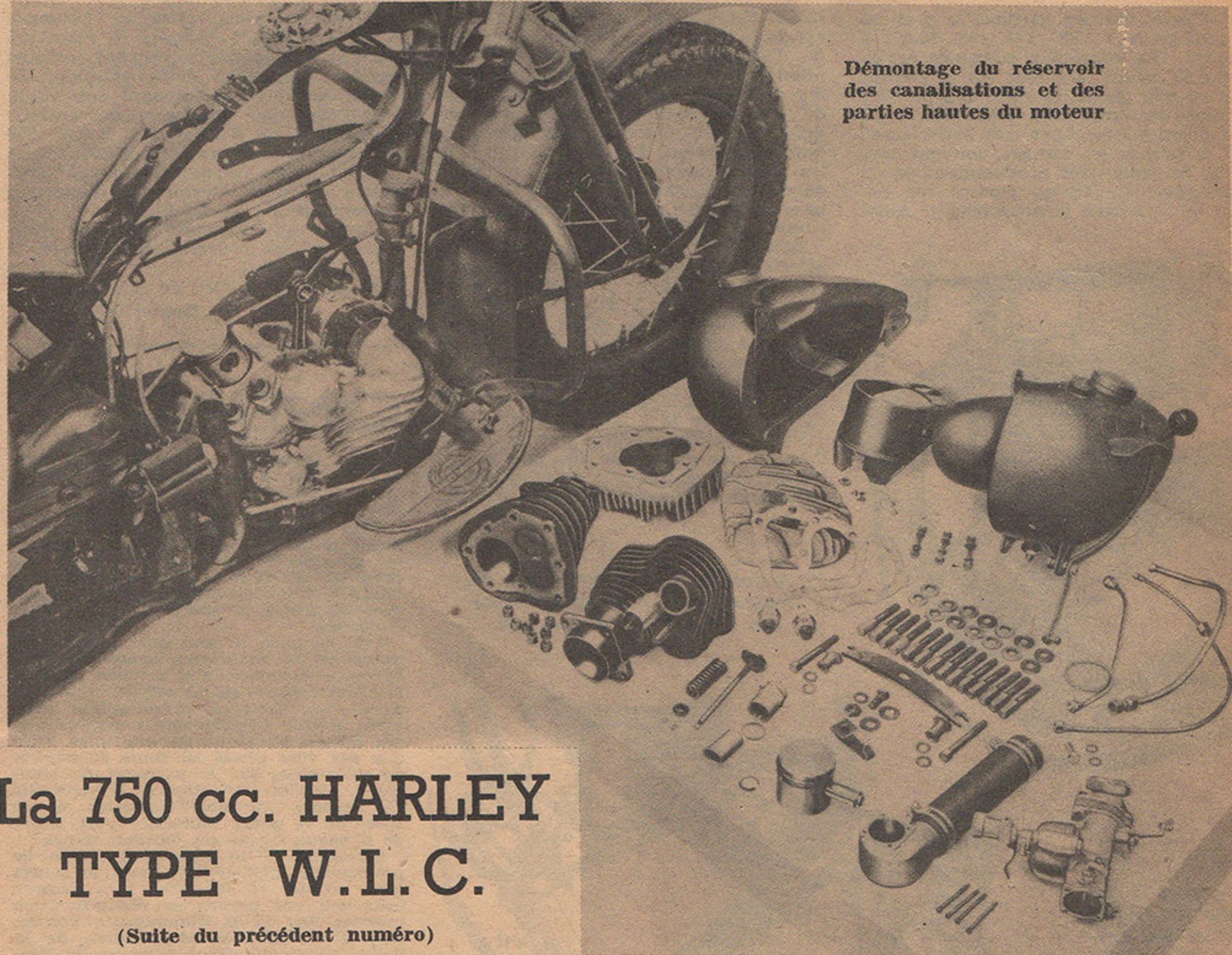
pas d'essai de freinage sur la base ; mais l'impression est bonne. J'aimerais pourtant un peu plus de puissance à l'avant ; un simple réglage doit pouvoir me donner satisfaction.

Le retour est effectué assez vite, car je suis pressé, et d'Antony à Moto-Revue, je ne mets pas 10 minutes, malgré la circulation très intense. J'éprouve la même facilité dans les encombrements qu'avec un vélomoteur, mais avec les franches accélérations d'une machine puissante.

Voici maintenant quelques précisions techniques extraites du catalogue.

Moteur monocylindrique. Alésage : 63 mm. Course 80 mm. Cylindrée : 249 cmc. Taux de compression 6,5 à 1. Distribution par arbre à cames unique surélevé, taquets, tringles croisées, culbuteurs disposés transversalement par rapport à l'axe de la machine et soupapes en tête à 90°. Tous ces organes travaillent dans l'huile sous carters étanches. Calage distribution : A.O.A. 25°. — R.F.A. 70° — A.O.E. 70°





Démontage du réservoir des canalisations et des parties hautes du moteur

La 750 cc. HARLEY TYPE W.L.C.

(Suite du précédent numéro)

GRAISSAGE

Bien que la plupart des huiles indiquées ci-après ne correspondent pas aux qualités que l'on trouve actuellement, en France, nous indiquons ici les lubrifiants convenables pour les différents organes :

Moteur :

Température extérieure minimum : 0 degré centigrade. Huile militaire anglaise M.265 (à défaut M.220). Huile militaire canadienne 100. Huile commerciale S.A.E. 50.

Température minimum : -18°. Huile militaire anglaise M.200 (à défaut M.160). Huile canadienne 65. Huile commerciale S.A.E. 30.

Pour l'utilisation dans les régions polaires, par froids exceptionnellement rigoureux, qualité M.120X (anglaise), 45 (canadienne), ou 10W (commerciale).

Dans les cas extrêmes, on préconise l'addition de 10 % de pétrole à l'huile de graissage, mais les motocyclistes français n'ont pas à s'en préoccuper.

Transmission :

Même huile que pour le moteur.

Châssis (A.D.H.) :

Toute l'année : Grease G.S. ou C.600 (anglaise), 632 (canadienne), ou Châssis Grease (U.S.A.).

Roulements de roues (B), direction (F) et paliers de dynamo :

Toute l'année : Grease G.S. (anglaise), 632 (canadienne), ou graisse à haut point de fusion.

N.B. — Les lettres capitales, disposées après les sous-titres, entre parenthèses, correspondent avec celles du plan général de graissage (voir le n° 914, page 107).

A L'ATELIER

Quand un moteur a besoin de réparations, il est généralement assez difficile de déterminer si le démontage des parties hautes du moteur suffit ou si au contraire un démontage complet est nécessaire. En général, le démontage des parties hautes est suffisant, puisque les révisions portent le plus souvent sur les soupapes, le piston, les segments, etc... Si on constatait que certains organes comme l'embellage, les roulements du carter ou la distribution nécessitaient une révision, il faudrait alors enlever du cadre le moteur tout entier.

DEMONTAGE DU HAUT DU MOTEUR

1. Débrancher la masse de la batterie.
2. Enlevez le couvercle du panneau de bord (ce qui nécessite le démontage du bouton de commutateur de l'ampoule éclairant l'indicateur de vitesse), le boulon avant, deux vis latérales et le couvercle latéral avec ses deux vis de montage.
3. Démontez le boulon inférieur du levier de changement de vitesse.
4. Démontez les canalisations d'huile à l'exception de la tuyauterie de la pompe de vidange qui peut être démontée seulement à la partie supérieure.
5. Vissez sur la sortie d'huile du réservoir un petit capuchon (il figure dans la nomenclature des pièces détachées sous le numéro 3583-15 et évite l'écoulement de l'huile).
6. Enlevez les réservoirs; cela est possible en enlevant deux boulons à l'avant et un à l'arrière.

7. Enlevez la pièce reliant les culasses et le tube du renfort du cadre. Attention aux rondelles qui seront nécessaires lorsqu'on remontera le moteur.

8. Démontage des bougies.

9. Avec la clé 12047-30 A, dévissez les écrous des culasses et enlevez celles-ci.

10. Démontez tubulure d'admission et carburateur de la manière suivante : Débranchez le câble de commande. Séparez du carburateur la prise d'air (4 vis) et laissez-la fixée au gros tube souple. Desserrez la bride qui serre celui-ci sur la sortie du filtre à air. Enfin, dévissez les écrous qui fixent la tubulure d'admission sur les cylindres (clé 12003 X). Enlever ensemble tubulure et carburateur.

11. Nettoyez soigneusement le carter autour des embases des cylindres pour éviter que des saletés ne tombent dans le carter quand vous démonterez les cylindres.

12. Avec la clé 11806 31, dévissez la partie inférieure des cache-soupapes.

13. Débranchez la commande d'avance.

14. Enlevez les 2 vis du relai de dynamo, mais en laissant les câbles branchés.

15. Dégagez la bride d'échappement du cylindre avant.

16. Enlevez les écrous de fixation des cylindres, sauf un sur le cylindre arrière. Soulevez le cylindre avant légèrement et placez sur l'ouverture du carter un chiffon pour éviter la chute de saletés dans le carter. Puis le piston étant en bas de sa course, soulevez le cylindre et sortez-le. Après avoir enlevé le dernier écrou maintenant le cylindre AR, enlevez-le de la même manière.

VERIFICATION DE L'EMBIELLAGE

Elle ne peut être opérée avec précision que lorsqu'on a enlevé le piston. Si l'on constate un jeu vertical sensible et que l'on puisse incliner latéralement les pieds de bielles de 3 millimètres environ, l'embiellage devra être refait. Il faudra bien entendu démonter complètement le moteur.

DEMONTAGE DU BAS DU MOTEUR

On a démonté les parties hautes du moteur comme indiqué, puis :

17. Débrancher la commande de frein de son étrier. Enlevez le marche-pied droit, le pare-chocs latéral et la pédale de frein.

18. Abaissez l'arrière de la plaque de protection (tantôt fixée par deux boulons, tantôt par un étrier).

19. Enlevez le boulon de cette plaque, ce qui libérera également le pot d'échappement avec ses tubulures.

20. Enlevez le tuyau de la pompe de vidange.

21. Démontez le câble de débrayage (une rondelle et une goupille). Enlevez le marche-pied et le pare-chocs gauche et la pédale de débrayage.

22. Démontez le carter de chaîne primaire.

23. Démontez le pignon moteur (écrou pas à droite, clé à employer 12731-29). Frappez sur l'extrémité de la clé avec un marteau.

24. Enlevez les deux vis qui fixent le carter de chaîne sur le carter moteur.

25. Avec une clé plate, enlevez l'écrou de la barre qui supporte les repose-pieds (cet écrou se trouve derrière le carter de chaîne).

26. Débranchez les câbles électriques suivants : celui qui va du rupteur à la bobine (débranchez de la borne arrière de la bobine), celui qui relie la dynamo et le relai, le fil allant du contact sous la pompe au signal du réservoir.

27. Démontez les boulons de fixation du moteur, sauf celui qui se trouve sous la dynamo et qui ne peut être sorti sans enlever cette dernière. Repoussez-le simplement pour dégager la patte du cadre.

Si on prévoit une révision totale, on peut évidemment sortir le moteur en bloc du cadre. Il n'est pas nécessaire dans ce cas d'enlever les réservoirs. Sortez le moteur du côté droit.

DEMONTAGE D'UN MOTEUR

1. Démontez les parties hautes comme il a été indiqué.

2. Enlevez les pistons.

3. Enlevez la dynamo.

4. Enlevez la pompe d'alimentation d'huile. Elle est fixée par une vis à tête hexagonale et trois écrous. Deux de ces écrous sont très longs pour permettre le jeu de la clé. Notez leur position pour les remettre plus tard en place. Tirez la pompe. Veillez à ne pas endommager le joint qui est étudié spécialement (épaisseurs, trous pour les canalisations d'huile, etc...). N'essayez pas de confectionner vous-même un joint. Si vous oubliez un trou ou qu'un des trous ne coïncide pas exactement avec le passage d'huile, ce serait un désastre. N'utilisez donc que des joints d'origine.

5. Enlevez rupteur et dispositif d'avance. Opérez dans l'ordre suivant : Sortez l'étrier qui maintient le couvercle, puis le couvercle. La tête du rupteur et

son ressort sont libres et on peut soulever la tête. On aperçoit alors les deux vis qui fixent le rupteur sur le carter. Après avoir enlevé ces deux vis et leurs rondelles, le distributeur vient. Attention au joint.

6. Démontage du couvercle de distribution. Aucune difficulté. Attention aux ergots de fixation. Il se peut aussi que les mêmes rondelles d'acier montées à l'extérieur des pignons de distributeur du cylindre avant viennent avec le couvercle. Veillez à ne pas les égarer. N'endommagez pas le joint du carter de distribution et n'employez qu'un joint d'origine.

7. La pompe de vidange est fixée sous le carter de distribution par quatre goujons. Le reniflard fait partie intégrante de la pompe à engrenages. Ne perdez pas la lamelle qui se trouve entre le reniflard et l'ouverture du carter.

8. Sortez les engrenages. N'égarer pas les rondelles, minces en acier.

9. Séparer les deux moitiés du carter; il y a deux vis à tête hexagonale et cinq boulons avec leurs écrous. Les deux vis traversent le demi carter de gauche et se vissent dans la moitié droite. Trois des boulons (un entre les cylindres et deux autres en bas du carter) sont centrés à force dans leurs logement et doivent être chassés avec une tige d'un diamètre un peu plus faible. Pour décoller les deux moitiés, taper sur les pattes avec un marteau en interposant un morceau de bois.

10. Séparer les volants. Enlevez, du côté droit, l'écrou de maneton et son frein. Penchez l'ensemble des volants sur la gauche et frapper le bandeau du volant droit avec une masse de bronze, en frappant selon un angle de 90° par rapport à l'axe. Un ou deux coups dégageront le volant. Ne frappez pas perpendiculairement, car cela pourrait briser le volant ou endommager le trou conique. Vous pourrez ensuite démonter l'embiellage. Notez que la bielle à fourche (ou bielle femelle) est pour le cylindre AR et la bielle simple (ou bielle mâle) pour le cylindre AV.

Si une complète révision est nécessaire, ainsi qu'un changement des roulements, enlevez tous les axes. Remarquez que le maneton est claveté dans le volant gauche. Le rôle de cette clavette est de déterminer la place du canal d'huile dans le maneton, de sorte qu'il concorde exactement avec le canal pratiqué dans le volant droit.

11. Démontage des cylindres. Compressez les ressorts de soupapes à l'aide de l'outil 12053-30) et enlevez les clavettes de soupapes. Repérez les soupapes, de manière à les remonter dans leur position primitive.

Nous n'insisterons pas sur le décalaminage. Changer les roulements et les axes qui auraient plus de 0 mm 12 de jeu. Assurez-vous que les cages ne sont pas fêlées.

