

36^e ANNEE. — 21 MAI 1948. — N^o 916

Moto revue

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

VOTRE
CARBURATEUR
—
4 CYLINDRES

Provisoirement
BI-MENSUEL
LE NUMERO :
20 frs



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

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

Malgré la participation anglo-italienne, le français Collot triomphe au Grand Prix de Nice sur 500 cmc. Norton de l'écurie Garreau.

LA BOUGIE QUI CONVIENT
à 90% des moteurs



C'est un fait. Des essais sur moteurs les plus divers l'ont prouvé.

Avec la SUPER-PYROLITHE de GURTNER aucun risque pour vous de monter un type mal adapté... et quel rendement !

Performances meilleures, consommation réduites sont actuellement des avantages qui comptent et dont vous profiterez.

BOUGIE SUPER-PYROLITHE

GURTNER

24, rue du Mont-Thabor - PARIS (1^{er})

FAITES COMME TOUS
LES GRANDS CHAMPIONS

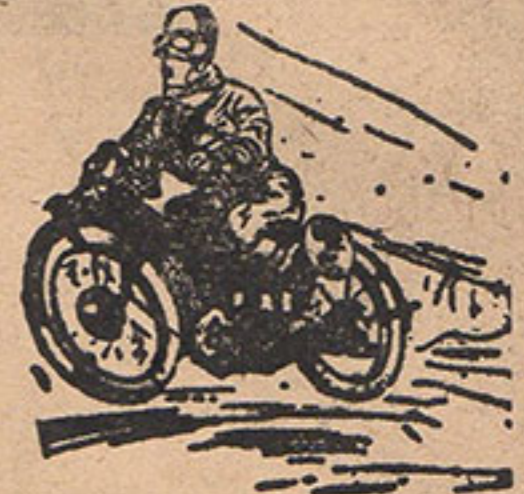


2 TEMPS

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 à défaut profitez de l'offre de propagande de BRETOCYL et écrivez à la

Société BRET-OIL

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

UNE PUISSANTE
ORGANISATION
AU SERVICE
DES MOTEURS FATIGUÉS

REFECTIONS D'EMBIELLAGES
REALESAGES DE CYLINDRES

FOURNITURES : PISTONS COMPLETS

PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES

TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES



MAISON FONDÉE EN 1908

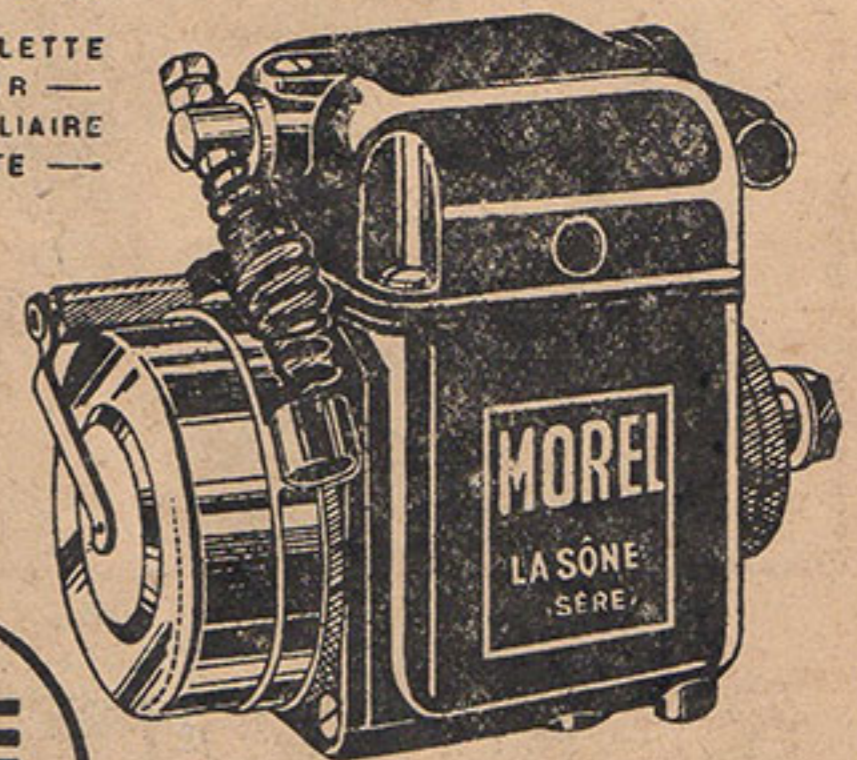
PERTUISOT

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

Une production de qualité MOREL

MAGNETO

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



HAVAS

ÉTABLISSEMENTS

MOREL

USINES
LA SONE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE LA SONE (ISÈRE) TEL. 19

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

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

Matières plastiques - Ebonites - Rivets

Qualité
**100%
RUSTINES**



Si vous réparez vous-même vos chambres en caoutchouc naturel, employez les RUSTINES A BORD MINCE. Posées avec la « Dissolutine » (Dissolution Rustines Spéciale), votre réparation se vulcanisera à la chaleur du roulement.

Si vous faites vulcaniser vos réparations, exigez de votre garagiste qu'il emploie les RUSTINES A VULCANISER (P. R.V.), elles réalisent une VÉRITABLE SOUDURE AUTOGÈNE DU CAOUTCHOUC.

**RUSTINES
A BORD MINCE
ET A LANGUETTE
DE POSE
OU
RUSTINES
A VULCANISER
P.R.V.**

RUSTINES

1^{er} RUSTIN - 7, rue Casotérés
CLICHY (Seine)

PARIS-MOTOS

VENTE — ACHAT — ECHANGE

Pièces détachées d'origine et adaptables
pour toutes marques françaises

Stock « Motos-Pièces » — Dépositaire « Fulmen »

RENOVATIONS

REPARATIONS

par **SPECIALISTES HAUTEMENT QUALIFIES**

HUILE CASTROL QUALITE XL garantie
Toutes Quantités

Livraison rapide du vélomoteur Magnat-Debon
125 - 4 temps - culbuteurs

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

EXPEDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE

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


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



CYCLES et MOTOS

HENRY DUBUET

CHAMPION DE FRANCE
1936-37-38-39-40

TOUS MODELES
EN MAGASIN
PIECES DETACHEES
D'ORIGINE
Réparations
Accessoires

MOTOBÉCANE

64, rue de
Wattignies
PARIS-XII^e

R. C. Seine :
333.631 B

**AUTO
SERVICE
MOTO**



*Quelques
millimètres
de bonnes garnitures
assurent votre Sécurité*

Exigez
de la garniture
FLERTEX

COMPTOIR DE PIÈCES DÉTACHÉES
POUR **CPDM** MOTOS



4, Rue CHAPTAL - LEVALLOIS
TEL: PEA 09.13 Seine
**PIÈCES DÉTACHÉES
POUR MOTOS**

**EMBIELLAGE-RÉALÉSAGE
PISTON MOTOS**

**PIÈCES POUR MOTEURS
CHAISE**

Peugeot, Terrot, Motobécane, Zurcher.
Accessoires
Porte-bagages, Tan-sad, Repose-pieds, etc...
Porte-bidon, Clés à bougie - Inox -
Fournitures exclusives aux agents.
PIÈCES POUR BOITES G.M.

Affaires
de tourisme...
UN VÉLOMOTEUR
Peugeot s'ACHÈTE A
DENFERT-SPORTS
30, PLACE DENFERT-ROCHEREAU, PARIS - XIV - ODE 3191
AGENT PEUGEOT et AUTOMOTO

YENTES 2 pièces
avec tapis de sol et
double toit
depuis **9700**

ACTUELLEMENT
EXPOSITION
MATELAS
pneumatiques depuis **2468**

SHORTS
avec fermeture
éclairée depuis **1176**

Camping

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



SILENCIEUX WILMAN

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



Modèle à passage libre des gaz
SILENCE PARFAIT sur 4 temps
MEME PUISSANCE QU'A ECHAPPEMENT LIBRE
3, rue d'Evreux - COURBEVOIE (Seine)

Pour les VACANCES...

Montez sur votre canot un
**PROPULSEUR
NAUTIQUE**

MONET-GOYON 2 CV
12 K-h - CONSOMMATION INSIGNIFIANTE
LEGER ET SILENCIEUX

Expédition dans toute la France
Livraison à lettre lue

Distributeur : **PARIS-MOTOS**
55, rue Brancion - Paris 15^e Tél. : LECourbe 93-57



Société d'Exploitation des
Éts. BONNET
172, av. Edouard-Vaillant
BILLANCOURT
MOL. 15-46 - M^{re} Billancourt
Motos - Vélocycleurs
Cycles - Velosolex
Sidécars BERNARDET
avec pneu, sans bon d'achat
Stock important en magasin
Réparations rapides
Stock pièces adaptables et
d'origine toutes marques
Achat - Vente
Vendez plus cher et sans
frais par l'intermédiaire de
notre service Dépôt-Vente
Livraison de vélocycleurs
dans le mois

6, B^e RICHARD-LENOIR-PARIS
MOTO-BASTILLE
La Maison du Motocycliste
Venez ou écrivez
Vous trouverez
tous les accessoires
pour les pièces
Terrot, MOTOBÉCANÉ : Expédition toutes Bonnet

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées
STOCK DISPONIBLE
D.K.W. - B.M.W.
N.S.U. - ZUNDAPP
etc...
Pièces adaptables
de notre fabrication
Vente - **ACHAT**
Motos - Epaves
CRUPDA
21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

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.



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

◆ POUR SUPPLEER
AUX « SIX JOURS IN-
TERNATIONAUX » EN
TCHECOSLOVAQUIE

La Tchecoslovaquie s'était désistée pour l'organisation des Six Jours Internationaux, celle-ci a été, comme nos lecteurs le savent, confiée à l'Italie. Mais la Tchecoslovaquie organisera cependant une épreuve du même genre qui réunira uniquement des équipes « de l'Est », et portera le nom de « Circuit de régularité de Tchecoslovaquie ». Date prévue : du 2 au 8 août.

◆ PLUS DE VISAS POUR
LA SUISSE

Les touristes se rendant de France en Suisse et réciproquement ne sont plus soumis à l'obligation du visa des passeports. Mais les formalités pour le passage en douane des véhicules restent bien entendu en vigueur.

◆ LA PRODUCTION
ALLEMANDE DE
CAOUTCHOUC
SYNTHETIQUE

La fabrication de la gomme synthétique a repris, en Allemagne, sur une échelle assez importante. Une firme de Schopau, en zone russe, produit actuellement 30.000 tonnes de Buna, ce qui représente 50 % de son rendement d'avant-guerre. Une partie de cette production est exportée en zone occidentale. Le prix de revient de la tonne est de 4.000 marks, alors que la même quantité de caoutchouc naturel ne coûte que 2.700 marks.

◆ LA PRODUCTION
ALLEMANDE EN 1948

Les programmes de fabrication de motos allemandes pour 1948 prévoient la construction de 33.055 motos et de 27.200 moteurs auxiliaires, ainsi qu'un certain nombre de sidecars.

◆ UN CYCLECAR
ITALIEN

Le trois roues italien Luciola se présente comme une conduite intérieure 2 places, moteur 250 cmc. monocylindrique à refroidissement par air forcé, et changement de vitesse à commande hydraulique.

FUITES

○ N nous promettait un supplément d'essence après la grande pénitence que nous venons de subir. Or dans la plupart des départements, les rares bénéficiaires des bons d'essence lisent dans la presse qu'ils ne toucheront pas un litre de plus ce mois. Et d'autre part nous voyons de tous côtés des privilégiés qui roulent sans arrêt et ne font, si on peut ainsi s'exprimer, pas un mètre sans leur voiture. Dans telle petite ville, les jours de marché, tous les parcs sont plus encombrés qu'au temps jadis. Et au bord de la mer on assiste au défilé d'innombrables voitures de luxe dont la sobriété n'est pas la caractéristique. Et on n'entend parler que d'essence vendue au marché noir à plus de cent francs le litre, de faux bons qui sont cependant honorés. On sait que les services publics touchent d'énormes quantités d'essence, beaucoup plus qu'ils n'en peuvent dépenser en roulant jour et nuit. Des cultivateurs qui n'ont pas de voiture touchent de l'essence pour d'imaginaires tracteurs. Bref, comme dans tous les domaines, un invraisemblable gâchis. Et fort justement, le mécontentement grandit. Le marché noir est seul largement approvisionné, Dieu sait par quelles combines. C'est que les trafiquants sont considérablement plus débrouillards et mieux organisés que les services officiels de distribution ou que ceux de contrôle et de répression.

Le marché noir est une injustice pour ceux qui observent la loi ou ne peuvent payer de l'essence plus de 100 francs le litre et il constitue pour l'Etat une perte énorme. Par exemple il y a des pêcheurs qui ne sortent plus et vendent leur essence qui ne paie pas les droits de douane. Il rentre certainement de l'essence en fraude. Et il y a bien d'autres combinaisons possibles. L'Etat veut tout diriger et n'introduit que le désordre. Il faudrait qu'il cessât de gaspiller lui-même d'énormes quantités d'essence et qu'il n'attribuât aux administrations que l'essence strictement nécessaire. Ce n'est pas au pays à payer les promenades ou les parties de pêche à la ligne des fonctionnaires de tous grades. Il faudrait juguler le marché noir. Et nous sommes persuadés qu'on pourrait alors revenir à la vente libre de l'essence. Ce serait l'avantage de tous, même de l'Etat pour lequel chaque litre vendu représente un bénéfice d'une quinzaine de francs.

SPORTIFS : LE 28 MAI

« MOTO-REVUE SPORTIVE »

vous donnera le compte rendu complet du Moto-Cross d'Amiens, du Bol d'Or, du Grand Prix Suisse et des principales épreuves du mois.

En vente partout : 15 francs

■ DECES DE NINO
BIANCHI

Le réputé coureur italien Nino Bianchi est décédé le 20 avril dernier. Il avait derrière lui une glorieuse carrière, et sa notoriété lui avait valu le titre de président de l'Union des Coureurs Motocyclistes Italiens. Nos sincères condoléances à ses nombreux amis d'Italie.

◆ LE MEMORIAL
GRIZZLY

C'est le 9 mai qu'a eu lieu au cimetière d'Ixelles l'inauguration du mémorial Grizzly, monument édifié à la mémoire du grand champion Belge, grâce à une souscription publique.

◆ UN SCOOTER
TCHECOSLOVAQUE

La fabrique de motos tchécoslovaque, C.Z. lance un scooter à moteur 125 cc. deux temps, 4 vitesses à sélecteur. Monté sur pneus de 16x4, il pèse 55 kgs et atteint 70 kmh.

◆ MAURICE CANN
SE MARIE

Le champion britannique Maurice Cann, vainqueur du T.T. Lightweight, a épousé au cours du mois d'avril Mlle Mary Potter.

◆ EN NOUVELLE
ZELANDE

Pendant les 9 premiers mois de 1947, ont été immatriculées Nouvelle Zélande 1.046 motos neuves. Les experts estiment que ce chiffre, pour la période correspondante de 1948, sera porté à 1.200 unités. Toutes ces machines sont anglaises, à l'exception de 60, dont la nationalité n'est pas déterminée.

◆ A BRUXELLES LE
BON SENS A
PREVALU...

...dit notre confrère italien « Motociclismo », à propos des courses de sidecars. Il ajoute triomphalement, en gros titre : « Réjouissez-vous, sidecaristes, tout (ou presque) est comme avant ». Et sur deux pages s'étalent de magnifiques photos à faire rentrer sous terre les rares partisans de la défunte « réglementation

◆ **UNE BELLE MACHINE DE MOTO-CROSS**

C'est celle qui a été établie par notre abonné G. Castel, mécanicien à Savy-Berlette (Pas-de-Calais). Son constructeur a participé avec elle au cross d'Amiens et s'est brillamment comporté jusqu'au moment où une panne d'embrayage provoqua sa mise hors-course. La tenue s'est avérée parfaite.

Voici la composition de ses éléments : Moteur Ariel 350 cmc. Armée. Boîte Norton 16 H. Avant de cadre et réservoir d'essence B.S.A. M. 20. Réservoir d'huile Triumph. Roue avant Matchless. Roue arrière Motobécane. Suspension arrière genre Mc Candless, entièrement construite par M. Castel, ainsi que la fourche coulissante avant. M. Castel est à la disposition de nos lecteurs et abonnés pour tous détails sur ce genre de transformations.

◆ **DE L'ESSENCE RUSSE EN SUISSE**

Aux termes d'un récent accord commercial conclu à Moscou entre la Suisse et l'U.R.S.S., la Confédération Helvétique recevra prochainement du pétrole russe, 15.000 tonnes pour cette année, précise l'information. Le même accord prévoit également la livraison de benzol et d'autres dérivés du pétrole. La Suisse livrera en échange des machines outils et divers produits manufacturés.

◆ **ERRATUM**

Nous avons signalé dans notre numéro de compte rendu du Salon de Genève que l'argent français s'échangeait librement à Genève sur la base de 80 centimes suisses pour 100 francs français. Notre correspondant nous fait savoir que le taux est en réalité de 1 franc 20 centimes suisses pour 100 francs français.

NOTRE GRAND CONCOURS DE PANNEAUX - RECLAME
Ce concours a obtenu un vif succès. De très nombreux projets nous sont parvenus, et nous nous préoccupons actuellement d'établir les résultats. Ceux-ci seront publiés dans un très prochain numéro.

■ **UN ESPOIR FRANÇAIS DISPARAIT : ANDRÉ COUSIN**

Le Bol d'Or Motocycliste 1947, disputé aux Loges à Saint-Germain, vit le triomphe en catégorie Sidecars de Sceaux sur B.M.W. R 75. La tâche de ce brillant pilote avait été supérieurement facilitée par l'un de ses passagers André Cousin, aussi téméraire que bien inspiré dans son comportement. Les amateurs de sensations fortes savent ce que nécessite le rôle du passager dans les courses de side.

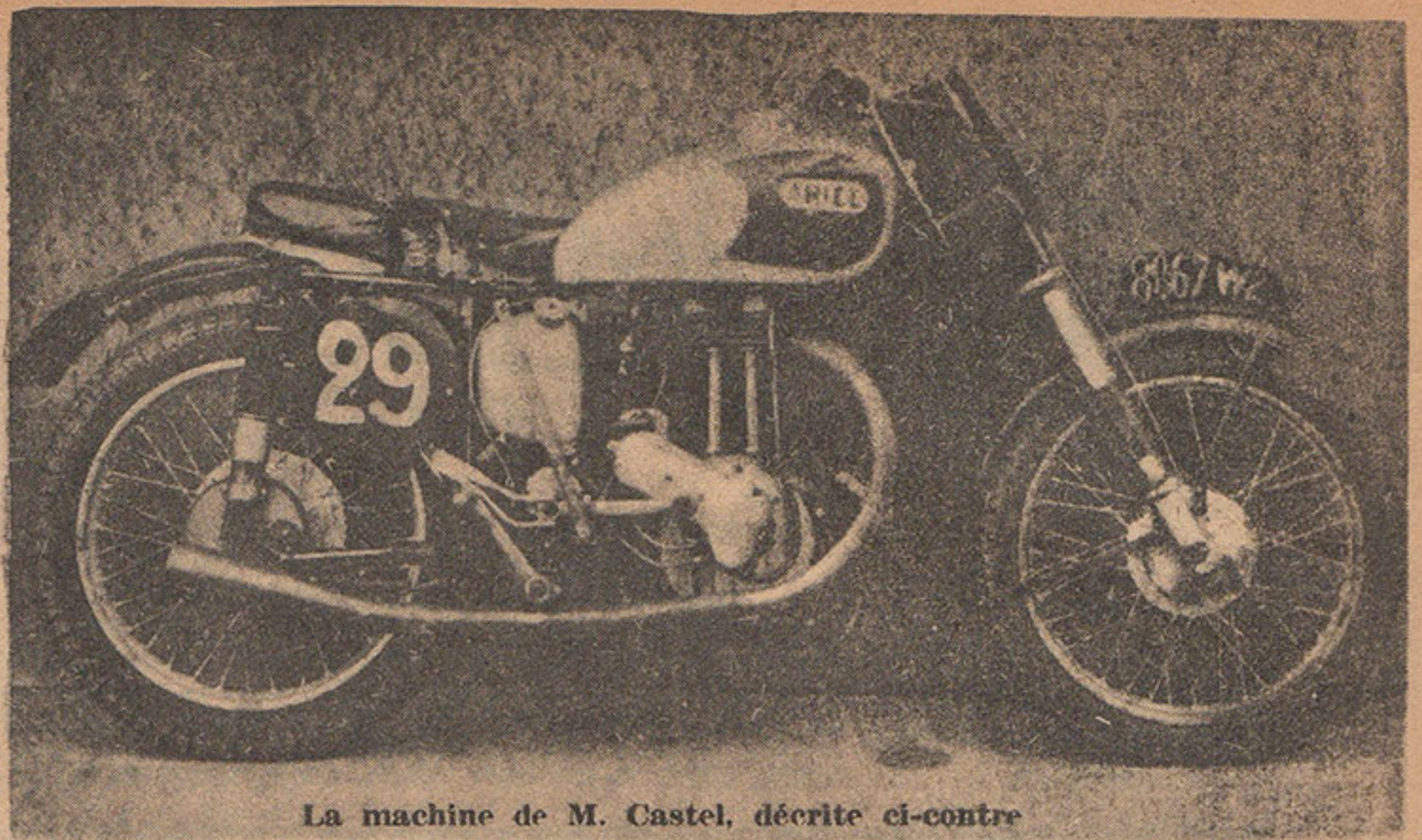
André Cousin n'était pas seulement un audacieux, c'était aussi un remarquable technicien. Motocycliste aux Messageries Françaises de Presse, puis aux M.N.P.P. Il eut l'honneur d'être « publié » dans le Numéro Spécial du Salon de « Moto-Revue » (1947). Un judicieux parallèle entre les motos utilitaires d'origine étrangère et les nôtres, lui valut un volumineux courrier auquel courageusement il fit face, aimant rendre service.

Hélas ! il n'est plus. Le 1^{er} mai, à Houlgate, dans la Manche, sur un canot en caoutchouc de l'aviation américaine (1 m. x 1 m. 30), il prit la mer. On devait retrouver l'esquif à 18 heures en mer, mais hélas ! vide de son pilote ! Depuis une mère et une épouse éplorées attendent dans un village de la côte qu'une marée leur rende, suprême consolation, ses restes.

Qu'elles trouvent ici les condoléances de tous ses camarades de la Presse et particulièrement de ses collègues motards.

H. ROBERT.

Délégué des Motocyclistes aux Nouvelles Messageries de la Presse à Paris



La machine de M. Castel, décrite ci-contre

INFORMATIONS

◆ **UNE MOTO CARROSSEE TCHEQUE**

Cette machine est connue depuis quelques mois. Alors que s'est engagée une polémique ardente sur les avantages et les inconvénients de la « Monotrace », nous ne croyons pas inutile de donner quelques détails sur la « Dalnik », qui circule en ce moment à Prague, et qui est davantage une voiture à 2 roues qu'une moto.

Son moteur est placé à l'extrémité du véhicule. C'est un deux cylindres deux temps de Jawa « Minor ». Transmission à la roue avant (qui est située en arrière du moteur), par l'intermédiaire d'une boîte 3 vitesses et d'un arbre. Les deux roues sont suspendues sur des bras oscillants, et se démontent par cinq écrous latéraux, comme celles d'une voiture. La forme de la carrosserie a fait l'objet de nombreuses études aérodynamiques. Le poids du véhicule atteint 390 kgs. Comme vitesse, on parle de 100 kmh. A l'arrêt, ou à très petite allure, deux roues

latérales assurent la stabilité. Leur escamotage et leur sortie sont commandés de l'intérieur par une simple pédale. La direction est à volant, avec commande directe. Un modèle très allégé (190 kgs environ) a été réalisé avec un moteur monocylindrique 4 temps culbuté, et on envisage la création d'un autre moteur 250 cmc. 2 temps. Alors que le type initial comporte deux places côte à côte, ce dernier n'aura qu'un siège, avec possibilité de montage d'une capote.

Le créateur de la « Dalnik » est l'ingénieur tchèque Janik Anderlé. Ne nous écrivez pas pour nous demander son adresse exacte. Ce véhicule n'est pas encore commercialisé et ne le sera pas en France avant longtemps.

