

36^e ANNEE. — 4 JUN 1948. . . N° 917

Moto revue

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

LE MOTO-CROSS
DE MONTREUIL

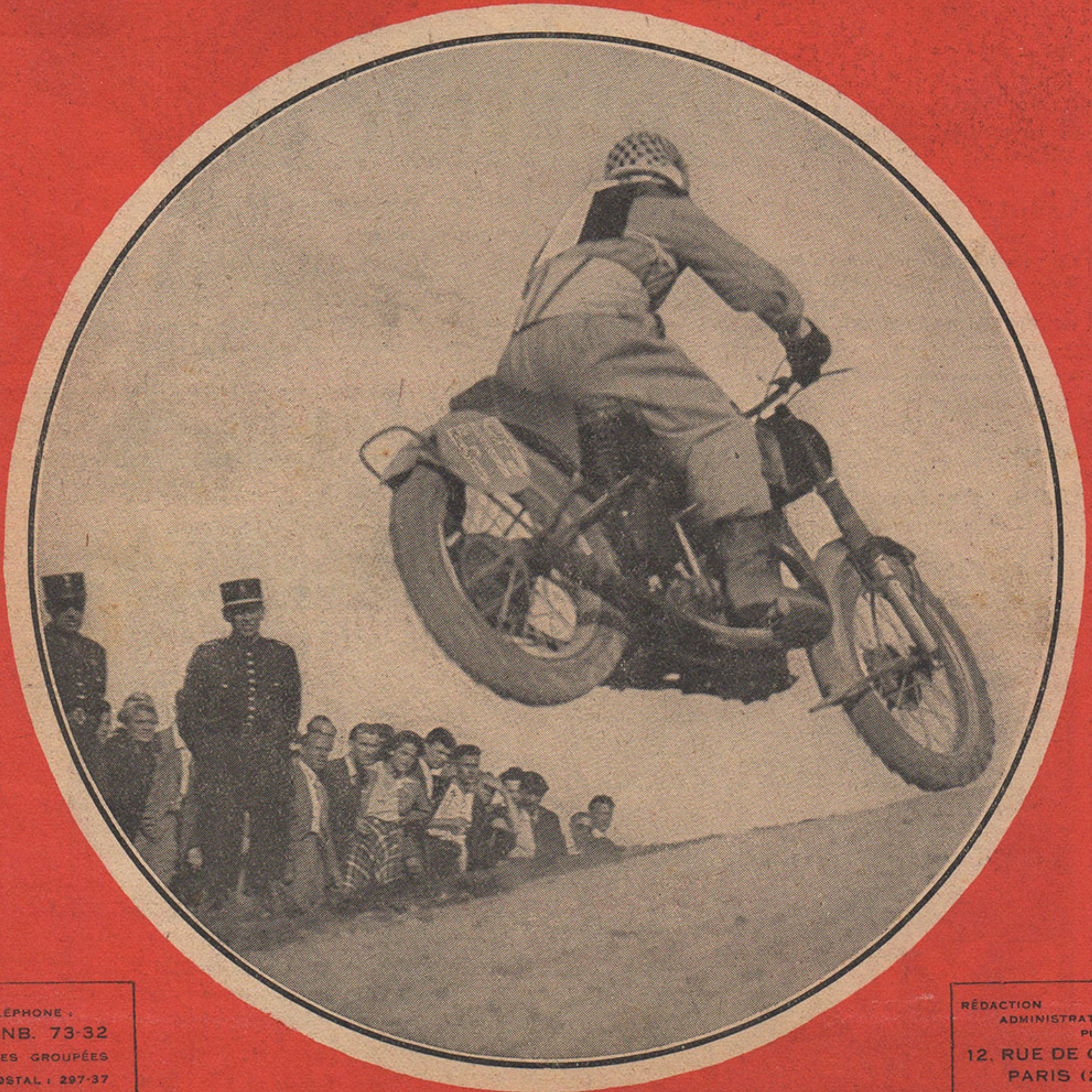
UNE 100 cmc. N.S.U.

Provisoirement

BI-MENSUEL

LE NUMERO :

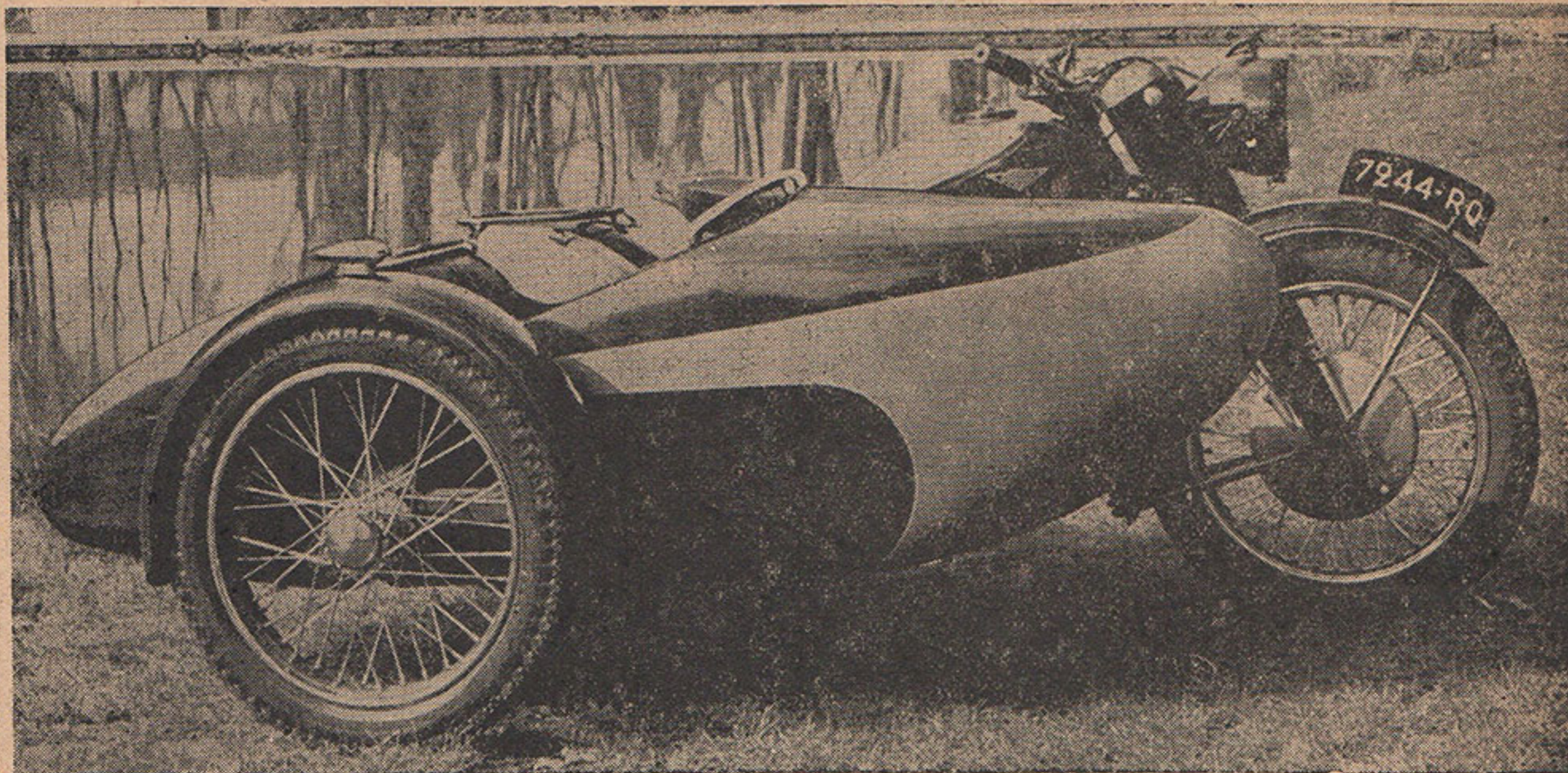
20 frs



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

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

Au Moto-Cross de Montreuil, Verrechia s'affirme comme le meilleur des
« Internationaux » tenant les belges en échec.



Georges MONNERET présente le Sidecar P. HUMBLLOT

LE PLUS MODERNE DU MONDE

Châssis tubulaire enfermé - Suspension réglable - Amortisseurs caoutchouc - Vaste coffre arrière - Peinture Duco au choix - 4 attaches sur Silentbloc - Feu de position profilé - Carrosseries sport et tourisme - Poids 70 kgs.