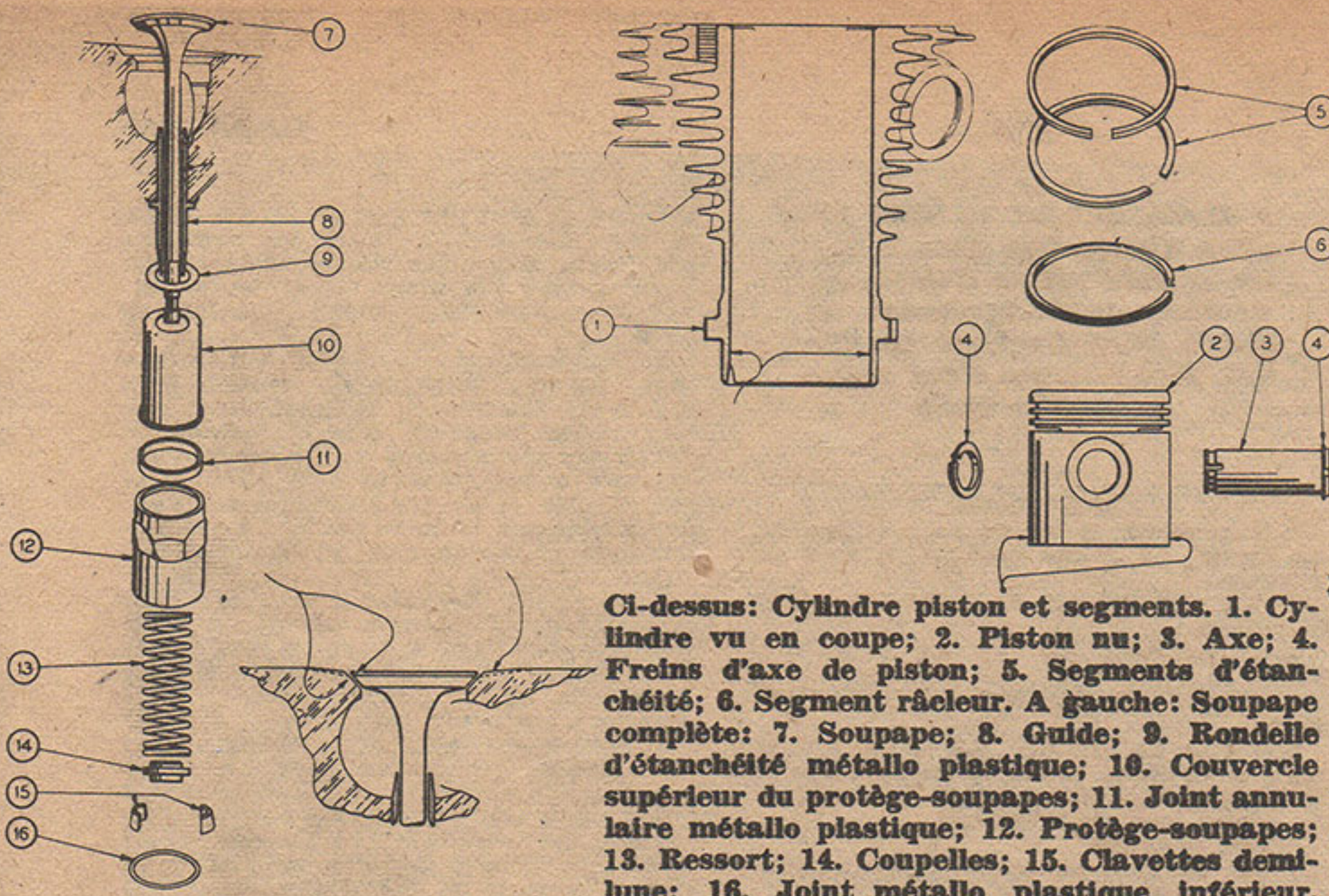
CYLINDRES ET PISTONS

Quand on remet un moteur en état, il faut mesurer exactement avec des micromètres l'usure des cylindres et des pistons. Pour les cylindres, les mesures doivent être prises d'avant en arrière à 12 mm 5 du haut du cylindre. Le diamètre des pistons sera mesuré perpendiculairement à l'axe, en bas de la jupe. La différence entre la mesure de l'alésage du cylindre et celle du diamètre du piston permet de mesurer le jeu entre ces deux organes.

Quand on ne revoit que les parties hautes du moteur, si on ne constate qu'une usure d'un vingtième de millimètre, on remet le réalésage à une révision postérieure, mais quand l'usure atteint 15 centièmes de mm, le réalésage est nécessaire.

Il y a plusieurs dimensions de pistons réparation dont les cotes sont supérieures de 0.005" (0 mm 12), 0.010" (0 mm 25), 0.020" (0 mm 5), 0.030" (0 mm 78) et 0.040" (1 mm). Les dimensions sont in-

Ci-contre, de haut en bas : Vérification de l'usure d'un cylindre. Mesure du piston. Rectification des paliers du carter moteur. Vérification de l'alésage extérieur de la tête de bielle.



Ci-dessus: Cylindre piston et segments. 1. Cylindre vu en coupe; 2. Piston nu; 3. Axe; 4. Freins d'axe de piston; 5. Segments d'étanchéité; 6. Segment râcleur. A gauche: Soupape complète: 7. Soupape; 8. Guide; 9. Rondelle d'étanchéité métal-plastique; 10. Couvercle supérieur du protège-soupapes; 11. Joint annulaire métal-plastique; 12. Protège-soupapes; 13. Ressort; 14. Coupelles; 15. Clavettes demi-lune; 16. Joint métal-plastique inférieur.

diquées sur le fond du piston. Sur commande spéciale un piston d'un diamètre supérieur de 0,070" à celui du piston standard peut être fourni. Au-delà il faut changer cylindres et pistons.

Le jeu entre les tiges et les guides de soupapes est normalement un dixième de mm. S'il est supérieur à deux dixièmes, les guides doivent être remplacés. Les guides sont simplement emmanchés dans les cylindres. Il se peut qu'après le montage les guides se trouvent serrés. Il faut alors les aléser légèrement pour les amener à la dimension voulue. On doit repasser les sièges pour que les soupapes soient bien d'aplomb. Mais cela relève de la mécanique courante.

Quand on a rodé plusieurs fois les soupapes, les sièges se trouvent enfoncés dans le métal et les soupapes sont masquées. La section de passage offerte aux gaz est réduite. Il est recommandé dans ce cas d'enlever un peu de métal en bordure du siège pour raccorder celui-ci à la chapelle par une pente douce.

DISTRIBUTION

Pratiquement, on ne constate que très rarement une usure des engrenages de distribution, de leurs axes et de leurs paliers. Ils sont en effet abondamment graissés. Le jeu des axes dans leurs paliers est normalement de 0 mm 02. S'il atteignait 0 mm 05, il faudrait changer les paliers. Un extracteur spécial n° 11.952.36 est prévu pour extraire les paliers borgnes du couvercle de distribution. Bien veiller à la correspondance des trous et des canaux d'huile lors du remontage.

PALIER DU CARTER PRINCIPAL

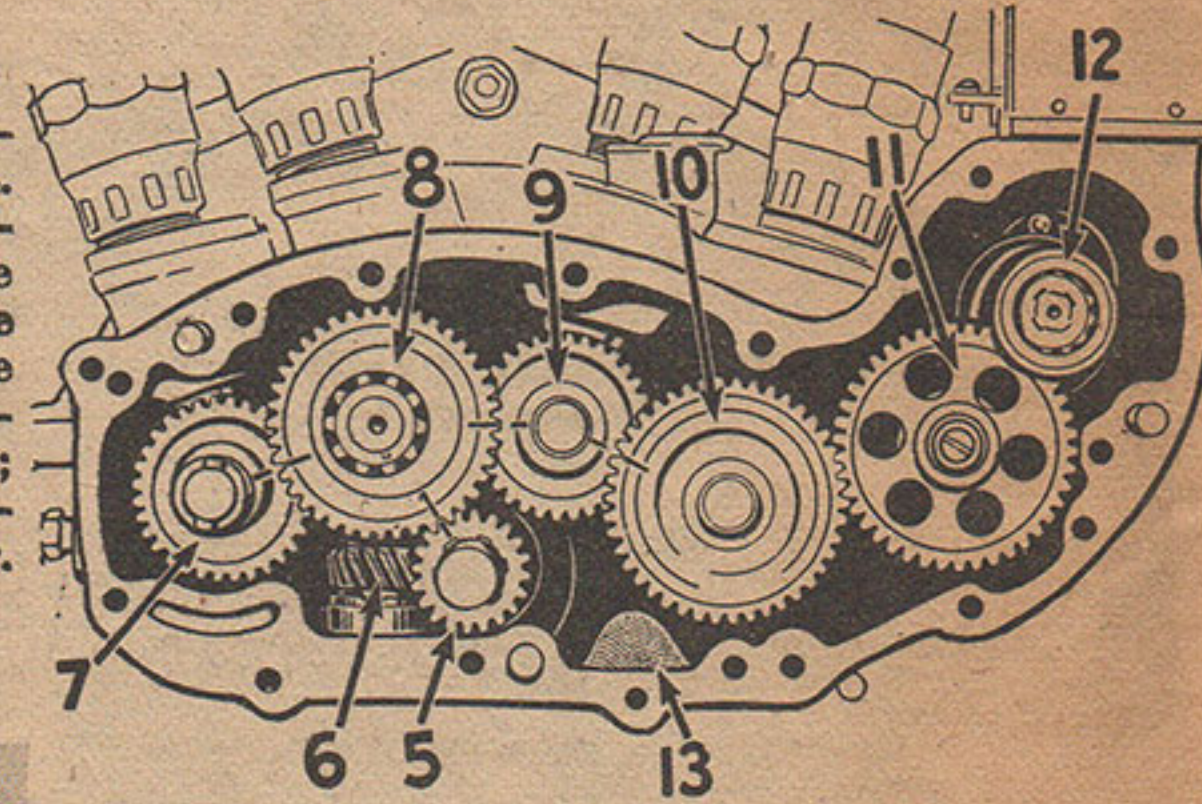
Ils ne doivent présenter aucune trace notable d'usure. Pour les enlever, utiliser le vieux truc classique qui consiste à chauffer le carter. Quand vous rectifiez les chemins de roulement des galets, procédez à cette opération après avoir réuni les deux moitiés du carter par trois boulons. Prenez des galets du diamètre nécessaire pour qu'il y ait un jeu à peine sensible, mais qui ne serrent pas. Tout

doit être rigoureusement propre, nettoyé à l'essence et non graissé.

VOLANTS

Montez d'abord les axes. N'oubliez pas les clavettes et serrez les écrous à bloc avec la clé spéciale n° 12645.29. Mettez les freins d'écrous en place. Si la vis de frein n'est pas en face d'un trou, serrez plutôt l'écrou un peu plus.

Le centrage des volants est facilité par un outil spécial où les axes sont maintenus entre pointes (outil 11962 X).



La distribution avec ses repères. Pour l'indication des chiffres, se reporter au texte ci-après.

JEUX

Il faut pour les têtes de bielles choisir des galets de telles dimensions que le pied de la bielle à fourche ait un jeu juste sensible, et que le pied de la bielle mâle ait un jeu latéral de 0 mm 8 à 0 mm 12. S'il n'y avait pas de jeu on risquerait des ennuis d'embiellage.

Il faut également un léger jeu latéral de l'assemblage volants et arbres, le jeu doit être d'un quart à un tiers de millimètre. Il est réglé par des rondelles qui doivent, autant que possible, être de la même épaisseur de chaque côté.

MONTAGE DE LA DYNAMO

Montez l'engrenage intermédiaire avec le nombre original de rondelles de papier entre la dynamo et son berceau. Vérifiez la coïncidence des trous dans les joints de papier avec ceux qui existent dans le bloc de la dynamo et son berceau. Assurez-vous que l'engrenage se fait correctement. Si l'entre-axes est trop grand, enlever des joints de papier.

LE RENIFLARD

1. Il y a un repère sur le volant, exactement au centre de la fenêtre dans le carter gauche.

2. L'axe du reniflard est entraîné par une vis. Engrenage et arbre sont montés sur des cannelures. En arrière il y a un joint et son ressort. Le ressort presse la vis vers l'extérieur contre l'engrenage. Sur un côté de la vis on trouve un repère. Montez avec le côté marqué vers l'extérieur.

3. Maintenez l'engrenage avec sa face externe exactement à 7 mm 93 de la face du joint, car c'est la position de l'engrenage quand le couvercle est en place.

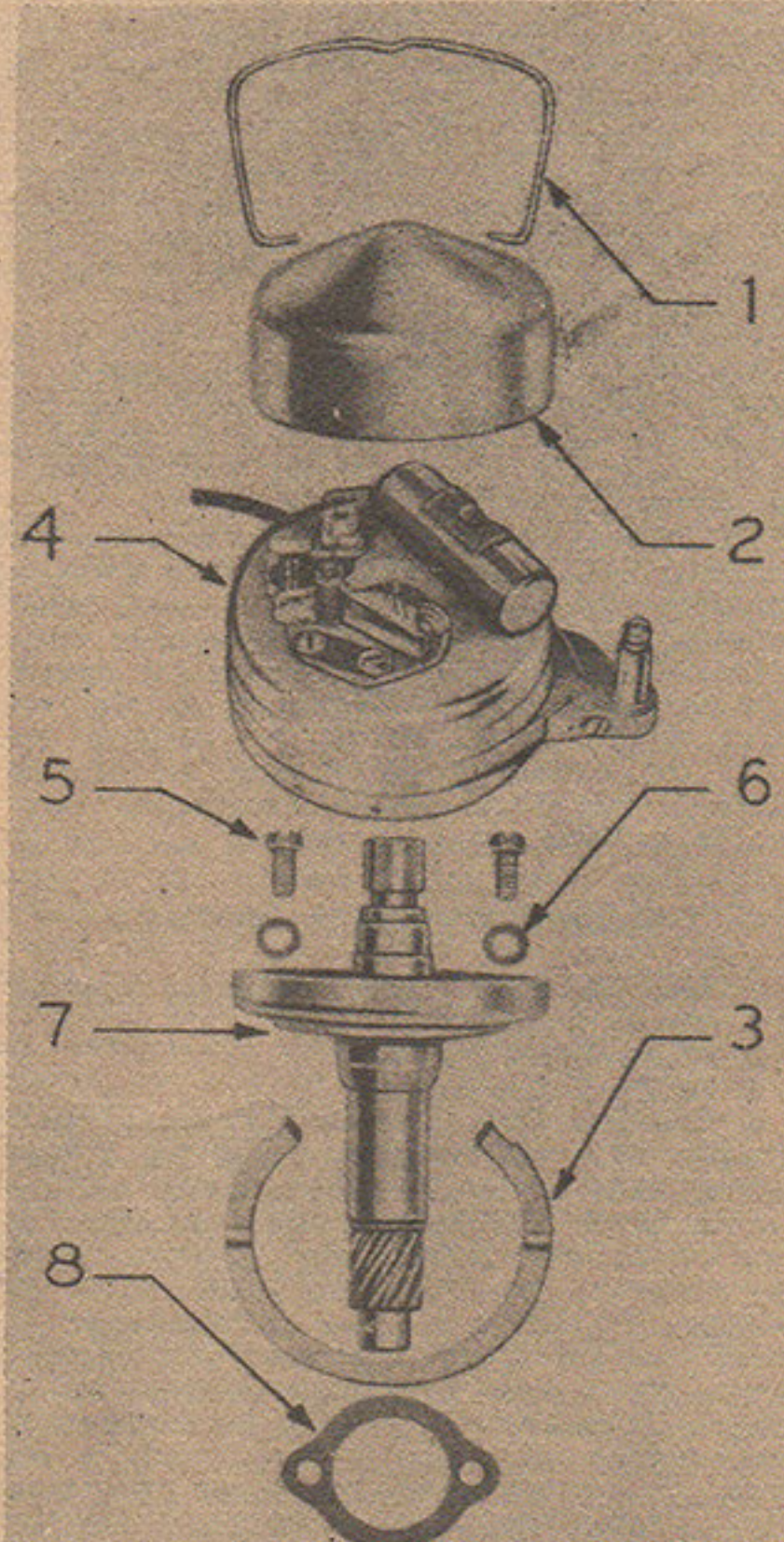
4. Réglage du trou dans le manchon du reniflard. Se trouve en face du centre de l'ouverture du roulement du reniflard.