Nous remercions notre confrère tchèque « Svet Motoru » qui nous a communiqué les photographies ci-dessous

LE MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE L'A.M.S. (MONTREUIL 23 MAI)

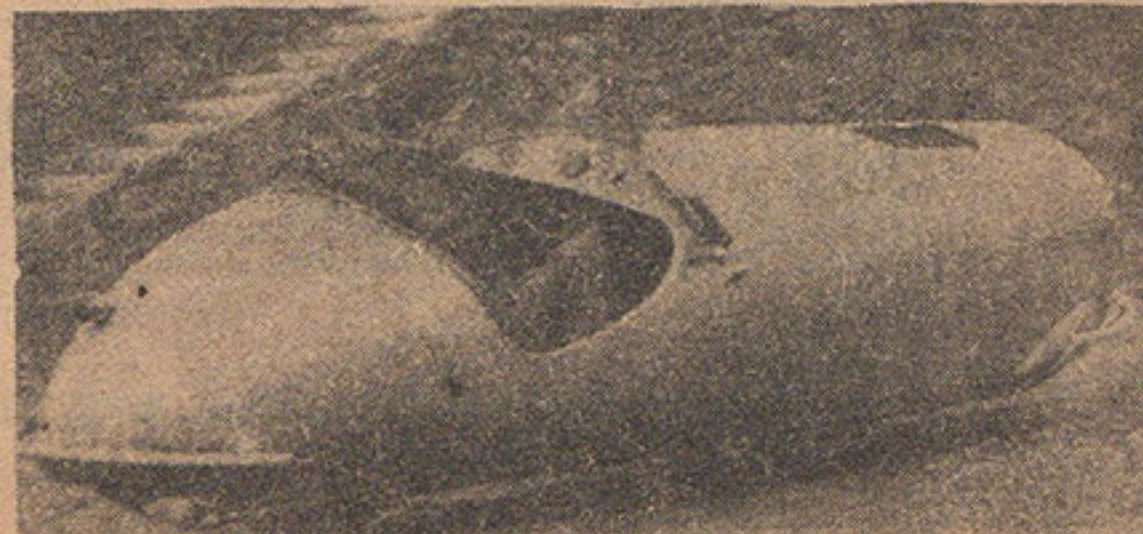
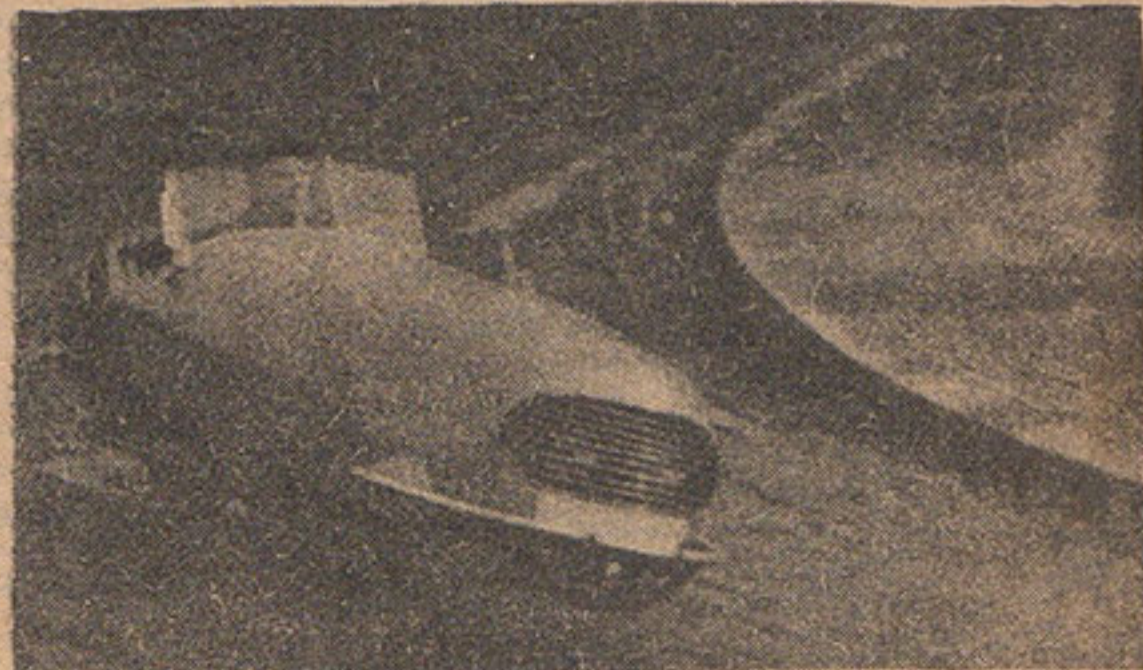
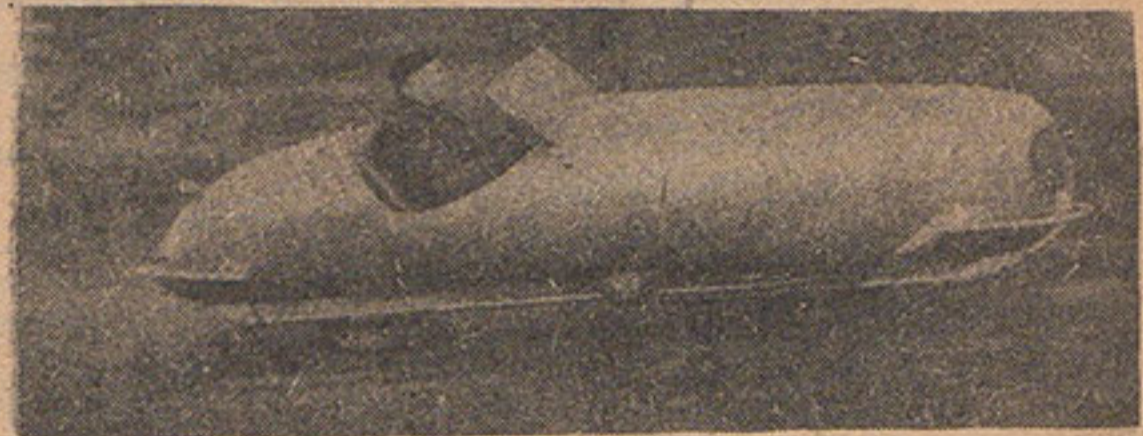
A l'heure où nous mettons sous presse, la liste définitive des engagés n'est pas encore connue. Néanmoins, nous pouvons donner un bref aperçu de la participation internationale qui sera particulièrement relevée :

EQUIPE BELGE : Cox (500 cmc. Triumph), déjà titulaire de 17 victoires, dont deux cette saison. Delhaès (350 cmc. A.J.S.), 2 fois victorieux à Montreuil l'an passé ; Franay (350 et 500), pilote officiel de Gillet ; Lejeune (500 Triumph) ; Marquis (350 et 500 Triumph).

EQUIPE ANGLAISE : B.W. Hall, officiel d'A.J.S. et Matchless, révélation de la saison 1947.

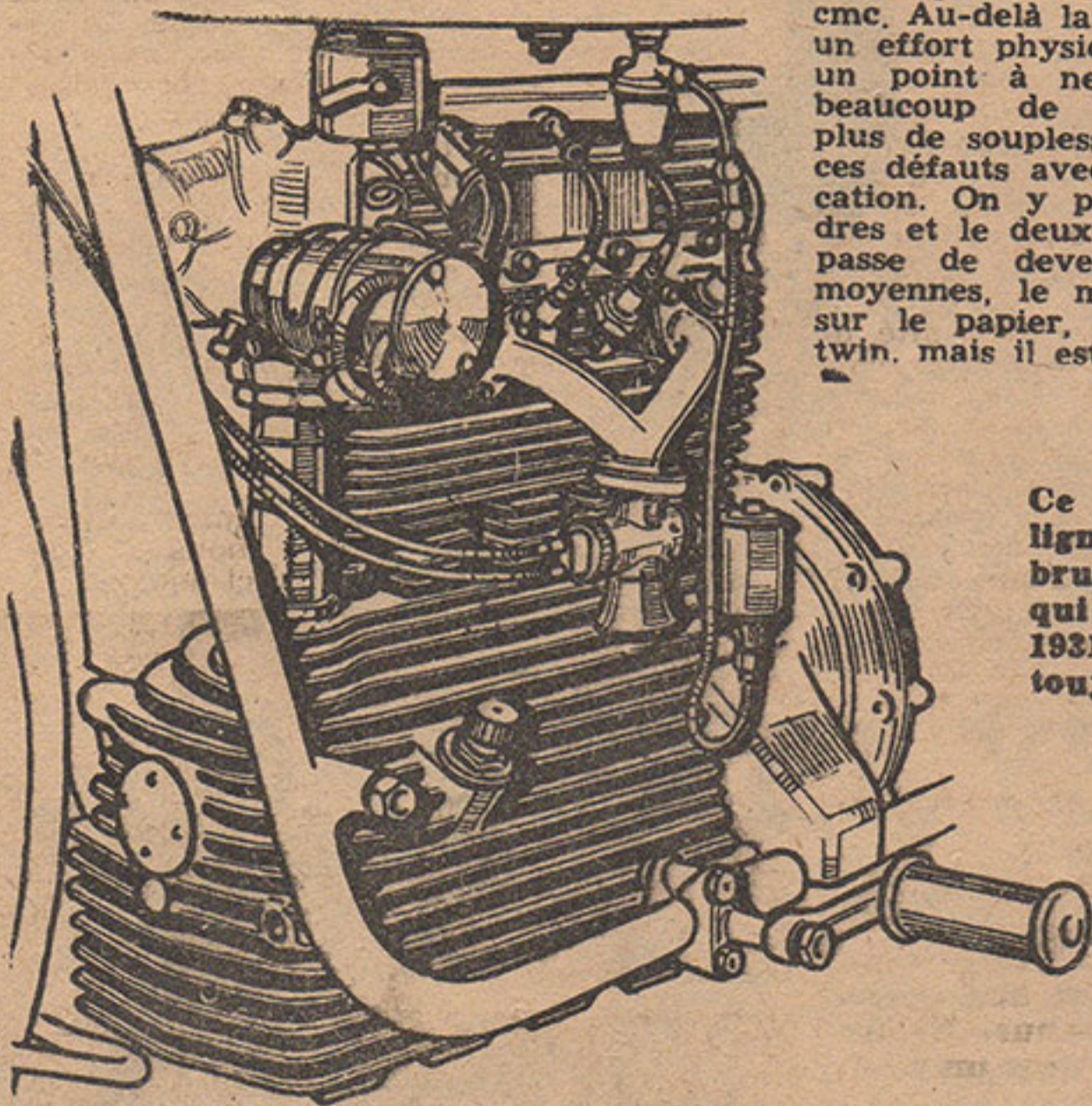
EQUIPE FRANÇAISE : Blat, Dauge, Deshaie, Ladevèze, Verrechia, etc...

La lutte sera vive, pour le classement général et la qualification pour la Coupe Internationales de l'A.M.S. Il y aura du sport magnifique, le 23 mai à Montreuil.



QUATRE CYLINDRES

Périodiquement on voit apparaître dans les revues motocyclistes des projets de quatre cylindres de moyenne cylindrée. Mais les constructeurs ne semblent pas très désireux de se lancer dans cette aventure. Pour rester en France, on se souvient de la Moto bécaïe, de la Train ou de la Majestic à moteur Chaise. Il y avait là des dessins très prometteurs, mais dont la réalisation n'a pas été poursuivie et dont la construction en série n'a jamais été entreprise, soit que la clientèle n'ait pas montré grand enthousiasme à passer commande, soit que le prix de revient ait dépassé les prévisions initiales. En fait on s'est aperçu qu'une grosse quatre cylindres de 800 à 1000 cc. ne coûtait pas beaucoup plus cher à construire qu'une 500 de même type, et qu'elle intéressait davantage une clientèle assez restreinte aimant les machines de haut luxe et de forte cylindrée, et prête à payer le prix nécessaire. En Angleterre Matchless a très vite renoncé à sa quatre cylindres de 600 cc. et Ariel a très rapidement aban-



onné sa 600 cc. en faveur de la Square Four de 1000 cc. En Amérique la 600 Cleveland n'a eu qu'une vogue momentanée. Il est d'ailleurs curieux de constater que dans ce pays même la quatre cylindres de grosse cylindrée a fini par disparaître.

N'oublions pas non plus ce qui s'est passé dans la construction automobile où le six cylindres de petite cylindrée, qui, à un moment, semblait menacer le quatre cylindres, n'a pas réussi à s'imposer dans la construction de série. Constructeurs et clientèle semblent également rechercher à atteindre les buts proposés avec le maximum de simplicité, les premiers pour abaisser le prix de revient, les clients parce qu'ils se rendent compte que la simplicité rend l'entretien plus facile et plus économique.

L'intérêt du quatre cylindres de cylindrée moyenne, de 250 à 500 cc., n'apparaît nettement que pour les machines de course, en vue de réduire l'inertie des organes en mouvement et surtout de faciliter l'emploi du compresseur. Ce sont

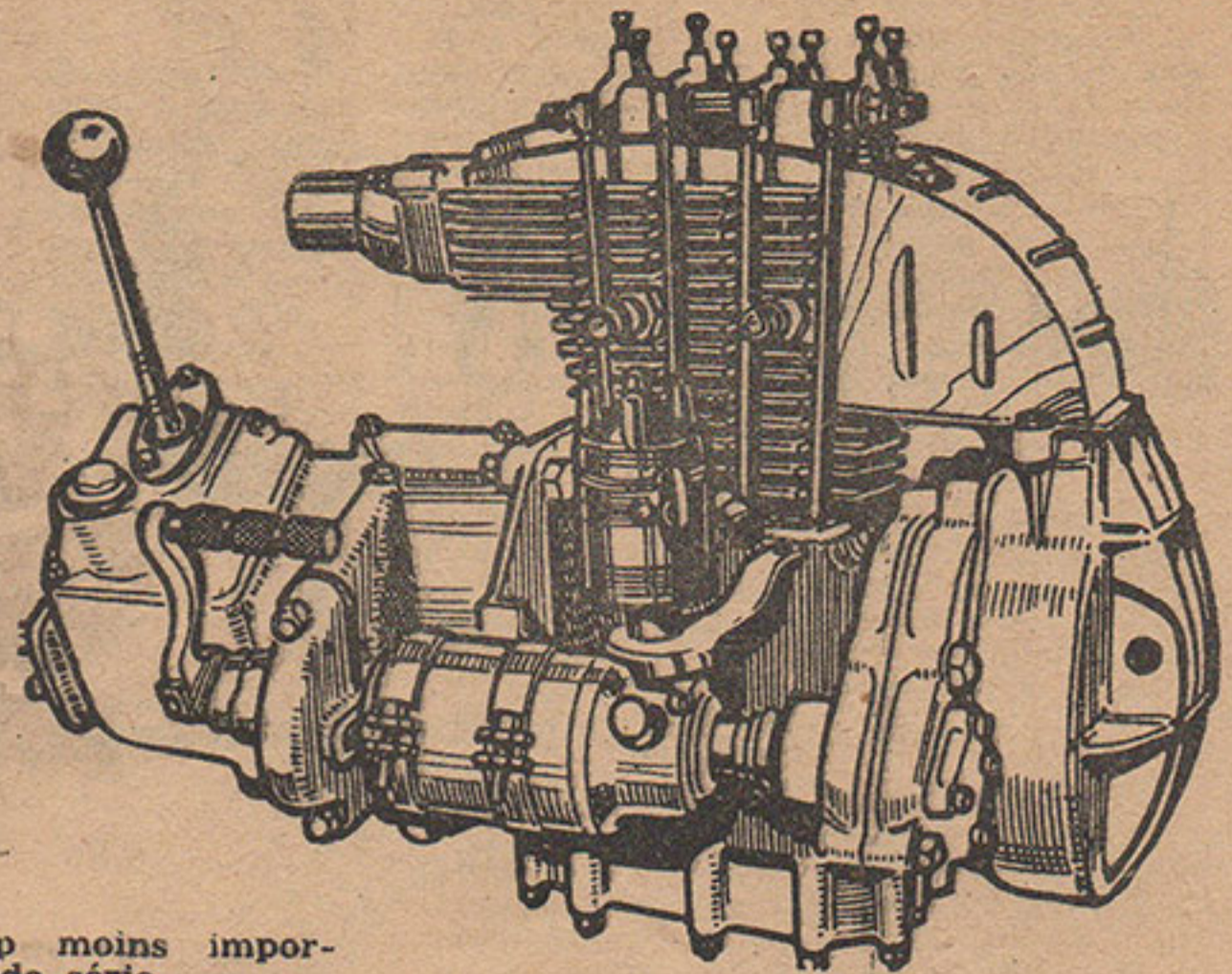
Le quatre cylindres Chaise à culbuteurs, qui vit le jour aux environs de 1931 et ne fut jamais commercialisé effectivement.

des questions beaucoup moins importantes pour la machine de série.

Il faut se méfier des considérations abstraites. En fait le mono a fait l'objet de tant de recherches qu'il satisfait la plupart des motocyclistes. Toutefois, bien qu'il y ait quelques monos 600, il semble que la cylindrée maximum d'un monocylindre ne puisse, avec un moteur à haute puissance spécifique, dépasser 500 cmc. Au-delà la mise en marche nécessite un effort physique important, et c'est là un point à ne pas négliger. De plus, beaucoup de motocyclistes voudraient plus de souplesse. Mais on veut corriger ces défauts avec le minimum de complication. On y parvient avec deux cylindres et le deux cylindres jumelés est en passe de devenir, dans les cylindrées moyennes, le moteur type. Et pourtant, sur le papier, il est inférieur au flat-twin, mais il est plus simple à construire.

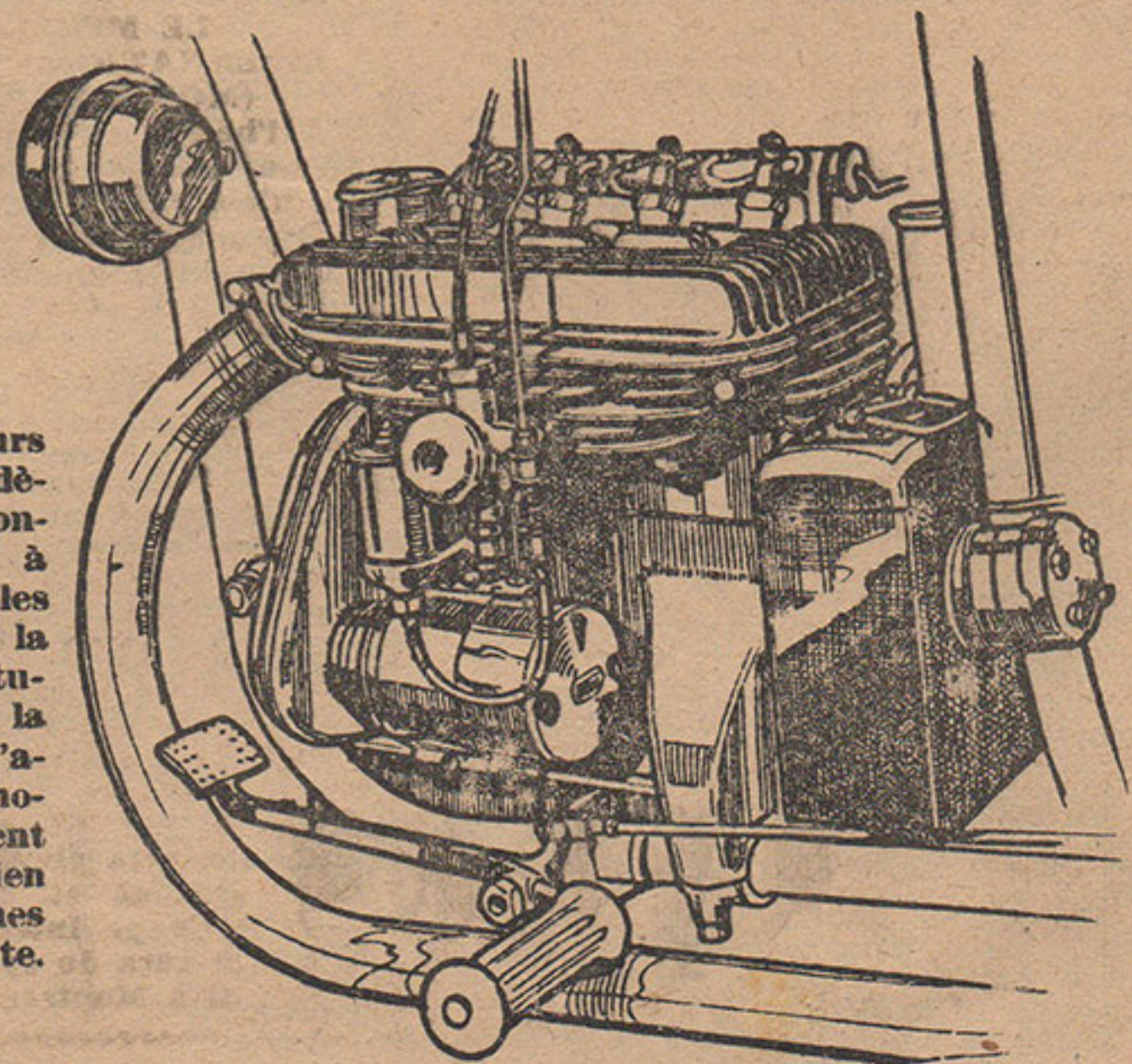
Ce quatre cylindres en ligne fit beaucoup de bruit à son apparition, qui remonte également à 1931, mais nous attendons toujours sa mise sur le marché.

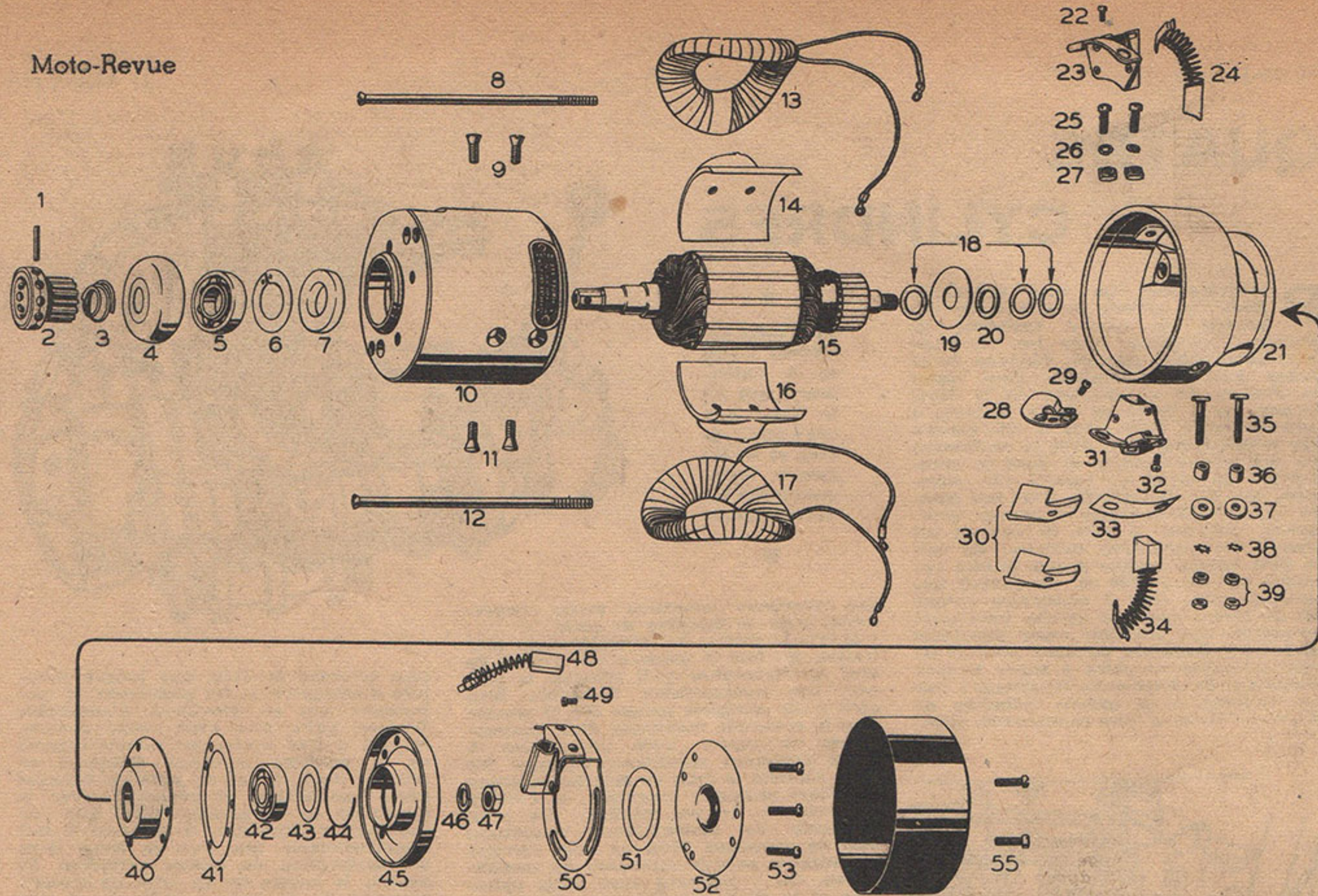
Il en est d'ailleurs de même du modèle illustré ci-contre, qui était à soupapes latérales et s'inspirait de la technique « voiture ». Quelle est la cause réelle de l'abandon de ces modèles apparemment séduisants ? Bien peu de personnes le savent au juste.



plus compact et évite une longue tubulure d'admission et les problèmes de carburation qui en découlent. L'admirable Werner, jadis, s'en était rendu compte, lui qui a fixé toutes les caractéristiques de la machine moderne. Quoiqu'il en soit, la deux cylindres jumelés donnant toute satisfaction, et réalisant, avec le maximum de simplicité, l'idéal que l'on cherchait à atteindre, il est tout à fait invraisemblable que l'on se lance dans la construction de quatre cylindres. Et encore, le succès de ce type de moteur provient de ce qu'une marque, et une grande marque, ayant remporté avec lui un succès commercial, elle a ouvert des chemins nouveaux où les autres constructeurs se sont engagés à leur tour. Nous ne croyons pas que le quatre cylindres de cylindrée moyenne ait actuellement des chances de succès. D'ailleurs, si on voulait l'utiliser au mieux, il obligerait à modifier profondément le reste des machines. Et le public n'aime pas les changements. Le Ner a Car a disparu, la Dresch qui fut une conception d'avant-garde avec son deux cylindres en ligne et sa transmission acatène, n'a pas réussi à s'imposer. Et pourtant Sunbeam ne reprend-elle pas sur une machine beaucoup plus luxueuse et mieux finie, les mêmes solutions ?

GERBAUD





La dynamo démontée : 1. Goupille de la poulie d'entraînement ; 2. Commande ; 3. Ressort ; 4. Rondelle d'étanchéité ; 5. Grand roulement à billes ; 6. Circlips ; 7. Rondelle de feutre ; 8 et 12. Vis fermant le carter ; 9 et 11. Vis de fixation des masses polaires ; 10. Carter ; 13. Bobine de champ en dérivation (marque d'identification en blanc) ; 14 et 16. Masses polaires ; 15. Armature de l'induit ; 17. Bobine de champ régulatrice (marque d'identification orange) ; 18. Rondelles d'acier (épaisseur 25/1000 de pouce) ; 19. Rondelle bakélite ; 20. Rondelle d'acier (épaisseur 72/1000 de pouce) ; 21. Couvercle ; 22, 32 et 49. Vis de fixation du porte-balai ; 23 et 31. Porte-balais du collecteur ; 24 et 34. Balais

et leurs ressorts ; 25. Boulons de fixation du balai supérieur ; leurs rondelles (26) et écrous (27) ; 28. Borne de la bobine n° 13, et sa vis de fixation (29) ; 30. Isolateurs de la borne ; 33. Isolateurs du balai positif ; 35 à 39. Vis de fixation du couvercle, avec leurs rondelles et leurs écrous ; 40. Couvercle d'étanchéité et son joint (41) ; 42. Roulement à billes du collecteur ; 43. Rondelle ; 44. Bague ressort ; 45. Logement du roulement ; 46. Rondelle gravier et écrou (47) de fixation de l'armature ; 48. Troisième braid ; 50. Logement du 3^e balai ; 51. Joint métalloplastique ; 52. Couvercle d'étanchéité extérieur ; 53 et 55. Vis de fixation dudit ; 54. Cache-poussière.

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

(Voir nos numéros 914 et 915)

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

C'est une installation 6 volts, retour par la masse. Régulation par le troisième balai. Le champ en dérivation est branché sur le circuit d'éclairage. Quand les ampoules sont allumées, ce champ entre en action et le débit de la dynamo augmente.

QUAND LA DYNAMO NE CHARGE PAS

- On en est averti par le signal vert.
1. Vérifiez la charge de la batterie.
 2. Enlevez le marchepied de gauche, le pare-choc gauche et la pédale de débrayage.
 3. Enlevez le couvercle de la dynamo et vérifiez les balais et le commutateur.
 4. Assurez-vous que les porte-balais ne sont pas faussés.
 5. Si tout est en ordre, le conjoncteur disjoncteur est en faute ou bien il y a un court-circuit dans l'installation.

Il vous faut alors :

1. Brancher un ampèremètre entre la borne négative de la batterie et la masse.
2. Débrancher les câbles de la borne « relai » de la dynamo et du pôle positif de la batterie et réunir ces deux bornes par un fil électrique.
3. Mettez le moteur en route et accélérez. Si la dynamo charge, la faute est localisée dans le conjoncteur disjoncteur ou il y a un court-circuit dans les fils.

calisée dans le conjoncteur disjoncteur ou il y a un court-circuit dans les fils.

POUR ENLEVER LA DYNAMO

1. Débrancher les câbles.
 2. Enlevez les deux longues vis qui maintiennent la dynamo sur le carter de distribution.
 - 3° Enlevez l'écrou, la rondelle et la plaquette de la bride de fixation.
- Notez bien le nombre de cales qui se trouvent entre la dynamo et son berceau. Rien de spécial en ce qui concerne la révision et la remise en état de cette dynamo.

Nous donnons : 1° une coupe schématique de la dynamo ; 2° un schéma de l'installation électrique.