Agents demandés d'urgence - S'adresser à l'agence exclusive :

GEORGES MONNERET, 106, AVENUE ARISTIDE-BRIAND à MONTROUGE — Téléphone : ALEsia 21-71

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

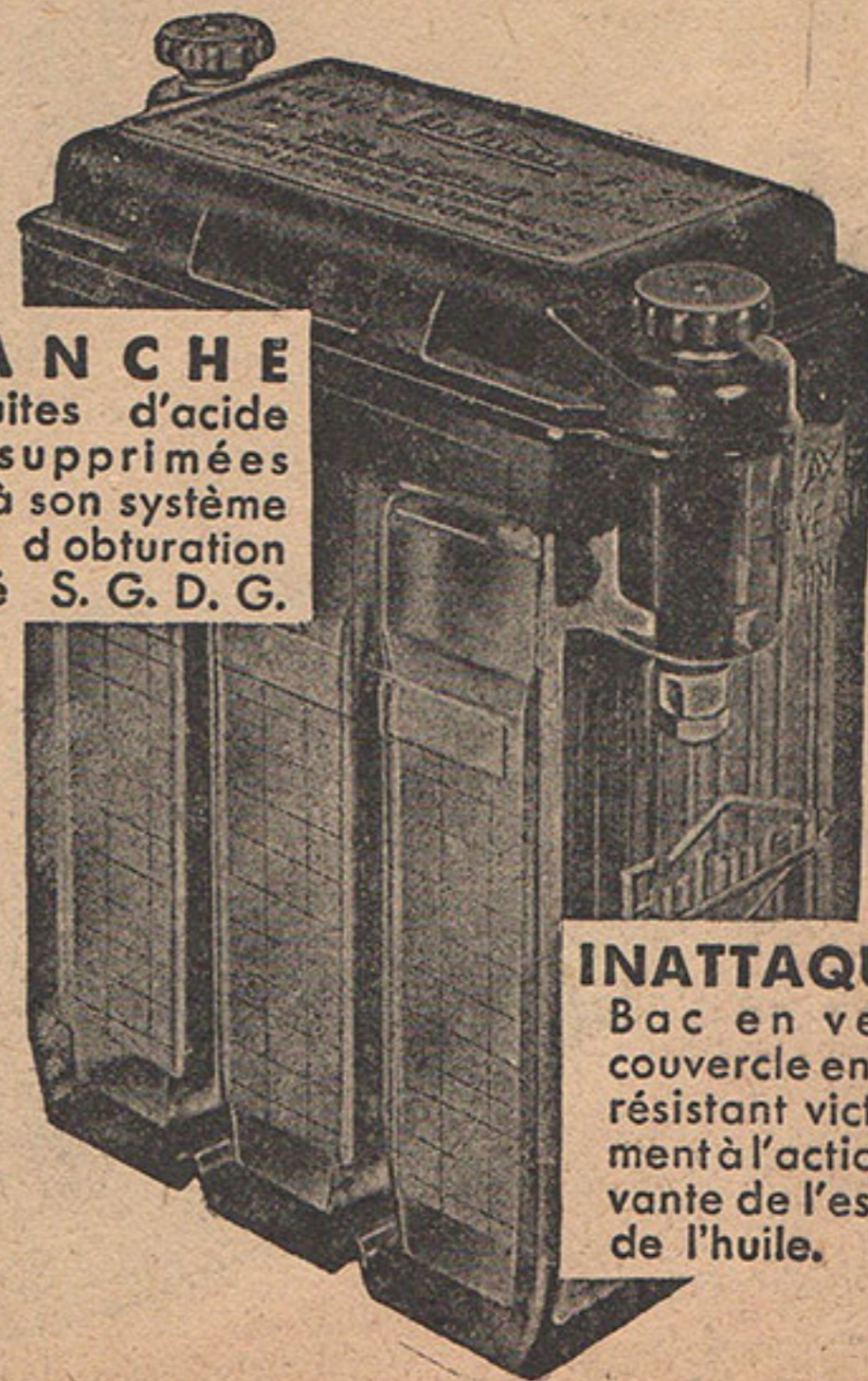
Livraison rapide du vélomoteur Magnat-Debon
125 - 4 temps - culbuteurs

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

Fulmen-moto



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

INATTAQUABLE
Bac en verre et
couverture en bakélite
résistant victorieuse-
ment à l'action dissol-
vante de l'essence et
de l'huile.

L'A PLUS DURABLE

MOTO-SPORT

R. GUIGNABODET

BRIE - COMTE - ROBERT (S.-et-M.) Tél. : 216

A renouvelé son stock de matériel neuf et occasion

DISPOSE DE TOUTES PIÈCES

MOTOBECANE, TERROT, CHAISE, PEUGEOT,
MONET, JAP etc...

MOTEURS, BOITES, CADRES, RESERVOIRS, etc.
PIECES DIVERSES, NORTON, B.S.A., ARIEL,
F.N., GILLET-HERSTAL, TERROT, MOTOBECANE,
MONET, AUTOMOTO, BLACKBURNE,
JAP, CHAISE, STAUB, ZURCHER, BURMANN,
BRIDIER, RENE GILLET, ALCYON, DRESCH etc.

Toujours un choix de motos et sides d'occasion

LIVRE IMMEDIATEMENT LE 125 JONGHI

RECHAPAGE PNEUS MOTO

LIVRE DE SUITE PNEUS ET CHAMBRES MOTO
LIVRE ET MONTE SUSPENSION AR.
ET FOURCHES TELESCOPIQUES

*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})

Usines à Pontarlier (Doubs)

Le Casque GENO

à calotte en métal léger à haute résistance.

Imperforable aux chocs
AGREE

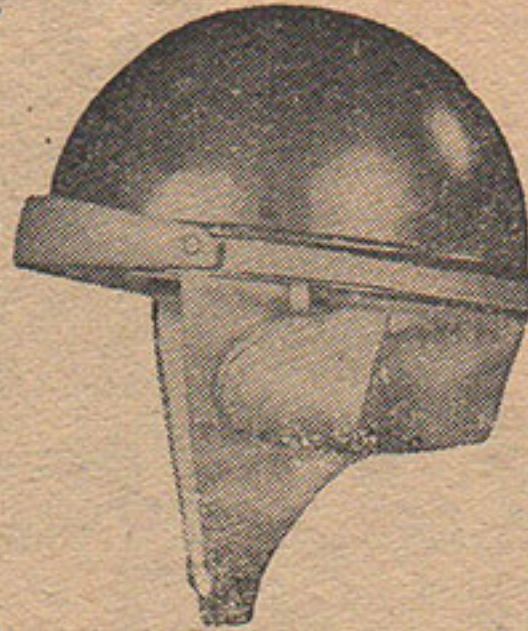
EN COMPETITION
pour tous pays affiliés à la
F.I.C.M.

Type Compétition
modèle adopté par
« MOTO-REVUE »

pour son
CASQUE D'HONNEUR

GENO

6, Fbg St-Honoré, PARIS



LES POIGNÉES

“SOUPL”

POUR
MOTOS



ET
VÉLOMOTEURS

AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.L

43, Rue Marius AUFAN. LEVALLOIS. Per. 06-35

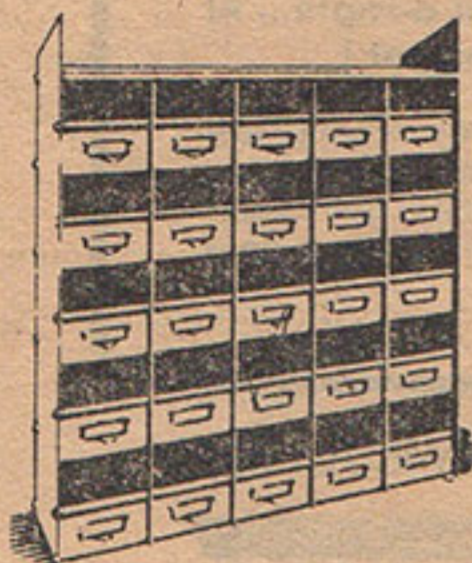


*Quelques millimètres
de bonnes garnitures
assurent votre sécurité*

Exigez
de la garniture
FLERTEX



AVEC
LES CASIERS METALLIQUES
à rayons multiples



3 ENSEMBLES
 15 - 20 - 25 - 30 cases

4 COMBINAISONS
Cote-à-cote, dos-à-dos, en hauteur

notice 14 sur demande

PUBLI
ROG'