Attention ! Le reniflard fait partie de la pompe de vidange et il l'entraîne. Quand on démonte cette pompe, le reniflard vient avec elle.

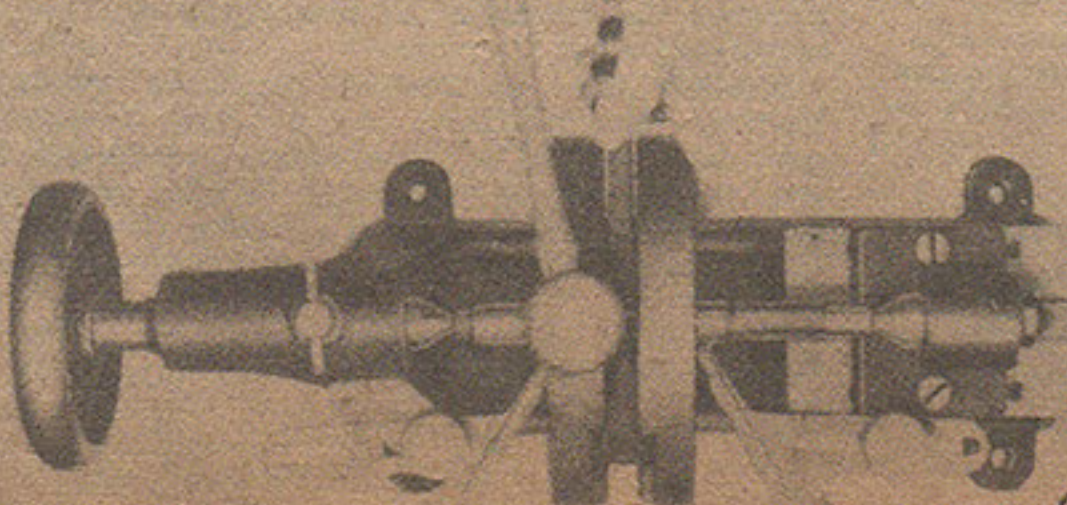
DISTRIBUTION

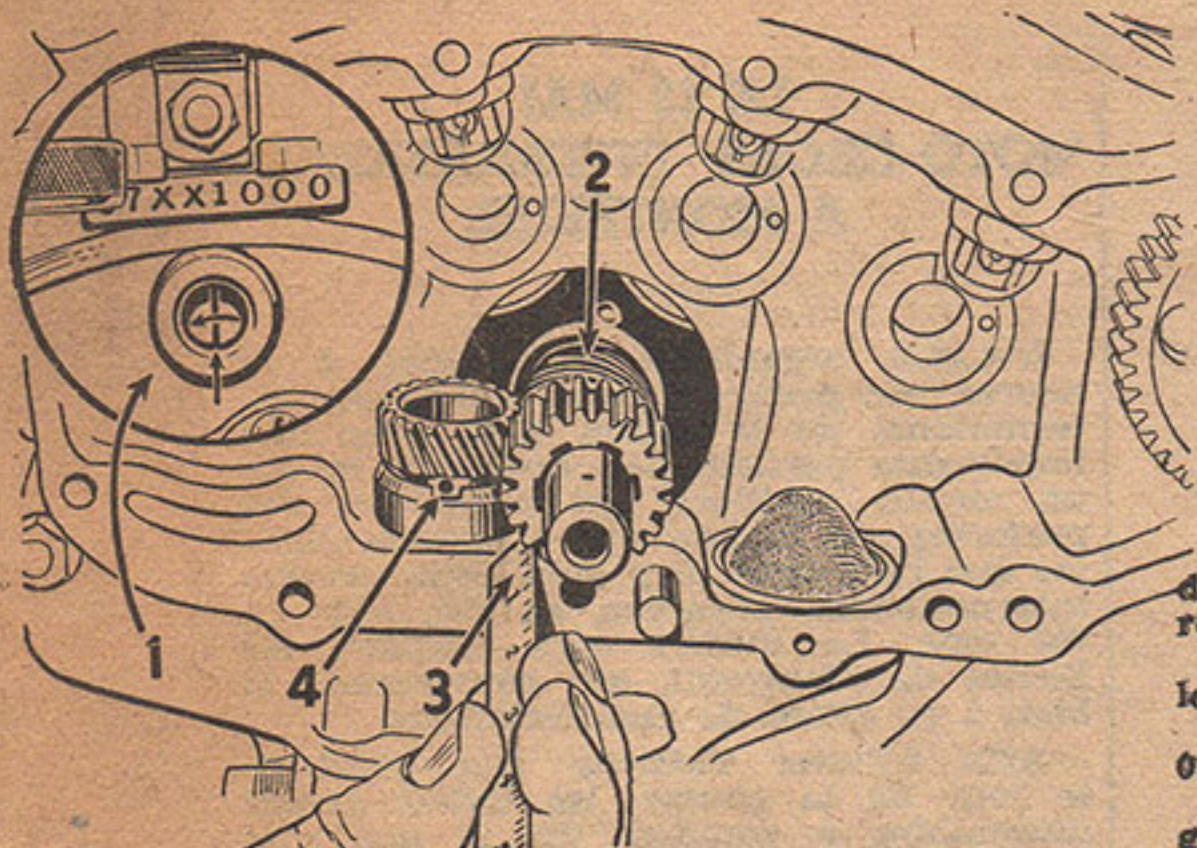
5. Pignon. Se glisse sur les créneaux de l'arbre.

6. Engrenage du reniflard. Entraîne la pompe à engrenages.



Ci-contre : Le centrage des volants. Ci-dessus : Le distributeur démonté: 1. Ressort du couvercle; 2. Couvercle; 3. Ressort de tension; 4. Rupteur et condensateur; 5. Vis de fixation; 6. Rondelles; 7. Support de l'appareil; 8. Joint.





Détail du reniflard (voir page ci-contre).

- 7. Engrenage de la came d'échappement arrière. Entraîne la pompe à vannes.
- 8. Engrenage d'admission arrière, entraîne également le rupteur d'allumage.
- 9. Engrenage de came d'admission avant.
- 10. Engrenage de came d'échappement avant.
- 11. Engrenage de liaison, non repéré.
- 12. Engrenages d'entraînement de dynamo.
- 13. Écrou.

Les engrenages étant repérés, il n'y a aucune difficulté de montage. Il y a une rondelle derrière chacun des quatre engrenages de distribution et devant chacun des deux engrenages de distribution avant. Dans quelques moteurs il y a plusieurs rondelles. Dans ce cas remontez avec le même nombre de rondelles.

Avant de remettre en place le couvercle, mettez le moteur sur le côté et versez un verre à boire d'huile à moteur sur les engrenages. Montez un nouveau joint d'origine. Avant de bloquer les vis, assurez-vous que le moteur tourne librement. Si ce n'était pas le cas, c'est que vous auriez monté un trop grand nombre de rondelles.

A droite, de haut en bas : Fenêtre d'inspection dans le carter et distributeur d'allumage. Examen de l'alignement du piston. Mise d'aplomb du piston. Mise en place d'une bague de pied de bielle.

ALLUMAGE

- 1. Repère sur le volant dans la fenêtre du carter. La flèche indique le sens de rotation.
- 2. Vis de blocage. Desserrez les pour le réglage.
- 3. Écartement des vis du rupteur : 0 mm 55.
- 4. Repères indiquant le réglage d'origine.
- 5. Came de rupteur. La came étroite règle le cylindre avant, la came longue le cylindre arrière. Graissez de loin en loin les comes avec de la graisse.
- 6. Condensateur.
- 7. Vis de serrage. Quand elle est desserrée on peut déplacer la tête du rupteur pour régler l'allumage.
- 8. Levier d'avance et de retard. Tourner vers l'intérieur pour l'avance.

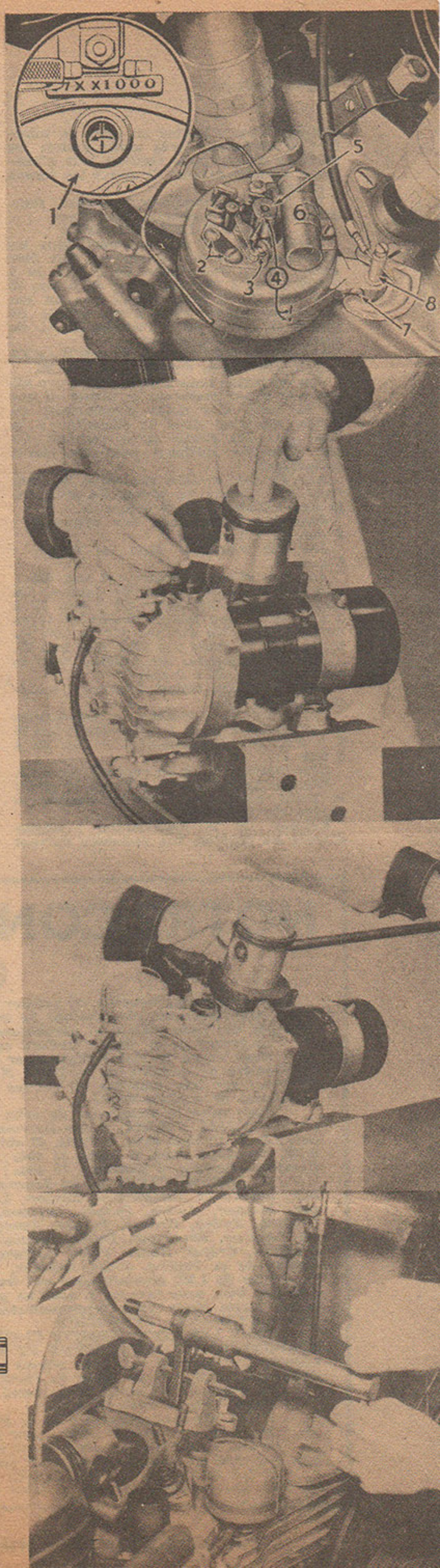
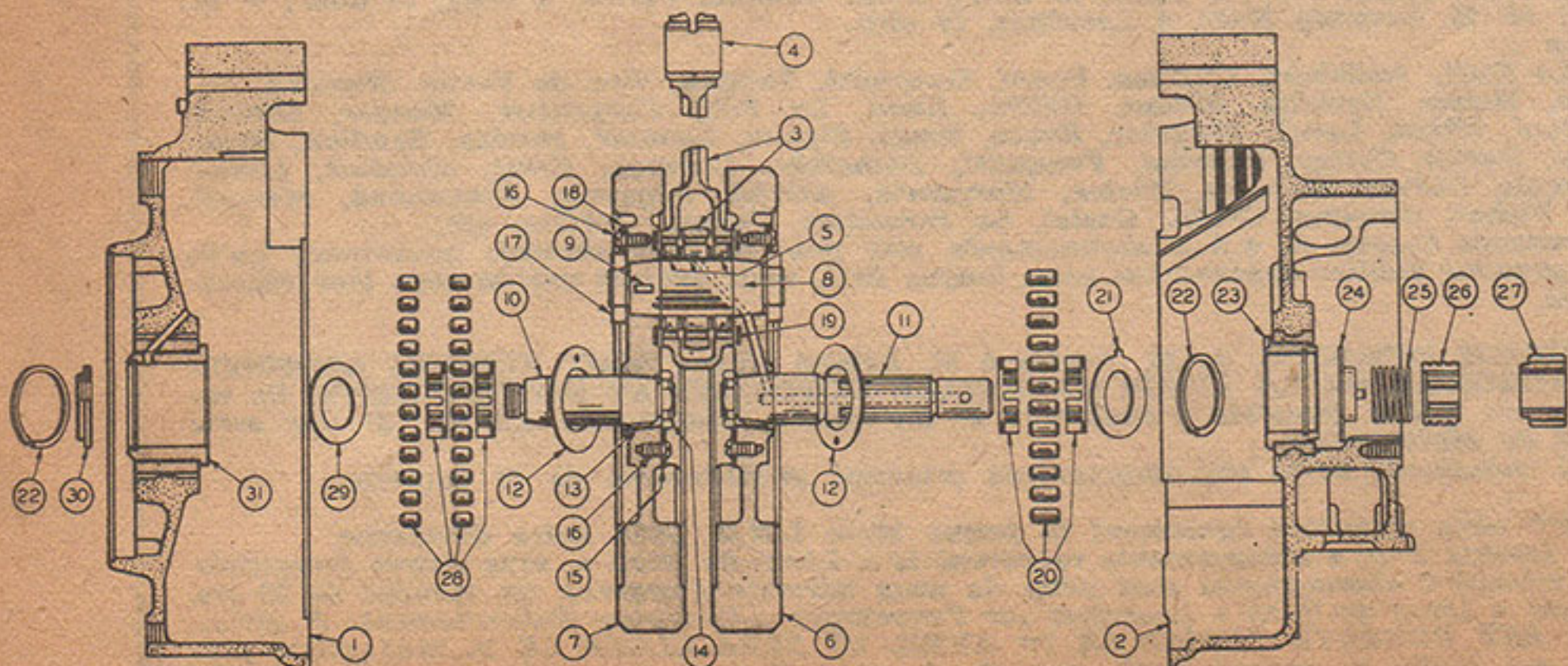
MONTAGE DES PISTONS

Il est toujours possible qu'au cours du démontage les bielles aient été légèrement faussées ou tordues. Il en résulterait des efforts anormaux sur l'embielage et une mauvaise portée des pistons dans les cylindres. Il existe un bloc qu'on place sur les trous du carter, et qui permet de s'assurer que les pistons sont bien d'aplomb. Avec des jauges d'épaisseur, il est facile de s'assurer que le piston porte sur le bloc et de s'assurer si il est parfaitement d'aplomb. Si ce n'est pas le cas, on peut glisser une cale sous la partie qui ne porte pas et ainsi apprécier la quantité dont il faut redresser la bielle. Le bloc est vendu sous le n° 1283-26.