AMPOULES

	Contact	Puissance	Référence catalogue
Phare	D.C.	32-21	4925 35
Garde-boue AV	S.C.	3	4927 15
Indicateur vitesse	S.C.	3	4927 15
Signal dynamo	S.C.	3	4927 15
Lanterne arrêt gauche	S.C.	3	4927 15

Lanterne arrière

S.C.

4927 15

CARBURATEUR

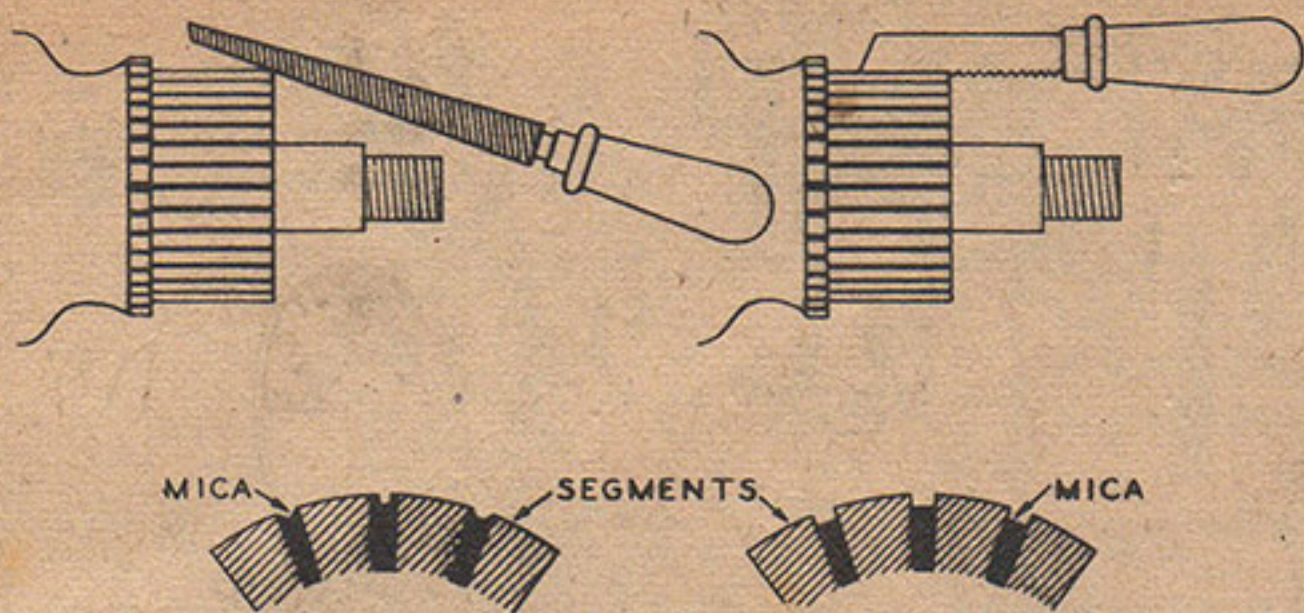
Les carburateurs appartiennent à plusieurs modèles du type Linkert M : M. 64, 65, 84, 88, 90, 97 et 641. Cette indication est portée sur le haut du carburateur.

Sur le 64 et le 65, l'air arrive au diffuseur par un des trous extérieurs percés dans le corps du carburateur. Ces carburateurs sont employés avec un filtre d'air sans bain d'huile.

Dans le 84 il y a un passage intérieur sous forme d'un tube qui s'étend en arrière de la buse. Ce modèle est employé avec un filtre d'air à bain d'huile.

Le 88 a une fente pratiquée à la partie inférieure du Venturi. Le 90 est à peu près semblable. Le 97 a un tube qui s'étend en arrière du Venturi.

Le 641 reprend la disposition du 88. Il possède une aiguille de réglage. On règle cette aiguille en l'ouvrant d'un tour et quart, puis en la réglant ensuite pour obtenir la puissance maxima. Dans les autres types, l'aiguille, plus courte, n'intervient pas pour le réglage aux grandes vitesses.



Les cuves à niveau constant ont comme flotteur un anneau de liège qui oscille pour actionner le pointeau latéral.

Bien entendu, tenez l'intérieur du carburateur bien propre et n'essayez pas d'agrandir le trou du gicleur.

Il n'y a en général pas besoin de régler à nouveau le carburateur. En tournant l'aiguille à droite, on appauvrit le mélange; si on tourne à gauche, on l'enrichit.

EMBRAYAGE

L'embrayage de la Harley-Davidson est très progressif. Il est du type à disques multiples. Il comporte 6 disques. Nous trouvons successivement à partir de la face interne du tambour 1 disque garni des deux côtés, un disque acier, un disque à double garniture, un disque acier, un disque élastique garni d'un seul côté et enfin un disque pressé par les ressorts. Les disques entraîneurs sont enfilés

A droite : Le collecteur 1. Vers le commutateur d'éclairage; 2. Fil relié au balai positif; 3. Bobinage régulateur (marque orange); 4. Fil relié au 3^e balai; 5. Vers le relai; 6. Portebalai positif relié à la borne 1; 7. Fil relié à la borne 1; 8. Fil relié au balai négatif; 9. Bobine de dérivation (marque blanche)

sur des broches. Il y a dix ressorts d'embrayage comprimés par une plaquette.

Il y a deux modèles d'embrayage : le type 1940, puis le 1941 qui n'a plus été modifié.

Le réglage de cet embrayage n'appelle aucune remarque particulière.

BOITE DE VITESSES

La boîte de vitesses donne trois rapports. Elle aussi est de conception très classique. Les engrenages sont toujours en prise. Les fourchettes sont actionnées par des cames dans lesquelles s'engagent des doigts. Les réglages sont les suivants :

1^o Réglage du latéral de l'arbre principal.

A) Mettre en place l'arbre dans le carter avec la rondelle d'écartement (24), la rondelle de butée (35) et le collier d'espacement (36).

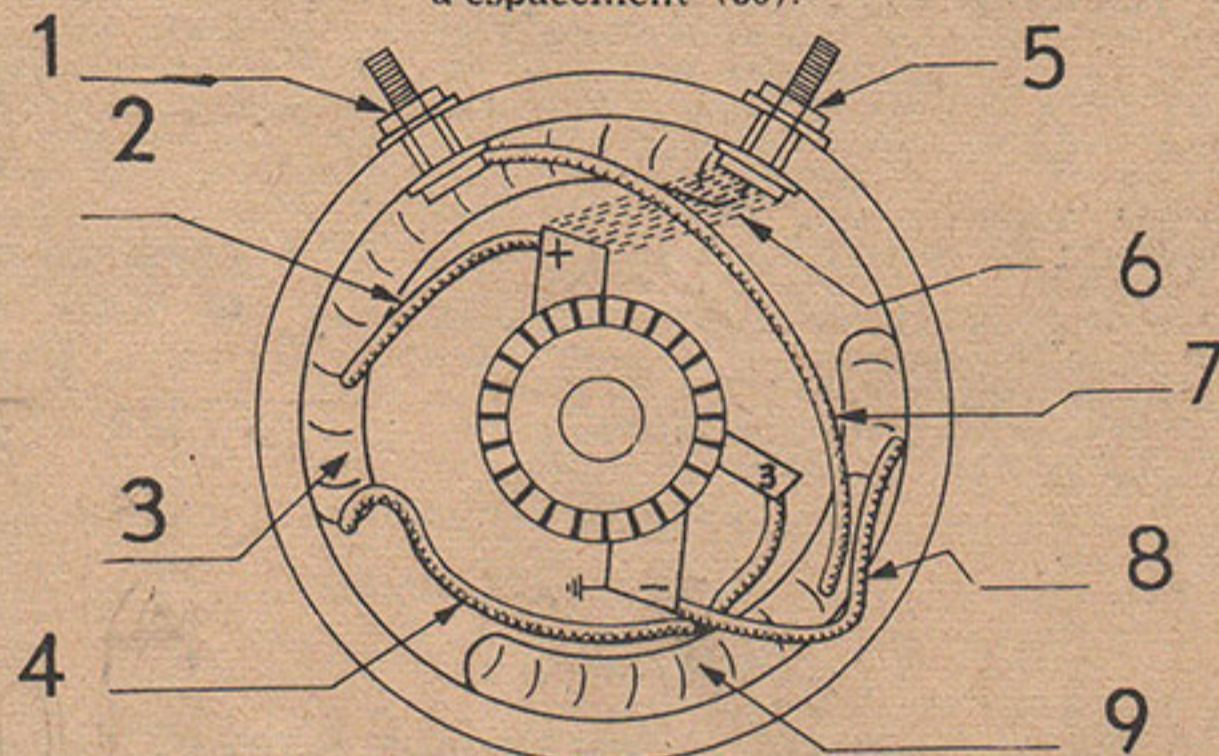
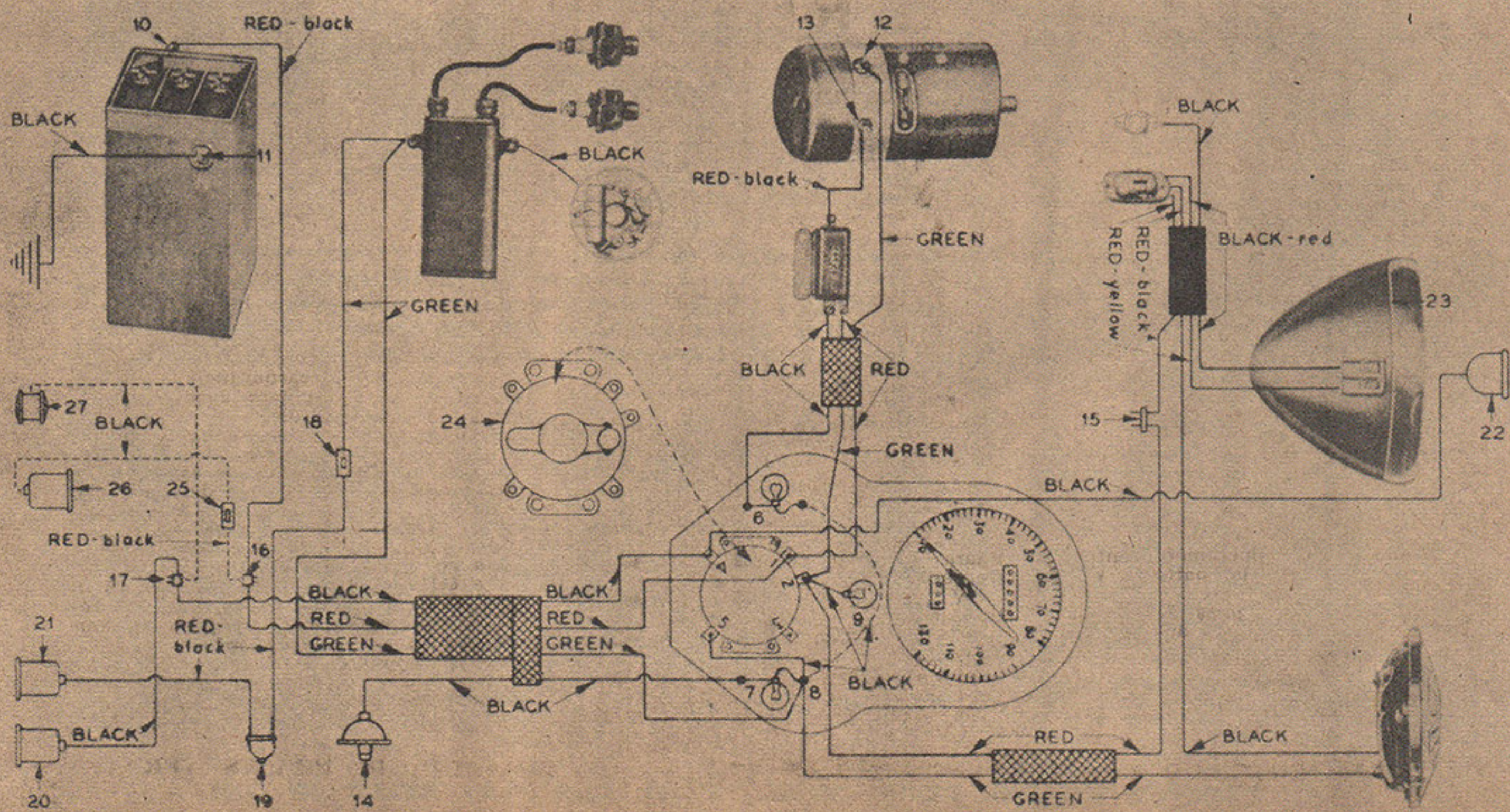
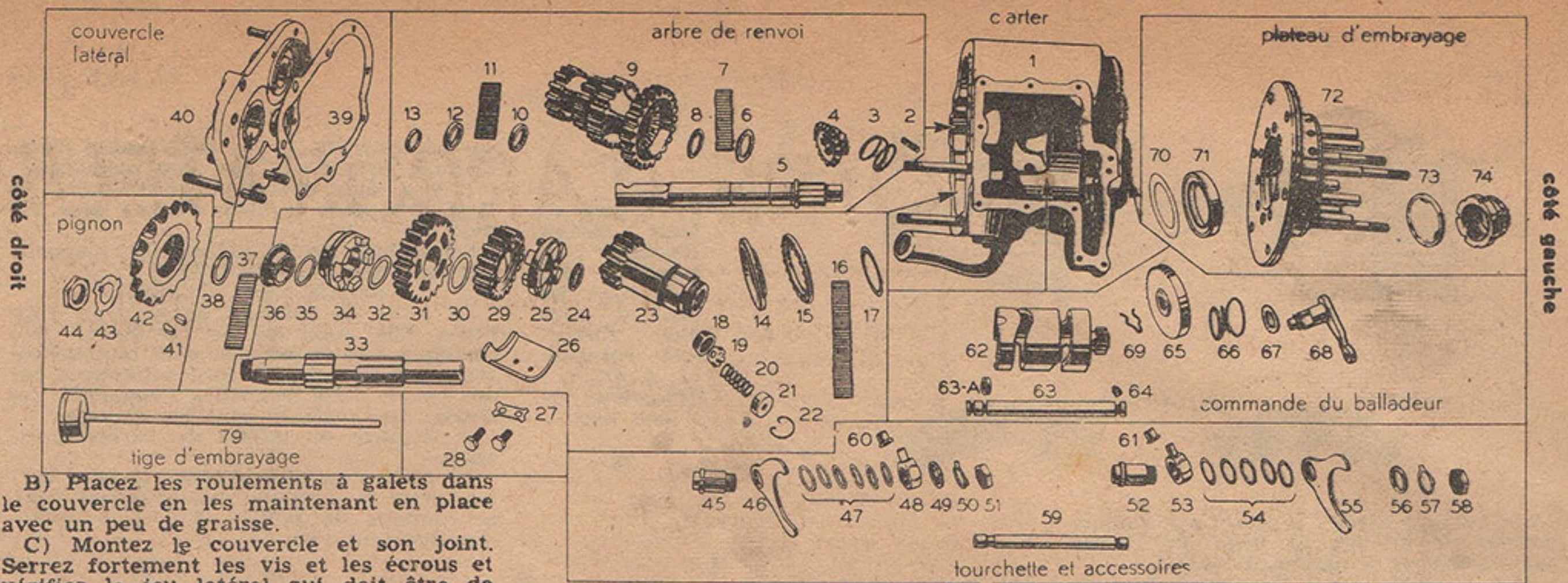


Schéma complet d'éclairage : 1. Borne du commutateur (2 fils), fil principal rouge venant de la borne située sous la selle, fil rouge de la dynamo venant de la borne du relai marqué BAT; 2. Borne de commutateur (3 fils), fil vert venant de la dynamo, fil de l'avertisseur et du phare (rouge), fil noir allant à l'ampoule de l'indicateur de vitesse; 3. Cette borne n'est pas branchée au départ de l'usine. Peut être employée pour un feu de position; 4. Borne de commutateur à 2 fils, un noir relié à la borne 17 sous la selle, un second fil noir venant de la lanterne du garde-boue avant; 5. Borne de commutateur fil noir venant de la lanterne de régularisation; 6. Borne de l'ampoule de signal de la dynamo (fil noir); 7. Borne du signal de graissage; 8. Borne de la lanterne de signal 4 fils : fil noir venant de la borne 5, fil noir venant de la lampe du signal de la dynamo, fil vert venant de la bobine, fil vert venant de l'avertisseur; 9. Ampoule d'indicateur de vitesse, fil noir venant de la borne 2; 10. Borne positive de la batterie, fil rouge avec trait noir; 11. Borne négative de la batterie, fil noir venant de la prise de masse sur le cadre; 12. Borne de dynamo, fil vert relié à la borne du commutateur; 13. Borne relai de la dynamo, fil rouge à trait noir venant de la borne arrière du relai; 14. commutateur du signal de graissage, fil noir relié à l'ampoule 7; 15. Borne sur plaque bakélite, établit la connexion entre l'avertisseur et le fil rouge de la lampe et du fil rouge à trait noir venant de la borne positive de la batterie; 17. Borne sous la selle, elle relie le câble noir venant de 4 et le câble noir venant de la lanterne AR 20; 18. Lampe commutateur de lanterne d'arrêt, relie le fil vert de la borne avant de la bobine et le fil rouge à trait noir venant de la lampe d'arrêt n° 21; 20. Lanterne AR fil noir venant de 17; 21. Lanterne d'arrêt; 22. Lanterne de garde-boue AV; 23. Phare; 24. Commutateur allumage et lumière (nous en avons au début indiqué l'emploi) (Trad. black : noir; red : rouge; green : vert; yellow : jaune).





B) Placez les roulements à galets dans le couvercle en les maintenant en place avec un peu de graisse.

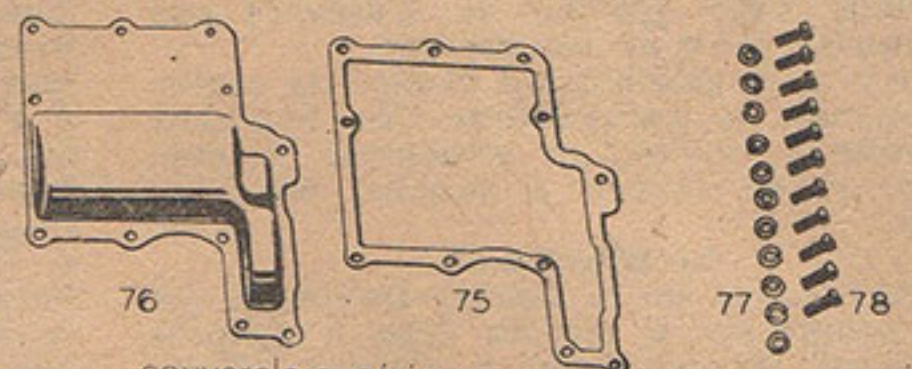
C) Montez le couvercle et son joint. Serrez fortement les vis et les écrous et vérifiez le jeu latéral qui doit être de 0 mm 07 à 0 mm 12. Sinon il faudra monter un espaceur donnant le jeu voulu.

D) Démontez le tout en mettant soigneusement de côté la rondelle d'écartement choisie.

2° Réglage du latéral de la première et de la seconde vitesse entre l'équerre d'arrêt et le couvercle.

A) Montez sur l'arbre principal seulement les pièces suivantes à partir du

Coupe schématique de la boîte de vitesses Harley.

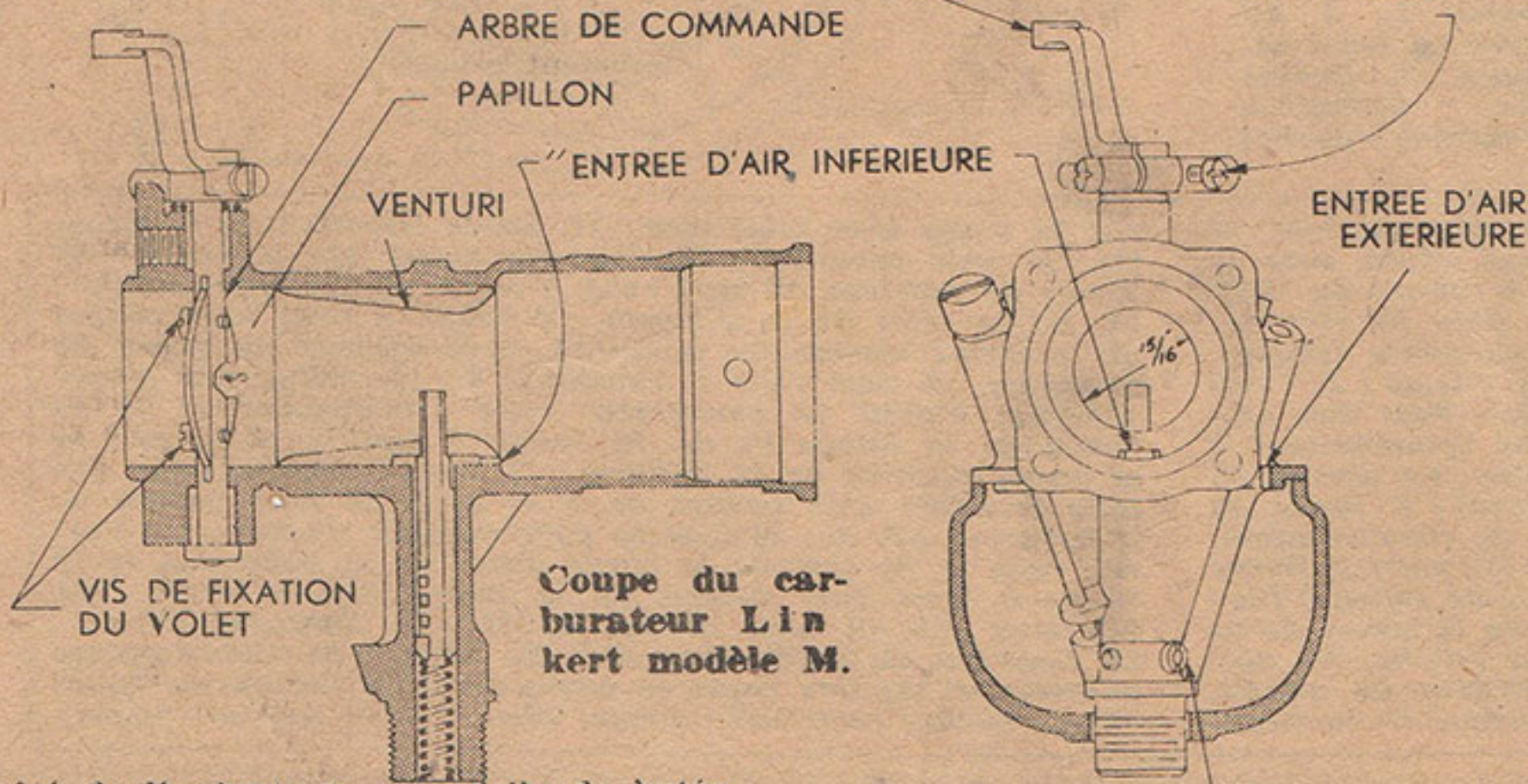


aux pièces de rechange, il doit en figurer un bon stock dans les « surplus ». C'est une machine puissante dont la vitesse doit se situer entre 120 et 130. Elle est souple et docile. Elle tire allègrement un sidecar. Etant donné la carence de notre industrie, il faut espérer qu'elle figurera en grand nombre dans les ventes des Domaines et qu'ainsi auront satisfaction beaucoup de motocyclistes qui préfèrent quelque chose de plus étoffé qu'une 125 cmc.

FIN
H.P. BORESTROKE

LEVIER D'ADMISSION

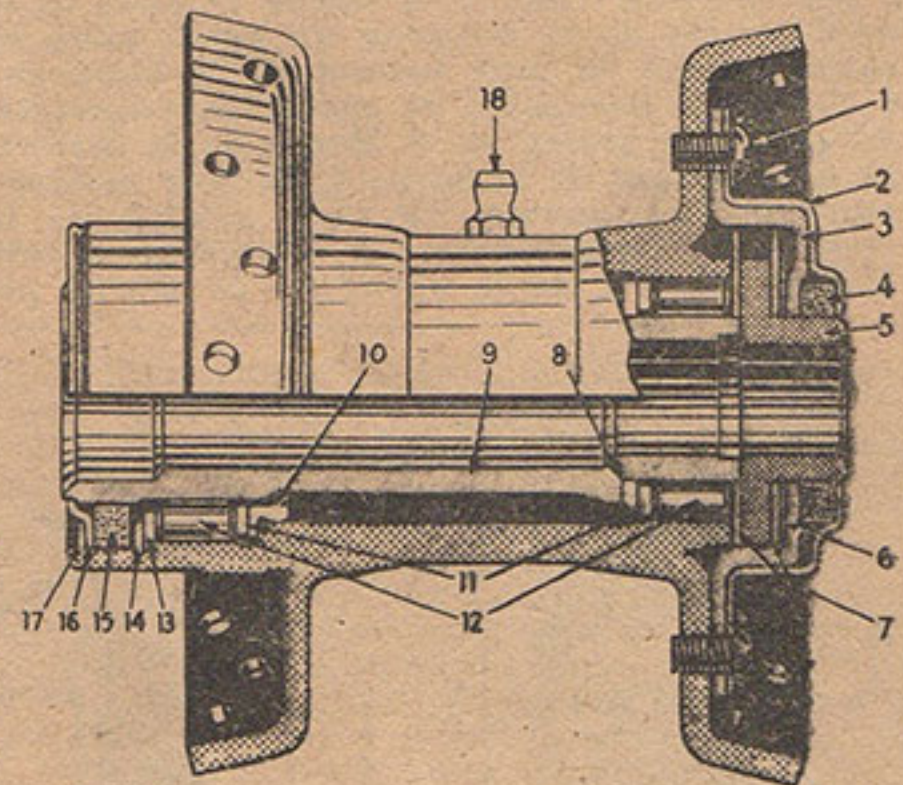
VIS D'ARRÊT



Coupe du carburateur Linbert modèle M.

CONCLUSION

A part l'équipement électrique très complet et plus compliqué que sur nos machines européennes, la 750 cc. Harley Davidson est une moto simple et d'une extraordinaire robustesse et elle l'a très largement prouvé au cours de la dernière guerre. Le matériel nécessaire à son entretien est peu compliqué et quant



Ci-dessus : Détail du moyeu. Ci-dessous : L'embrayage démonté. A noter que les modèles d'avant 1941 ne comportait pas le chemin de roulement à billes (80-81), ni les pièces ci-après : n° 82-83-86. Il y a deux disques garnis (n° 89). Les ressorts s'enfilent sur les colonettes 86. L'ensemble est maintenu par trois vis freinées.

côté de l'embrayage : rondelle de butée de l'engrenage de petite vitesse, engrenage de première vitesse, rondelle d'écartement, engrenage de seconde, rondelle d'écartement d'arbre principal. Montez à partir de la droite (pignon de chaîne), montez la rondelle de butée (35) et la rondelle d'écartement (36).

B) Mettez le couvercle en place avec son roulement.

C) Mesurez le latéral de la première et de la seconde vitesse entre le couvercle latéral (40) et l'équerre de rapport de l'engrenage de seconde vitesse. Le jeu doit être de 0 mm 12 à 0 mm 17. Sinon montez une rondelle d'écartement (30) de l'épaisseur voulue.

D) Démontez en vous assurant que la rondelle d'écartement choisie reste avec l'ensemble.

Vous pouvez alors procéder au remontage général.