ETABLISSEMENTS **DUVAL**

BUREAUX DE VENTE :
 18, Rue AUGUSTE-LANÇON — PARIS - 13^e
 GOBelins 78-18 — 53-10 - 11

FAITES COMME TOUS
 LES GRANDS CHAMPIONS

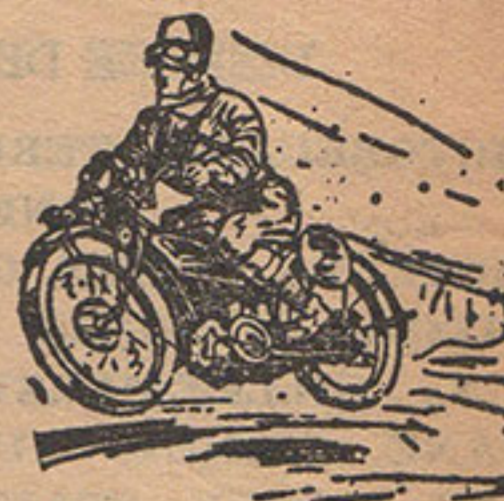


2 TEMPS

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 corres-
 pondant à 150 litres de carburant pour le prix de 430 francs

LA COMPETENCE QUE L'ON NE DISCUTE PAS !

GRAND PRIX DE MONACO (350cmc)

1^{er} Georges MONNERET

Record du tour battu — 3^e du classement général
 76 fois recordman du monde, 6 fois champion de France

AGENT DE TOUTES LES GRANDES MARQUES
 MOTOBECANE - GNOME-RHONE - PEUGEOT
 TERROT - MONET GOYON - JONGHI - SOLEX

Agence AJS

TOUTES PIECES DETACHEES
 REPARATIONS — MISE AU POINT

TOUS LES EQUIPEMENTS POUR TOUS LES SPORTS

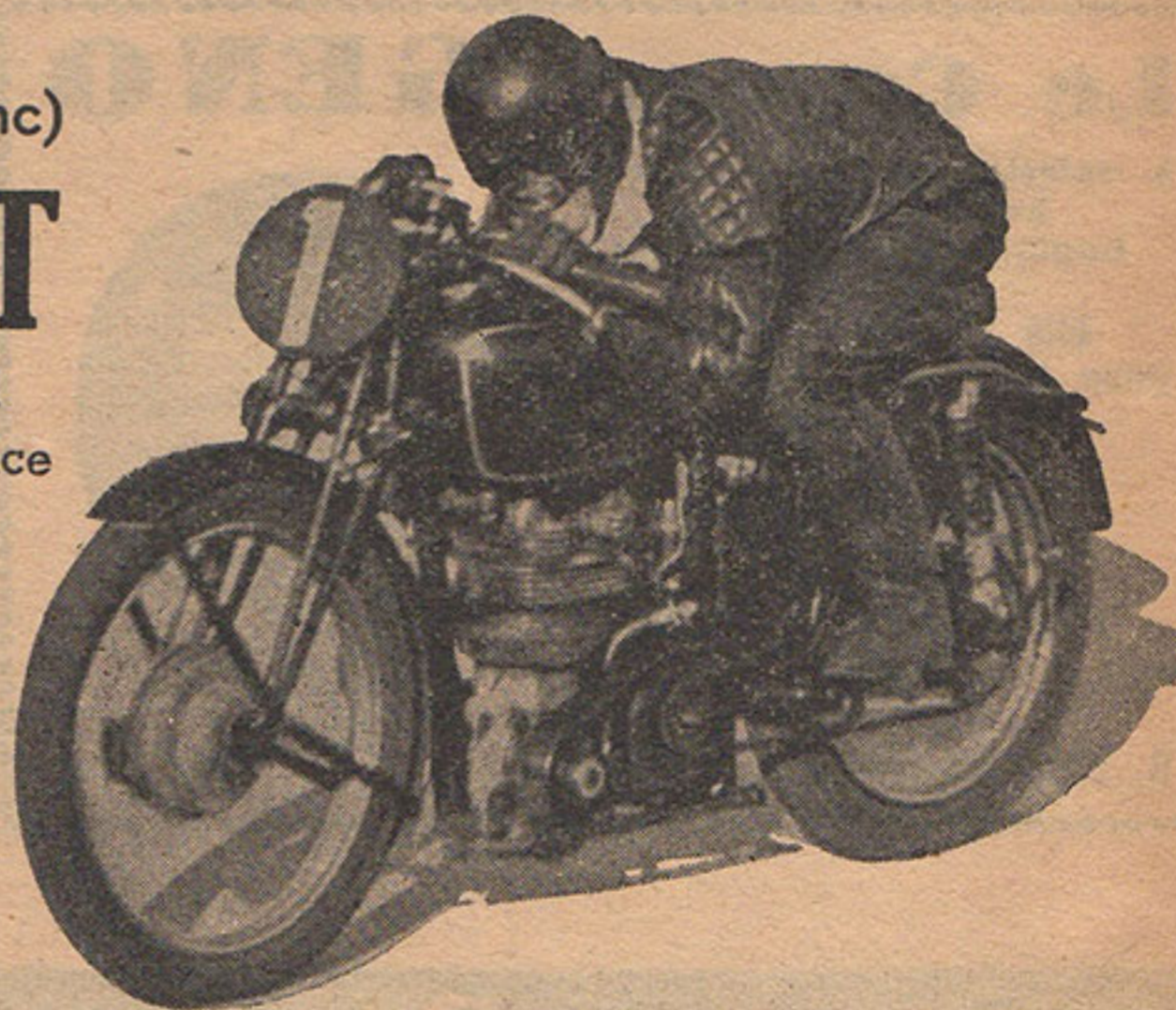
2 MAGASINS

PARIS-CENTRE

7-9, BOULEVARD BEAUMARCHAIS
 (Place de la Bastille) — Tél. : TUR. 96-56

PARIS-SUD

106, AV. ARISTIDE-BRIAND — MONTRouGE
 (Porte d'Orléans) — Téléphone : ALE. 21-71





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

Moto revue

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 Nos	200 fr.	300 fr.
24 Nos	400 fr.	575 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.

◆ TOJOURS L'ESSENCE

La qualité instable du carburant a des repercussions déplorables sur la marche des moteurs. De tous côtés, on nous signale des troubles de fonctionnement qui n'ont pas d'autre origine que son faible indice d'octane ou la présence d'hydrocarbures lourds dans l'essence vendue aux pompes.

D'autre part, on continue à se plaindre de la délivrance des tickets de 10 litres, alors que l'unité de vente est le bidon de 5 litres. Les pouvoirs publics auxquels nous avons signalé la chose, font la sourde oreille.

◆ UN ACCESSOIRE UTILE

Un constructeur belge vient de lancer un indicateur de vitesse adaptable à toute moto munie d'un sélecteur au pied. Il consiste en un secteur disposé à droite du réservoir. Un index, actionné par une tringle solidaire de la pédale se déplace devant le chiffre indiquant la vitesse enclanchée.

◆ POUR LE PROCHAIN SALON ?

On reparle de la sortie, à l'époque du prochain salon, de machines françaises de cylindrée moyenne dotées des perfectionnements modernes. Mais nous préférons attendre confirmation pour être plus explicites.

◆ VELOMOTEURS 4 TEMPS EN COURSE

Une fois de plus, on a pu constater au dernier Bol d'Or que les vélomoteurs 4 temps à soupapes en tête ne sont pas fragiles. Les petits blocs A.M.C. se sont fort bien comportés et l'un d'eux a même tenu un moment la tête de sa catégorie.

◆ A LA FOIRE DE MILAN

La seule nouveauté motocycliste exposée à la Foire de Milan était une 250 cmc. Ser-tum à soupapes latérales, analogue au modèle qui s'illustra au Bol d'Or, à l'exception des parties hautes du moteur, bien entendu.

REVERRONS-NOUS CET HEUREUX TEMPS ?

IL fut un heureux temps où nous comptions par kilomètres et non par litres d'essence. C'était la liberté totale. Nous filions quand nous le voulions, vers Nice, Brest ou Strasbourg. Quelques coupures dans notre portefeuille et nous étions sûrs d'arriver à destination, de trouver un bon accueil et de nous trouver en quelques heures au bord de la mer ou des montagnes. Cette facilité de déplacement dont nous avons perdu presque jusqu'au souvenir, nous paraîtrait presque étrange à l'heure actuelle. Nos ministres roulent dans des mastodontes, volent en quadrimoteurs, mobilisent un croiseur pour transporter leurs précieuses personnes. Nous nous n'avons que le droit de payer d'énormes impôts et de rester prisonniers chez nous ou de ne nous déplacer que dans un faible rayon, à pied ou à bicyclette (nous n'avons pas tous des jarrets de champion, ni le désir de fournir un gros effort musculaire).