Disposez les fentes des segments à intervalles égaux, mais la fente du segment de feu ne doit jamais se trouver du côté de l'échappement.

Montez le cylindre arrière en premier lieu, mais sans serrer les écrous, puis le

Coupe du carter et des volants : 1. Demi carter côté transmission; 2. Demi carter côté distribution; 3. Têtes de bielles; 4. Pied de bielle; 5. Galets des roulements de tête de bielle; 6. Volant, côté distribution; 7. Volant, côté transmission; 8. Maneton; 9. Clavette dudit; 10 et 11. Soies du vilebrequin; 12. Flasques des roulements à galets; 13. Clavettes de fixation des arbres; 14. Écrous de blocage des arbres; 15. Freins en tôle des écrous; 16. Vis de blocage des freins; 17. Écrou de blocage du manchon; 18. Frein dudit; 19. Flasques des roulements de tête de bielle; 20. Cage et galets du roulement droit de vilebrequin; 21. Flasque latéral dudit; 22. Frein en corde à piano; 23. Bague extérieure du roulement, côté distribution; 24. Bague d'étanchéité et son ressort (25); 26. Commande du reniflard et de la pompe de retour; 27. Pignon de commande de la distribution; 28. Roulement côté transmission; 29. Flasque latéral dudit; 30. Rondelle détachée; 31. Bague extérieure du roulement gauche.



cylindre avant. Mettez en place la tubulure d'admission après avoir enduit les surfaces d'huile pour faciliter leur glissement. Finissez ensuite de serrer les écrous d'embase.

En ce qui concerne les culasses, remplacez le joint à chaque démontage.

REGLAGE DES SOUPAPES

Vérifiez le jeu des poussoirs tous les 2.000 kms environ. Le moteur doit être froid. Jeu à l'admission de 0 mm 10 à 0 mm 12, et à l'échappement de 0 mm 15 à 0 mm 17. Si vous n'avez pas un jeu de jauges, servez-vous d'une feuille de papier à lettre pour l'admission et de deux pour l'échappement.

TABLEAUX DES COTES ET REGLAGES

Cylindre : cote d'origine 69 mm 85.

Jeu du piston dans le cylindre: 0 mm 025 à 0 mm 05 en mesurant le piston en bas de la jupe. Ces cotes s'appliquent au piston d'origine dont le diamètre à la base est plus grand qu'au sommet. Ce jeu n'est pas suffisant pour un piston cylindrique.

Axe de piston. Doit rentrer à la main dans les bossages du piston. Le jeu dans le pied de bielle est de 0 mm 02.

Ecartement des becs des segments : 0 mm 25 à 0 mm 5.

Jeu des segments dans les gorges : 0 mm 10.

Jeu aux têtes de bielles : 0 mm 025.

Jeu latéral des têtes de bielles. La bielle femelle doit avoir de 0 mm 15 à 0 mm 25 de jeu latéral. Galets et cages doivent être plus étroites que la tête de bielle femelle, mais pas plus de 0 mm 25.

Jeu de l'ensemble des volants dans le carter : 0 mm 30 à 0 mm 35.

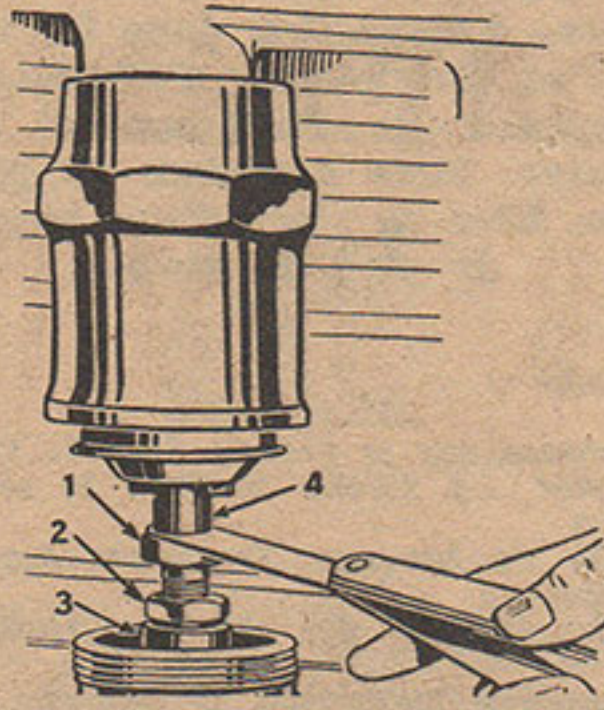
Jeu latéral des arbres à cames : maximum 0 mm 025.

Jeu entre les poussoirs et les queues de soupapes, à froid : Admission 0 mm 10 à 0 mm 15. Echappement 0 mm 15 à 0 mm 17.

Ecartement des vis de rupteur: 0 mm 55.

Réglage de l'allumage : 7 mm 14 avant le point mort haut. Réglez d'après le repère sur le volant.

Réglage de la distribution : Régler d'après les repères. Les poussoirs doivent



Comment on règle les soupapes : 1. Vis ajustable solidaire du poussoir; 2. Contre-écrou; 3. Logement du poussoir; 4. Queue de soupape.

être préalablement réglés : Admission : Ouverture 3 mm 97 à 5 mm 5 avant P.M.H.; fermeture 14 mm 8 à 18 mm après P.M.B.

Echappement : Ouverture 14 mm 8 à 18 mm avant P.M.B.; fermeture 3 mm 97 à 5 mm 5 après P.M.H.

Réglage pompe à huile : Normalement la tête de la vis de réglage doit se trouver à 9 mm 5 de la face du corps de pompe.

(à suivre)

H. P. BORESTROKE

Nous terminerons cette étude dans notre prochain numéro : Equipement électrique, boîte de vitesses, roues et moyeux.

LE 23 MAI MOTO-CROSS INTERNATIONAL A MONTREUIL

L'A.M.S. organisera le 23 mai, à 14 heures, son premier grand moto-cross international de la saison 1948, avec une importante participation étrangère et sur un circuit amélioré qui permettra des performances encore plus impressionnantes que l'an passé. Il y aura deux courses internationales séparées, en 350, puis en 500 cmc. Le théâtre sera toujours les Buttes de Montreuil, qui conviennent si bien à ce genre de manifestations.

Afin d'éviter l'attente aux guichets, le jour de la course, les billets seront disponibles à compter du 10 mai aux adresses suivantes : 26, avenue de l'Opéra.

Au Touring-Club de France, 65, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

A l'A.G.A.C.I., 64, Bd de la Somme, à Paris.

Le prix des places sera de 150 francs. Entrée gratuite pour les enfants accompagnés (12 maximum). Réduction de 25 % aux membres des clubs automobiles (T.C.F., A.C.F., A.G.A.C.I., U.S.A., A.C.I.F., etc...), ainsi qu'aux entreprises commerciales, industrielles et administrations qui en feront la demande à M. Fils, 43 bis, rue de Lorraine, à Levallois.

En écrivant à la même adresse, les clubs motocyclistes pourront obtenir des cartes spéciales, à demi tarif. Mais attention, aucun billet à tarif réduit ne sera délivré le jour de la course. Précautionnez-vous à l'avance.

Ce moto-cross est le premier qui comptera pour l'attribution de la « Coupe des Nations », mise en compétition par l'A.M.S., et dont le règlement paraîtra dans le N° 2 de « Moto-Revue Sportive ». Elle sera attribuée en fin de saison à la nation dont les représentants désignés avant chaque course auront totalisé le plus grand nombre de points aux termes du règlement.

NOTRE CONCOURS D'ABONNEMENTS

(2^e SERIE — RESULTATS)

Nous sommes heureux de publier ci-dessous le résultat... encourageant de la 2^e série de notre concours d'abonnements. Il est singulièrement réconfortant de constater à quel point les lecteurs de « Moto-Revue » forment une grande famille unie par des liens solides et véritablement « affectifs ». Merci aux anciens ! Bienvenue aux nouveaux !

Le record de M. Roger Guitard est largement dépassé ! (M. Guitard sera le premier à s'en réjouir avec nous).

Nous avons le plaisir d'annoncer à tous les gagnants une agréable surprise... Tous recevront, outre leur insigne boutonnière de membre de la Ligue Nationale Motocycliste, une plaque tricolore émaillée de moto, qu'ils seront fiers d'arborer sur leur machine et qui les désignera comme des motocyclistes experts, et, en quelque sorte, comme les ambassadeurs de « Moto-Revue ».

Voici donc le classement de cette 2^e série :

1^{er} M. AUZIAS PIERRE, à Ain-Harrode (Maroc) : 52 ABONNEMENTS (bravo !!!). 2^e M. Meynier Joseph, à Paris, 45 abts; 3^e M. Gréard Jean, à Paris, 42 abts; 4^e M. Galoti Ange, à Marseille, 40 abts; 5^e M. Bertrand René, à Bastia, 39 abts; 6^e M. Raymond Jean, à Paris, 24 abts; 7^e M. Clavel Paul, à Lyon, 19 abts; 8^e M. Dewaels Pierre, à Lille, 18 abts; 9^e M. Camerini Jacques, à Asnières, 17 abts; 10^e M. Lemaître Noël, à Levallois, 16 abts.

15 ABONNEMENTS et au-dessous :

MM. Soumillon, Danguilhen, Masson, Le Duff, Audebert, Charles, Pezzo, Guignard, Tanguy, Van de Verde, Mignard, Suzon, Jocquer, Andry, Dumas, Leblond, Manus, Revielle, Simon, Dottin, Zima, Le Foll, Carpentier, Manger, Giraud, Cabanis, Holley, Gravot, Turner, Janvier, Minot, Leval, Monnier, Krebs, Rault, Signau, Lamour, Bordas, Revillon, Rousset, Lécolier, Boulanger, Dullin, Razzini, Durtal, Catres, Bibollet, Fouquart, Demarcin, Lorange, Conq, Mauduit, Lanne, Gauthier, Crépet, Haure, Place, Lefrançois, Durner, Delattre, Morice, Marguerie, Arland, Pegeault, Beauchaud, Ménard, Chaton de la Touche, Jodet, Mariage, Pichet, Ameline, Oriati, Castel, Le Boisselier, Turpin, Joffres, etc...

Plus de 1.500 abonnés nous ont transmis chacun de 4 à 2 abonnements, soit plus de 4.500 abonnés nouveaux; qu'ils veuillent bien nous excuser si nous ne pouvons publier aujourd'hui cette longue liste, mais ceux-ci auront reçu leur récompense. Merci chers Amis propagandistes.

... MAINTENANT, ATTENTION :

TOUS LES CONCURRENTS CI-DESSUS DESIGNES, de M. Auzias à M. Arland inclus, SONT NOMMES ABONNES-SUPPORTERS DE MOTO-REVUE ET MEMBRES DE LA LIGUE NATIONALE MOTORISTE ET MOTOCYCLISTE. Ils recevront gratuitement : 1^o une plaque moto L.N.M. émaillée 3 couleurs; 2^o un insigne boutonnière L.N.M.; 3^o une carte d'identité L.N.M.; 4^o un Livre de Bord du Motocycliste.

En outre, M. Pierre Auzias, grand vainqueur, verra son abonnement prolongé gratuitement de 12 numéros.

Tenez compte également que :

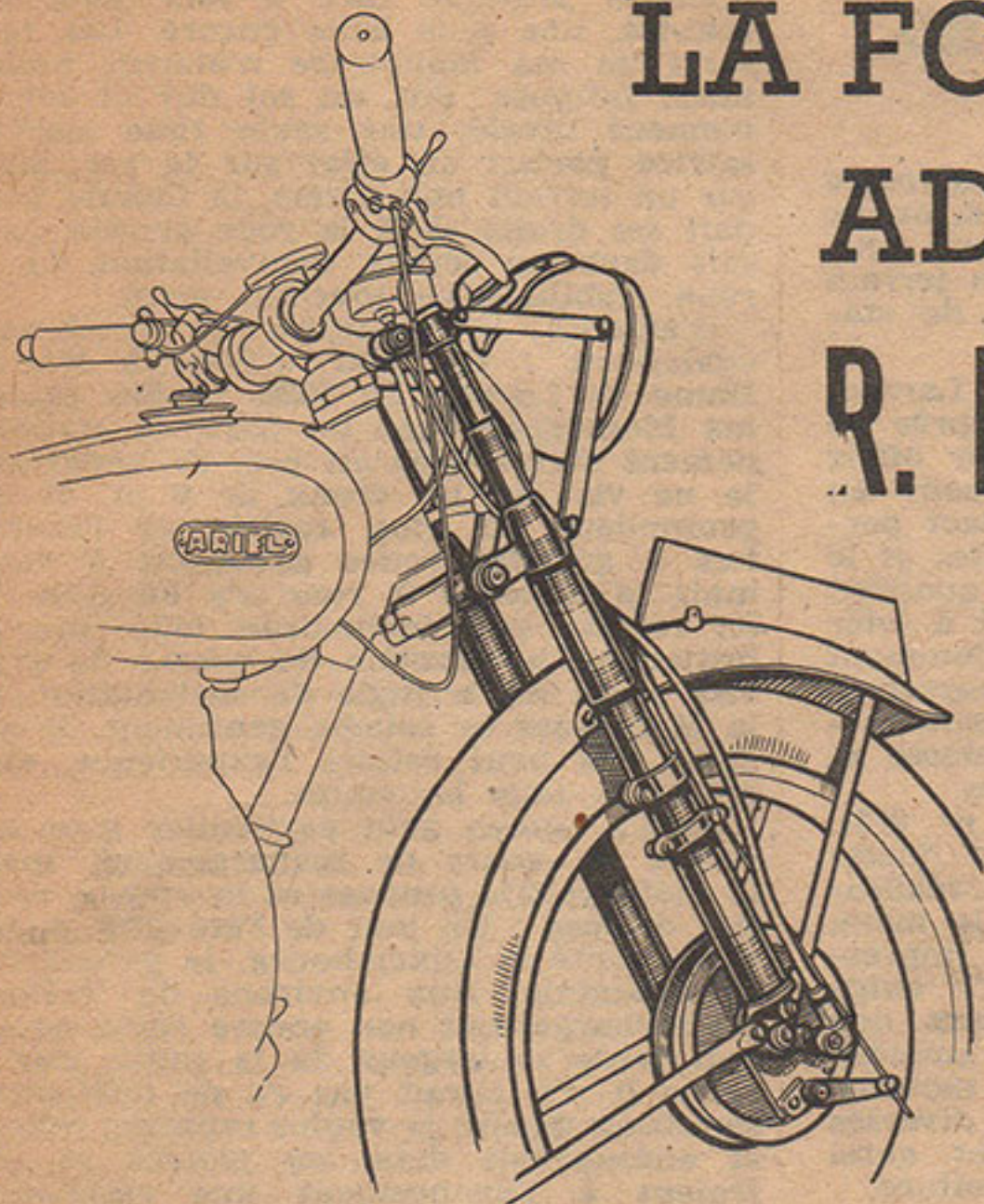
1^o Les abonnés-supporters de la 1^{re} série recevront également la paque Moto L.N.M. sans autre démarche.