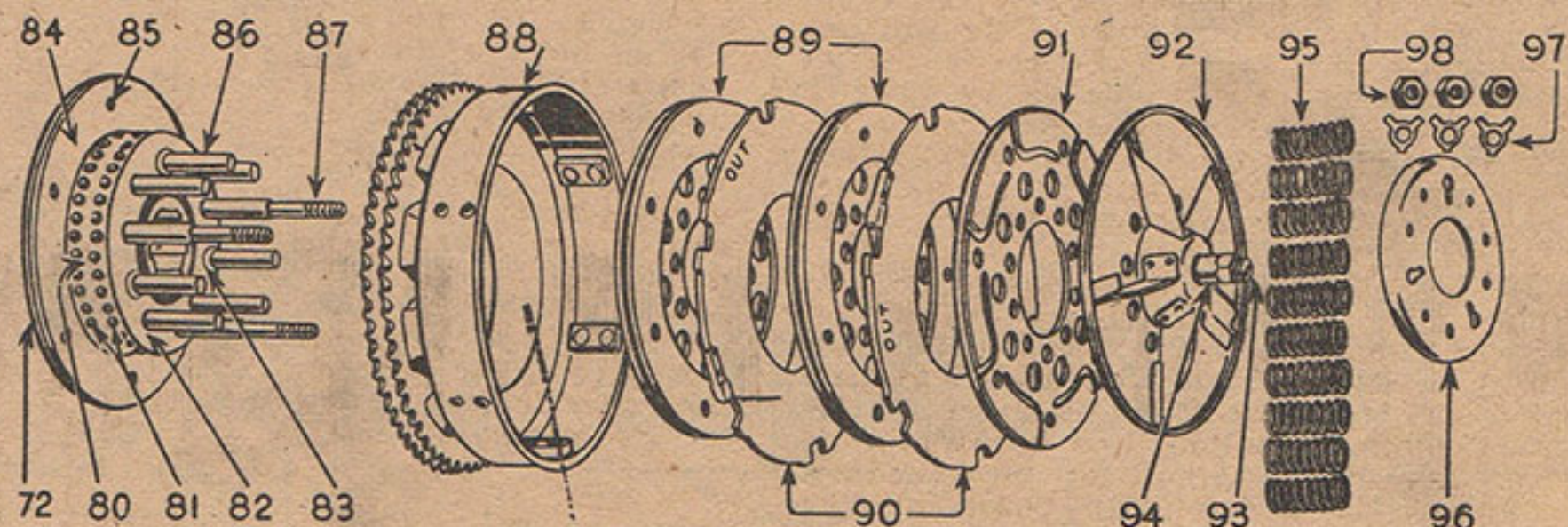
ROUES ET MOYEUX

Les moyeux sont montés sur roulements à galets et par conséquent sont indé réglables.

Quand on démonte la roue avant pour une réparation de pneu par exemple et qu'on la remonte à l'avant, il n'est pas nécessaire de démonter le tambour de frein. Mais il faudra le faire si on veut interchanger les roues AV et AR.

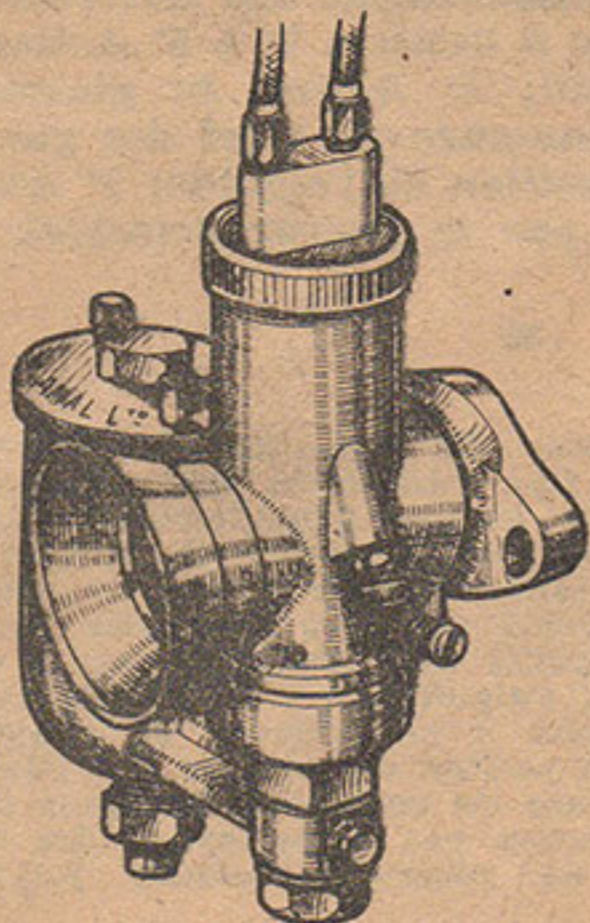
Pour la roue arrière il faut enlever les cinq boulons qui fixent le moyeu sur le frein.

Pour que le frein et le pignon restent en place, maintenez le frein serré. Puis enlevez l'écrou d'axe, tirez l'axe, enlevez la rondelle d'écartement.



VOTRE CARBURATEUR

Ne bricolez pas votre carburateur, mais donnez lui le minimum d'entretien qui lui est indispensable. Nettoyez-le périodiquement, ne différez jamais le remplacement des pièces usées, et surtout, réglez-le convenablement.



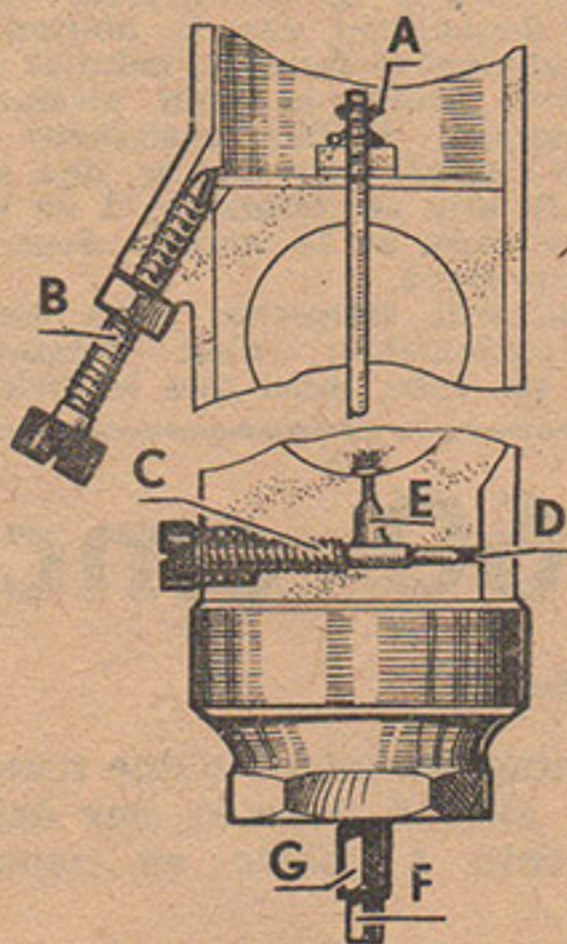
Avec le peu d'essence que nous touchons, nous devons chercher à parcourir le plus grand kilométrage possible. Il n'est pas admissible que nous gaspillions une goutte d'essence. N'est-il pas effrayant de penser que, par suite du rendement thermique médiocre de nos moteurs, les quatre cinquièmes de l'énergie contenue dans le carburant soient perdus et qu'en plus, l'absence d'un profilage se traduise par l'absorption de la plus grande partie de la puissance développée par notre moteur, dans la lutte contre la résistance de l'air. Mais ce sont là des questions qui relèvent des constructeurs et non de nous. Notre devoir, c'est simplement de tirer le meilleur parti des machines telles qu'elles nous sont livrées. Versons avec le plus grand soin l'essence dans notre réservoir. Soyons sûrs qu'il n'y a aucune fuite, que robinets et canalisations sont parfaitement étanches. Fermons toujours le robinet à l'arrêt. N'oublions pas non plus que des roulements mal réglés, une chaîne mal tendue, mal alignée ou mal graissée, un frein qui frotte, des pneus insuffisamment gonflés ont pour effet de provoquer des pertes mécaniques. Conduisons notre machine à l'allure qui s'avère la plus économique. Bref, ayons toujours comme but l'économie. Et parmi les principaux facteurs d'économie, ne négligeons pas le carburateur, mais ne croyons pas que le simple réglage du carburateur puisse effectuer des miracles. Assurément, on peut envisager pour un carburateur une série de réglages selon qu'on recherche l'économie ou la puissance, mais toutefois les limites entre lesquelles on peut faire varier le dosage du mélange sont assez étroites. Un mélange trop pauvre a des inconvénients et en particulier fait chauffer le moteur, se traduit par une perte exagérée de puissance, et enlève toute souplesse. Par surcroît, on constatera que la consommation est loin d'être diminuée dans les proportions escomptées. Le meilleur réglage est intermédiaire entre les deux extrêmes de l'économie et de la puissance.

Ne croyez surtout pas qu'un simple remplacement du gicleur de débit par un numéro plus petit suffise. Ce qui est beaucoup plus important, c'est le parfait état du carburateur et c'est ce dont il faut s'assurer avant de procéder au réglage proprement dit. Un carburateur s'use, surtout les carburateurs modernes établis avec des matériaux fragiles et résistant mal à l'usure. Il faut d'abord faire la chasse aux rentrées d'air. Vérifions tout d'abord la soupape d'admission dont la tige peut avoir trop de jeu dans son guide (ce qui permet des rentrées d'air et aussi d'huile avec comme résultats une consommation exagérée de lubrifiant et un encrassement de la bougie). Un point où l'on constate souvent des fuites, c'est le rac-

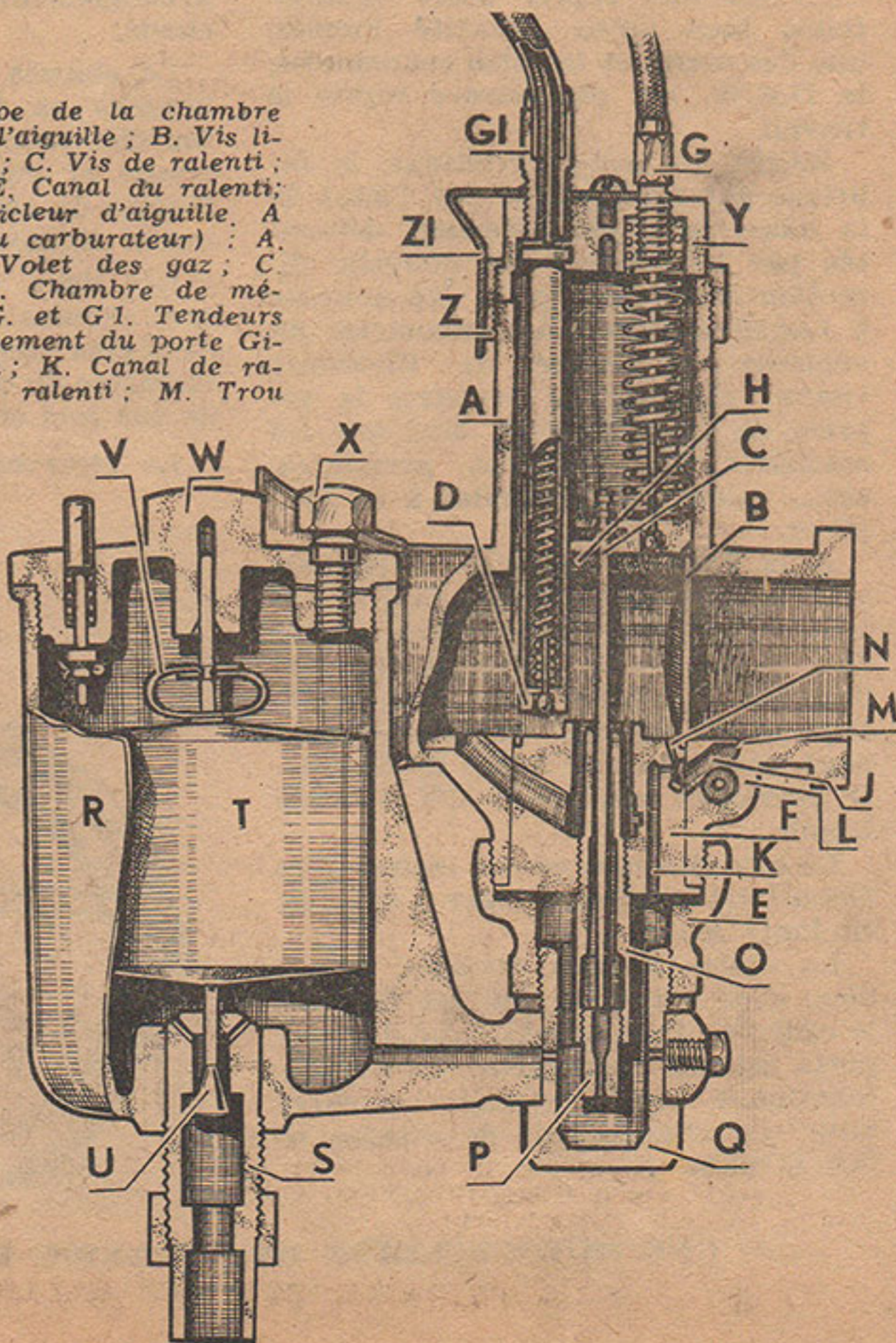
cord entre le carburateur et le moteur. C'était un défaut des montages primitifs où la tubulure d'admission formait une collerette serrée sur le carburateur par un gros écrou. Le système consistant à enmancher le carburateur sur la pipe d'admission et de maintenir le tout par un collier de serrage constituait une amélioration, mais il fallait que les fentes qui donnaient à la tubulure de sortie du carburateur l'élasticité nécessaire fussent entièrement masquées par la pipe d'ad-

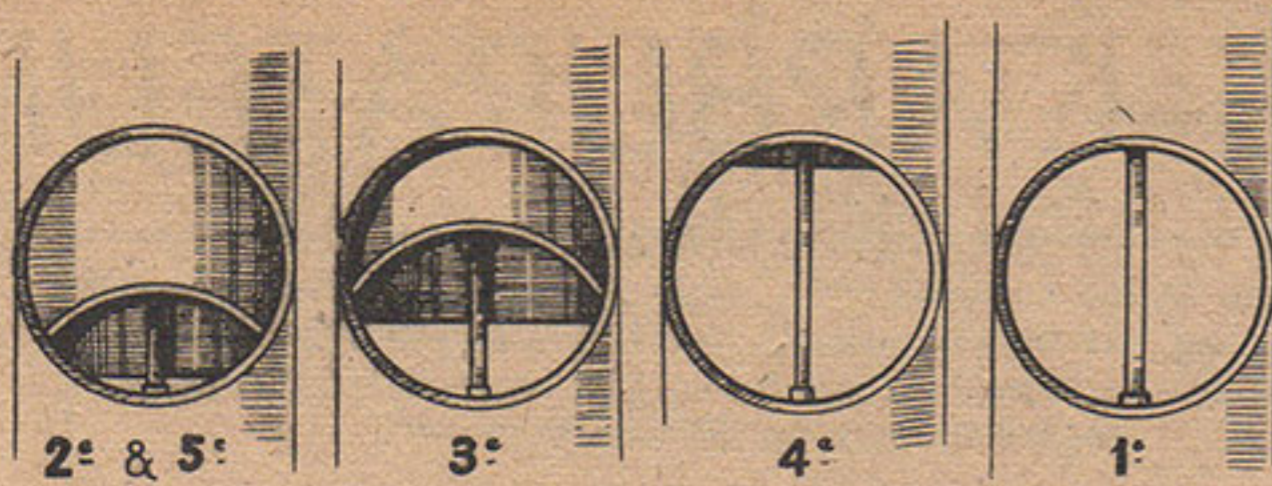
mission. Et à l'intérieur, le tube et la pipe formaient un ressaut qui, par suite de la variation brusque de la section de passage, provoquait des remous et s'opposait à la marche régulière de la colonne gazeuse. De plus en plus les carburateurs sont montés sur le moteur par une bride et des écrous. Malheureusement, il se produit des distorsions et la bride ou sa base sur le moteur ne sont plus planes et portent mal. Souvent aussi le joint qui se trouve entre elles est en mauvais état. Il joue un double rôle : assurer l'étanchéité, former entre le moteur et le carburateur une barrière thermique, car si le carburateur atteint une température trop élevée, l'essence de la cuve à niveau constant peut être portée à l'ébullition et s'évaporer, d'où augmentation et risques d'incendie. Sur les machines de course, la cuve à niveau constant est fréquemment séparée du corps de carburation et montée sur le tube de selle, une tuyauterie souple la reliant au corps de carburation. Non seulement elle est ainsi soustraite aux vibrations, mais encore à une chaleur excessive.

Pour refaire un joint bien étanche, il est rarement nécessaire de toucher à l'emplacement de la bride sur le moteur, à condition que la surface soit absolument propre, mais on mettra du rouge sur une plaque de verre et on verra ainsi si la bride porte bien, sinon on la rodera sur une autre plaque avec de la potée



Ci-dessus : Figure 1 (coupe de la chambre de mélange). A. Fixation de l'aiguille ; B. Vis limitant la course du boisseau ; C. Vis de ralenti ; D. Entrée d'air du ralenti ; E. Canal du ralenti ; F. Gicleur principal ; G. Gicleur d'aiguille. A droite : Figure 2 (coupe du carburateur) : A. Corps de carburation ; B. Volet des gaz ; C. Aiguille ; D. Volet d'air ; E. Chambre de mélange ; F. Porte Gicleur ; G. et G1. Tendeurs de câbles des volets ; H. Logement du porte Gicleur ; J. Gicleur de ralenti ; K. Canal de ralenti ; L. Passage d'air du ralenti ; M. Trou libre débouchant dans l'admission ; N. Dérivation du ralenti en aval du volet des gaz ; O. Gicleur d'aiguille ; P. Gicleur principal ; Q. Ecrou borgne fixant la chambre de mélange ; R. Cuve à niveau constant ; S. Arrivée d'essence ; T. Flotteur ; U. Pointeau du flotteur ; V. Agrafe de fixation du flotteur ; W. Couvercle de la cuve ; X. Vis de blocage du couvercle ; Z. Couvercle du corps ; Z1. Frein de sécurité dudit. Il existe des modèles à corps horizontal qu'il est souvent avantageux d'employer pour des raisons d'encombrement. Ils permettent de souffler dans le gicleur sans démonter le carburateur de sur sa pipe.





Position du volet et de l'aiguille correspondant aux périodes de fonctionnement des différents organes : De gauche à droite : 2° à 5° Action du gicleur de ralenti; 3° Action du gicleur d'aiguille et de l'échancrure du volet des gaz; 4° Influence de la position de l'aiguille; 1° Alimentation directe par le gicleur principal.

d'émeri très fine. Le joint intermédiaire sera un joint d'origine. On veillera à ce qu'il dégage bien l'ouverture. Attention quand vous remontez le carburateur à serrer les deux écrous de la bride aussi également que possible. Etant donné les vibrations, ces écrous sont enclins à se desserrer. Montez des rondelles Grover. Ne serrez pas trop énergiquement, car les goujons sont d'assez petit diamètre et pourraient s'allonger, se rompre, ou s'arracher.

Un autre endroit où des fuites peuvent se produire, c'est aux volets. Ces organes fonctionnent à sec et s'usent donc assez rapidement. Parfois le jeu est tel qu'il en résulte, quand le moteur est en marche, un bruit assez mystérieux. On peut essayer une réparation en étamant ces volets, mais cela ne durera pas longtemps. Un seul remède, c'est le remplacement. Et encore ne faut-il pas que le corps de carburation soit lui-même trop usé.

Le démontage d'un carburateur doit être effectué avec un très grand soin, à

cause de la fragilité et du peu de dureté du métal. Où sont nos bons vieux carburateurs en bronze du temps jadis ? Pour enlever le couvercle de la cuve à niveau constant, commencez par enlever l'écrou de blocage, sans cela il y aurait certainement de la casse.

Dans la plupart des carburateurs, c'est une tige terminée par un petit clapet qui obture l'arrivée d'essence. Bien entendu, cette tige ne doit pas être faussée. C'est une bonne précaution que de roder très légèrement le clapet sur son siège avec la pâte la plus fine possible. Quand vous noyez le carburateur, appuyez très doucement sur le bouton à ressort qui abaisse le flotteur, celui-ci est en laiton très mince et peut aisément être endommagé. Veillez également au bon état de l'agrafe qui fixe la tige sur le flotteur. Si elle est affaissée, il en résulte un décalage et le niveau dans la cuve est trop élevé.

Une cause très fréquente d'un dérèglement du carburateur, c'est l'aiguille. Tantôt elle est usée, ainsi que le gicleur

d'émulsion. On remarque parfois des ressautes. Car l'émulsion qui est laminée entre le gicleur d'émulsion et l'aiguille finit par user le métal. Remplacez donc sans hésiter aiguille et gicleur, ces pièces n'étant pas très coûteuses. L'agrafe de l'aiguille sera changée, car si elle a du jeu, l'aiguille bat, l'émulsion en passant tend à la soulever et à agrandir ainsi la section de passage. Ce peut être une cause de consommation plus élevée.

N'omettez pas le nettoyage des filtres. Ayez en réserve quelques joints de filtre.

Nous ne vous parlerons pas du réglage du carburateur. Il n'est en général pas utile de modifier le réglage du constructeur.

Signalons enfin que les carburants actuels sont de qualité très variable. Ils sont aussi mauvais que rares. Il en résulte des différences de consommation très sensibles. Et naturellement il faut tenir compte des conditions d'utilisation.

X. Y. Z.

Une D. K. W. 60 cmc.

(De notre correspondant de Berlin)

ALORS que la plupart des fabricants de motocyclettes allemandes ont repris leurs productions, bien qu'en quantité limitée, une des marques les plus renommées, la D.K.W. n'a pas encore repris le travail.

Située en zone soviétique, la fabrique fut nationalisée par l'Etat de la Saxe, puis complètement démontée par les Russes. La nouvelle direction de l'usine, qui a été annexée à l'administration des industries du véhicule, au siège de Chemnitz (Saxe) s'efforce de préparer la reprise de la production, bien que les machines, les matières premières, etc..., soient très difficiles à se procurer.

A la foire de Leipzig, on pouvait voir la dernière création D.K.W., la L.60. C'est une moto ultra légère dont le moteur est un petit monocylindrique 2 temps de 41 mm d'alésage et de 45 mm de course, donnant une cylindrée totale de 59 cmc. Il développe environ 3 CV à 4.800 t.-min.

Le cylindre légèrement incliné vers l'avant est en alliage léger à chemise en fonte grise.

La boîte, à trois vitesses, forme bloc, avec le moteur qui est fixé sur le cadre en trois points. L'un des supports est sur caoutchouc. Le moteur fonctionne avec mélange essence-huile. Le changement de vitesse se fait à main.

La machine est munie d'une transmission à cardan formée par deux accouplements à joints en caoutchouc.

Le châssis se compose d'un cadre berceau en tubes d'acier léger. La fourche avant est en tôle d'acier emboutie et munie d'une suspension à bandes de caoutchouc, qui est également employée à l'arrière.

Les deux roues, à pneus 2,5x19, sont munies de moyeux à broche, et de freins commandés par câbles. Le diamètre du tambour de frein AV est de 105 mm et celui de l'AR, 125 mm.

Le réservoir d'essence, d'une con-

tenance de 6 litres, fait corps avec le coffre à outils.

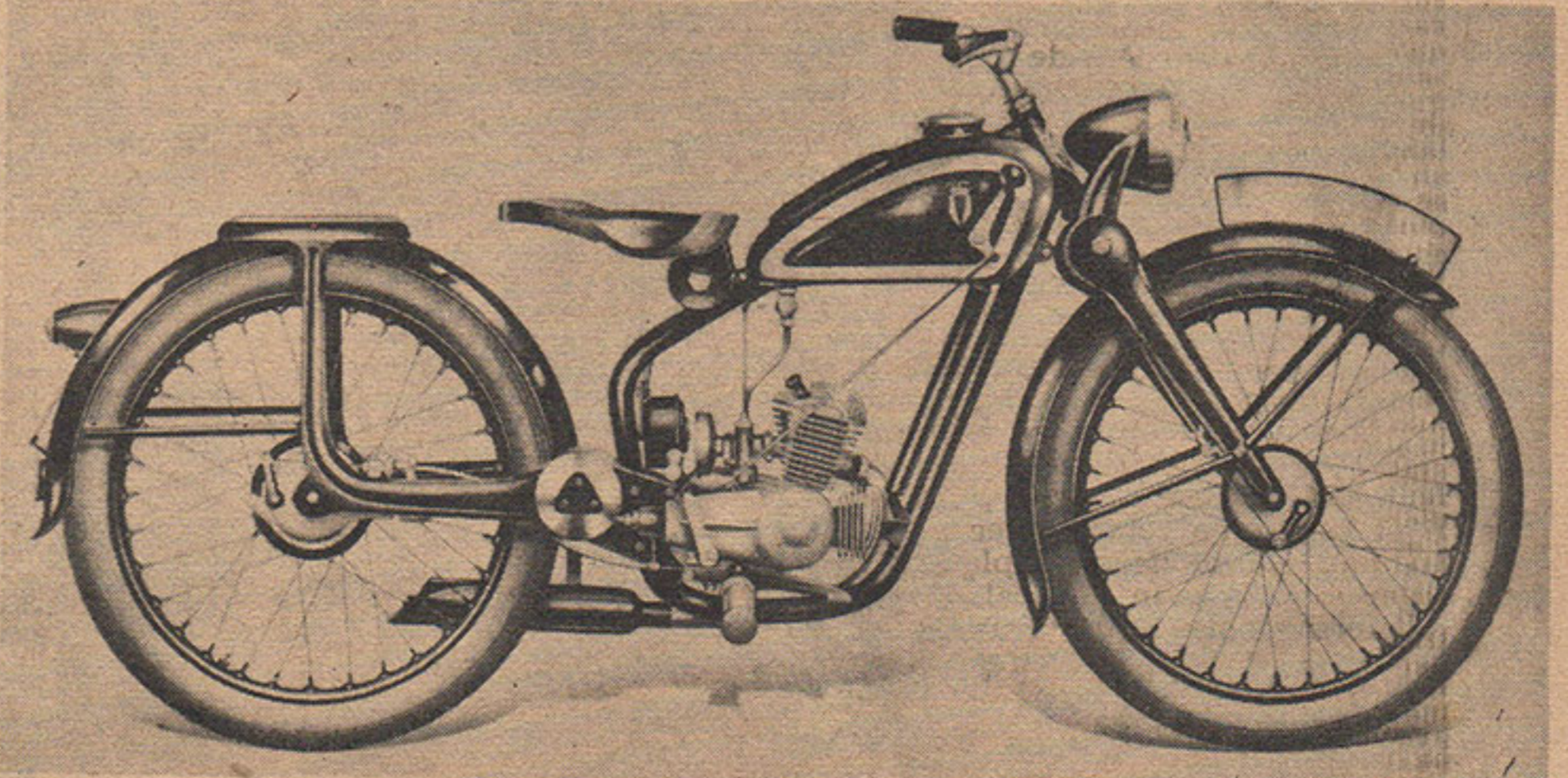
Le poids en ordre de marche est de 40 kilos environ.

La construction en série n'est pas prévue pour l'instant, mais ce prototype doit toutefois montrer les possibilités d'une moto équipée d'un si petit moteur.