On nous rabâche sur tous les tons qu'il faut développer le tourisme, mais si on fait quelques efforts pour le rendre possible aux étrangers porteurs de devises, on fait tout pour l'interdire aux Français. Nos hommes politiques pratiquent la méthode Coué. Ils nous répètent qu'ils ont rétabli la situation grâce à un courage qui consiste surtout à épuiser les dernières ressources du contribuable. Ils déversent dans nos oreilles du blablabla à haute dose. Mais on ne nous donne qu'une quantité d'essence ridicule. Pour aller de Paris à Tours, il nous faut économiser notre attribution pendant plusieurs mois, alors que de tous côtés on nous signale des abus, alors que si on peut payer l'essence 120 ou 150 francs le litre, on en trouve à peu près à volonté. Quand aux hôtels, ils sont fatalement de plus en plus chers par suite des denrées, des taxes, des frais de toute nature. Le tourisme ne doit-il donc être désormais que le tour de notre chambre ou de notre jardin ? Ne devons-nous plus connaître de la nature que le pot de pois de senteurs qui fleurit à notre fenêtre ? Ne pourra-t-on plus voyager que si on est ministre, député, étranger, ou profiteur du marché noir ?

◆ REALISATION D'AMATEUR

Nous avons remarqué, sur la route, un vélomoteur 125 Grand Routier Motobécane comportant de nombreuses améliorations : Une pipe d'admission coudée ayant permis de disposer le carburateur à l'arrière, ce qui évite de salir le bas du pantalon. Une fenêtre circulaire ménagée dans le carter de transmission, afin de pouvoir régler l'embrayage sans démontage fastidieux, et enfin un sélecteur au pied qui nous a paru parfaitement au point.

◆ UN NOUVEAU BLOC 125 4 TEMPS

En Italie, vient d'apparaître le petit bloc 125 cmc. Volugrafo, à soupapes en tête et culbuterie intégralement enclose, boîte 3 vitesses, allumage par volant magnétique. Sa ligne rappelle étrangement certains modèles de plus forte cylindrée.

◆ VERITE DE LA PALISSE

Entendu au Circuit de Bruxelles, d'après notre confrère « Moto Magazine ».

— « Tu sais pourquoi Goffin n'a pas gagné ? »

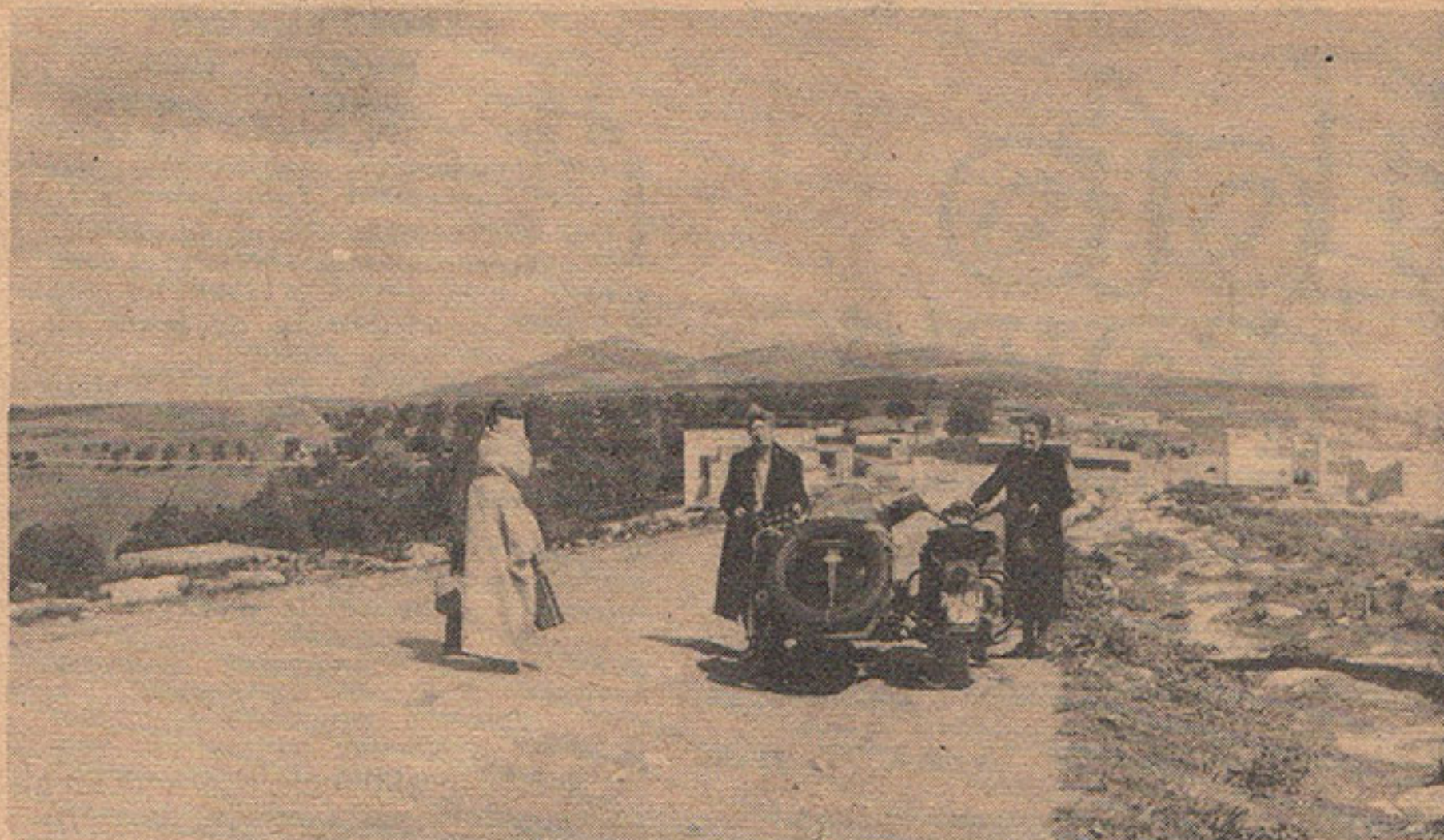
— ... ?
— « Eh bien, c'est parce que Whitworth l'a dépassé ! »

◆ LE « NEC PLUS ULTRA »

Une 125 cmc. fabriquée dans une ville industrielle du centre, déjà remarquée pour sa conception ultra moderne, pour ne pas dire révolutionnaire, sortirait bientôt avec suspension arrière, probablement du type oscillant. Sa cylindrée serait d'ailleurs portée à 150 cmc.

◆ LA MOTO UNIVERSAL REPRESENTEE EN FRANCE ?

M. Latscha, qui s'est spécialisé depuis longtemps dans les motos flat-twin, se serait assuré l'agence de la marque Suisse Universal, dont les deux modèles « Boxer » ont été si remarquables aux derniers salons de Genève.



Perchée sur le roc, comme un nid d'aigle, la ville sainte de Moulay Idress du Zerhoun (photo Ch. Magne).

INFORMATIONS

◆ ALLONS-NOUS SUBIR LE CONTRE-COUP DE LA GUERRE PALESTINIENNE ?

Non, nous n'avons aucune intention de nous livrer à la politique. Mais hélas, nous ne le savons que trop, la politique a des répercussions économiques. N'oublions pas qu'une grande partie du pétrole que nous consommons vient du Moyen Orient, bien que nous ayons été spoliés d'une partie de nos droits. Le Moyen Orient est sillonné de pipelines et l'un des plus importants aboutit en particulier à Haïfa où il y a de puissantes raffineries. Assurément ce n'est pas d'Haïfa que nous recevons la majeure partie de nos essences, mais néanmoins si Haïfa cesse de produire, les clients européens qui se fournissent à ces raffineries vont s'adresser ailleurs et essayer de se ravitailler auprès des autres producteurs. Et comme notre pauvre petit franc Mayer n'a qu'un faible pouvoir d'achat, nous ne serons pas traités en acheteurs privilégiés et à coups de livres et de dollars on accapatera le pétrole qui nous était jusqu'à présent réservé. Il n'y aura bientôt plus d'essence en France que pour les touristes étrangers porteurs de devises appréciées.