2^o Les concurrents 2^e série ayant envoyé 3 et 4 abonnements recevront le « Livre de Bord », sans autres formalités.

3^o Les concurrents 2^e série ayant envoyé 2 abonnements sont priés de nous adresser d'urgence un mandat de 30 frs, afin que nous puissions leur expédier leur « Livre de Bord » (marquer sur l'enveloppe : Concours d'abonnements 2^e série).

4^o LA 3^e SERIE DU CONCOURS EST OUVERTE DEPUIS LE 1^{er} AVRIL ET SERA CLOSE LE 31 MAI. Nous promettons une agréable surprise à celui qui battra le record établi par M. Auzias... Bonne chance !

LA FOURCHE TELESCOPIQUE ADAPTABLE R. B. GRAZZINI



La fourche hydro-télescopique R. B. Grazzini montée sur Ariel (à gauche) et démontée (à l'extrême droite). On remarque la longueur importante des ressorts, et la grande robustesse des éléments.

Après avoir lancé une suspension arrière adaptable, remarquable à tous points de vue, Grazzini présente aujourd'hui son complément logique sur toute machine vraiment moderne : Une fourche télescopique à amortisseurs à huile particulièrement remarquable sous le rapport de l'efficacité de l'esthétique et de la facilité de montage. Grazzini a travaillé pendant plusieurs années sur ce modèle avant de le commercialiser et n'a rien laissé au hasard pour assurer à sa clientèle le maximum de satisfaction. Techniquement parlant, le dessin de cette fourche est assez particulier et nous croyons utile d'en donner ici une description sommaire.

Notons d'abord que la partie mobile, après montage, est d'une seule pièce, ce qui évite à l'axe de roue toute fatigue anormale. On ne peut donc adresser à la fourche Grazzini le reproche que certains font à la fourche à éléments distincts : Celui de nécessiter des axes spéciaux très renforcés et très rigides. Une robuste entretoise, qui sert également de support de garde-boue, réunit les deux bras qui supportent la roue.

Les ressorts (un dans chaque tube), sont très longs et très souples. Les deux amortisseurs oléo-pneumatiques interdi- sent à la fois le talonnage et le rebondissement. Insistons sur le fait qu'elle est construite en tubes d'acier à haute résistance sans aucune ouverture et que toutes les pièces en mouvement baignent dans l'huile. Cependant, l'étanchéité est rigoureuse, et la machine que nous avons pu voir et qui est représentée dans notre dernier numéro n'accuse aucun suintement. Il suffit de regarder rendre compte de la robustesse à toute épreuve de l'ensemble : Pattes massives, entretoises robustes, tubes de section et d'épaisseur judicieusement calculés, à la fois légers et extra-résistants. Ressorts très longs.

Le montage sur toute moto est aisément effectué grâce aux pattes supérieures réglables, qui permettent d'adopter l'inclinaison nécessaire. Les pattes solidaires de la fourche sont boulonnées sur les axes du T de fourche et du support de guidon.

Travail aisé pour tout motocycliste ayant un peu d'expérience, mais que tout mécano peut accomplir aux moindres frais et dans le minimum de temps. Les trous d'axes de roue sont forés à la demande.

Après montage, on introduit dans chaque fourreau, par le bouchon supérieur, 150 grammes d'huile épaisse ou de glycérine.

Le gros succès de la suspension arrière Grazzini laisse bien présager de celui de la nouvelle création, qui donnera à toute moto d'avant-guerre la ligne, le confort et la tenue de route des motos « dernier cri ».

Une simple description n'étant pas suffisante pour satisfaire nos lecteurs, nous avons tenu à essayer l'efficacité de cette fourche, ainsi que la tenue de route procurée par celle-ci. Aussi M. Grazzini voulut bien nous prêter une machine modifiée, également dotée de sa suspension arrière.

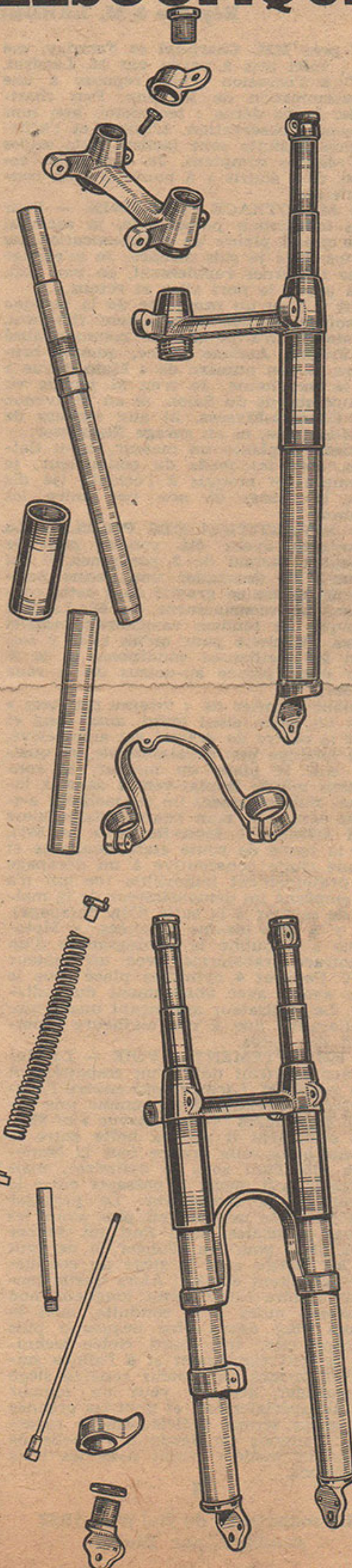
Sur de nombreux kilomètres de la banlieue Est, où les pavés datant des rois sont encore nombreux, nous avons sonné toute une matinée cette machine. Sans en dévoiler la marque, nous dirons que, d'origine, ce type de moto n'a pas une excellente réputation pour la tenue de route. La fourche télescopique l'avait à ce point améliorée que la tenue, soit en vitesse, soit en courbe, sur mauvaise ou bonne route, était comparable à celle des dernières productions britanniques. Joignant une grande souplesse à l'efficacité de ses amortisseurs à huile, la fourche permet au pneu avant un contact continu avec le sol, ce qui donne une grande précision de marche parfaite.

Le frein de direction, entièrement desserré, nous a semblé être devenu inutile.

Ajoutons, pour ceux qui croient qu'une fourche télescopique est forcément lourde, que celle-ci, entièrement en acier, ne pèse que 600 grammes de plus que la fourche d'origine à parallélogramme déformable. Disons aussi, pour les amateurs de moto-cross, que la « GRAZZINI » ne peut se déboîter dans un saut et qu'elle vient de faire ses preuves de solidité lors du dernier moto-cross d'Amiens.

PAS D'ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT

Nous signalons une fois de plus à notre clientèle que nous n'effectuons aucun envoi de numéros ou d'articles de librairie contre remboursement, ceci en raison des frais et démarches que ce mode d'expédition rend nécessaires.



LA MOTO CARROSSÉE

Réponse à M. LARDROT, par J. LABORDERIE.

Après MM. Cherpitel et Faraday, me voici pris à partie par M. Lardrot, à l'occasion d'une réponse à une communication de M. Bon. Peu charitable, il me dénie : technicité, bon sens et sens d'observation. L'ironie et l'affirmation gratuite sont faciles, mais seules les réalités comptent. Je vais donc essayer d'« ahurir » à nouveau mon contradicteur.

1) MONOTRACE FLAT-TWIN. — Pour mon instruction personnelle, je recevrai avec grand plaisir en communication les photos dont je suis menacé. Je m'engage à les retourner rapidement, en bon état, et à payer le port aller et retour.

S'il y a eu un prototype de la *marque Monotrace* équipé d'un moteur flat-twin, ce modèle n'a jamais été commercialisé en France. Aucune notice, aucune brochure, aucun numéro de « Moto-Revue » ne le mentionne. Je n'en ai jamais vu ni aux abords du Salon, ni au 75 avenue des Champs-Élysées, ni aux ateliers de la Monotrace, ni au garage Renouvier.

Quant à placer un moteur, fut-il flat-twin, sous les pieds du conducteur, je demande un croquis à l'échelle (je dis sous les pieds et non pas entre les jambes).

2) REPARTITION DES POIDS. — La Monotrace ayant été conçue pour le transport normal de 2 personnes, il est légitime de demander une bonne position du centre de gravité dans cette condition. Le raisonnement de M. Lardrot appliqué au tandem ramènerait celui-ci à une bicyclette pour qu'un isolé y soit dans les meilleures conditions, et la 2^e selle serait placée au-dessus de la roue arrière.

Quant à parler de « virages pris secs » avec un engin aussi lourd, aussi long et dont le centre de gravité est aussi élevé, c'est quelque peu déraisonnable, et quelque soit la place du moteur, le conducteur mérite le plat-ventre dans la luzerne. Mais comment un tel malheur a-t-il pu arriver à mon contradicteur, alors qu'il affirme (« Moto-Revue » n° 891), que la tenue de route était étonnante et qu'une chute consécutive à un dérapage est pratiquement impossible (ce qui n'a pas empêché un démonstrateur de la maison de se tuer à la suite d'un dérapage).

Il y a une dizaine d'années, « Moto-Revue » a publié la photographie d'un Monotrace transformé avec un moteur 5 CV Peugeot 4 cylindres placé sous le siège avant, avec abaissement du radiateur. Le réalisateur annonçant une grosse amélioration due à une meilleure répartition des poids.

3) EMPATTEMENT et VOIE. — La Monotrace souffrait déjà d'un empattement trop grand. M. Lardrot veut encore l'augmenter, il envisage 3 m, comme une Citroën 6 cylindres (« Moto-Revue » n° 891). Non seulement il met la boîte entre le moteur et la roue arrière (sur la Monotrace elle était sous le cylindre), mais encore il veut placer le passager entre le moteur et le conducteur. Le passager assis plus bas ne pourrait plus avoir les jambes verticales, et il faut lui donner de la place pour les allonger. Il ne peut pas les mettre sous le siège du conducteur également abaissé. Alors quelle longueur faudra-t-il ? Cette longueur non seulement nuira à la conduite, mais le châssis long devra être beaucoup plus renforcé, donc très lourd. Notre technicien le sent vaguement et à l'alinéa suivant il revient au moteur sous le siège du passager, mais il veut un moteur « étudié spécialement, et dont les organes accessoires seront judicieusement répartis ». J'attends un dessin à l'échelle de ce moteur modèle réduit dans les trois dimensions.

Quant à la voie de la moto carrossée avec roues stabilisatrices abaissées, on ne peut guère la réduire, si on veut pouvoir démarrer sans verser sur un terrain non parfaitement nivelé : parc de stationnement, chemin forestier...

4) PRIX DE REVIENT. — M. Lardrot n'a pas dû avoir grand succès auprès du constructeur à qui il a écrit pour offrir son enfant. Les constructeurs sont en effet des gens qui sont en contact permanent avec les réalités matérielles et le dernier alinéa de la lettre en question (« Moto-Revue » n° 811) suffirait à jeter le discrédit sur tout le texte. Comment peut-on affirmer qu'une moto carrossée ne sera pas plus chère qu'une moto ordinaire ? Elle en a toutes les pièces et il faut ajouter carrosserie et sièges.

M. Carman (« Moto-Revue » n° 913), dans une excellente étude, met justement en relief la difficulté de réalisation d'une carrosserie : faite à la main, le prix de la main d'œuvre est impressionnant. La fabrication en série exige un outillage extrêmement coûteux que seules de grandes séries peuvent amortir. Récemment, le constructeur d'un motocar 100 cmc. se plaignait que les diverses parties de la carrosserie étaient aussi coûteuses que pour une grosse voiture.

5) CONDUITE DE LA MONOTRACE. — Dans sa dernière communication (« Moto-Revue » n° 913), M. Lardrot condescend à me donner les principes de conduite de la Monotrace au départ. Il arrive 21 ans trop tard. C'est en effet en 1927 que M. Roten m'a révélé les particularités de conduite, encore ignorées à cette époque de M. Lardrot qui ne revendique qu'une expérience vieille de 18 ans (donc de 1930).

6) EXHIBITION ACROBATIQUE et PROMENADE. — Il ne faut pas exagérer au point d'écrire que je me « promène » avec un portique chargé de gymnastes évoluant. Ceci ne serait sans doute pas apprécié de la police routière. Dans un tel exercice, le centre de gravité est placé très haut (1 m. 50 et plus) et se déplace continuellement dans les trois dimensions, condition peu favorable à la conduite et incompatible avec la vitesse et... les virages secs. Je ne vois pas de contradiction entre la présentation d'un tel exercice et mon désir, pour la promenade d'agrément, d'un abaissement du centre de gravité de la Monotrace.

M. Lardrot est certainement capable de porter 75 kgs. Il ne trouverait cependant pas agréable de porter un fardeau de 10 kgs pendant toute la durée de ses promenades à pied. Quand on est capable de faire une chose difficile, qu'y a-t-il de « cocasse » à trouver une difficulté moindre, gênante pour la promenade d'agrément ?

7) DEPART SUR 3 OU 4 ROUES. CULBUTES. QUELQUES CAS VECUS. — La théorie en chambre est une belle chose.

mais la pratique face à face avec les réalités, une plus belle encore. Les ressorts de ma Monotrace n'étaient nullement fatigués. Sur un sol dur et sensiblement nivelé, une seule roue stabilisatrice portait en effet sur le sol. Mais sur un terrain non nivelé, la théorie perdait ses droits et si la roue arrière passait dans un légère dénivellation, la 2^e roue stabilisatrice touchait aussi.