La production future se portera sur un modèle dérivé de l'ancienne 100 cmc. D.K.W.

Fritz WITTEKIND

La nouvelle 60 cmc. D.K.W. a une ligne bien particulière. Bien que notre correspondant n'en fasse pas mention, elle paraît comporter un cylindre auxiliaire d'alimentation, à l'avant du carter moteur.



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

POUR CONVERTIR LES MILLIMÈTRES EN DEGRÉS

Puisque notre chère « Moto-Revue » possède une tribune ouverte à tous les membres de la grande famille d'âmes motocyclistes pratiquantes ou non (nous savons malheureusement pourquoi), je vais donc aujourd'hui, si vous le permettez, monter à cette tribune pour y prendre la parole. Mon sujet portera sur la distribution, en y apportant toutes les précisions né-

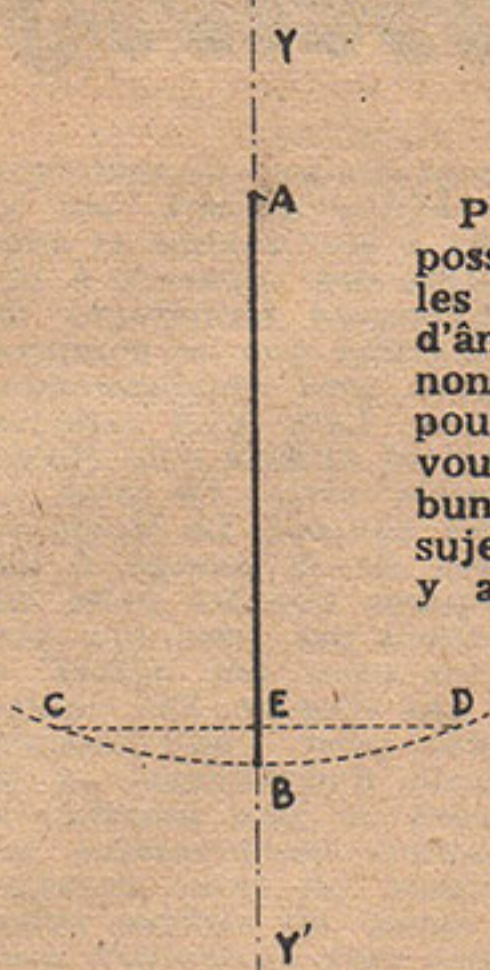


Fig. 1

cessaires. Entrons donc dans le vif. Il s'agit de la conversion en distances linéaires du piston, de valeurs données en degrés, des angles de rotation du vilebrequin.

Mathématiquement, il y a deux formules exactes qui parviennent à ce but. S'il s'agit du point mort haut ou (PMH) nous avons :

$$\frac{r^2 \sin^2 \alpha + r(1 - \cos \alpha)}{2L} = x$$

et pour le point mort bas ou (PMB) :

$$\frac{r^2 \sin^2 \alpha + r(1 + \cos \alpha)}{2L}$$

Dans lesquelles L = longueur entre axe pied et tête de bielle.

$r = \frac{1}{2}$ course = longueur entre axe vilebrequin tête de bielle.

α = valeur en degrés de l'angle considéré.

Supposons une bielle (schématisée) AB par exemple dans le plan vertical YY'. Faisons la osciller autour du point A (pied de bielle) en amenant successivement le point B (tête de bielle) en C et en D à égale distance de la droite YY'. Nous aurons la corde CD et la flèche EB (fig. 1) de l'arc décrit.

Considérons d'autre part le cercle décrit par l'axe de tête de bielle B dans sa rotation sur le vilebrequin. Prenons deux angles opposés, mais de même valeur FOG et HOI tels que leur corde FG et HI soient égales à CD (fig. 1). Sur la même verticale YY' qui coupe les deux angles en deux parties égales nous aurons les flèches E'E = BB' (fig. 2).

Maintenant accouplons notre bielle sur son vilebrequin (fig 3). La verticale YY' sera l'axe cylindre vilebrequin. Le point B de la tête de bielle va successivement passer par les points F, G, H et I et se confondre avec eux. D'autre part, la bielle se déplaçant librement dans le plan vertical, le point A montera ou descendra suivant les positions de rotation du vilebrequin entre deux points extrêmes le PMH et le PMB.

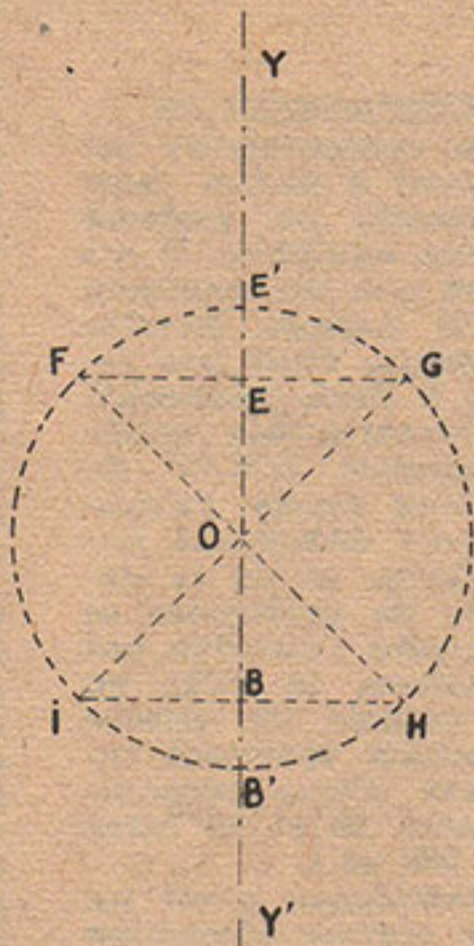


Fig. 2

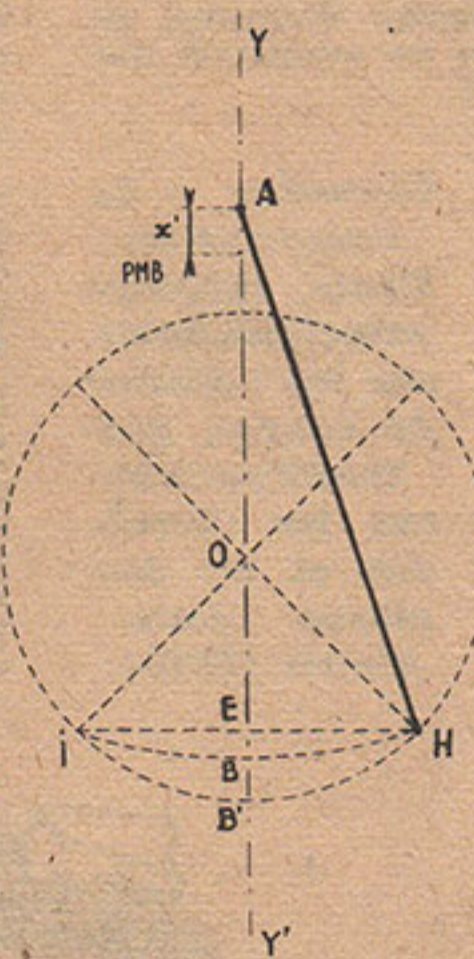


Fig. 3

Que va-t-il se passer ?
1° au PMH la distance linéaire entre PMH et A sera forcément égale à EB + E'E, c'est-à-dire à la flèche propre au déplacement de la bielle plus celle de l'angle FOG (fig. 3) soit E'B = x.

2° Au PMB l'inverse va se produire la distance de A au PMB sera EB' - EB, c'est-à-dire la flèche de l'angle HOI moins la flèche propre de la bielle (fig. 4) soit BB' = x'.

Nous voyons donc de cette façon la différence de déplacement linéaire du piston pour un même angle de rotation du vilebrequin, selon qu'il s'agit du PMH ou du PMB.

Enfin à la lueur de cette démonstration apparaît l'importance de la

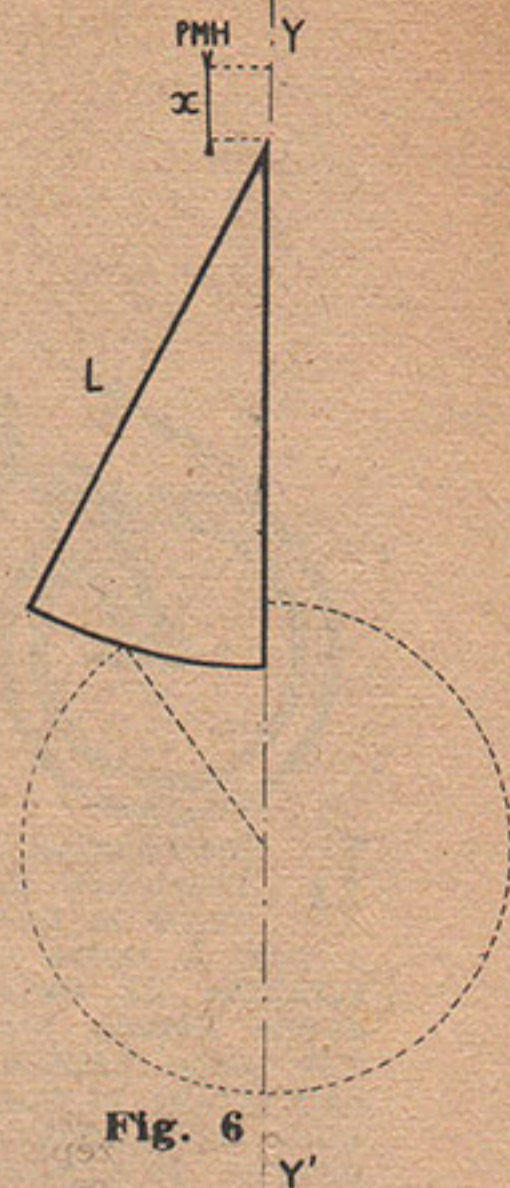


Fig. 6

longueur de la bielle, car évidemment pour un même déplacement angulaire la flèche de celle-ci varie en fonction de sa longueur.

Dans le domaine pratique, la meilleure méthode consiste, si le lecteur possède une planche à dessin, voir même une tôle, en un tracé d'épure.

a) Il tracera un premier cercle de rayon = $\frac{1}{2}$ course sur lequel il por-

tera au moyen d'un rapporteur les divers angles de calage du PMH et du PMB. Ensuite le grand axe YY' cylindre, vilebrequin. Et avec une ouverture de compas égale à L entre axe tête et pied de bielle, en se servant des points A, B, C ou D (fig. 5) comme centre, il décrira un arc de cercle coupant l'axe YY' en un point déterminé, dont l'éloignement au PM considéré, sera la valeur cherchée x ou x'.

b) On peut encore utiliser un gabarit en carton ou en tôle revêtant la forme d'un secteur (fig. 6) ayant la longueur L et un angle quelconque d'ouverture, que l'on promènera le long de YY' en faisant coïncider le bord de l'arc avec les points situés sur le cercle décrit plus haut.

Avant de terminer, il est à remarquer que le manque d'équilibrage dynamique des moteurs à 1, 2 ou 4 cylindres dont les manetons sont opposés trouve ici son origine. La formule (encore une) de l'énergie mécanique emmagasinée par le piston dans ses

allées et venues étant $\frac{1}{2} MV^2$ possède dans ses facteurs.

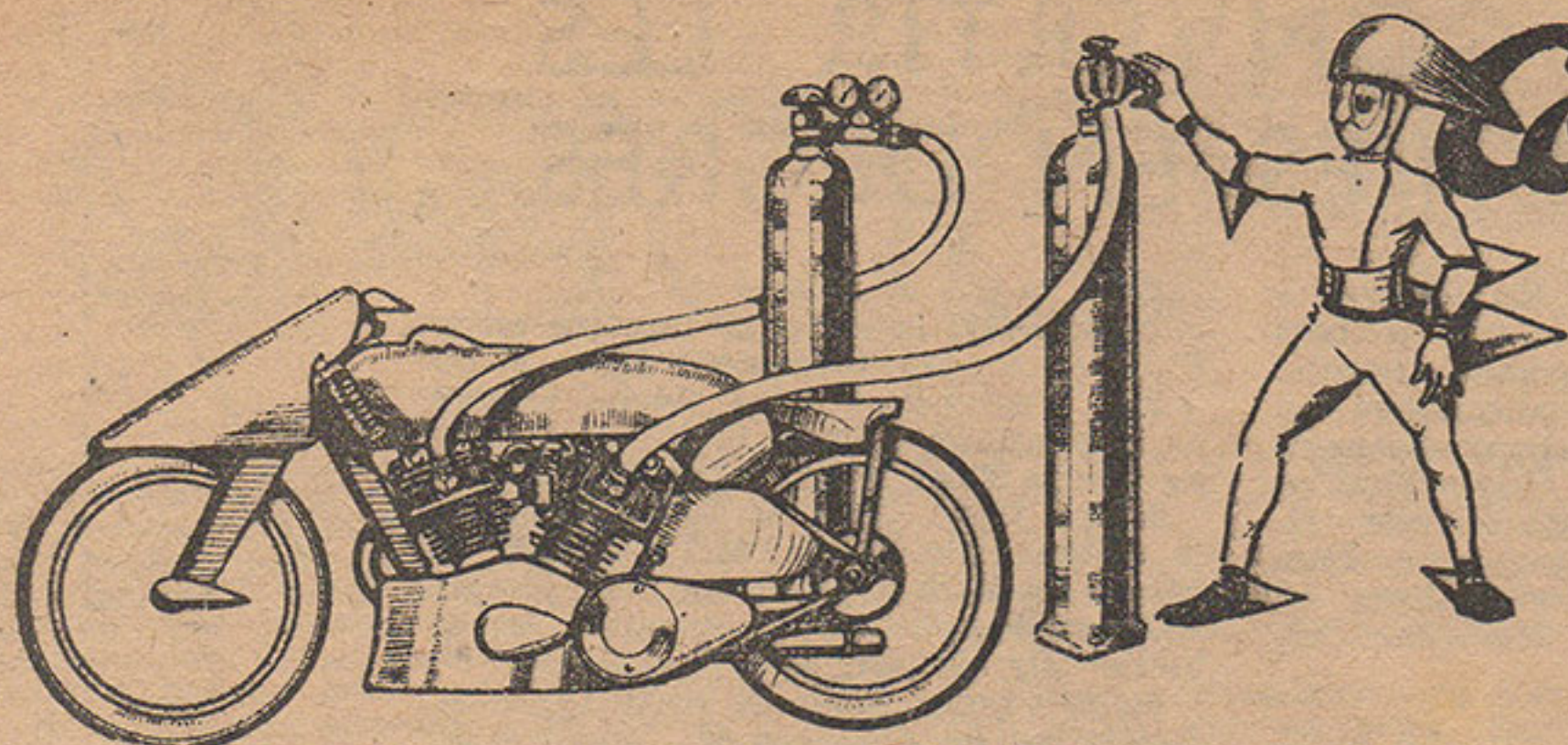
M ou masse = $\frac{\text{poids du piston}}{\text{accélération pesanteur}}$ = constante.

Par contre, V = vitesse linéaire = $\frac{\text{espace parcouru}}{\text{temps}}$ = variant selon qu'il

s'agit du PMH ou du PMB.

D'où nécessité pour les masses d'équilibrage d'avoir une valeur moyenne.

M. MARTINOT



Compresseurs

Restent les compresseurs volumétriques qui tournent à régime modéré, ont un débit proportionné à leur régime et combinent les avantages des appareils à piston et des compresseurs centrifuges. On a trop tendance à croire que les compresseurs volumétriques sont nécessairement délicats et coûteux. Leur prix pourrait être considérablement abaissé s'ils étaient fabriqués en grande série. Ce sont, en quelque sorte, des pompes. Le Roots est dérivé directement de la pompe à engrenages. Remarquons que les pales des rotors ne se touchent pas, bien que passant très près les unes des autres, et qu'ainsi il n'y a pas d'usure. Par contre, le Roots nécessite pour l'entraînement des rotors un train d'engrenages et les engrenages ne sont ni bon marché, ni silencieux. Les autres compresseurs volumétriques utilisent un rotor excentré par rapport au stator de section cylindrique. Des vannes sont en contact avec le stator et entraînées par le rotor dans lequel elles ont par conséquent un mouvement de va-et-vient. L'étanchéité et le graissage sont des problèmes délicats, mais nullement insolubles.

DISPOSITION DU COMPRESSEUR

Le carburateur peut être monté entre le compresseur et le moteur, mais alors il faut équilibrer la pression dans le réservoir et dans la cuve à niveau constant. Autant de complications et de sources de pannes. On préfère donc monter le carburateur avant le compresseur. Il y a un avantage évident, en plus de la simplicité, c'est le brassage du mélange par le compresseur. Cette homogénéité du mélange permet d'utiliser un mélange moins riche et se traduit par une économie de carburant. N'oublions pas que dans un Grand Prix de l'A.C.F., avec un règlement à la consommation, ce fut une Bugatti à compresseur qui l'emporta sur une Peugeot sans compresseur, mais qui constituait une étude absolument remarquable en vue de tirer le meilleur parti du règlement. Dans les reprises en particulier, il n'est plus besoin d'un excès d'essence pour remédier à l'appauvrissement résultant du ralentissement de la colonne d'air.

Il est certain que le monocylindre, par suite des à-coups de la colonne gazeuse, convient mal à un compresseur dont le débit est continu. Il faut prévoir un réservoir régulateur, mais cela n'est pas sans inconvénient et peut même être dangereux. Nous ne parlons pas des retours de flamme dont une soupape automatique débouchant dans l'atmosphère permet d'éviter les inconvénients, mais du manque de précision qu'on constate dans la commande des gaz. Par suite de la masse des gaz contenue dans le réservoir régulateur, le moteur ne ralentit pas aussitôt qu'on ferme les gaz, mais il y a

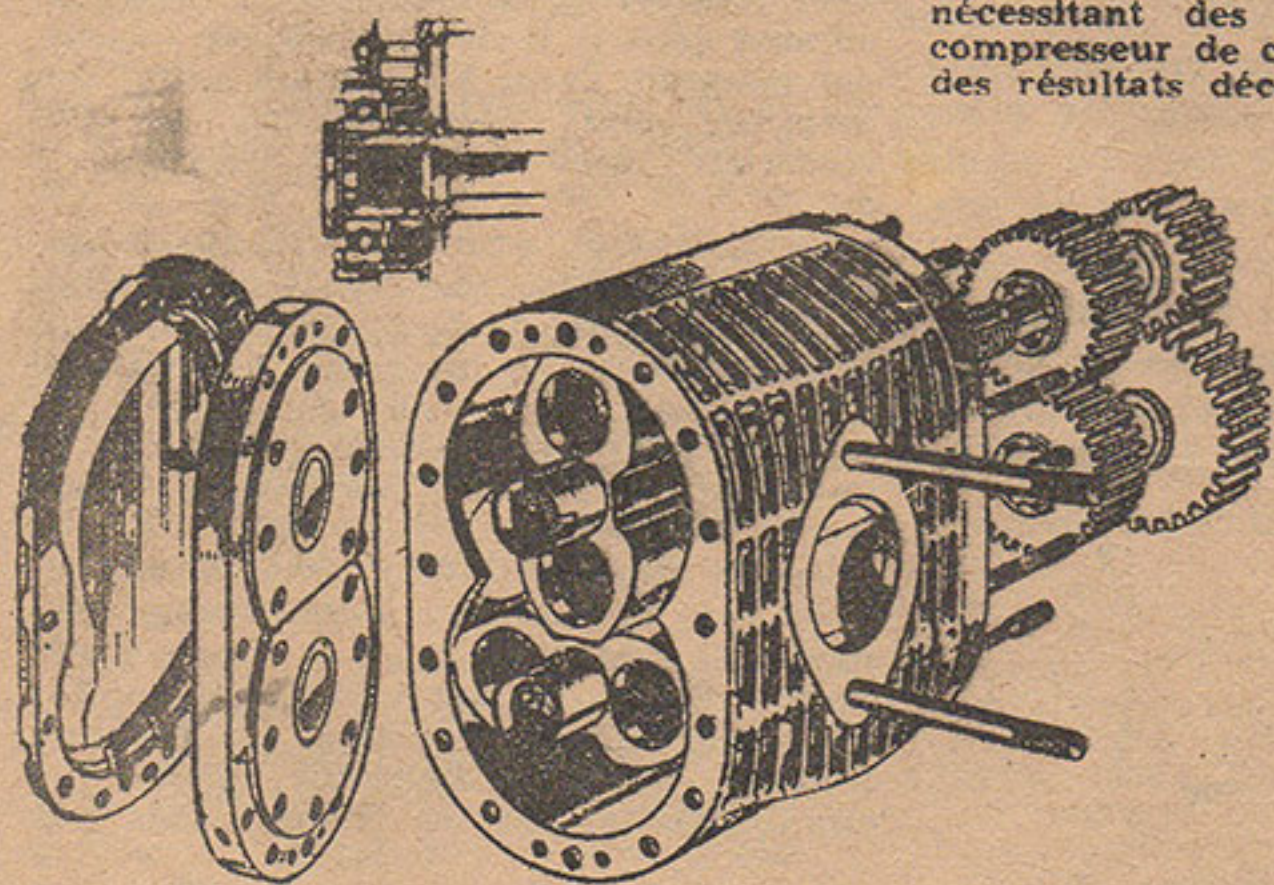
L'interdiction du compresseur sur les machines de course semble avoir réglé la question d'autant qu'il n'y a pas, à notre connaissance, une seule machine de série à compresseur. Nous avons depuis bien des années affirmé que cette phobie du compresseur était une erreur et que le moteur de l'avenir, qu'il soit alternatif ou rotatif, serait un moteur polycylindrique à compresseur. Nous ne dirons pas suralimenté, car c'est là le nœud du problème. La suralimentation dans un moteur d'une cylindrée déterminée, permet de brûler une charge plus grande que celle correspondant à sa cylindrée sous la pression atmosphérique. Il s'agit là d'un véritable gavage du moteur. Au point de vue de la puissance spécifique, la suralimentation est avantageuse puisque, dans une certaine mesure, la puissance développée par un moteur dépend du poids de la charge brûlée dans l'unité de temps. Mais au point de vue du rendement thermique qui a pour notre bourse une importance beaucoup plus grande, il n'en est pas de même. Ce qui peut intéresser l'usager, c'est une alimentation dont le compresseur corrige les déficiences particulièrement lors des reprises et aux régimes élevés. Il s'agit donc, non plus de suralimentation, mais d'alimentation cor-

LES TYPES DE COMPRESSEURS

Le plus efficace des compresseurs est sans doute le compresseur à piston, mais il est compliqué, nécessite un système de distribution, doit être équilibré. Il n'a été pratiquement utilisé que sur quelques deux temps comme le Lepape bicylindrique qui, pour son temps, était très remarquable et participa à Paris-Bordeaux, le moteur de la très remarquable voiturette Françon, et quelques D.K.W. de course. Il a, pour le deux temps, l'avantage d'établir un rapport déterminé entre le volume de la charge et de la cylindrée. Mais une foule de problèmes se posent et on ne peut croire l'étendue des recherches qu'a nécessitées la mise au point de D.K.W. de course. Et encore n'a-t-il donné des résultats vraiment remarquables qu'aux prix d'une consommation très élevée (entre 10 et 12 litres aux 100 kms pour un 250 cc.).

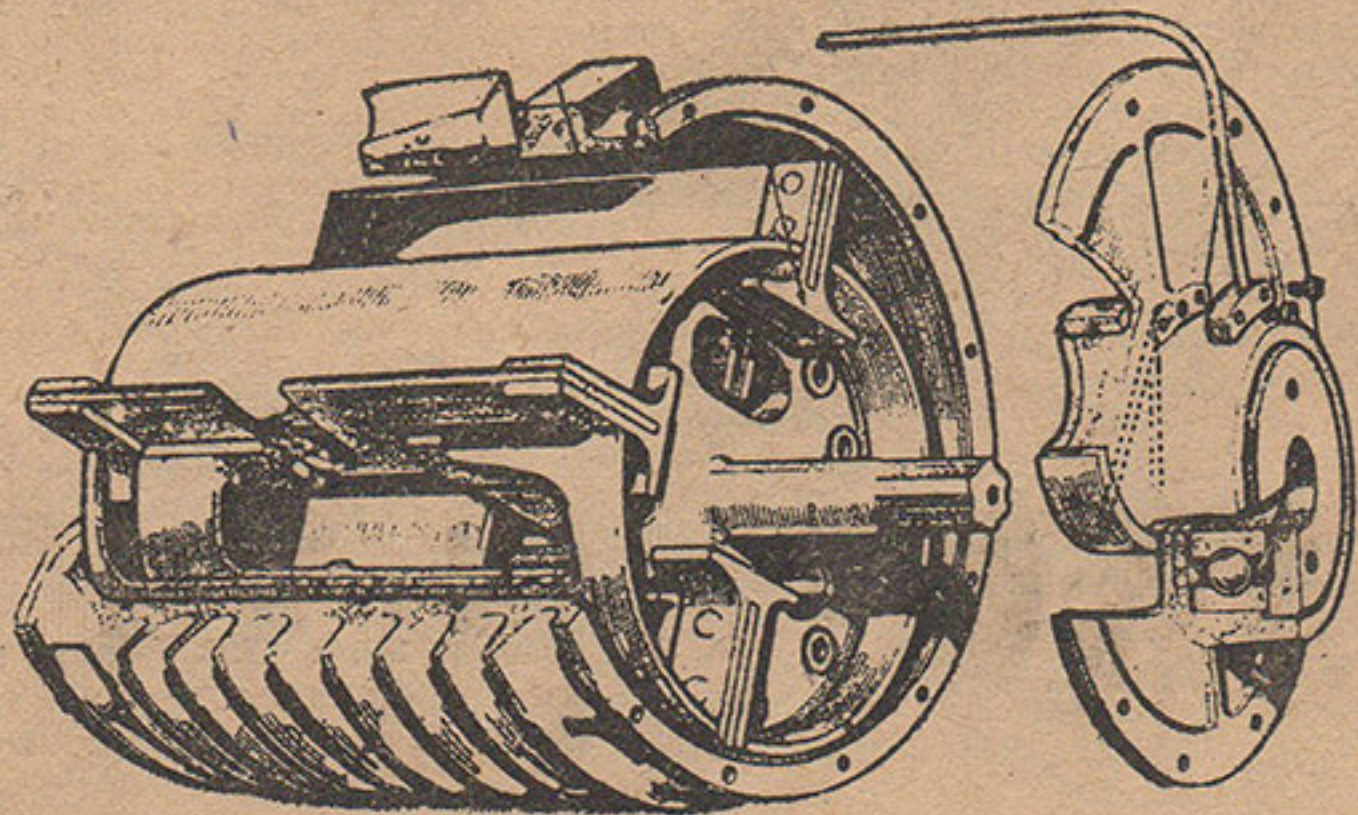
Les compresseurs centrifuges n'ont un bon rendement qu'à un régime déterminé et extrêmement élevé. Ils ne conviennent qu'à des moteurs tournant à un régime sensiblement constant comme les moteurs d'avion ou encore sur des autos et des motos de course tournant sur piste. C'est pourquoi les voitures américaines courant sur la piste d'Indianapolis étaient équipées de compresseurs de ce type. Mais sur un circuit routier nécessitant des variations d'allures, un compresseur de ce type ne donnerait que des résultats décevants.