Il serait dans ces conditions bien imprudent de compter au cours des mois qui vont venir sur une amélioration quelconque de nos attributions en carburant, surtout avec un gouvernement autophobe comme le nôtre. Les étrangers qui viennent en France sont frappés de la faible densité de notre circulation routière. Si cela continue, les routes seront bientôt désertes. Il est universellement reconnu que l'intensité de la circulation routière est le signe le plus sûr de la prospérité d'un pays. A ce compte là, nous sommes bien bas.

◆ CIRCUIT DES REMPARTS 1948 10 et 11 JUILLET

L'Automobile-Club et le Moto-Club Charentais travaillent activement à l'organisation de cette belle épreuve. Rien ne sera négligé pour présenter au public Le circuit amélioré permettra certainement des moyennes plus élevées et les vieux remparts assisteront paisiblement à de sérieux accrochages.

◆ BIENTOT LE T.T. !

C'est ce mois, les 7, 9 et 11, que se dérouleront les épreuves du Tourist Trophy, sur le traditionnel circuit de l'île de Man. Ces trois courses internationales (petites cylindrées, junior et senior) comptaient déjà le 12 avril 119 engagés, respectivement 23, 46 et 50 pour les trois catégories précitées.

TROIS OUVRAGES INDISPENSABLES Edités par « MOTO-REVUE »

LE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

Le traité pratique le plus complet concernant l'étude, l'entretien, la mise au point de toutes les machines. Nombreuses illustrations techniques.

Prix : 225 fr. Frais de port : 35 fr.

L'ART DE CONDUIRE

Tous les conseils utiles pour la conduite de la moto, du vélomoteur, du sidecar.

Prix : 200 fr. Frais de port : 30 fr.

L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION

Toutes les ficelles, tous les trucs pour vous initier, et économiser beaucoup de billets de mille.

Prix : 300 fr. Frais de port : 30 fr.

Envoi franco contre versement à notre C.C.P. M. Lacôme, Paris 289-91, du prix de l'ouvrage choisi majoré des frais de port.

◆ LE RALLYE DU GRAND PRIX DE GENEVE

Nous tenons à souligner le magnifique résultat obtenu par certains de nos clubs au rallye organisé à Genève à l'occasion du Grand Prix International. Les principaux clubs de Suisse, d'Italie et de Belgique y participaient, et c'est le M.C. Manzoni (Italie) qui obtint la première place. Immédiatement derrière lui, vient la section moto de l'Auto-Club d'Alsace, de Strasbourg, avec 2.442 points. Le M.C. Forézien et l'A.M.C. de la Cité de Lyon se sont également distingués et figurent aux places d'honneur.

Nous remercions M. Rohmer, de Strasbourg, qui nous a fait parvenir les résultats officiels.

◆ LES BONNES ADRESSES

Nous avons reçu d'un abonné la lettre suivante :

« Au cours du Rallye U.S.M.T. du 25 avril, je me suis trouvé en panne à Antony, à 12 h. 30 (allumage de magnéto).

J'ai pu reprendre la route très rapidement grâce à M. M. Richard, 31, avenue de la Division Leclerc, à Antony (tél. Eerny 02-13) dont le garage était fermé mais qui n'a pas hésité, malgré l'heure avancée, à effectuer la réparation et ceci bénévolement.

Je tiens à signaler l'adresse de ce mécanicien aux abonnés de « Moto-Revue », afin qu'elle puisse servir aux camarades motards qui pourraient se trouver en panne dans ce pays ».

C. THIBault

◆ COURTOISIE ETRANGERE

Plusieurs coureurs français ayant participé à une récente épreuve espagnole, nous ont communiqué leurs impressions sur l'accueil reçu là-bas. Tous sont unanimes pour insister sur la courtoisie des dirigeants de la Fédération Espagnole, dont le Président en personne vint leur souhaiter la bienvenue, accompagné du Consul de France.

Avons-nous jamais vu un Président de la Fédération Française se conduire de pareille façon envers les coureurs étrangers venus disputer une épreuve chez nous ?

◆ GROSSES MACHINES DANS LE CLUBMAN'S T.T.

Il y aura probablement dans cette épreuve d'amateurs non seulement quelques Vincent H.R.D., mais au moins une Ariel quatre cylindres. Il n'y a aucune raison pour que la course ne soit aussi utile aux grosses machines qu'aux moyennes ou aux petites.

◆ GUZZI NE PARTICIPERA PAS OFFICIELLEMENT AU T.T.

Stanley Woods s'occupera de deux pilotes de 500 cmc. dont Ernie Lyons. Quel sera l'autre ? Maurice Cann aura à sa disposition une 250 cc.

◆ SUPPRESSION DU CIRCUIT DU LARIO

Le circuit de vitesse du Lario, que les moto-clubs de Milan, Côme et Lecco (Italie) devaient organiser en juin prochain, a été remis à l'année prochaine. Motif : La coïncidence de date avec d'autres manifestations.

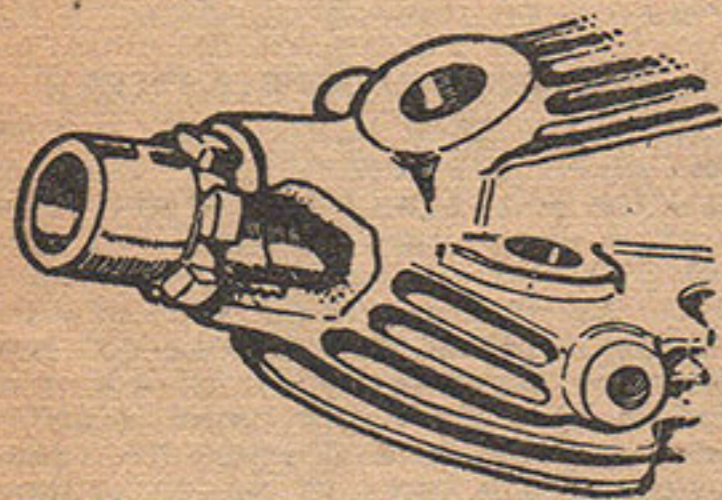
◆ LA JOURNEE DE LA MOTO DE LA ROCHE-POSAY-LES-BAINS

Le Moto-Club de Châtelleraut organise le dimanche 13 juin, avec le concours du Moto-Club de Tours et des clubs régionaux, la Journée de la Moto de La-Roche-Posay-les-Bains (Vienne), qui comprendra une concentration motocycliste et de nombreuses épreuves et attractions, qui commenceront à 14 h. 30 au Casino de la ville. Nous engageons tous les motocyclistes de la région à se rendre à cette fête, qui remportera certainement un vif succès.

COMMENT TRAVAILLER LA CULASSE D'UNE MOTO DE COURSE

Le travail de l'intérieur d'une culasse de course était autrefois assez ardu. Même sur les machines de grand sport ou de compétition qui étaient commercialisées, voici quinze ou vingt ans, de nombreuses retouches étaient indispensables, et il était difficile de les mener à bien sans un matériel perfectionné et coûteux. Elles exigeaient de surcroît une certaine habileté. Nul n'ignore que s'il est assez facile de retirer du métal, en ajouter est par contre à peu près impossible. La mise au feu pour recharge à l'autogène n'est pas recommandable sur un moteur à haut régime dont le montage doit s'effectuer avec le maximum de précision. Aussi, sauf exception rarissime, le possesseur d'une motocyclette de compétition d'un modèle récent n'aura pas à creuser profondément l'épaisseur de sa culasse. Le travail portera principalement sur le polissage de la chambre d'explosion et des conduits, ainsi que la suppression des ressauts. L'emploi des alliages légers et du bronze, sur les plus récents modèles, facilite notablement la question du polissage. Moins durs et moins grenus que la fonte, les métaux non ferreux, outre leurs avantages propres sous le rapport de la conductibilité, sont moins durs et acquièrent plus rapidement un poli qui touche à la perfection. On ne saurait trop insister sur l'importance du polissage des surfaces internes qui est facilité par la perfection d'usinage des pièces sortant des usines modernes.