D'ailleurs le contraire se produisait également : Un jour, c'était à Notre-Dame de Lorette en 1928, je dus placer ma Monotrace dans un parc de stationnement établi dans un pré. En repartant je ne vis pas un creux de 0 m. 20 de profondeur au plus, caché par l'herbe. Les 2 grandes roues passèrent à côté, mais la fameuse 3^e roue s'y engagea. Il en résulta une inclinaison telle que la projection horizontale du centre de gravité sortit du triangle de sustentation et la Monotrace se coucha gentiment. N'importe qui peut refaire l'expérience, elle réussit à tous les coups.

Je n'ai aucun goût particulier pour les routes en cours de rechargement, mais le motocycliste propose et le service routier dispose : Un jour de l'été 1928, après avoir visité le Luxembourg, je parcourrai la Rhénanie. Aux environs de Trèves, un rechargement non encore roulé occupait toute la largeur de la route. Sur 2 roues il n'y aurait pas eu de difficultés sérieuses. Quand je voulus repartir, celles-ci enfonçaient dans les pierres et offraient à l'avancement une résistance que le moteur ne pouvait surmonter. Les conseils théoriques de M. Lardrot perdant toute valeur, je dus me contenter de l'aide des ouvriers qui poussèrent obligamment la Monotrace jusqu'à la limite de l'empierrement non roulé.

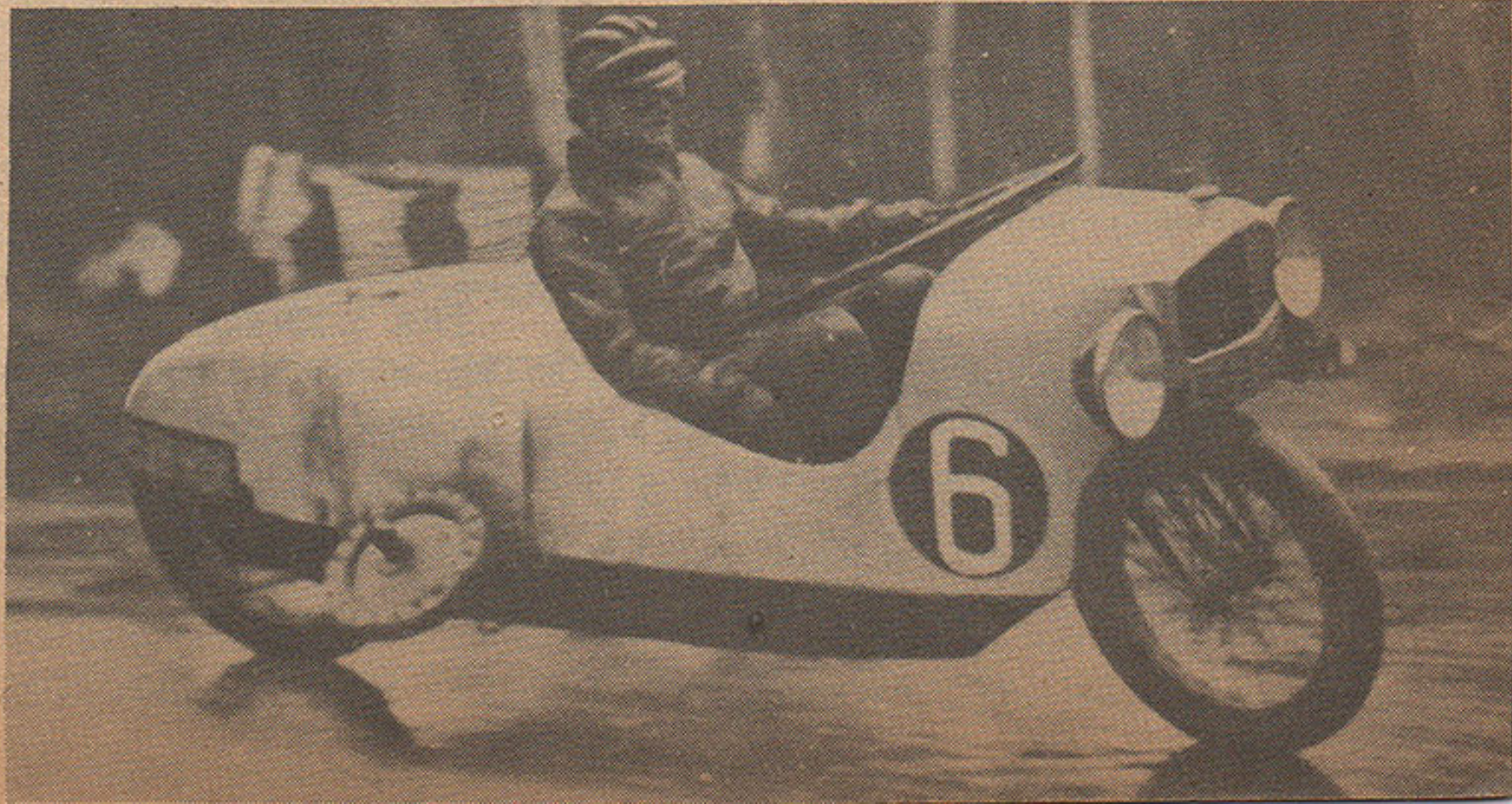
Si ma mémoire est fidèle, le compte rendu de la grande démonstration de Satory (en vue de la motorisation de l'armée), publié en son temps par « Moto-Revue », relate une aventure analogue : Un général (le général Maurin, je crois), passager d'un démonstrateur de la Monotrace, resta en panne au beau milieu d'une large flaque boueuse. Le conducteur avait été amené à baisser ses roues stabilisatrices : la Monotrace ne put se dégager par ses propres moyens.

Ces quelques exemples vécus frapperont j'espère mon aimable contradicteur.

8) MONOTRACE ET ARMÉE FRANÇAISE. — Me référant à une communication antérieure de M. Lardrot (« Moto-Revue » de janvier 1948), je précise que l'armée française n'a fait qu'essayer un nombre infime de Monotraces, sauf erreur : 1 à St-Cyr, 1 à Fontainebleau et 1 ou 2 à Paris pour les liaisons du Ministère. Cette machine n'était pas utilisable dans les corps de troupe : conduite trop particulière, inaptitude au terrain varié, etc...

9) Pour la technicité (théorie et pratique), si M. Lardrot veut bien m'envoyer ses références, je lui ferai part de miennes. Il pourra comparer et juger impartialement.

J. LABORDERIE



La monotrace du Bol d'Or 1932 conduite par Biolay.

TERROT 350 sél. 4 v. fév. 47, 6, r. G. Nadaud, 16, 12 h. 30-14 h.

MATCHLESS 350 tél. 45 b. état. LEFEVRE, 30, r. République, Suresnes (Seine).

BEL, Triumph speed T 500 culb. mod. 46-47. BRODIN, 178, r. Barbusse, Argenteuil (S.-O.)

R 12 splend. BMW luxe + side LOCHON, 40, r. de Sartrouville Argenteuil (S.O.), vis. 19 à 21 h.

I ZUNDAPP KS600 parf. état. BROUARD, 1, r. d. Montibœufs

1 ROYAL-ENFIELD 350 culb. 1 vélomot. 100 cc. 1 moteur Villiers compétit. 100 cmc. 17, rue Le Bua, Paris, 20^e.

BELLE Harley Davidson 750 MP side Bernardet, grd rout. 1948 c. nve. DIK, 7, r. Lecuirot

G. RHONE 250 lat. état parf. chrom. pn. cme nfs. GIRAULT, 7, r. J. Louis, Gentilly (Seine)

VENDS épave 350 Terrot av. carte grise. RAYMOND, 25, av. Duquesne, Paris. INV. 34-39.

MAUCOURANT vd sa 125 cc. compétit. victorieuse au Bol d'Or 1947 au plus offrant. 147, boulevard Ney, Paris-18^e. Tél. MARcadet 46-78.

D.K.W. 500 2 cyl. b. état, pns neufs. TIXIDRE, 20, rue Klock, Clichy, vis. après 19 heures.

B.S.A. 500 WM20, Lussigny, 53, r. Monceau, LAB. 07-30 (repas)

V. ou éch. ctre 350 ou 500 vélom. réc. parfait état, 12 à 14 h. HECART, 85, bd Port-Royal.

125 TERROT 4 T, type E 47 4 v. sél. DIETRICH, 64, rue Roland, Marly (Nord).

MOTOBEC, 350 lat. 64.000. SOL 18, av. Orléans, KLE, 21-26.

750 HARLEY-DAVIDSON parf. ét. gén. 6.000 kms. voir concierge. 11b. av. du M. Manoury-16^e

NORTON 500 16 H. LEQUERE, 9, r. F. David, Paris, 16^e.

Malade v. Vap 3 état nf. BAUD 46, r. de Sèvres, Clamart.

R. ENFIELD 350 4 v. sél. c. nf HUBERT, 6, r. Berzélius, 17^e.

B.S.A. 500 4 v. sélect. impec. HUBERT, 6, r. Berzélius, 17^e. 1^{er} étage (av. 9 h. apr. 20 h.).

R-GILLET av. side nf. AN-DRAUD, 191, Fg Poissonnier-9^e

ROYAL-ENF. 350 4 v. sélect. état et pns neufs, 92, bd G.-Péris, Champigny (Seine).

GNOME-RHONE 2 cyl. état nf. cardan 135.000 fr. DAUGEARD, Prévigne St Avertin (I.-et-L.).

BENELLI 500 ACT 105.500. RICHARD, 7, av. Gde Armée-16^e.

MOTOBECANE bon état pns neufs 55.000. JAILLARD, 58, r. d. Ponts, Croissy-s.-Seine, S.-O.

NORTON 16 H susp. AR Grazzini b. ét. 110.000. COLIN, 11, Raye Tortue, Plessis Robinson.

350 ZUNDAPP nve 4 v. card. vis. t. l. j. 42, r. de Lourmel-15^e

350 F.N. M 70 mot. pns impec. 55.000, vis t. l. j. 13, av. Rapp-7^e

DERNY Sol 4.000 kms, 45.000. Rest. DAVID, 94, bd Malesherbes. CAR. 61-22.

MATCHLESS 350 four. téles. ét. nf 4 vit. BREZAULT, 57, r. de la Chine, Paris, 20^e.

HARLEY 750 lux, moteur, boîte, 1 pneu de rechange 230.

HOREL, 4, rue Saussure, 17^e.

DOLLAR 350 culb. p. ét. CARIE-RE, 27, av. Vaujours, Sevran, (S.-O.).

ZUNDAPP 4 cyl. imp. av. side orig. susp. à barre de torsion ens. spl. 3 pneus neufs. MAROQUINERIE FRANÇAISE, 93, rue Compans, Paris, 19^e.

B.M.W. 750 culb. 36, bd Emile Augier, 16^e (12 h. 30 à 14 h.).

V. Triumph speed twin impec. BROSSEAU, 147, r. Nationale, Cholet (Maine-et-Loire).

VELOM, 100 cc. 2 t. 2 v. b. ét. ANTOINE, 15, av. Bel-Air-12^e.

250 MOTOCONF. 2 t. 3 v. 45.000 Beaujean, 36, r. Charenton-12^e.

PEUGEOT P 112 350 lat. parf. ét. email. nve pns nfs, 15, rue Carvès, Montrouge. ALE. 51-26.

URG, 350 culb. mot. Jap parf. ét. fourche tél. susp. AR 90.000, vis. sam. dim. METARD, à Annet-sur-Marne (S.-et-M.).

MATCHLESS 350 culb. sél. 4 v. ét. nf. Harley 750 t. civ. ét. impec. Px int. CHAMPAGNAC, 30, r. de Paris, St-Prix (S.-O.).

SERTUM-GUZZI 500 lat. 4 vit. susp. AR impec. BRONZANINI 227, rue Lafayette, Paris.

VELOM, Peugeot 125 t. 55 D moyeu AR à br. sort. 4/48, rlé 100 kms, klaxon, sacoches, ens. imp. nf gar. 6 mois. P. GAILLARD, 25, allée des Hé-tres, Le Raincy (S.O.), tél. 490

CYCLECAR Darmont Aéro-Lux lat. à eau mot. nf, 3 pns nfs. 3 vit. mar. AR. HABRIAL, 85, r. des Sources, Antony (S.).

ZUNDAPP 196 cc. 2 tps. Tenart, 46, r. Lamartine, Rouen (S.-I.)

ARIEL 350 culb. ét. nf pns nfs. LETELLIER, Café Moitié, Cours S. Carnot, Caen (Calv.)

V. ou éch. 750 Harley m. 38 impec. val. 125, ctre 4 ou 5 CV anglaise. GOUBERT, Châteaurenault (I.-et-L.).

V. M.-Goyon 100 cc. b. ét. LAS-FARGUES, 11, r. Pasteur, Châtou

TERROT 500 culb. RGAS av. side nve. Vélocar à mot. type H. Triporteur à péd. nf. G. BLCT motos Laval (May.) T.068

VDS DKW 350 cc. bs pns état méc. parf. avec moteur rech. P. MASSE, Ailly (Eure).

ALCYON 4 CV culb. impecable, occas. à saisir. Achète boîte de vit. av. marche AR adaptable sur Terrot 3 CV. BLONDEL, rte de Gondreville, Crépy-en-Valois (Oise).

SIDE Norton 15.000, 23, r. Cardinal Lemoine, Paris, 5^e.

350 PEUGEOT culb. abs. nve, 8, r. Boccador, ELY. 15-08.

PART. v. Supersport 350 luxe Gillet Herstal fin 47, roulé 2.900 kms, 4 vit. culb. f. téles. Lucas, chrom. taxe 248 à enlever, 195. RADIO, 7, rue Félix Faure, Vincennes.

D.S. Malterre 500 cul. b. état méc. pr. int. PRO. 49-23.

TRIPLETTE av. ou ss mot. eq. ccmp. ét. nf. DID. 25-62.

TERROT 250 type O. ent. rev. GILBERT, Jas. 06-66, rend.-vs.

MORGAN angl. ent. revis, bns pneus ENT 11-83, 20-21 h.

SAINT-PAUL-MOTOS Arc. 87-51, 19, rue Charles-V, Paris-4^e, grand choix d'occasions ét. nf Zundapp, NSU, Triumph, Puch, Norton, BSA, Ariel, Matchless, Agence Terrot, Motobécane, Monet-Goyon, Triumph, Vélo-moteurs livr. avec bons dans les plus courts délais

GNOME-RHONE 250 grenat chrome luxe parf. état bs pns, 85.000, vis. mat. NICOLAS, 72, r. Borghèse, Neuilly, MAI. 29-38.

D.K.W. 250 NZ 1944 mot. pns, ch. abs. nfs. HUBERT, Ely. 20-01

DAX 350 culbutée, DKW 500. PIARD, téléph. INV. 33-06.

ZUNDAPP KS 600 origine ga rantie parfait état général, 150. Après 18 h. NAIGEON Hôtel, 33, rue Malar, Paris, 7^e.