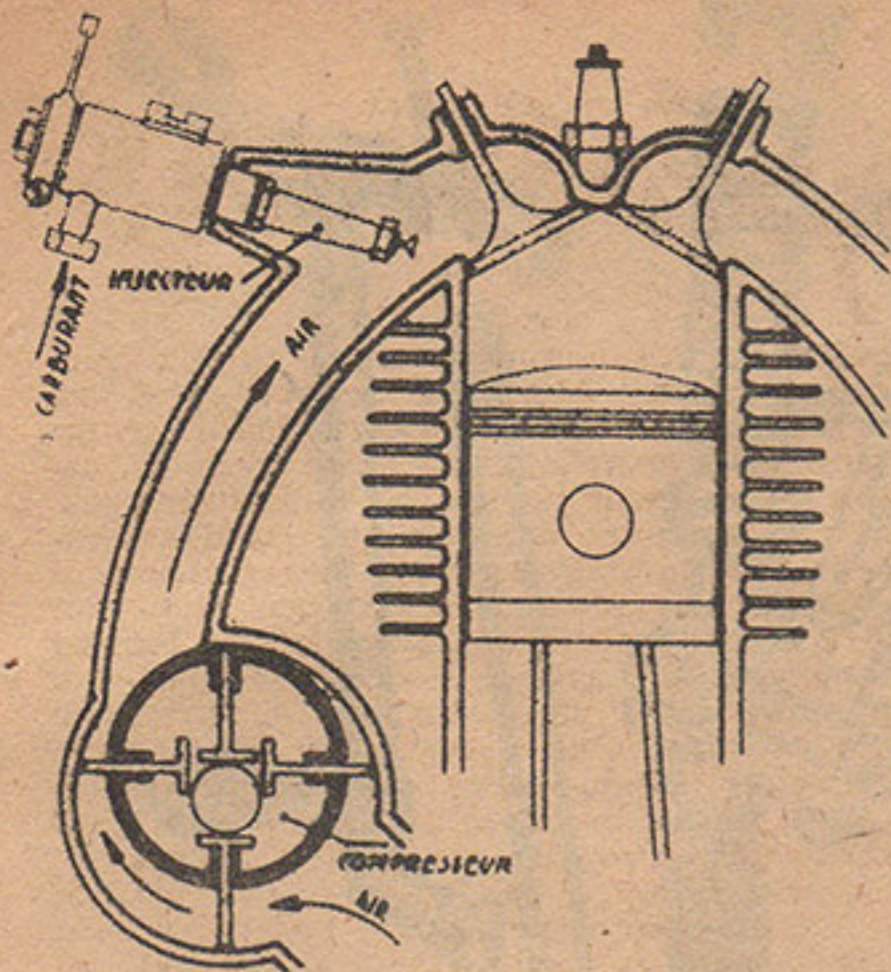
Ci-contre : Le compresseur Roots, employé principalement sur les voitures de course, particulièrement sur les Mercedes et les dernières Auto Union (1939).



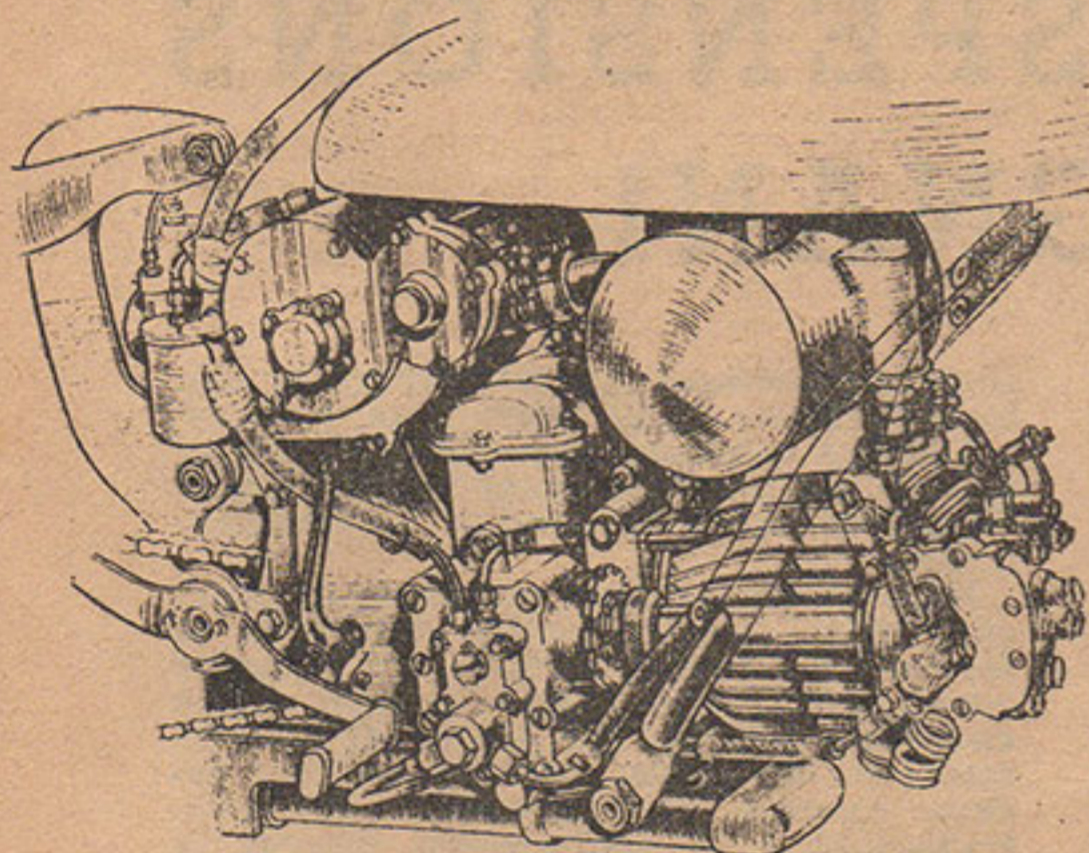
rigée. Ce sera peut-être alors une période de prospérité pour le deux temps, moteur dont le système digestif est débile. Mais pour lui, l'alimentation par compresseur devra être complétée par l'injection du carburant. Le compresseur n'enverra que de l'air dans le cylindre, et les pertes par l'échappement seront sans importance. Le deux temps est employé sur des moteurs à combustion interne de plusieurs milliers de chevaux. Avec l'alimentation par injection et balayage par compresseur, il n'y a aucune raison pour que des deux temps de 2 ou 3 litres de cylindrée ne deviennent pas courants. Pour les quatre temps alimentés par carburateur, le compresseur est dès à présent utilisable.

Le compresseur Zoller est également d'un emploi courant en compétition. Il a été utilisé sur plusieurs motocyclettes de course.

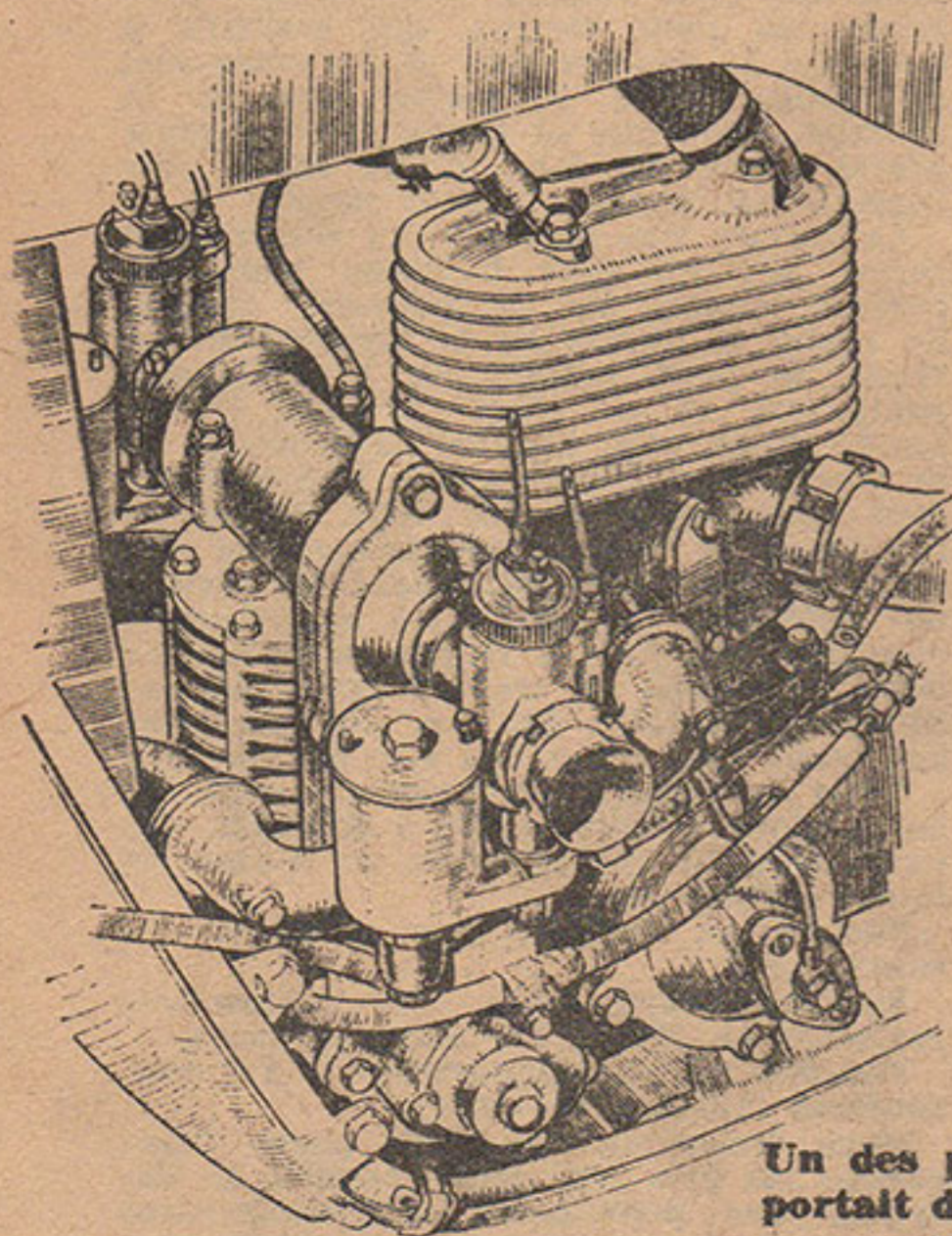




L'alimentation par injection avec compresseur d'air a donné de bons résultats au cours d'essais.



Ci-dessus : Le 250 cc. Guzzi monocylindre à compresseur dont les victoires et records du monde ne se comptent plus.

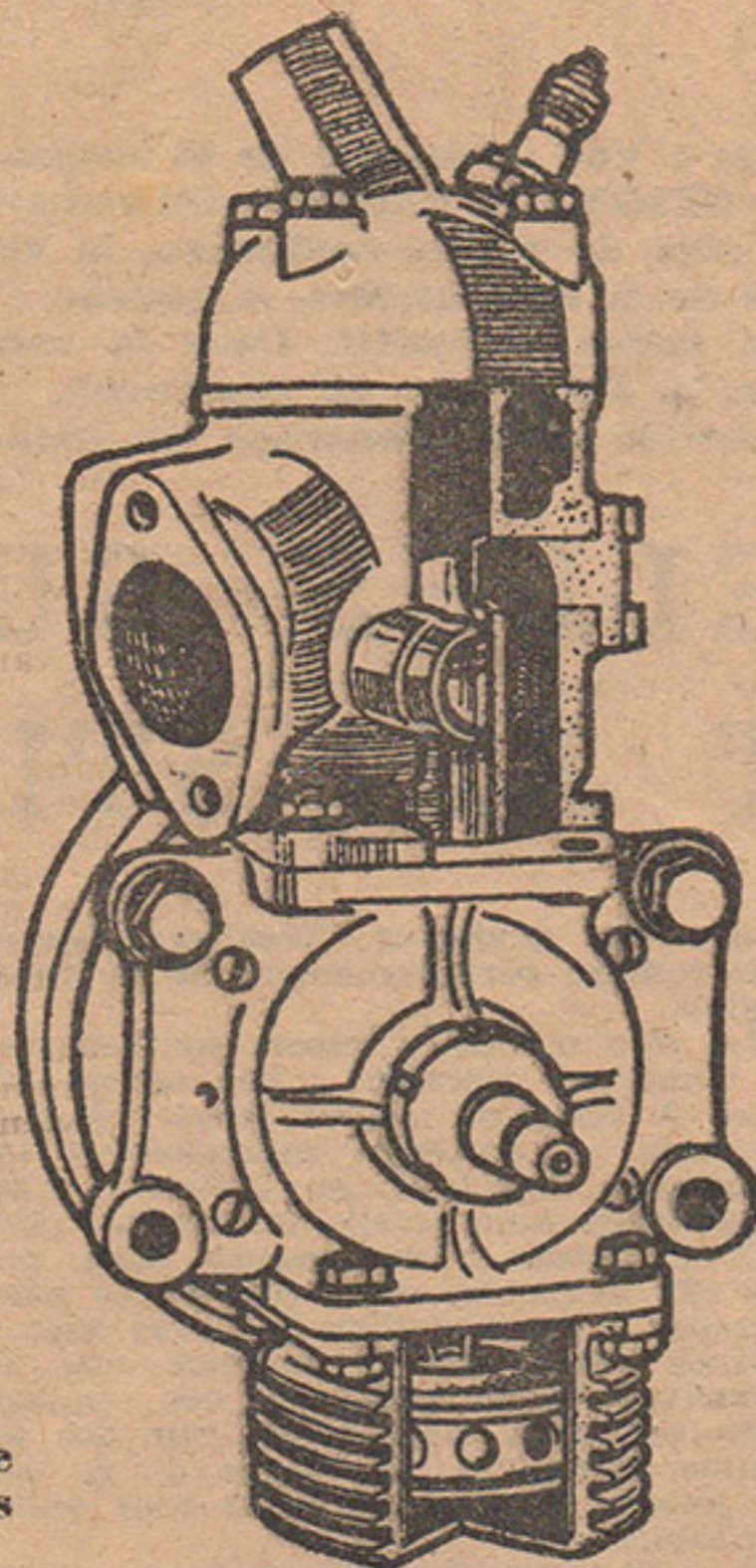


Un des plus récents D.K.W. de course, qui comportait deux carburateurs et un compresseur disposé devant le groupe-cylindres.

un décalage important. Sur un parcours sinueux, cela constitue un risque certain. Pour utiliser un compresseur, il faut à notre avis un minimum de deux cylindres. Le flat-twin et plus encore les deux cylindres jumelés avec manivelles à 360° conviennent et offrent un compromis très satisfaisant, surtout si l'on cherche seulement à réaliser une alimentation correcte et non la suralimentation de gavage.

AVANTAGES DU COMPRESSEUR

Il n'y a que deux moyens d'augmenter la puissance d'un moteur de cylindrée déterminée : 1° multiplier le nombre de temps moteurs dans l'unité des temps :



Le premier moteur D.K.W. de course était un deux temps à piston auxiliaire d'alimentation disposé à la base du carter moteur.

2° augmenter la pression moyenne qui s'exerce sur le piston ou les pistons. Dans le premier cas, nous sommes arrêtés par les efforts énormes imposés à l'équipage alternatif et par l'affolement des soupapes, en dépit de la force des ressorts de rappel. Dans le second cas, on s'aperçoit que cette augmentation de la pression moyenne, pratiquement obtenue en accroissant le taux de compression, n'est pas sans inconvénient, qu'il faut un refroidissement beaucoup plus énergique et que le rendement volumétrique n'est pas amélioré de la même quantité que la pression s'exerçant sur le piston et les organes de transformation du mouvement. Ainsi quand le rapport volumétrique passe de 1:5 à 1:7, la pression maxima dans le cylindre est accrue de 63 %. Le gain de puissance n'est dans la pratique que de 15 %. Des essais au banc ont permis de déterminer qu'avec un

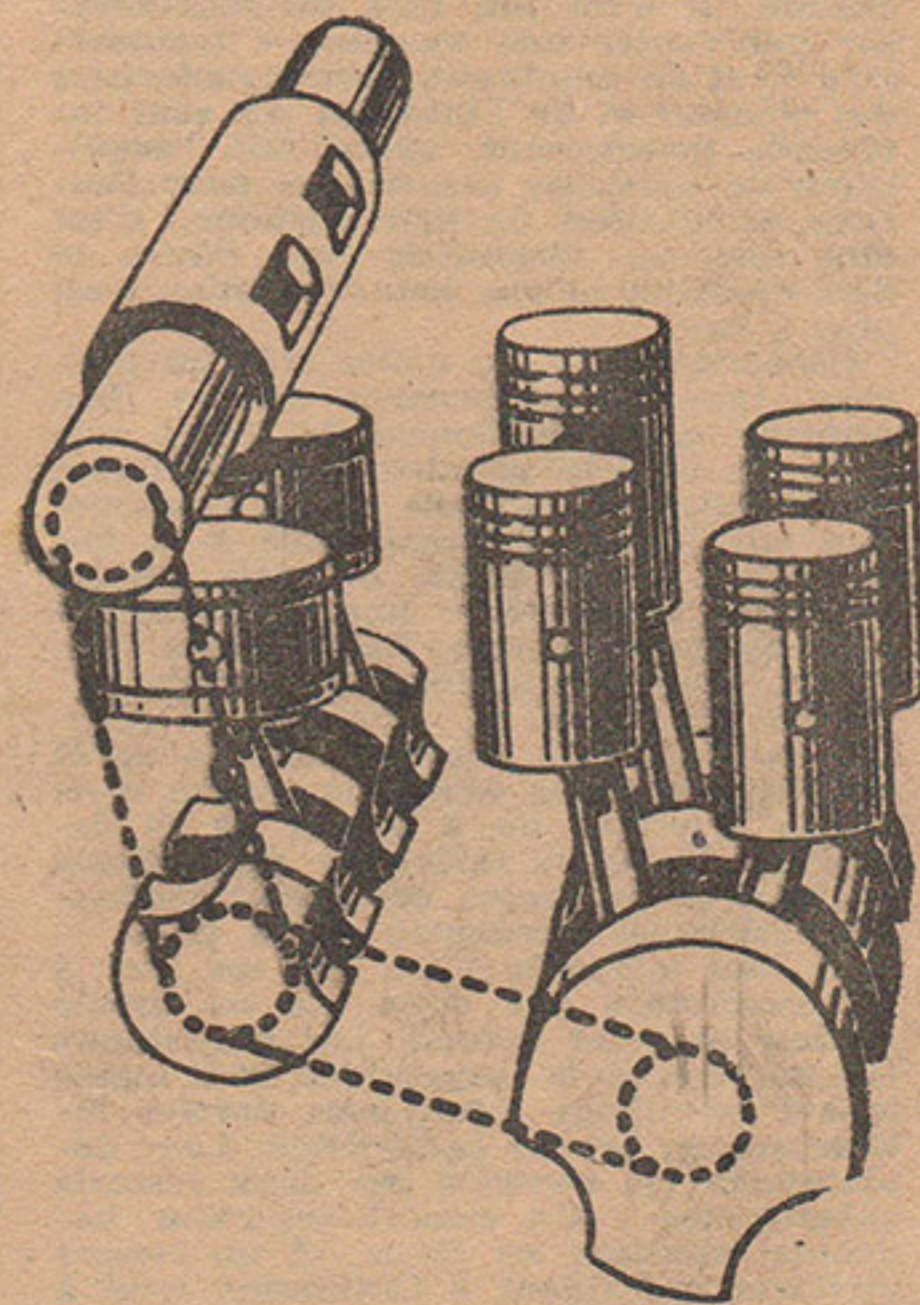
compresseur, une augmentation de la pression maxima de 31 % se traduisait par une augmentation de la pression moyenne et de la puissance de 25 %. La courbe de puissance est extraordinairement plate et le moteur non seulement a une puissance spécifique nettement plus élevée, mais une souplesse beaucoup plus grande.

Nous pouvons donc envisager un moteur à régime et à rapport volumétrique modéré dont les organes seront soumis à de moindres efforts et pourront être sensiblement plus légers, avec des comes à profil progressif, d'où des ressorts dont la tare sera plus faible, avec un réglage de la distribution sans croisement excessif des temps, donc un moteur qui ne sera pas surmené, qui sera très agréable à conduire et qui aura une longue durée. Nous pourrions sans inconvénient, revenir aux graissages à huile perdue qui, on commence à s'en rendre compte, assurent une longévité exceptionnelle. Quant au refroidissement du compresseur à faible pression, il ne présente aucune difficulté, pas plus que son graissage. On pourra également se contenter de carburants courants à nombre d'octane normal.

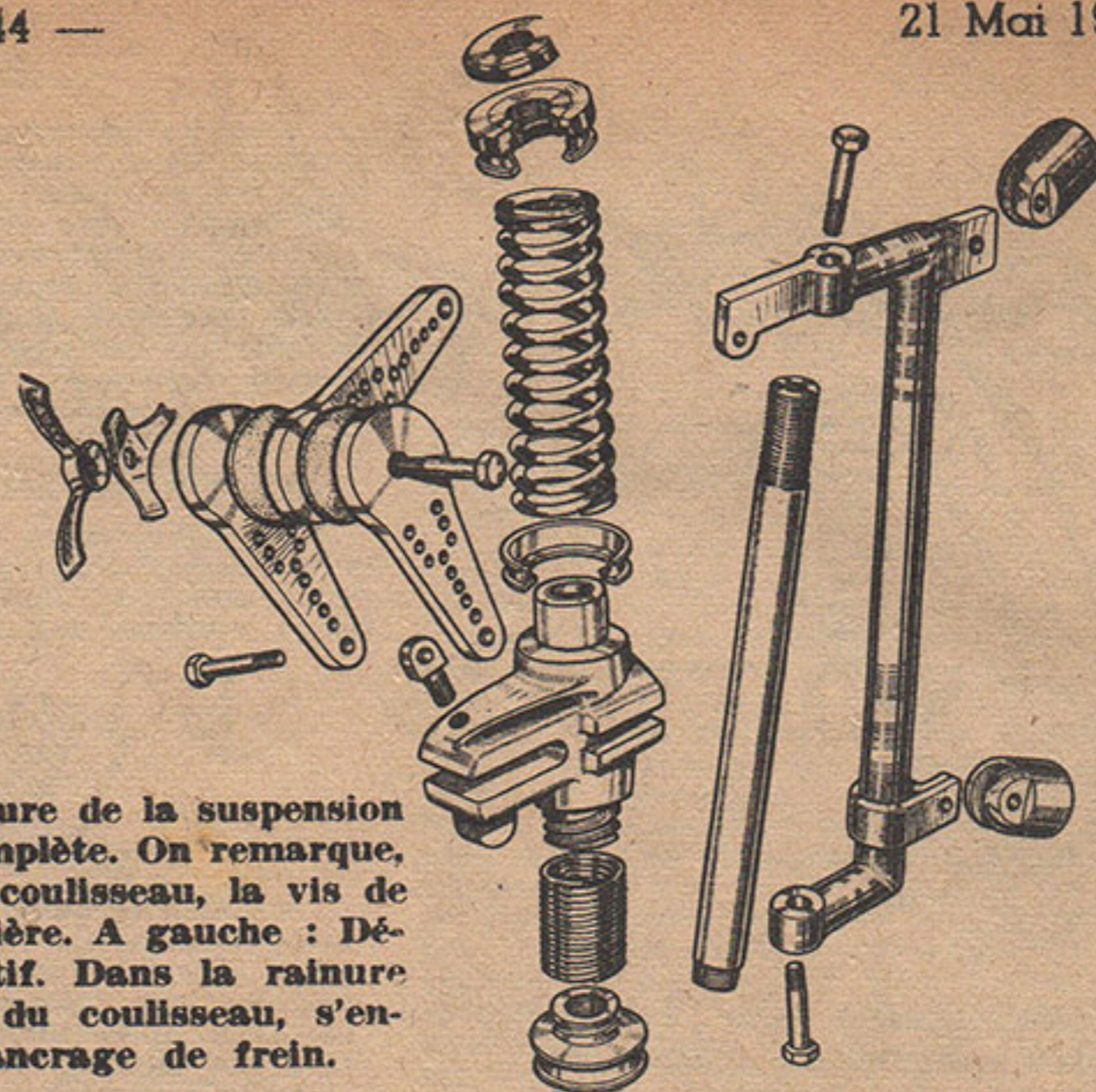
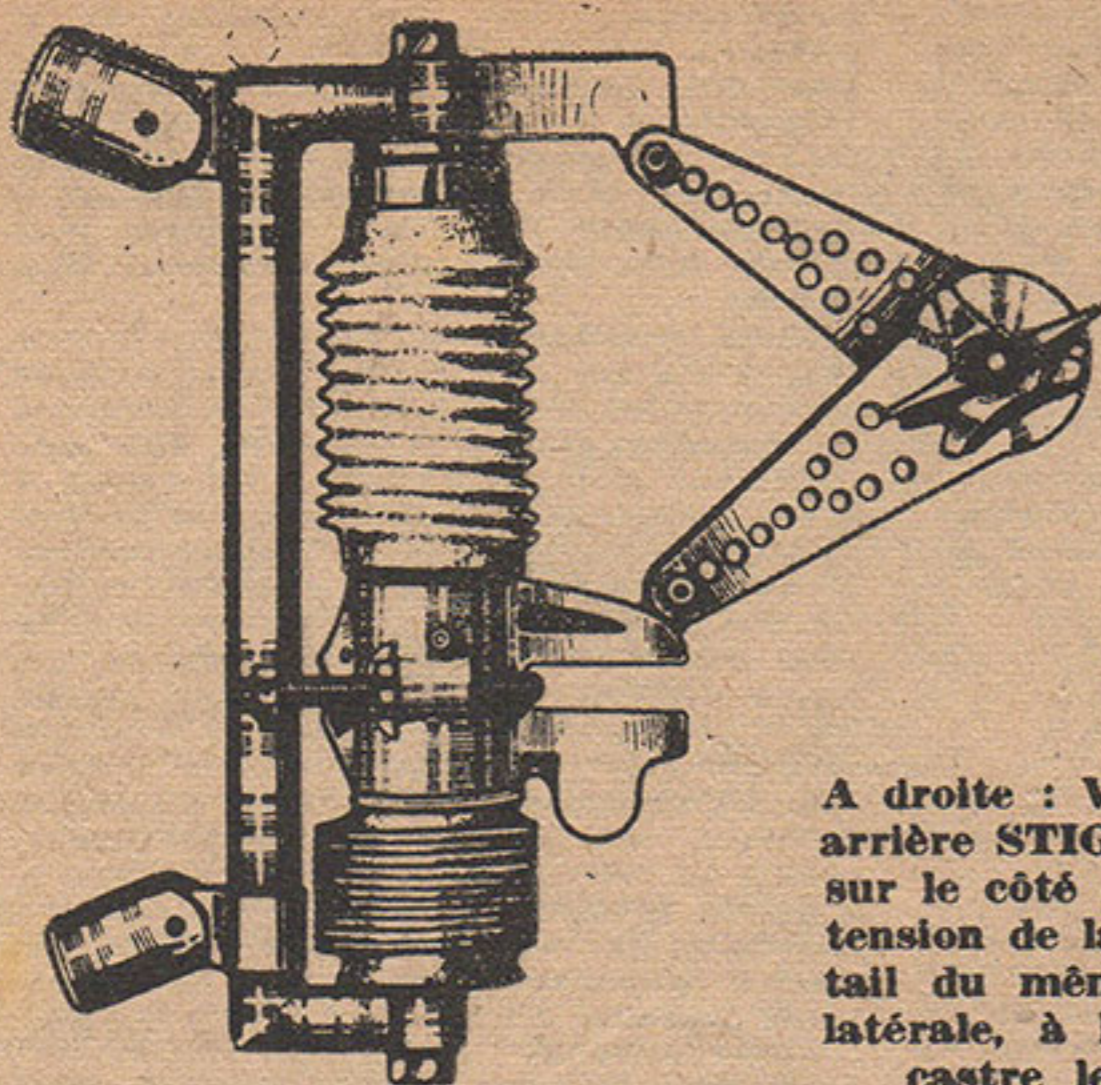
Théoriquement, la consommation devrait être un peu plus élevée, mais il faut tenir compte de l'homogénéité du mélange dû au brassage par le compresseur. La plupart de nos carburateurs sont, pour obtenir une souplesse plus grande, réglés très riches. Cela ne sera plus nécessaire. La consommation ne sera donc pas notablement accrue et dans bien des cas la différence sera insensible.