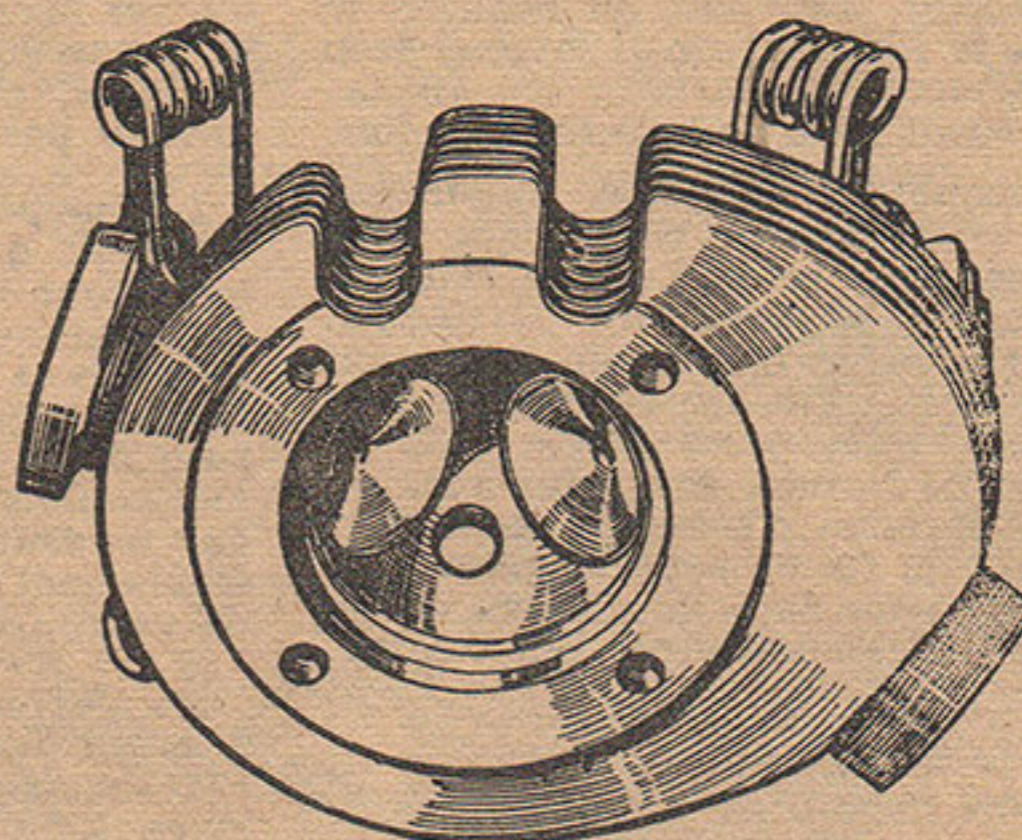
Les culasses actuelles, nous l'avons déjà dit, sont la plupart du temps bien étudiées. Il existe, au voisinage de l'admission, à la partie supérieure, un dégagement suffisant pour permettre



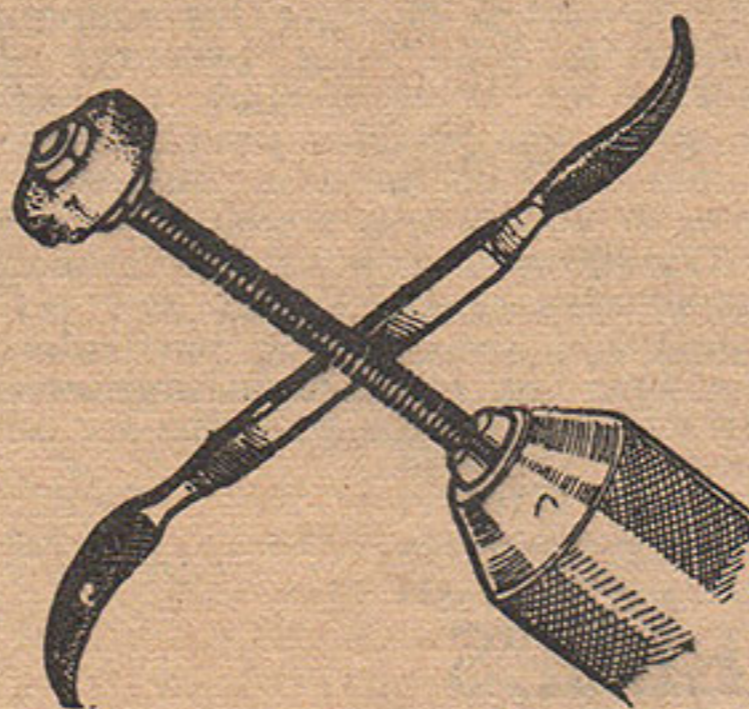
La pipe d'admission ne doit comporter aucun ressaut et se raccorder exactement avec le passage de gaz et le carburateur.

l'entrée des gaz avec le minimum de freinage. Cependant, c'est vers l'admission que le travail sera le plus important. On s'assurera tout d'abord qu'il n'existe aucun ressaut au raccord de la pipe et de la culasse, ni à celui du

Une culasse moderne. La portée du joint doit être parfaitement usinée.



carburateur sur la pipe. On montera sur la culasse le corps du carburateur, démuné de ses gicleurs et de ses volets, et on s'assurera de la parfaite continuité des parois du conduit des gaz. Il existe cependant deux obstacles qu'il est à peu près impossible d'éliminer, c'est le renflement du logement du guide-soupape et le guide lui-même.



Deux outils indispensables. Le rifflor et la petite meule « en bout » actionnée par une chignolle.

On peut tout au moins les atténuer, en profilant l'extrémité du guide dans le sens de la marche des gaz. Certains n'hésitent pas à le raccourcir, mais il faut montrer plus de circonspection de ce côté.

Pour les épreuves très courtes de vitesse pure, de côtes, kilomètres lancés ou arrêtés, on peut les couper au ras de la pipe, mais il serait imprudent de procéder ainsi pour les épreuves en circuit. Le profilage de ces guides est relativement aisé, et notre cliché vous montrera suffisamment la forme la plus convenable. S'il s'agit d'une supersport ordinaire à laquelle on veut assurer quelques chevaux supplémentaires (nous ne dirons pas que l'on veut transformer en machine de course, ce qui serait une hérésie), il est souvent utile d'aléser la pipe d'admission, et de monter un carburateur plus gros, dont le passage des gaz sera exactement le même que celui de la tubulure. Dans ce cas, on agrandira également le diamètre du siège et on montera une soupape plus grande de 3 à 4 mm. On adoptera le même angle d'inclinaison

du siège. L'opération est grandement facilitée quand on possède les outils convenables. Sur sa partie rectiligne la tubulure peut être agrandie (ou rectifiée) à l'alésoir. Pour le coude qui se trouve au voisinage de la soupape, on doit recourir aux offices d'une petite meule à flexible, actionnée par un petit moteur électrique, ou à défaut, une chignolle à main qu'un aide fait tourner pendant l'opération. Les petites meules en forme de boule ou du type « boisseau » sont les plus pratiques. On commence avec des meules en carborundum et on termine avec une meule en buffle qui assure un poli presque parfait. A défaut, on finira à la toile émeri très fine, de façon à ne laisser subsister aucune rugosité ni trait de meule.

Malheureusement, il n'est pas toujours facile ni économique de se procurer une meule à flexible et un moteur pour l'actionner. Dans ce cas, si le motocycliste veut faire ce travail lui-même, il devra s'armer d'un rifflor ou sorte de lime étroite à bouts courbés... et de beaucoup de patience. Pour les gros enlèvements de métal, il s'ingéniera à fixer au mandrin d'une chignolle, une tige filetée portant une petite meule serrée énergiquement entre deux rondelles métalliques.



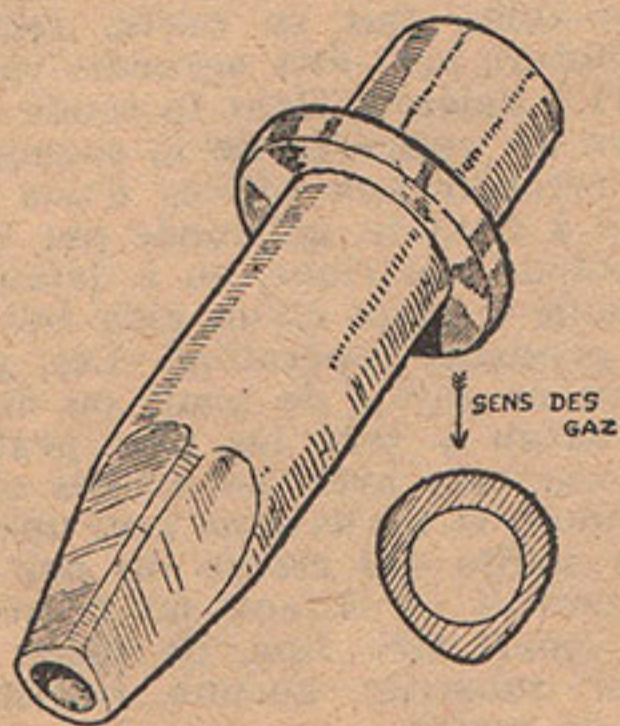
Pour l'échappement, le travail se borne à un polissage soigné. Le joint ne doit pas déborder.