MOTO side 500. MICHALET, 6, r. Dr Roux, Champigny (Seine)

Indian scout 5 CV splendide, DKW 500 2 cyl. sél. BMW 750 lat. 1940 c. nve, Gnome-Rhône 750 tte beauté, Peugeot 4 CV Monet 2 CV, etc., à liquider à la casse, moteurs et boîtes Terrot, Mag. FN, Monet, GNOME, etc. pièces DKW cylindres, boîtes, pignons, carters, dynamos, etc., moteur 198 complet, pneus, chambre garde-boue, etc. FAURIE, 8, av. Saint-Ouen, Paris (Métro La Fourche) (dans la cour).

ON DESIRE ACHETER

CAISSE side Précision occas. dyn. Lucas. DESSERT, 22, r. Vanves, pav. 4, Billancourt.

ACH. moto jusq. 250. ROUGE, 1, rue Marie, Montgeron (S.O.)

CH. BMW ou Zundapp ty. Russ. av. ou ss side f. offre ANDREYS, 71, r. Dulong, 17^e.

ACH. KS 500 Zundapp mauvais état sans pneu. GEVOLDE, à Senilhac, par Espaly (Hte-L.).

ACH. moto ancienne 5 CV pns 27x4 complète. LESIGNE, 57, r. Deschamps, Bonnières (S.O.).

PARTIC. achète Zundapp KS 600 ou KS 500 cul. sél. MORI-NEAU, Beauvais-s.-Mer (Vdée)

ACH. épave ou machine in-compl. BMW R 35. NEVEU, à Charly-sur-Marne (Aisne).

CH. Tiger 100, VIVIERE, place Montaut, Bayonne (B.P.).

CH. caout. pr fourche tél. R. 35, VANVACAS, rue Jumel, Villemonble (Seine).

CH. épave FN 1930 4 cv. BIZOT 13, r. P. Curie, Lé Bourget.

SUIS ach. selle double H. R.D. bon ét. MORISSON, 75, r. du Jard, Reims (Marne).

CH. pns talons 24x2 1/4, 600x55 nfs ou bon état, CALLUAUD, 90, r. Gramme, Bois Colombes.

CH. 350 ou 500 réc. max. 100. écr. MUR, 15, r. St-Sabin, 11^e.

SUIS ach. tricar FN t. M12. LE-ROY, 11, r. de Douai, Paris-9^e.

CH. épaves Terrot 250, 1934 à 37. Tél. INV. 34-39.

CH. carter boîte vitesses Au-tomoto type A12. LOSTEN-SOUS, BAGNAC (Lot).

ACH. Ariel puissant à rép. ou épave et moteur Ardie 2 T. 125 ou épa. même marque. ROBINEAU, 11, bd Pasteur, Pavillon-sous-Bois (Seine).

ACH. sidecar Précision tou-riste, f. offre AUGÉARD, 97, allée Mollien, Pavillons-s.-Bois.

CH. épave Terrot 500 RASE, 155, bd de la Gare, Paris-13^e.

ACHETEUR FN 500 culb. état indifférent. MASSON, pharma-cien à Beaune (Côte d'Or).

CH. side tour, b. ét. pr 500. GUILLOT, 37, r. Cambronne-15^e

ECHANGES

V. ou éch. Amilcar 7 CV déc. p. c. side 5 CV culb. réc. LEVAS-SEUR, 2, r. A. Briand, Gentilly

V. ou éch. Gn.-Rhône 2 cyl. 39 ctre plus faible, voir FERRET, 8, r. de la Villette, 19^e.

ECH. Gn.-Rh. D4 500 culb. ctre 125 cc. 51, r. Rouget de l'Isle, Bezons (sam., dim. seul.).

POUR NOTRE PROCHAIN NUMERO, LES PETITES ANNONCES SERONT REÇUES JUSQU'AU 12 MAI A MIDI, DERNIER DELAI.

MOTO angl. 750 cc. impec. pns nfs à éch. c. 350 b. ét. ROCHE-TEAU, Usine à gaz, Lagny, S.M.

ECH. moto Dirt-Track ctre Rudge 500 TT circuit, DELA-LANDE, 12, r. J. P. Timbaud, Garges-les-Gonesses (S.-O.).

V. ou éch. ctre 350 commerc. 250 compét. Terrot pns chaines nfs ét. impec. tr. rap. THOMAS Charles, 28, rue du Grand Gonnet, St-Etienne (L.)

ECH. Sachs 74 cc. 2 vit. b. ét. pns nfs c. 350 cc. accid. ou ép. R. GUILLOIN, 46, r. C. Pelletan Levallois-Perret, PER. 09-17.

MONAQUATRE 1932 exc. état mot. et pns nfs ctre moto 500 lat. b. ét. préf. av. side 2 pl. Hurquin, 26, r. Gogue, Clamart

ECH. caisse Précision malle AR ctre châssis Précision occas. ou Stoye, 27, rue de l'Aviation, Drancy (Seine).

V. ou éch. DKW 250 NZ sél. 4 vit. imp. ctre 350 ou 500 cul. réc. FOUCREY, Garage Bleu, St-Florentin (Yonne).

SIMCA 5 déc. b. ét. ctre B.M.W. ou Zundapp. GUILLOT 131, r. Championnet, CLI. 10-92

V. ou éch. ctre 350 cmc. réc. Motocar Villard 5 CV p. état méc. carros, neuve bons pns. JEANDEL, 36, av. Ceinture, ENGHEIN (S.-O.), le samedi.

PART. v. ou éch. c. voit. max. 10 CV Gn.-Rhône 7 CV abs. neuve, side Bernardet tracté. Lacheron, 17, imp. Décrès-14^e.

PEUGEOT m. side 4 CV c. Morg. ou Sandf. 3 r. ou R.-Gil. 5-6 CV sus. AR. E. H., 143, rue A.-France, Bagnolet (Seine).

V. ou éch. Amilcar CGS spt propre b. chaus. bas px à déb. Entrepr. MICHAUD, à Ezanville (S.-O.). Tél. 127 Ecouen.

DIVERS

V. 1 bloc sup. cul. Motobéc. EELAIR, 52, r. Châteaudun, Saint-Quentin (Aisne).

V. Magnéto Noris ZGa2 BMW BRACK, 8, pas. Ruelle, Paris.

V. 1 allumeur France pr B. MW. 2 cyl. R12, 2 moteurs N. S.U. 240 cc. culb. recouverts, 1 moteur Triumph All 350 cc. nf ss boîte. W. DUBOSC, N.D. de Gravenchon (Seine-Infér.)

V. Adler, Mathis pièces et éch. standard. Garage Mono-pole, Strasbourg, Téléph. 312-26. D.K.W. Concessionnaire pour la France.

PART. v. cabr. déc. 7 CV 4 pl. Aries b. état. S'adr. Gar. REUNION, place Réunion-20^e.

V. Cond. int. 5 CV Peug. 190-S pns nfs état gén. imp. THI-ZEAU, Selles-sur-Cher (L.C.).

V. cadre nf compl. Motobécane B44. N. LELLIG, Sierck (Mos.)

V. Pneus moto 27x400-19. A.G. E., 40, r. Lauriston, 10 à 12 h.

V. Pces moteur 500 Ariel Red-Hunter, JUDAS, 13, r. A. Briand, Provins (S.-M.).

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

V. bloc moteur FN 500 lat. M 90 av. dyn. delco et carb. DROUET, 33, r. Chevall, de la Barre, Rosny-s.-Bois (Eglise)

V. pneus 27x2x75 — 28x3.50 p. jante 21, écr. TOURNEMIRE 117, r. J.-B. Clément, Clamart

v. moteur 125 et pièces dét. DKW, Matchless, GODERE, 16, r. M. Rébard, Chaville (matin)

V. Amilcar CGS 115.000, très propre, méc. rév. mot. gar. ou éch. ctre moto solo. Gnome-Rhône 750X2 ou MP, etc. Mé-guirian, 16, r. De l'Orme, 19^e.

CH. machine surjeteuse raseuse 3 fils pour bonneterie n'importe quel état. F. offre LUTIN, 10, r. Stalingrad, Pré Saint-Gervais (Seine).

DISPONIBLES serre-têtes en belle toile blanche doubl. tailles 54 à 60. Voir Maison LI-ESKIND, 58, rue Vieille du Temple, Paris, 4^e.

VDS pneus nfs et occa. TITON, 49, r. Louis Blanc, Courbe-voie. Spécial. rechap. motos et autos, garanti contre tout décollage.

V. Précision à g. c. bois av. pn. 2 pns et ch. 18x4 nfs. COU-SI, 50, r. Ménilmontant, 20^e.

V. embiell. bte vit. fourc. D. K.W. 198 cc. MAROTEAU, 90, r. du Dessous d. Berges, Paris-13^e

V. cyl. Jap 500 rac. GAL. 78-95.

V. DKW coque prov. domaines av. pap. Gros, 33, r. Gergovie-14^e

V. Amilcar 7 cv CGSS 2 pl. spt Amilcar 7 cv t. M. cond. 4 pl. 2 portes parf. ét. n.éc. 7.000.

ROSENGART LR2 coupé. pl. bs pns b. méc. 80.000, 69, av. de la République, Courbevois.

VDS pneus et cham. à air de bicyc. et vélom. JOLIOT, 19, rue de Sévigné, Paris.

V. mot. boîte Dyn. Lucas pr Matchless 350 télé. MAESTRI, 10, r. Rouvray, Neuilly (Seine).

VDS moteur Vap 3 parf. ét. 10.000. GEALAGEAS, 70, rue des Caboufs, Gennevilliers.

CHASSIS sidecar montage sur toutes machines. Bas prix par lot. FIDEL, 12, rue Chemin-Vert, Paris, 11^e.

V. Voiture 4 CV sport imp. FIDEL, 12, r. Chemin-Vert-11^e.

MAUCOURANT va construire pour la course des 125 équipés du moteur Lardy, vitesse 105-110, sans casse. Avis aux amateurs.

1 LOT important de pièces Terrot moteur et boîte VATT-HST-R.L. MAUCOURANT, 147, Bd Ney, Paris, 18^e.

VOIT. Chenard Walcker 9 CV t. Y6 mot nf 5 pns impec. px 220. AMBEL, La Bouloie, par Marigny-en-Orxois (Aisne).

VENDS moteur BSA 500 type wm20 état neuf. MANSIS Mo-tos. Orange (Vaucluse).

CASQ. Cromwell, lun. masq. ang. nf. TURPO, 56, r. G. Roguet Clichy (lund. mer. vend. 12-16 h.)

FABRICATION, redressage, ré-paration cadres et fourches motos vélom. cycles (quel qu'en soit l'état). Travaux exé-cutés par spécialiste. Ets LE-PELLETIER, 8, r. Fontaine du But, 18^e. Tél. MON. 13-40.

V. moteur Dresch 500 lat. état neuf. MESNAGE, 38, rue du Troupeau, Argenteuil.

VDS Bottes cuir c. nves point. 41, larg GIROT, 8, av. Abreu-voir, Marly-le-Roi (S.O.).

FONDS DE COMMERCE

VDS cause mal p. porte du patente, superfl. 45 m. av. lo-gement (e. g. élect. WC) et tr. belle cave. LAPIERRE, 7 et 9 rue de Jarente, Paris, 4^e.

VDS beau magasin moto av. ou sans patente 35 m. façade. SCEAUX, 204, r. Belleville-20^e.

PNEUS

16, cité Dupont (50, rue St-Maur) PARIS-11^e - ROQ. 00-63

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

ENFIN ! UN RECHAPEUR CONSCIENCIEUX ! Rechapage garanti contre tout décollage. (moto, vélomoteur, auto). Occasions — Délai : 10 jours. — Expéditions province.
TITON — 49, rue Louis-Blanc — COURBEVOIE

ACHAT ET VENTE

Toutes Motos

Pièces détachées — Mise au point — Spécialiste Terrot et Motobécane

BARRE MOTOS

123, avenue Foch, 123
LE PARC SAINT-MAUR

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

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

R. GRAZZINI

16, r. du Marché-Popincourt, PARIS - ROQ. 17-03

EMAILLAGE

au four et à froid
SABLAGE

Décor d'origine
CYCLES — SIDECARS

MOTOS
accepte travail avec province
MERCIER, 63, rue Albert
Paris — GOB. 47-04

DOUBLEZ VOTRE PLAISIR DE ROULER
GRACE AU SELECTEUR AU PIED

VITEX



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

Adaptable sur les principaux types de motos TERROT — PEUGEOT — GNOME-RHONE — MOTOBECANE — MONET-GOYON — FN. M 70 — SAROLEA — SOYER — DOLLAR — B.S.A. — Boîte de vitesses BURMAN, STURMEY-ARCHER, BRIDIER-CHARRON — BLOCS CHAISE à partir de 5.500 frs, etc.

BABY - VITEX

le sélecteur au pied pour vélomoteur Terrot, Peugeot, Monet-Goyon, New-Map et Motobécane. Prix 4.500 frs
(Joindre timbre pour réponse)

Etablissements **MARC MARTIN**

8, Rue des Plâtrières, PARIS (20^e) (M^o Ménilmontant)

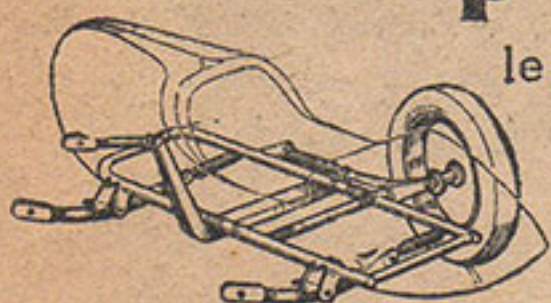
POINARD

le spécialiste du sidecar léger
à suspension intégrale

Bt^e S.G.D.G

54, r. Et.-Dolet, Cachan

Tél. : ALE. 34-41 (Seine)



SPECIALITE DE BICYLINDRES B. M. W.

Pièces d'origine et adaptables — Mécanique générale
Soudure d'ailettes pour cylindres, culasses, etc.
Cintrage de tubes, garde-boue, réservoirs.
Tôlerie pour motos.

Reconstruction de machines en origine.