Nous croyons, pour notre part, que l'interdiction des compresseurs en course est une erreur. Il suffisait, pour éviter les excès, de revenir à des règlements basés sur la consommation.

H. P. BORESTROKE



Le dernier des 250 cmc. D.K.W. de course comportait 4 pistons, avec chambre d'explosion commune par groupe de 2. L'alimentation était assurée par deux gros pistons-pompes et contrôlée par un distributeur rotatif. Nous donnons ci-dessus un schéma de son embiellage. Cette machine dépassait 170 kmh. à l'essence-benzol 50 %.



A droite : Vue extérieure de la suspension arrière STIGNANI complète. On remarque, sur le côté du moyeu-coulisseau, la vis de tension de la roue arrière. A gauche : Détail du même dispositif. Dans la rainure latérale, à l'intérieur du coulisseau, s'encastré le téton d'ancrage de frein.

LES NOUVELLES SUSPENSIONS AV. ET AR. STIGNANI

DEPUIS leur présentation dans nos colonnes, les suspensions télescopiques avant et arrière « Universelles » créées par Stignani ont fait leur chemin. Il n'est pas rare de rencontrer sur nos routes une machine « transformée », et de nombreux agents motoristes des colonies et de l'Étranger s'y sont intéressés directement, ayant fait l'acquisition de plusieurs suspensions pour l'entière satisfaction de leur clientèle. C'est dire que ces dispositifs sont d'ores et déjà éprouvés et que leur réputation n'est plus à faire.

Cependant, il vient d'être créé un nouveau type de suspension arrière. Son principe est sensiblement le même que celui du modèle primitif, mais quelques modifications de détails et de construction ont permis d'obtenir tout à la fois un poids moins élevé, un prix réduit, pour une efficacité et une simplicité de pose au moins égales. Notre cliché permettra d'en comprendre le principe :

Nous retrouvons ici : Un bâti en acier, qui se fixe à la fourche arrière après sectionnement des tubes, au moyen d'attaches à braser ou à souder (à la demande). L'attache inférieure est réglable en hauteur et toutes deux sont inclinables selon les nécessités de la pose.

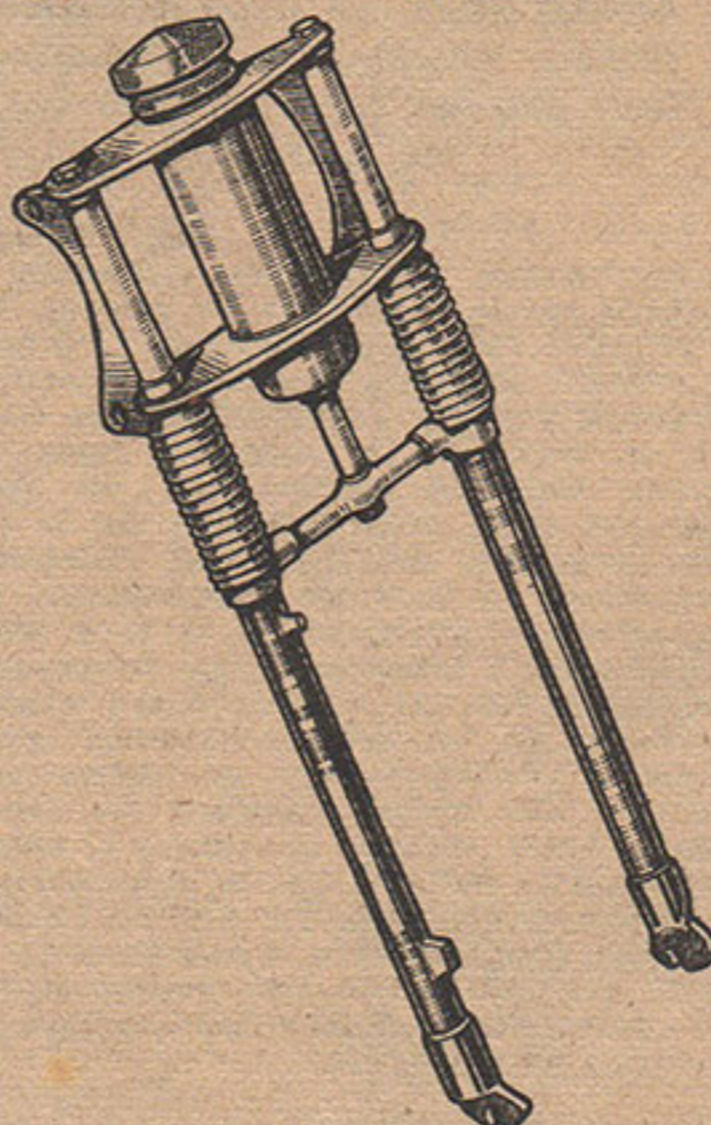
Ce bâti supporte l'axe qui est fixé à ses extrémités par deux vis de grosse section en acier spécial. Les coulisseaux (ou moyeux de la suspension), sont maintenant en alliage léger, avec portées intérieures en bronze antifriction. Leur déplacement est contrôlé par deux ressorts antagonistes : Un ressort supérieur hélicoïdal encaisse les chocs, et un ressort inférieur travaillant à l'extension tend à ramener le coulisseau à sa position primitive. Pour cela le ressort à l'extension est fixé par une extrémité à la partie inférieure de l'axe et par l'autre à la base du coulisseau lui-même, grâce à quelques filets à gros pas ménagés dans une bague d'acier.

La dureté du dispositif est réglable, grâce à un écrou molleté comprimant plus ou moins le ressort supérieur. Le coulisseau comporte d'un côté un boulon tendeur de chaîne et de l'autre une fente où s'encastré le téton d'ancrage du frein. Ce téton consiste en une simple tête de vis fixée dans le flasque du tam-

bour. Un graisseur Técalémit permet d'introduire périodiquement de la graisse légère.

Le rôle du petit ressort compensateur se comprend aisément : Son action s'oppose à celle du grand ressort à compression, et empêche radicalement tout talonnage supérieur ou inférieur. Cette suspension, telle qu'elle est conçue, pourrait se passer d'amortisseurs. Mais, pour les cas extrêmes, on a prévu des amortisseurs à friction dont les bras sont en alliage léger. Moins coûteux que des amortisseurs hydrauliques, ces appareils sont employés avec succès sur des machines italiennes de course et de série et jouent leur rôle avec la plus entière efficacité.

Les ressorts hélicoïdaux de la suspension sont dissimulés par des gaines soufflets rigoureusement étanches, en caout-



La nouvelle fourche télescopique Stignani.

chouc synthétique spécial inaltérable aux hydrocarbures et ne pouvant se déchirer.

Stignani continue également la fabrication de ses fourches avant télescopiques. Rappelons-en ici le principe de fonctionnement :

Nous avons les deux montants de fourche, réunis par une solide entretoise, et formant un « tout » rigide qui n'exerce aucun effort sur l'axe de roue. L'axe coulissant est fixé au centre de l'entretoise, et un boîtier central contient les deux ressorts de suspension. Un gros, travaillant à la compression lorsque la fourche, sous les chocs, se lève, et un petit, situé à la base du premier, qui tend à solliciter la fourche vers le haut lorsqu'elle descend et freine ainsi les coups de raquette provoqués par la détente du gros ressort. L'extrémité inférieure du petit ressort, qui travaille à la fois à la compression et à l'extension, est solidaire de la partie fixe de la fourche, alors que sa partie la plus haute prend appui au fond d'une cloche sur laquelle est enfilée le gros ressort.

Le boîtier qui enferme les ressorts est fermé par un gros bouchon vissé qui permet comme sur le dispositif arrière, de régler la dureté de la suspension. Au repos, le petit ressort est normalement comprimé, et ce n'est qu'après l'avoir bandé qu'on peut achever le montage de la fourche. Les amortisseurs hydrauliques sont contenus dans les deux fourreaux parallèles au boîtier cylindrique des ressorts, où couissent également les pistons de guidage. Ce sont des amortisseurs oléo-pneumatiques à clapets à billes. Le débit de l'huile au travers des trous calibrés est réglable par des vis pointeaux appuyant plus ou moins sur les ressorts.

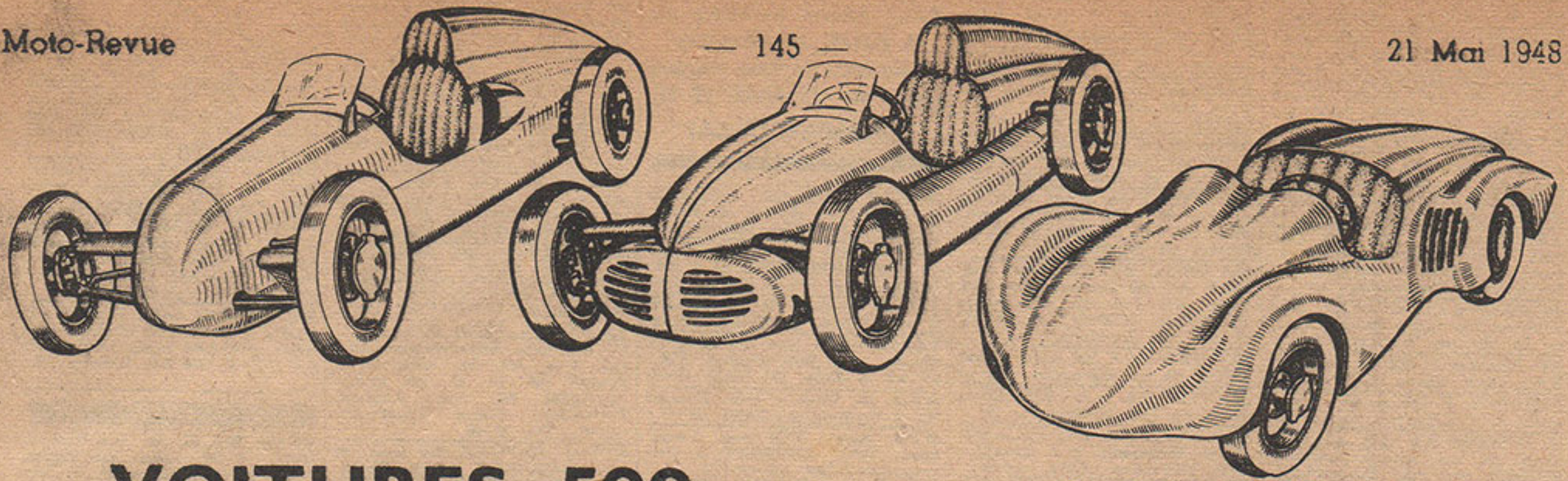
Voici le débattement obtenu avec les suspensions « Universelles » Stignani, qui existent pour vélomoteurs et motos de toutes cylindrées :

Suspension arrière, tous modèles : 4 centimètres.

Fourche avant, moto : 11 centimètres (existent en 150 et 170 mm de large).

Fourche avant, vélomoteur : 7 à 8 centimètres (130 mm de large).

Vous trouverez dans nos pages d'annonces les prix des deux modèles et l'adresse des principaux concessionnaires des suspensions Stignani pour la France.



VOITURES 500 ccm.

Les plans de « votre » voiture sont à l'impression. Ils seront disponibles dans quelques jours et dès maintenant, vous pouvez y souscrire pour les obtenir dès parution : Trois modèles sont prévus : 1° Racer 500 B monoplace course pour moteur mono ; 2° Racer 500 A monoplace pour moteur flat-twin ; 3° Racer 500 C, biplace sport. Nous nous sommes efforcés de ne rien laisser au hasard, qu'il s'agisse de la facilité de construction, de la sécurité, du confort, et de l'esthétique. Les croquis ci-dessus vous montrent l'as-

pect extérieur de chaque modèle.

Le montant de la souscription, pour chaque modèle, au choix, est de 1.000 francs. Contre cette somme virée ou créditée à notre C.C. postal Moto-Revue n° 297-37 Paris, vous recevrez, dès qu'ils seront sortis des presses : Les plans de fabrication et de montage au 1/10^e sur des planches de 54x37 cm. La notice explicative. La licence de construction.

Bien entendu, nous vous donnerons chaque quinzaine des nouvelles de notre « mouvement ».

De gauche à droite : Le modèle monoplace pour moteur monocylindrique (Racer 500 B). La monoplace course pour moteur flat-twin (Racer 500 A). La biplace sport (Racer 500 C).

UNE VICTOIRE REMARQUEE

Malgré une redoutable coalition anglo-italienne et la présence des deux racers qui sont probablement aujourd'hui les plus rapides, la victoire générale au Grand Prix de Nice, revint à un conducteur français : Jacques Collot. Ce conducteur, on s'en souvient, fit parler de lui l'an passé au Trophée de Saint-Eutrope. Parti en tête, il s'adjugea le meilleur tour devant des conducteurs d'élite, et ne se retira qu'après une panne stupide. A Nice, il avait confié sa chance à une 500 ccm. Norton Manx dernier modèle préparée et mise au point par Garreau, et vit le succès le récompenser. Rapide et robuste, la machine résista merveilleusement aux efforts qu'imposa cette dure épreuve, et qui furent néfastes aux bolides étrangers. Un beau succès pour un coureur et un mécano français.

A ce propos, nous rectifions un chiffre erroné paru dans notre édition sportive sur le sujet des temps de Collot :

Le résultat des éliminatoires fut le suivant :

1^{ère} manche : 1^{er} Behra, 15' 5".
2^e manche : 1^{er} Collot en 14' 54", et non 19' 59" comme nous l'avons publié. Ce temps, tout à l'honneur de Collot, est d'ailleurs des plus élogieux.

RÉSULTATS du Grand Concours HIMALAYA

1^{er} PRIX : 1 Caneé Canadien "Mountain River", Marque Lawrence :

FERRY Marcel, 42, Rue Damrémont, Paris 18^e.

2^e et 3^e PRIX : 1 Tente canadienne, double toit abside, Tissu Himalaya :

PAGET Henri, 62, Rue des Rigoles, Paris 20^e.

LOUGER Jean, 20, Rue Louis Pasteur, Mont-Saint-Agnan.

4^e et 5^e PRIX : 1 Tente canadienne, simple toit abside, Tissu Himalaya :

DAGUIN Georges, 9, Rue de l'Harminoie, Tarbes.

LEPLUS François, Rue de l'Yser, Waffignies.

6^e et 7^e PRIX : 1 Tente canadienne double toit, Tissu Resistex :

RAFFIER Yvette, 143, Rue F. Perrin, Limoges.

LANGLOYS Tierney, "Les Cèdres", Seyssinet-Pariset.

8^e, 9^e et 10^e PRIX : 1 Sac couchage, duvet vil, Tissu Thibet :

CHARRE Rolande, Quai de Cère, Vienne

Adèle dit RENSEVILLE, 78, Rue du 1^{er} Mai, Liévin.

ROUCQUAU Ch., 25, Rue Mesclin, Tarbes.

11^e au 20^e PRIX : 1.000 Francs en marchandises :

CASANOVA Monique, Lyon - SARKISSIAN J., Aix-en-Provence
CURY Colette, Toul - CHAILLON Yves, Bordeaux - BRICANET,
Nouklot - GURNGRICH Jean, Charleville - DAVAINÉ Rose,
Nice - CASANOVA Danièle, Lyon - DUCHENOIS Serge,
Charleville - FAY Jean, Vienne.

21^e au 50^e PRIX : 500 Francs en marchandises :

BADOZ J. P., St-Junien - BAILLY H., Sens - DUMAS Claude,
Lyon - Mme DIEUDONNE, Nancy - UYTENHAVE Pierre,
Cognac-le-Froid - SEVE René, Lyon - Mme GRASSINI, Nice
BUSSIERE Robert, Villeurbanne - FISCHER Marguerite, Lyon
TISSET, Luxeuil (Hte-Savoie) - MAROND Jean Paul, Lyon
BENOIT Philippe, Nancy - CHOUVET Robert, Le Puy
JACOB Albert, Schiltigheim - DURAND René, Montpellier
POMMERET Raymond, Malzeville - CHATELON Henri, Valence
GONFRAY Francine, Reims - GALLANT Lyliane, Colomnes
SANOUILLER Max, Yerres (S.-&O.) - PIOLAT Ernest, Lyon
BAUD Pierre, Cambrai - BENOIT Renée, Lyon - BORDES
André, Grenoble - MOUZEUX, Blois - REYNAUD Pierre,
Vienne - Mme HONORE E., Tourcoing - Mme LEBRUN G.,
Annecy - Mme MARCHET Suzanne, Charmonl
CARRIÈRE Henri, Montpellier.



**RÉNOVATION
DES CADRES
ET RÉSERVOIRS MOTOS**
Travail rapide et soigné
Raymond BONNOT
174, rue de Remainville
MONTREUIL (Seine)
AVR. 01-47

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

nos petites annonces

Prix de la ligne de 20 lettres, signes ou espaces 125 frs.
Petites Annonces commerciales (minimum 5 lignes), la ligne 200 frs.

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

Envoyez très lisiblement (caractères imprimés ou dessinés). Envoyez 10 jours avant la parution. Il n'est pas accepté d'annonces relatives à des demandes d'achats d'épaves « avec papiers ».

MOTOS À VENDRE
MOTOBEC. S5C 1938 500 sup. cul. grand spt chrom. peint. origine superbe, après 150. PERDOUX, 7, rue Châteaubriand, Bourges (Cher).
MOTOS des Domaines, écrire LAUGIER, 7, r. Félix-Faure, Vincennes - Ventes, Achats.
VAJS 350 culb. ancien mod. 75.000, AMIARD, 10, r. des Bons Enfants, Saint-Ouen.

V. ou éch. Soyer 350 culb. 4 CV, m. s. 1940 b. ét. c. vélom. réc. SERGE, 16, pl. Marronniers, St-Maur, tél. Dau. 36-23

GNOME 350 culb. sélect. état neuf. CAMUS, 23, av. Payret Dortail, Robinson (Seine).

HARLEY 750 ét. nf. Aupert, 2, r. de Chilly, Longjumeau, tél. 32.

MOTOBECANE 125 4 t. chrom. nve, mai 48, jam. rlé. DUBOIS 5, r. Laborde, 8. Car. 61-22.

PUCH 349 cc. susp. AR tr. bon état, bs pns, double emploi. CAVALY, rue du Bourg, Aire-sur-la-Lys (Pas-de-Calais).

NORTON 4 CV 350 culb. 4 vit. sélect. type 45 impec. pns neufs. PAUL, poste rest., Poitiers.

B.M.W. 350 culb. R 35 imp. Co-cas, 15, av. Grammont, Tours.

MONET-GOYON 500 culb. side G.-R. nf. LAMOINE, 31, r. Cl. Bernard, Issy-les-Moulineaux.

SAROLEA 5 CV sidecar 12 à 16 h. BONNEL, 34, r. Labat, 18^e.

500 B.S.A. lat. MARCY, 24 b., r. Traversière, 12^e (de 9 à 10 h.).

B.S.A. 600 culb. méc. imp. BES-SUARD, 74, r. de Verdun, groupe D. Bagneux (apr. 19 h.).

CAUSE mal. v. Peug. P135, 350 culb. chrom. 8.000 kms, sort. 47 impec. Px 120. NOEL, 2, villa J. Jaurès, Bondy (Seine).

T. 100 imp. Norton ES2-38 c. nve. 3, impasse Maubert, Paris.

MOTOBECANE 5 CV culb. bas px. 76, r. H. Longatte, Drancy.

R.-Enfield 500 culb. GOUYETTE 93, r. P. Vermier, Antony (S.).

TERROT 5 CV 4 vit. type RL Chauvel, 28, r. Dautancourt-17^e.

ATELAGE 500 RGSE Terrot side Impérial gd sp. fin. 47, peu roulé. MONTA, à Taninges (Haute Savoie).

Terrot 350 H ref. nf 60.000, Cattini, 68, Gde Rue, Montrouge.

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

SAINT-PAUL-MOTOS, Arc. 87-51, 19, r. Charles-V, Paris, 4^e.

Grand choix d'occasions état neuf. Zundapp, NSU, Triumph, Puch, Norton, BSA, Ariel, Matchless, Agence Terrot, Motobéc., Monet-Goyon, Triumph, vélom. livr. av. bons dans les plus courts délais.

ZUNDAPP 800 4 cyl. cardan type civil av. side Impérial état nf 200.000 frs. cardan B.M.W., faire of. A. LECHAUX, St Quay, Portrieux (C.-du-N.).

PART. vends side léger 21.000 soir 19 h. BABYLAS, 4, pass. de la Folie Régnault, Paris-11^e.

VELOMOT. MR av. remorque remis à nf bon ét. de marche. TUPIN, 6, r. de Mulhouse, Paris

TERROT 175 2 cv 2 t. 1939 rlé 5.000 kms ét. nf, urg. c. départ Dr BENOIT, 83, r. Chemin-Vert

500 SAROLEA Grégoire état impeccable f. té. r rapide. BESSE, R., Silli... y (Hte-Savoie).
TERROT 500 RSS supersport culb. av. side dura ens. imp. photos. Gadron L. Héry, Yonne N.S.U. 125 cc sélect. phare compt. com. neuve. prix intér. FLA. 27-15.
V. PEUGEOT 117 4 CV Delco équip. Bosch ét. mec. parf. pns nfs. tan-sad. nbx acces. DAUCHEZ, Liancourt Saint-Pierre (Oise), tél. 4.
ARDIE 500 av. ou sans side état neuf. moteur, cadre rechange. ELOY, 30, bd Mission Marchand, Courbevoie.
MORGAN 9 CV, v. ou éch. ctre vélocit. ou moto, 60 bis, quai de la Marine, Ile Saint-Denis.
250 Peugeot P 108 ét. nf. Tél. BAL. 46-31, après 19 heures.
PEUGEOT P 108 b ét. Rousseau 6, rue Bague, Paris, 15.
V. NORTON 350 culb. 4 v. sel. révis. ou éch. contre voiture. SUISSE, 64, rue Beauséjour, Combault (Seine-et-Marne).
TERROT 350 lat. 4 CV. SALQUE, 7, r. Fabre d'Églantine, Paris, 12. Sam, dim, seul.
NORTON 6 CV bon état génér. BECDIEVRE, 24 bis, rue W. Rousseau, Rennes (Ile-et-V.).
SIDE Roy 2 pns 2 ch. BOURGEOIS, 85, gde Rue, Argenteuil.
MOTEUR Vap 3, 9.500 francs. KLAUS, Lannux (Gers).
GNOME-RHONE 750 état impeccable, tél. MEN. 49-66.
D.K.W. à rem. av. pap. RIEUCAU, 64, pl. Réunion, Paris-20.
175 Monet-Goyon, type Champ de France mot pns neufs et Salmson S4 7 cy, roadster 2-4 places ét. neuf. LARRIEU, 6, Cité de la Chapelle, 18.
ZUNDAPP 196 cc. 2 tps, Ténart 46, r. Martinique, Rouen S-Inf.
SIDE Simon ét. nf. poids 70 kg Christophe Condé-s.-Huisne, Or.
500 TERROT course 4 paliers tr. rapide repr. moto ordinaire, SOUDAN Antoine, à Yenne (Savoie). Tél. 34.
EPAVE Motob. bloc 4 t. 2 CV pap. Chevalier, Beauville, L.G.
SANDFORD mot. Ruby impeccable. Morgan, 10, r. Lamarck-18.
PEUGEOT 4 CV culb. neuve ét. mec. parf. prés. impeccable. 100.000. Zundapp KS 600, flat-twin, belle prés. état mec. parfait. 4 l. 500 au cent, 140.000. LELAUNAY, à Floerdt (Morbihan), Téléphone 1.
ROYAL - ENFIELD 350 culb. BERGON, 61, r. Ch. Schmidt, St-Ouen (Porte Montmartre).
VELOMOT. Motobéc. 125 4 t. imp. 86, bd Magenta, 10^e, 18h-30.
ALCYON 350 tr. b. ét. bs pns 70.000, vis. dim. MAINGUET, 49, r. Ernest-Renan, Nanterre.
PART. v. Sunbeam 500 cul. dern. px. 160. Urg. LEMEE, 16, bd Sault, Paris, vis. 296, r. de Charenton, Paris, 12.
ARIEL 350 imp. Thierry, 31, r. E. Landrin, Boulogne (Seine).
VELOMOT. Motobécane 4 t. 3 vit. p. ét. av. tan-sad luxe. 50.000. FREY, 7, r. Eugène Manuel, Paris, 16^e. TRO. 52-88.
DRESCH 500 lat. 2 cyl. card. ét. parf. PERROIS, 15, av. Chemin de Fer, Malakoff (18 h.).
VELOMOT. Prester état de nf prêt à rouler, px tr. intér. LAB. 89-67 (heures repas).
TERROT 350 lat. à rem. nomb. piéc. nves abs. compl. tr. bons pns. RICHELIEU 31-43.
V. ou éch. ctre 500, 250 Rudge 4 v. 4 soup. b. état général. Guennec, 5, r. P. Goujon, Orly.
D.K.W. 500 1946 DIMITRI, 7, r. de Chaillot, Paris, 16.
350 culb. 4 CV état neuf. SLAVINSKY, 36, r. de la Roquette, 11^e, sauf, sam, dim.
B.M.W. R 16 7 CV culb. pns nfs 90.000, 86, r. Raspail, M.-Alfort.
TRIUMPH All. 250 2 t. 4 v. sel. Decoudun, 46, r. d. Enverges-20.
MOTOBECANE 3 CV gd luxe ét. nf. PERINEL, 17, r. P. Dupon, Suresnes (heures repas).
URGENT cse dépt v. G.-Rhône 250 lat. ét. nf. 80.000. S'adr. DEPAUX, 1, r. Bérange, Bondy, à partir de 20 heures.
SIDE Harley David 9 CV parf. ét. 2 pns nfs. LEBOUCHER, 268 Fg St-Martin, 10^e, à part, 17 h.