Pour refaire l'angle des sièges, il est indispensable de posséder la fraise convenable et un porte-fraise à l'extrémité de laquelle se visse une tige de centrage qui s'enfonce dans le guide remis en place à cet effet. En tra-

vaillant bien d'aplomb, on ébauche le siège de la soupape, sans l'entamer trop profondément. On parfaire son ajustage en rodant avec de la potée très fine.

La chambre d'explosion, elle-même, n'aura généralement besoin que d'un polissage, mais celui-ci devra être accompli avec un soin tout particulier. On doit prendre grand soin de ne pas attaquer les sièges. On commence avec de la toile émeri assez grosse, pour finir avec de la toile fine, puis avec un tampon de laine d'acier. Si on recherche le fin du fin on peut achever avec un liquide pour polir les métaux, ou du rouge utilisé en bijouterie. Bien enten-

Guide de soupape raccourci et profilé dans le sens de la marche des gaz.



du, ces opérations de polissage doivent être suivies d'un rinçage soigneux à l'essence, afin de ne laisser subsister aucune particule d'abrasif.

L'échappement ne nécessitera généralement qu'un polissage sérieux, qui aura pour but d'éviter la formation de la calamine. Là encore, on s'assurera qu'il n'y a aucun obstacle à l'écoulement des gaz, particulièrement au raccord de la tubulure d'échappement. Se méfier plus spécialement des joints qui ont tendance à s'écraser et débordent légèrement à l'intérieur après serrage de l'écrou ou de la bride.

En ce qui concerne la culasse proprement dite son dessin initial doit donner satisfaction. Les lois de la turbulence sont connues de tous les constructeurs, et il n'y a généralement plus à creuser au voisinage du trou de bougie ni dans l'espace compris entre les deux soupapes, comme on le recommandait jadis. Il est préférable de veiller au bon état et à l'ajustage des soupapes, dont les tiges et les tulipes doivent être également polies. D'ailleurs, si au cours de l'opération vous avez même très légèrement, effleurés vos sièges à la meule ou à la lime, n'hésitez pas à les faire rectifier par un spécialiste et à changer les soupapes. Profitez-en pour vous procurer des soupapes en acier spécial, les seules qui soient convenables pour les hauts régimes ou la compétition. Sur des machines de course très modernes, comme les Guzzi, on rencontre des soupapes à tiges creuses garnies de sel's réfrigérants qui conviennent particulièrement bien, et n'ont malheureusement contre elles que leur prix élevé.

C. B.

ENFIN ! DES NOUVELLES D'UNE MOTO FRANÇAISE

NOUS avons pu, grâce au dieu des journalistes, assister aux essais de la fameuse Motobécane 350 culbutée, deux cylindres en V... (nous pouvons dire : « la », car elle n'existe encore qu'à un exemplaire).

Cette machine vient d'être pourvue d'un carburateur par cylindre (Amal, à cuve droite et corps horizontal) et cette double alimentation semble lui conférer une grande nervosité (comparable à celle de feu la 500 superculasse) à défaut d'une vitesse absolue très élevée. La consommation s'établit aux environs de 4 l. 5 aux 100 kms.

La tenue de route obtenue est bonne. Néanmoins la fourche avant télescopique actuelle va être remplacée sous peu par une autre du même principe, mais plus étoffée dans les parties supérieures.

Notons que la machine à l'essai est pourvue de deux échappement distincts et que la boîte garnie de laine de verre est supprimée (ceci pour permettre à l'essayeur de « sentir » chacun des cylindres séparément). L'esthétique gagne d'ailleurs nettement à cette transformation et le silence demeure satisfaisant.

Nous avons pu constater personnellement qu'après fonctionnement de 20 m. au point fixe, le cylindre avant était nettement plus chaud que le cylindre arrière. Le bruit du moteur accuse un rythme légèrement boiteux dû à la disposition en V, mais est exempt de tous bruits parasites. L'étanchéité générale laisse encore à désirer, car la partie in-

férieure du bloc, ainsi que le sol après un temps de repos, étaient recouverts de taches d'huile.

Notons enfin que, parmi les transformations projetées, il est à retenir qu'un nouveau réservoir est à l'étude. Ce réservoir définitif aura sensiblement la forme classique des réservoirs Motobécane, mais ses côtés descendront nettement plus bas (à l'exemple du réservoir de la B.S.A. M20), afin de masquer le « trou » très inesthétique qui existe actuellement au-dessus des cylindres.

Pour terminer, il convient d'ajouter que le constructeur envisage sérieusement la commercialisation de ce modèle... d'ici deux ans environ. Nous aurons donc le temps d'en reparler !

M. G.

P. S. — Sous toutes réserves... annonçons également la mise à l'étude d'une aorte bicycindre Motobécane... mais cette fois jumelés et non en V.

ABONNEMENT NOUVEAU OU REABONNEMENT

Si vous réglez votre abonnement par chèque postal, veuillez **INDIQUER** sur le **TALON** de **CHEQUE** s'il s'agit d'un **nouvel abonnement** ou d'un **réabonnement**, afin d'éviter les frais inutiles d'un nouveau cliché.

NOUVELLES D'ANGLETERRE

EXPORTATION

En octobre 1947, il a été exporté d'Angleterre 4.885 machines et en novembre 5.164. L'Australie en a reçu un tiers et les Etats-Unis presque autant.

AIMEZ-VOUS DECALAMINER ?

« Moi, je n'y trouve aucun agrément » dit un motard anglais qui, ayant suivi à la lettre les instructions de son constructeur, devait décalaminer tous les 8.000 kms. Il le fit une première fois, puis poussa jusque 10.000 la seconde fois et trouva moins de charbon ! Encouragé, il alla jusqu'à 14.000 ensuite, puis jusque 46.500 kms sans gratter ! Sa machine totalise à présent 80.000 kms. Il utilise un lubrifiant pour hauts de cylindres, de préférence graphité ou de l'huile ordinaire pour moteurs mélangée à l'essence. Esprit contrariant !

POURQUOI PAS

SELLE EN SUPPLEMENT ?

Pensent les acheteurs anglais à qui l'on fait payer un supplément pour le compteur. Ils disent à juste raison qu'il est absurde de procéder ainsi, alors que les voitures sont automatiquement livrées avec tout l'équipement. Logique pour le moins !

TOUTE LA HOLLANDE DANS UN FAUTEUIL !

C'est ce que vient d'accomplir « L'homme qui ne veut pas être battu ». Dans son tricycle à moteur (voiturette d'invalides), qu'il n'a même pas quitté pour passer de la terre ferme au bateau et vice versa (drôle d'impression de se sentir enlevé par la grue !), il a parcouru près de 1.600 kms en 10 jours, passant partout. Il est vrai qu'en août, ce même fanatique avait, par le même moyen, fait une randonnée de près de 3.000 kms, jusqu'en Suisse ! Moto, moto, quand tu nous tiens !

LA NOUVELLE

500 COMPETITION A.J.S.

Vient d'être essayée par Charles Markham. Elle sort en série. C'est une 498 cmc. monocylindre (82 mm 5 d'alésage et 93 mm de course), culbutée ; graissage par carter sec ; carburateur Amal ; 4 vitesses au pied à droite ; béquille arrière et support central ; fourche avant télescopique à 3 degrés de réglage ; roues de 21x300 à l'avant et 19x400 à l'arrière ; freins à tambour de grand diamètre AV et AR. Email noir et filets or. Après des essais satisfaisants de vitesse, Markham a ramené sa machine (au ralenti minimum en seconde), lui, marchant à pied et tenant la moto à son côté, par une poignée, comme on ramène un cheval à l'écurie !