M. COTILLARD, 48, impasse Chevreul - Nanterre (S.)

L. SIMARD

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

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



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

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

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

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

PNEUS

AUTOS — MOTOS — VELOS
Rechapages par spécialistes depuis 17 ans
RENOVA -- PNEUS
6, rue de la Cerisaie — PARIS-4^e

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
Vélomoteurs avec bons disponibles de suite

Tél. : MOL 21-29

SILENCIEUX WILMAN

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

SILENCE PARFAIT
sans diminution de puissance



A spirale démontable pour NETTOYAGE
adaptable à toutes motos FRANÇAISES,
ANGLAISES et ALLEMANDES 2 et 4 temps
3, Rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)

HENRY DUBUET
1936-37-38-39

Réparations
Accessoires

64, rue de
Wattignies
PARIS-XII^e

CYCLES et MOTOS

TOUS MODELES
EN MAGASIN
PIECES DETACHEES
D'ORIGINE

MOTOBECANE

AUTO SERVICE MOTO R. C. Seine
333 631 B

MOTOS PARIS - NORD CYCLES

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

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

BERNARD

LES PLUS BELLES OCCASIONS
DES GRANDES MARQUES
FRANÇAISES ET ETRANGERES

MOTOS

77 et 79 RUE CONSOLAT
N. 06-06

MARSEILLE

LE SUPER-FILON Seul outil à main pour refaire TOUS
les pas de vis. Vente excl. aux gros-
sistes. Bt^e S.G.D.G. France Etr. Marque et présent. dépos.
LE FILON, 8, imp. Guéménée, PARIS-4^e — Tél. ARC. 68-16

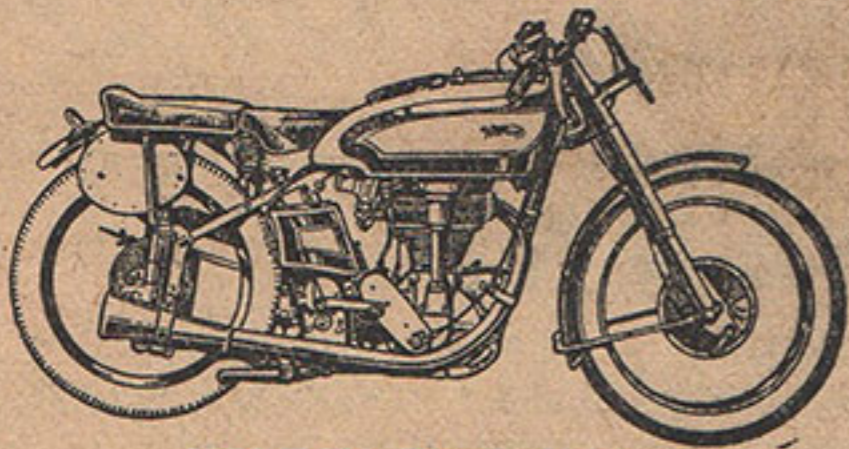
B.M.W.
Agent Général

ZUNDAPP
LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly
Asnières — Gré. 17-93

GRANDE EXPOSITION

S.A.R.L. P. LADEVEZE - Spécialiste Motos Anglaises - Agent Général des plus grandes marques du monde
 Agent Officiel NORTON, ARIEL, PANTHER, RUDGE, BROUGH-SUPERIOR, DOUGLAS, O.E.C., GUZZI
 Agence Officielle Générale pour la France NORTON — Voyez dès maintenant si vous remplissez les conditions
 pour obtenir une des belles motos neuves exposées au Salon 1947.

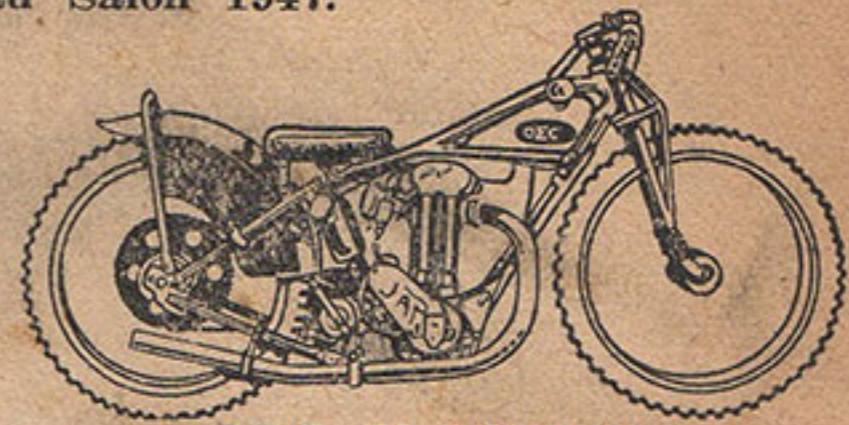
PASSEZ COMMANDE POUR LES



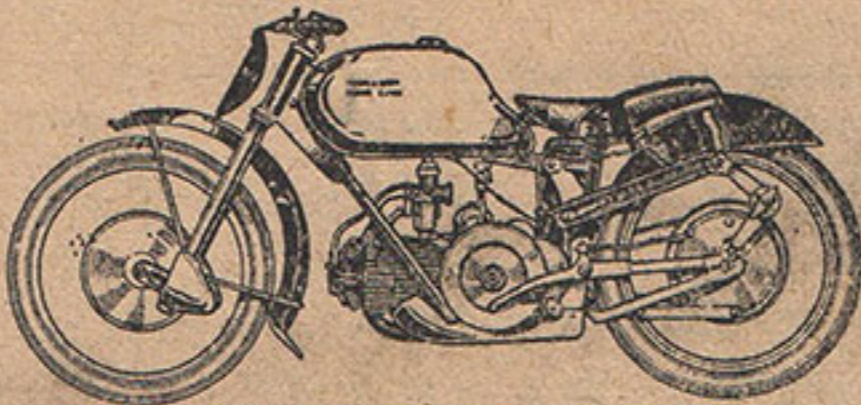
NORTON TYPE MANX

Norton

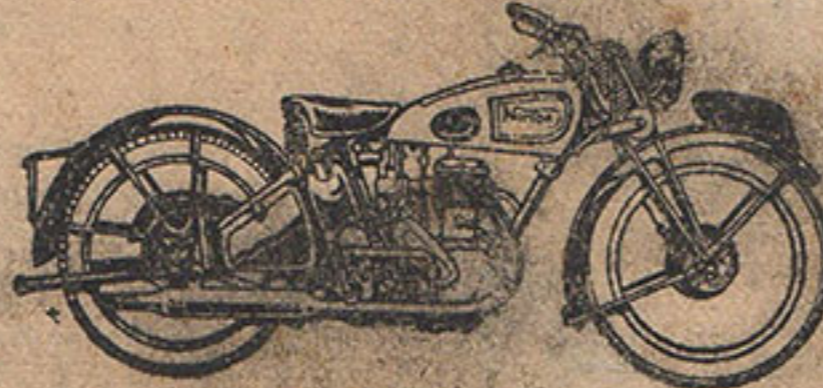
16 H, modèle luxe, vendues avec
 toutes garanties sans bon.



O.E.C. DIRT-TRACK

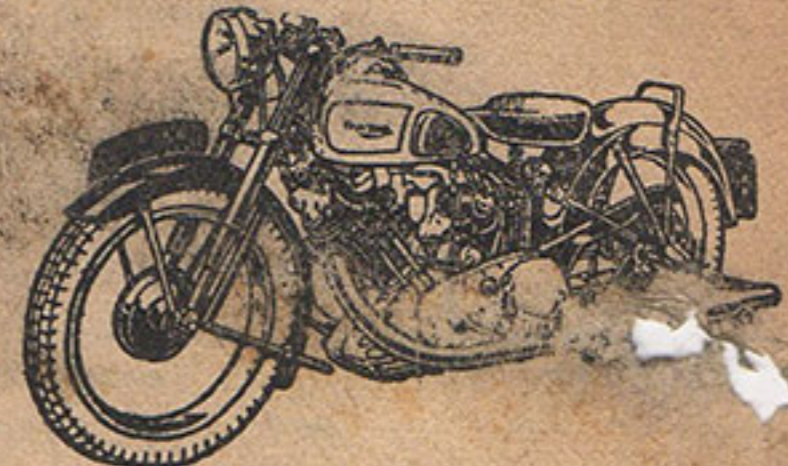


500 GUZZI « GAMBALUNGA »

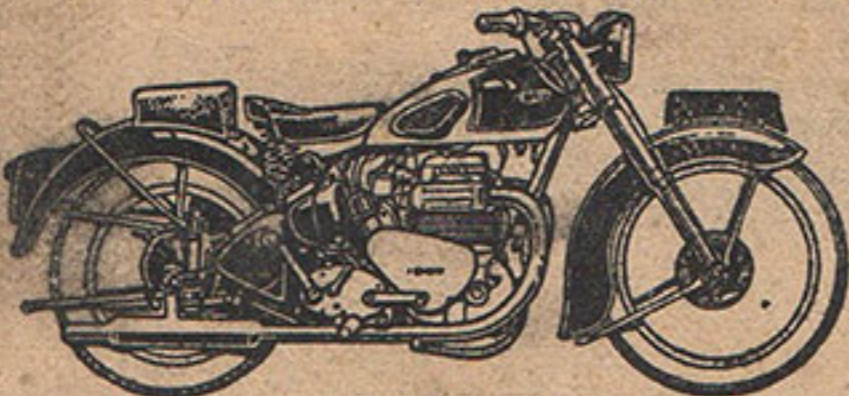


NORTON 16 H

Prenons motos en dépôt : nte
 Paiement au comp



PANTHER MODELE 100



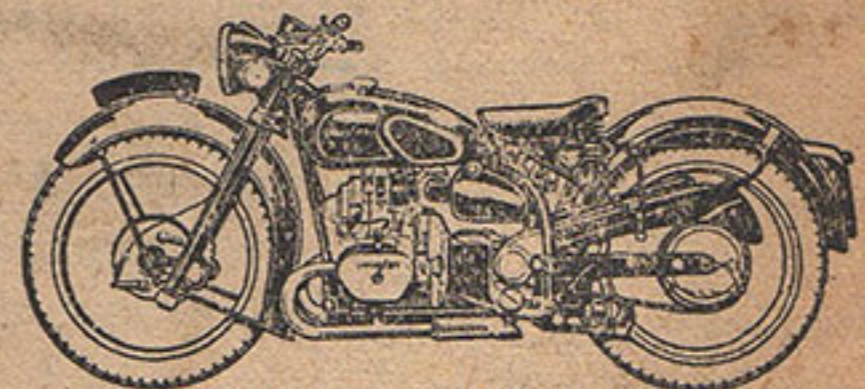
ARIEL 1000 CMC. 4 CYLINDRES
 50, RUE BRUNEL — PARIS (XVII^e) — Téléphone : ETOile 24-66

GRANDE EXPOSITION DE MOTOS
 NEUVES OU D'OCCASIONS
 REVISEES

ACHAT — VENTE — REPRISE
 ECHANGE

Direction Générale :

Paul LADEVEZE



DOUGLAS 350 CMC. FLAT-TWIN

Fulmen-moto

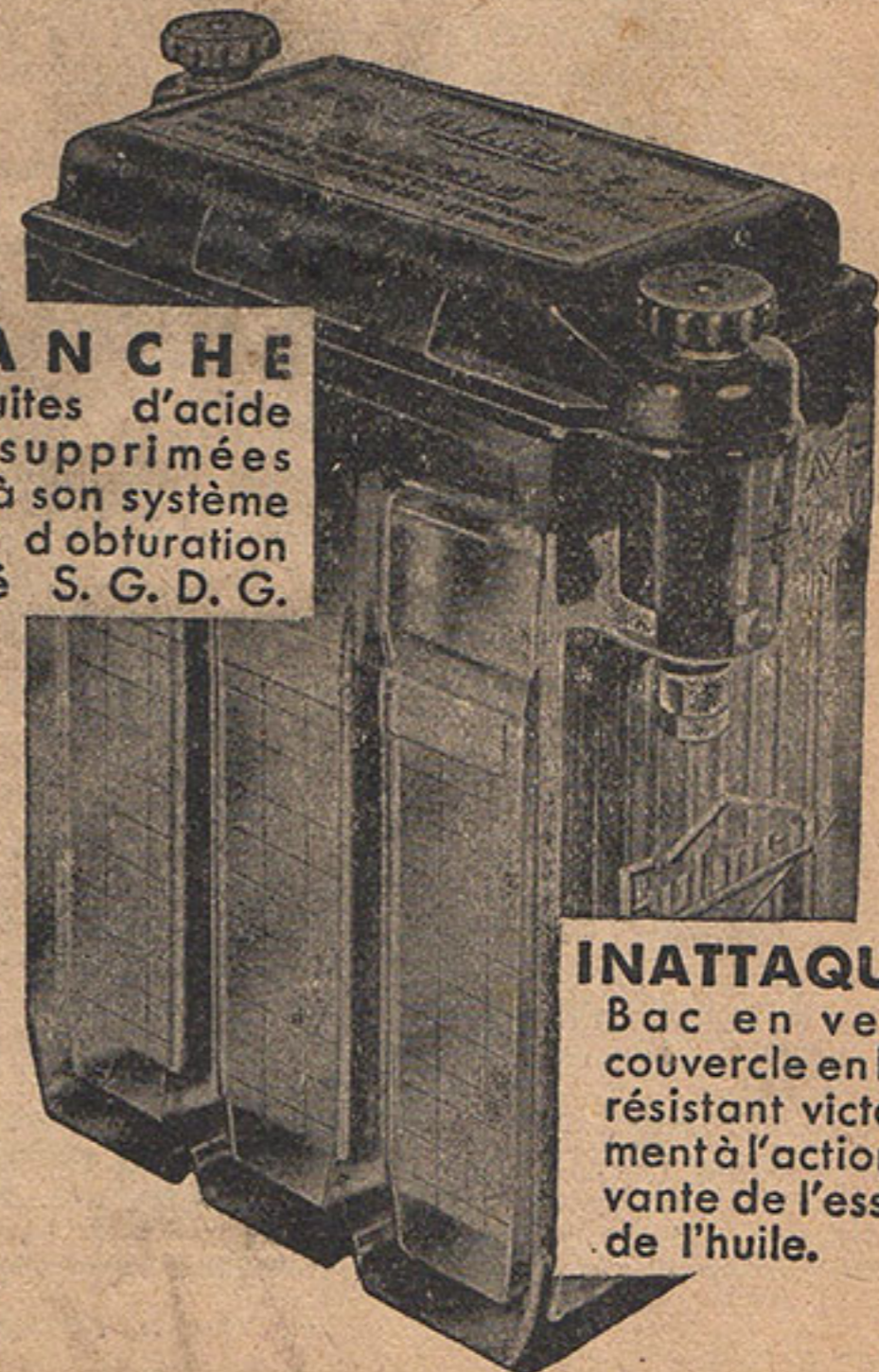
avec son isolant
MYTRAM
 à haute teneur en alumine
SURCLASSE PARTOUT
 LES MEILLEURES TECHNIQUES
 adopté par l'Aviation
 militaire

EYQUEM

50 ANNÉES D'EXPÉRIENCE... DE SUCCÈS

191-195 B^e PÉREIRE . PARIS . TÉL. ETO . 15-60.4 LIGNES.

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 victorieuse-
 ment à l'action dissolv-
 vante de l'essence et
 de l'huile.

L'A PLUS DURABLE