SPLEND. attelage 750 Harley David, mot. à term. rod. side BERNARD nf tt émail. bleu. ELIE, Gob. 71-63, sf dim-lun.
2 Vélo chromés bloc Sach et Jonghi, VAR, 5, r. Charonne.
SAROLEA 500 4 CV culb. sel. chas. side Carpio, impeccable. MAGNIEN, 49, r. des Bois, 19.
DOLLAR 500 culb. parf. ét. pns neufs av. ou ss side Carpio. Guilbau, 54, villa Faucheur-20.
GN.-RHONE 500 2 cyl. card. et. nf vis. 44, rue Balard, sam, dim. ou écr. BAUDAN, 86, r. Olivier de Serres, 15.
500 ARIEL RH. 350 Ariel RH. BMW R7, 500 Norton culb. ES2 susp. AR ttes ét. nf, caisse side dural. ROBERT et JEAN, 17, rue des Bateliers, Clichy.
MOTOBECANE 350 latér. 60.000 NETE, 49, av. Barbusse, Gagny.
ALCYON 350 culb. VINCENT, 33, r. du Pré St-Gervais, 19.
Motobécane 5 cv side 1 pl. 1/2 b. chaus. Denoyelle, 4, r. Gérauld, Bois Colombes (CHA. 12-59).
TERROT lat. 4 cv pns nfs mec. b. état 45.000. HUCK, 35, rue de Bretagne, 3^e, apr. 19 h.
MOTOS Allemandes à rem. av. pap. 64, pl. Réunion, Paris-20.
HARLEY 750 reconstruite et pièces détachées, 4, r. Hoche, Colombes, tél. CHA. 08-47.
A v. moto Monet-Goyon 2 tps 3 cv mec. et pns nfs. SPCL, 58, r. du Landy, Plaine-St-Denis.
DOLLAR 250 rév. c. n. 65.000. HORCHOLLE, à Songeons, Oise.
ARIEL 500 culb. impeccable. 125.000. JAMIE, 34, rue Saint-Christophe, Limoges (Hte Vienne).
V. ou éch. Peugeot 401 D décap. 4 pl. reprise side 750. 39, bd Faust, Livry-Gargan.
500 culb. Saroléa mot. ref. à nf. émail. chrom., 85.000. GOHIN, 7, r. Jeanne, Paris-15.
PART. v. BMW R 16 750 cc. culb. parf. ét. pns c. nfs, 130.000. PIGET, 70, r. Laugier, Gal. 83-56.
B.S.A. WM20 500 lat. et Triumph 3 HW 350 culb. parf. ét. ch. 110.000. BEAUDCIN, 143, rue de Bayeux, Caen, Calvados.
HARLEY MP 750 état neuf, 150.000. VARANGUEN, 18, pl. de la Mairie, Parame (I.-et-V.).
Harley-Davidson 750 civ. abs. nve. 50, r. Ménilmontant, 20.
SIDE Stoye impeccable. 25.000. CAFE, 62, r. Couronnes, Mén. 63-30.
B.M.W. R12 1943 tr. bel. CAFE, 62, r. Couronnes, Mén. 63-30.
TRIUMPH Angl. 350 culb. tr. bel. MAR, 45, r. J.-Lacroix-20.
GN.-RHONE M1 b. ét. bs pns vis. à part, 18 h. METIER, 37, bd de Reuilly, Paris, 12.
500 culb. av. side R.-Gillet gd rout. mec. et pns parf. ét. DU-MAS, Port-sur-Saône (H.-S.).
NSU 200 pn nf, 8, r. de Londres R. GILLET 750 susp. AR 4 vit. impeccable. 80.000. BSA 4 cv lat, 3 vit. b. ét. 50.000. V8-18 décap. impeccable. 185.000. conservateur élect. glace nf, 135.000. GODIN, 22, r. Entrepôts, St-Ouen.
I TRIUMPH speed twin neuve 2 Triumph 500 lat. neuves, 1 BSA 500 lat. 1 NSU 350 sup. cul. impeccable. 1 NSU 250. 1 Jonghi 125 nf. MOTOS PREVOYANCE, 16, r. de la Prévoyance Vincennes (Métro St-Mandé).
MOTO side 7 CV flat-twin s. AR, r. à broches et secours, 75.000. Repréndrais 350-500, 5, av. des Perdrix, St-Maur, apr. 19 h. et samedi dimanche.
VDS DKW 190. AUDEBERT, 18, bd Jules-Ferry, Paris, 11^e, de 17 à 20 heures.
V. side Herstal grd tme, roue susp. amort. huile, état neuf, pn. ch. DESMOULIN, 29, rue Noël, Charleville (Ardennes).
MOTOBECANE 125, 4 t. nve, pns 600x65, 600x55c, 24x2,375, chambre 26x3,50, 600x55, chas. side 350 cc. roue nue. Hippolyte 11, r. J. Chailloux, Fresnes.
DOLLAR 5 cv mot. Chaise tte ég. SOYER, 92, r. Rochechouart.
PART. v. DKW 250 sel. réserv. chr. pns nfs. BRUNET, 4 bis, r. de la Cour des Noues, 20.
PART. v. vélo, 4 T. 125 parf. ét. ROB. 11-02 (18 à 19 h.).
TERROT 3 CV t. b. ét. 50.000, JACQUES, 106, r. d'Angoulême 11^e. Obé. 51-32 exc. dim. 13 h. à mardi 14 h.

Pour notre numéro du 4 JUIN, les Petites Annonces seront reçues jusqu'au 25 MAI 18 H. DERNIER DÉLAI

INDIAN 1939 side Bernardet + utilité. roue sec. ét. nf, 9, av. Gallieni, Joinville (Seine).
250 lat. état mec. et pns nfs ég. électr. BELMENT, 90, r. Rebeval, Paris, 19^e, 19 à 21 heures.
F.N. 500 culb. b. ét. VARENNE 6, av. Wilson, Pavillons-s.-Bois.
VELOS nfs à mot. auxil. neuf dispon. sans bon d'achat. Z.A., 62, av. E.-Zola, 15^e. VAU. 90-40.
B.S.A. Et. Emp. c. nve. Briand H., à Gometz-le-Châtel (S.-O.).
B.S.A. Etoile d'Or imp. d'orig. mod. 1940. COUSSOT, à Gometz-le-Châtel (S.-et-O.).
VELOCETTE KSS culas. nf. comme neuve. LACROIX, 34, av. Foch, Saint-Maur (Seine).
MONET-GOY. 175 mot. Villiers type comp. 3 v. tr. h. mec. CAFE, 28, r. des Cendriers, 20.
MOTOBEC. 500 culb. sup. club. f. tél. sus. Alt. exc. ét. gén. Maurin, 31, r. Lubeck, Pas. 16-67.
F.N. 350 M '70 b. état bs pns av. pl. of. sam. et dim. HOSSENLOP, 11, av. Gallieni, Gentilly.
PUCH 250 2 t. 4 vit. mot. rodage pneus neufs. CARDINAUX, 5, rue de Verdun, Colombes.
V. vélomot. mot. Sachs 100 cc. p. ét. Jas. 13-16 (13-14 h.).
MOT. side Magn.-Deb. 47 nf. 162.500, gar. Stef, Valenciennes.
MONET-GOYON 250 2 tps 3 cv RICHARD, Allée des Lièvres, Enghien (S.-O.). Tél. 39.
V. 500 cc. sup. spt. culb. Saroléa mod. 36 ou 37 sel. 4 vit. ét. nf, 140.000. RIO, 43, rue Gambetta, Auch (Gers).
A v. belle moto av. ou sans side 800 cc., 4 cyl. 3.000 kms parf. ét. gén. tr. b. chaus. peint. et chrom. impeccable. prés. luxe photo s. dem. Renseign. compl. GUIVARCH, à MOTO-REVUE.
DARMONT 6 CV 3 roues mot. refait. ref. air. carr.ervoir, pns us. bas px. GUT, 87-97, 3 à 6.
R. H. 500 Ariel impeccable. ap. 19 h. CABOIS, 18, rue du Simplon, Paris, 18^e.
BMW 350 culb. 4 v. ét. nf. pns nfs. Pr. 130. MAUVE, 80, bd Ch. de Gaulle, Colombes.
INDIAN susp. AR refaite à neuf. R. HUGUENET, 13, bd Carnot, Dijon (Côte d'Or).
F.N. 250 2 t. 1939 tr. b. état. occ. unique S.A.E.B. Aulnay-s.-Bois, tél. Avi. 63-44.
V. vélomot. Motobéc. ét. nf. TAMIEN, Maisons Laffite, 42 b. r. d'Achére, à part, 18 h. 15.
VDS moto 4 CV 350 culb. bon état, s'adr. 232, r. de Fontenay, Vincennes (Seine).
750 bicy. BSA sid. Préc. imp. mec. pns ch. acc. nfs 20 à 21 h. et sam. dim. GUINOT, 79, av. Philippe Auguste, Paris, 11^e.
350 MATCHLESS Tel. état nf. LAPORTE, 149, r. Ordener-18^e.
D.K.W. 350 NZ 1943 tr. b. ét. Jacques, 114, r. Dammont-18^e.
N.S.U. 250 cc. sup. cul. neuve. NIVELON, 4, r. du Niger, 12.
SANDFORD Ruby fr. Lockeed mot. pns imp. tr. rap. écr. p.r.v. FEVRE, 47 bis, av. Clichy, P17.
PART. vds 500 NSU lat. toute équipée et nve. teinturerie, 27, rue Clauzel, TRU. 71-63.
PART. vds 350 culb. Peugeot P 105 ét. impeccable. pns nfs. MENEGAUX, TRO. 09-00.
F. N. M 12 10 CV side nu parf. ét. mec. b. pns. Pouzalque, 8, r. A. de Musset, Fontenay-s.-Bois.
CAUSE double emploi vds vélocar mot. p. ét. OPE. 28-72.
Remé-Gillet 750, 46, av. side Bernardet 7.000 kms. LIT. 79-76.
VDS à part. Gnome-Rhône 4 cv 1933 ent. révisée. bs pneus. BOURILLLOT, LAB. 78-90.
VELOMOT. Motobécane 4 t. pl. of. MORIN, 107, av. Vaillant-Couturier, Arcueil (Seine).
EXCEL. occas. part. v. Monet-Goy. 2 CV 175 cc. parf. ét. mec. pns nfs. LEFEVRE, Tru. 03-04

1 PONEY, 125 4 tps Motobécane 175 Monet-Goyon, 200 DKW 350 Magnat-Debon, 350 Gnome-Rhône major KS 600 Zundapp 750 Harley MP, 750 BMW culb. f. téles. susp. AR nve pas encore immatric. RAPID MOTO. CHARRIER, 21, r. d'Orléans, St-Cloud (S.-O.). MOL. 21-29.
VELOMOT. Prester-Jonghi 3 vit. sel. FALLOT, 8, rue Fallet, Courbevoie (Seine).
RUDGE 500 culb. 4 sou. 4 vit. sélect. bon état, bons pneus 135.000. CREPET, 15, av. J.-Jaurès, VENISSIEUX (Rhône).
MOTO Allem. 500. BOURDIN, 53, r. Ch. Infroit, Champigny.
TERROT 125 culb. neuf cause double emploi. COIFFEUR, 18, r. du Dragon, Paris, 6^e.
V. ou éch. Motobécane sup. cul. 4 v. sel. av. side avion centre 750 H. D. ou autre. MARTIN, 51, rue Auguste Chevalier, Tours (Indre-et-Loire). Tél. 25-79.
ROYAL ENFIELD 350 mod. 48 cc. DASPRA, 3, rue Dante.
TIGER 100 2 cyl. 125 Terrot culb. sel. 1 roue av. Triumph Turigny, 52, r. Goutte-d'Or-18.
500 ARIEL 4 v. sel. c. neuve. Déf. 30-08, 18-19 h. et sam. mat.
Motoconf. 250 3 vit. 2 t. 33.000. Moto 125 2 vit. 2 t. pn. nf. 27.500. PIGE, 43, c. d. Abbesses, Paris.
TERROT 350 sel. 4 vit. fév. 47 ét. nf. TRO. 46-40. a. repas.
TRIUMPH 350 lat. parf. état. CHAPARD, 9, r. du Havre, 2^e.
IMPOSSIBILITE faire moto, vends Ma Motobécane B4 état mec. par. bas px. A. LEFOL, La Picotière, Civry la Forêt (S.O.).
MONET 500 4 v. av. side neuf 120.000. COLAS, 7, r. Pache-11^e.
G.-RHONE 5 cv av. side Carpio nf av. cap. dern. mod. sup. occas. 4, pl. Pte de Bagnolet.
ON DESIRE ACHETER
ACH. Carbu. Graetzin BMW SA-24 côté dr. ou éch. c. côté g. GIR, 86, r. Monceau, Lab. 78-42.
CH. épave incompl. Motobéc. ou Motoconf. 4 ou 5 cv. BOURCIER Camille, Geste (M.-L.).
P cher. EMW R61. Me déplace Ch. PCLLET, Croix (N.).
SIDE léger à gauche, eer. ROLLIN, 18, r. Franklin, Courbevoie.
SUIS ach. de 250 ou 350 à rév. ou non donner px et détail. MAURISSON, 113, rue Pasteur, Bonneuil (Seine).
SIDE Terrot DTP seul. CULET, 76, bd de Champigny, St-Maur.
CH. S4C ou R44C Motobécane accid. ss roues. BOULANGER, Magnac Laval (Hte Vienne).
CH. EPAVE FN 1930 4 CV Bizot, 13, r. P. Curie, Le Bourget.
S. ach. décap. ou sport même anc. ou s. pn. J. MOSNAY, P. R. rue Clerc, Paris, 7^e.
ACH. cadre cpl b. ét. pr. moeur 500 Jap et boîte Burman ou vds boîte et moeur éch. 26x3,50 b. ét. ctre 27x4. DOLZAN, 4, r. Gén. Mallette-16.
CH. box p. sidecar. Récompense ERUN, 32, r. de Verneuil, 7.
RECH. épave 750 culb. BSA. TROMPAT, 59, av. du Gén. de Gaulle, Champigny (Seine).
REPR. cher moto 500 cc. max. 80.000, pay. en 12 mens. Garant. R. Mace, 10, r. J.B. Clément, 18.
ACH. 500 cc. bas px état mec. indéf. mais bs pns. GITTON A., Autry le Châtel (Loiret).
ACH. épave 500 NSU lat. TS Chef Bourguignon Ecole S.-Off. Strasbourg (Bas-Rhin).
ECHANGES
V. ou éch. 500 DKW 2 cyl. 2 t. ctre 800 ou 600 Zundapp. LEFORT, 8, r. Darcet, Vichy (Al.).
V. ou éch. ctre moto cabriol. 5 CV Peugeot. BRODIN, 178, r. Barbusse, Argenteuil (S. O.).
DARMONT b. mécan. ctre vélomot. S'adr. GAGNET, 14, r. de Paris, Meudon.
ECH. camion 3 t. 5 tôle ctre 350 à 500 av. souille ou petit lot à révis. MAURISSON, 113, r. Pasteur, Bonneuil (Seine).
ECH. ou vds ctre moto 500 ou 750 lat. p. dét. Triumph All. Privat, 51, r. St-Maur, Paris-11^e.
V. ou éch. 350 Automoto b. ét. contre vélomot. vis. sam. EAR, 13, r. A. France, Créteil.

ECH. cinéma «Pathé S» 9mm5 pouv. être parl. et camera même format cellule et access. maté. nf gde valeur ctre moto ou petite voit. équiv. LANGIANO, Hôtel Moderne, 78, r. Chemin de Fer, Esbly, Tél. 40.
FIAT 7 CV 509 A torp. 30-31, impeccable. vend 130 ou éch. ctre moto améric. HERAULT, St-Maurice (Nièvre).
VDS ou éch. tri-mot. Peugeot exc. ét. pns nfs ctre petite voit. vis. 7, r. Mansart, 9^e.
PART. V. 190.000 ou éch. ctre Simca Cinq. Zundapp K800 parf. ét. mec. S'adr. COSSET, 59, r. J.-Jaurès, Villejuif. Intermédiaire s'abstenir.
VDS ou éch. voit. Mathis PY coupé 3 pl. speed. freins Lockheed mot. pns neufs ctre moto 4-5 CV, 9, rue Ch. Lecocq, 15^e.

DIVERS
REVIL Ets. 82, av. des Ternes. ETO. 15-53, seul spécialiste pour tous équipements et accessoires moto, cycle, auto. Tabliers, cuissards, casques, serre-tête, vestes, sacoches, musettes, sièges arrières, poignées tournantes, silencieux, dessus selle caoutchouc, accus, sélecteurs V. M., guidons, klaxon, outillage.
AMILCAR 7 CV 2 pl. spt. rev. 90.000. CATALA, 29, r. Pyrénées 6^e, et ch. piéc. SARA P. 6.
V. Tri Peugeot révis. pn. nf. 1 moeur auxil. DKW 91 cc. pr. tand. MANSUY, 43, r. Jacob-7^e.
MOULE rechap. moto dim. 600 x 65 au 27 x 400. DUBREUIL, 12, r. Gautier, Courbevoie.
V. Harley MP et moteurs av. pap. Rieucan, 64, pl. Réunion-20.
CAISSE side All. Vélo hom. Gn.-Rhône ét. nf. Daudeville, 28, r. d'Astorg, 8^e. ANJ. 63-33.
V. 1 magn. dyn. p. flat-tw. 1 magn. nve p. flat-tw. 1 dyn. Marchal, 1 couple AX2 compl. av. arb. Wag. 95-38 apr. 19 h.
CH. caisse Hiller ou Précis. Vds moeur tri Staub 500 lt. RI-BOUST, 87, r. Chemin Vert-11^e.
VDS Monocar très original. Vélo av. mot. VAP. chargeur de batt. transform. électr. F. PUCHEU, 52, rue Bokanowski, Asnières (Seine).
V. HURT 500 exc. état. sélect. 4 v. 85.000, avec side 110.000. DELAND, 61, r. Porte Buc, Versaille (S.-et-O.).
V. pns et ch. 27x4 — 600x65, cham. tra. avant. MAI. 28-41.
ACH. 3 roues Mutilé à mot. bon px si impeccable. CATHERINE, 21, r. Alexandre Dumas, Paray-Vieille-Poste (Seine-et-Oise).
BONNE occasion Auto Peugeot 4 pl. cond. 201 confort. repr. moto. THOMANN, 10, rue Mathieu, Saint-Ouen (Seine).
REPARAT. mise au pt. access. piéc. dét. Motobécane d'orig. H. HIPPOLYTE, 11, r. J. Chailloux, Fresnes (Seine).
V. side Carpio biplace écrire LOTTMANN, 29, av. Carnot, Neuilly-Plaisance (S.-et-O.).
VDS train av. et direction 5 cv Peugeot b. ét. DID. 29-28.
VDS moeur NSU 500 culb. av. bte embray. et péd. boîte BSA 500 avec embr. et pédales fourché. Terrot 350. MATRA, 59, rue Ramey, Paris, 18^e.
V. 2 pneus 27x2,75. TOURNIER, 145, bd Libération, Marseille.
DISPONIBLES serre-têtes en belle toile blanche doubl. tailles 54 à 60, voir Maison LIBESKIND, 58, r. Vieille du Temple, Paris, 4^e.
VENDS Amilcar sport 6 CV 80.000 ou chang. avec vélomot. ou moto 4 vit. neuf. MOULENE L. Bagnac (Lot).
V. 5 CV Peugeot 4 pl. ty. 172 mot. à rem. 35.000. Cha. 41-69

FONDS DE COMMERCE
CYCLES — MOTOS
Châtelet Magasin atel. gar. 5 voit. beau matériel. gros ch. aff. Associé 1/2 av. 850.000. GODIN, 47, rue de la Victoire. TRINITY 63-99.
AVIGNON Fonds Moto-Cycles Agence gr. marques, magasin et atel. 115 m. s. sol. atel. logt confort. Vente, répar. fabric. ch. aff. imp. PHILLIP, 8, rue Devéria, Avignon.

Vous cherchez un bon agent !

Vous le trouverez chez


RAPID'MOTO

21, Rue d'Orléans — St-CLOUD

CHARRIER

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

Tél. : MOL 21-29



RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE
EMBIELLAGE RÉGULAGE
RÉALÉSAGE MOTOS AUTOS
TOUTES MARQUES Tél. MAL. 26-79
189, Av. GEORGES CLÉMENTEAU, 189 - NANTERRE - Seine -
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 450000 FRANCS - R.C. SEINE 309 993

AUTO-UNION .. D.K.W.

STATION-SERVICE

83

Avenue de la Grande-Armée

83

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

ROBERT KIENE

73, Quai du Point-du-Jour — BILLANCOURT
SPECIALISTE DE LA MOTO

Tous les accessoires pour Motos et Vélocycleurs
SIDECARS COMPLETS DISPONIBLES

Tél. : MOL. 21-26

Un joli cadeau !!! 1000 fr.

Mille francs d'accessoires au choix offert à tout client
nous déposant son bon d'achat pour vélocycleur

Agences Motobécane — Peugeot — Magnat-Debon

NEUILLY-MOTOS, 34, avenue G.-Clémenteau
à NEUILLY-PLAISANCE. Tél. 230

Marc PIAULET

MOTOS

Vente Achat - Echange
neuf et occasion

Dépannage — Réparation
Moto-Ecole

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

B.M.W.

Agent Général

ZUNDAPP

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

PNEUS

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

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

CONSTITUEZ-VOUS UNE COLLECTION 1946 et 1947

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

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

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

ASSORTIMENT DE PROPAGANDE :

Une douzaine de numéros différents mais à notre
choix — selon disponibilités — des années 1946 et 1947
pourra vous être envoyée contre 120 frs (10 frs pour
port), soit 130 frs par versement postal au compte
MOTO-REVUE PARIS 297-37.

TOUTES LES CARRIERES DE L'AUTOMOBILE

Motoristes, Mécanicien-chauffeur, Electricien-réparateur,
Employé ou magasinier de garage, Vendeur-représentant
en automobiles, etc.. Vous seront ouvertes en suivant nos
cours PAR CORRESPONDANCE qui feront de vous

Technicien et Mécanicien, de premier ordre.
— Préparation au Service militaire dans l'Armée motorisée
— Conduite, entretien et dépannage de tracteurs agricoles
— Autorails Chemin de Fer de France et des Colonies
— Mécanicien-dépanneur des P.T.T. (Rens. grat. sur dem.)

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

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



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°

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.)

MOTOCYCLISTES !

Faites chromer vos accessoires par un spécialiste en
CHROME AMERICAIN GARANTI AUX INTEMPERIES

DUROCHROME

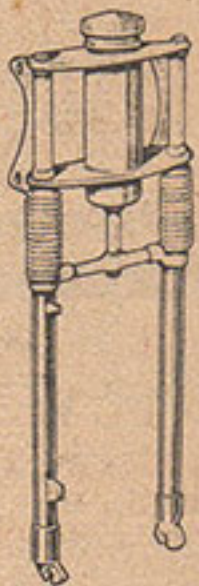
10, rue Marc-Seguin, PARIS (18°) — CLI. 03-33

Concours Himalaya

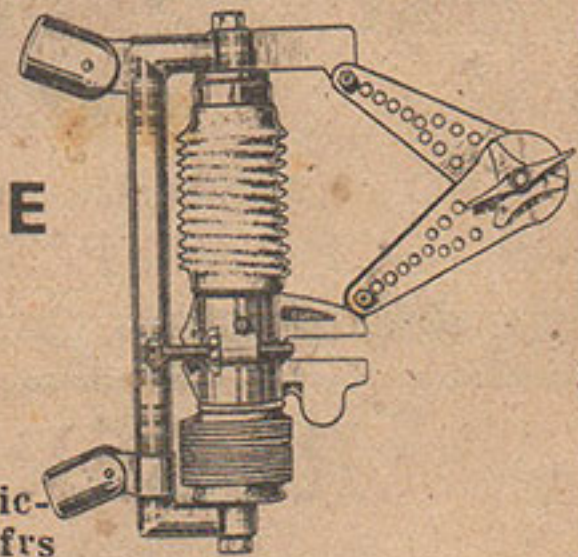
N'oubliez pas de Consulter
les résultats de notre Grand
Concours dans ce Numéro!



PUB. R. G. RICOU-PARIS



Joseph STIGNANI SUSPENSION ARRIÈRE ET FOURCHE « UNIVERSELLE » 47, Route de Gonesse — STAINS (Seine)



Suspension AR : Vélocycle : 8.400 frs. — Moto : 9.800 frs (amortisseur à friction en supplém.). Fourches télescopiques : Vélocycle : 16.800 frs. Moto : 19.600 frs

LISTE DES AGENTS PAR DEPARTEMENTS

(CONCESSIONNAIRES DEMANDES POUR LES DEPARTEMENTS NON CITES)

Alpes Marit. : HEERTMANS, 66, rue de France, Nice.
Aube : CONRAD, 104, faubourg Croncels, Troyes.
Aude : René CROS, 84, allée Iéna, Carcassonne.
Alger : DUCCESCHI, 23, boulevard Baudin, Alger.
Bouches-du-Rhône : GANIER, 17, rue du Village, Marseille.
Basses Alpes : HEERTMANS, 66, rue de France, Nice.
Bas Rhin : MOTOSPORT SPISKE-HIRT, 18, rue des Malteries, Schiltighem.
Calvados : LAUTRU, 18, rue Journal, Lisieux.
Charente : BOURABIER, route nationale Bordeaux-Paris, Tourriers.
Charente-Maritime : ROSSIGNOL, 5, rue Eugène Delaunay, Saintes.
Côte d'Or : NOBLOT, 10, rue Legrand du Saule, Dijon.
Gard : HUGON, 1, rue des Tilleuls, Nîmes.
Haute-Garonne : GARAGE BALDET, 50, rue d'Armagnac, Toulouse.
Hérault : MOTO-SPECIALITES, 17, rue Dom Vaissette, Montpellier.
Haute-Savoie : DEGRAVEL, 14, av. de Cran, Annecy.
Ile-et-Vilaine : DEBROISE, 159, rue de Paris, Rennes.
Indre-et-Loire : SAUX, 350, rue Victor-Hugo, Tours.
Maine-et-Loire : GUILLONNEAU, Champocéaux.

Morbihan : EON, 19, rue des 4-Frères Creach, Vannes.
Moselle : KRIANKE et SCHLANDER, 24, rue de l'Hôpital, Thionville.
Nièvre : R. ROSIER, 14, rue du Commerce, Nevers.
Nord : HARDING et SOHIER, 11, place Philippe-Lebon, Lille.
Oise : LEFEVRE, 129, rue Jean-Jaurès Montataire.
Pas-de-Calais : HARDING et SOHIER, 11, place Philippe Lebon, Lille.
Puy-de-Dôme : DESSALLE, 78, rue Lamartine, Clermont-Ferrand.
Pyrénées-Orientales : Vve RIERE, 14, route de Bompas, Perpignan.
Rhône : TOURNIER, 161, av. de Saxe, Lyon.
Saône-et-Loire : NEDEY, 5, rue St-Antoine, Chalon-sur-Saône.
Seine-et-Marne : GUIGNABODET, 20, av. Thiers, Briec-Comte-Robert.
Seine-Inférieure : ZEDDES Fres, 34, pl. St-Marc, Rouen.
Seine Région Est (20^e et 12^e) : CHAVANEL, 76, rue de Fontenay, Vincennes.
Tarn-et-Garonne : PAGE, 99, r. Lacopelle, Montauban.
Var : HEERTMANS, 66, rue de France, Nice.
Vaucluse : BERLIE, 45, rue Buffon, Avignon.
Maroc : ZONCO FERRARA, 17, r. Lassale, Casablanca.