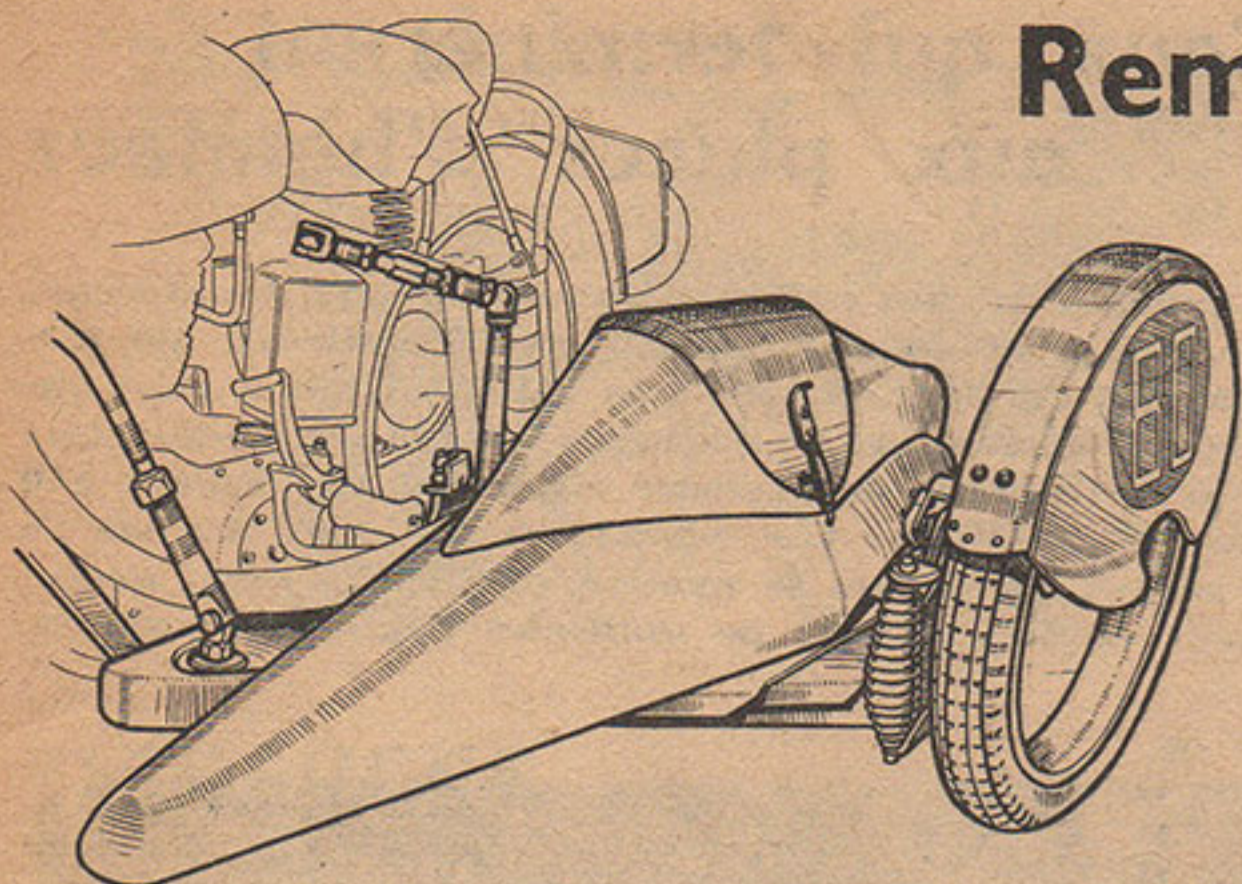
LA FIN DES RESTRICTIONS

Le retour de la « basic ration » n'est pas ce qu'en attendaient les motards. Quoique ce soit quand même une amélioration de leur sort (puisque ils ne touchaient plus rien du tout depuis de longs mois !), ils qualifient de bien maigre la nouvelle attribution d'essence qui leur est accordée. En effet, pour les six mois à venir, de juin à octobre, voici la ration qui leur sera allouée : pour les cylindres jusqu'à 250 cmc., un gallon et demi par mois, soit 9 gallons (le « gallon » anglais représente 4 l. 533) ; au-dessus de 250 cmc., un peu plus de 2 gallons par mois, soit 13 gallons pour les six mois considérés ; pour les cyclecars trois roues, la quantité allouée n'est pas encore fixée. Par bonheur, la ration des six mois peut être utilisée n'importe comment à partir du 1^{er} juin, les tickets de novembre étant valables à partir du 1^{er} juin et vice-versa. Ce n'est pas encore l'abondance, mais la gent motocycliste anglaise considère l'événement avec une certaine satisfaction : 375.000 motards peuvent prendre la route depuis le 1^{er} juin.

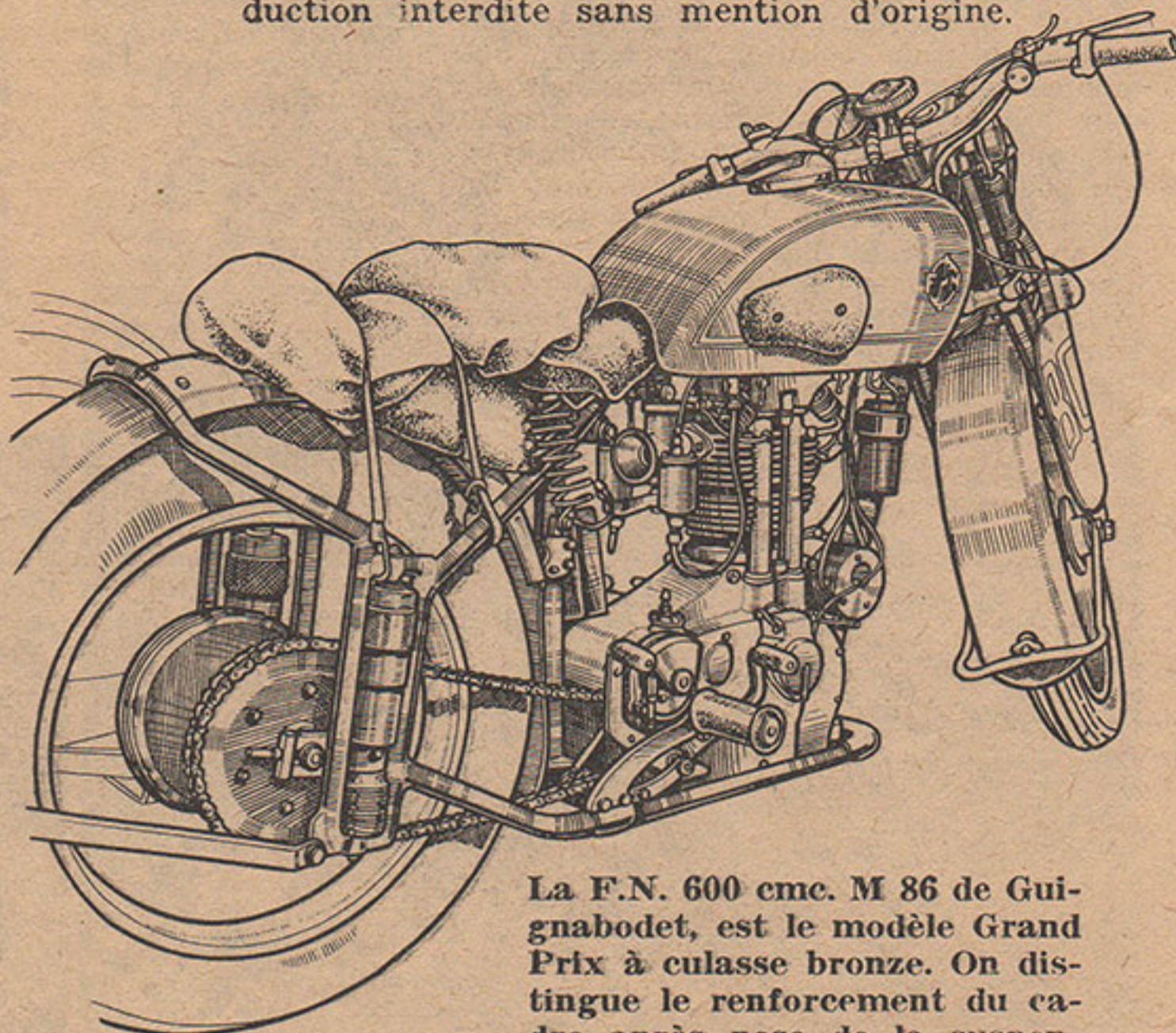
P. PECH

Remarqué au BOL D'OR

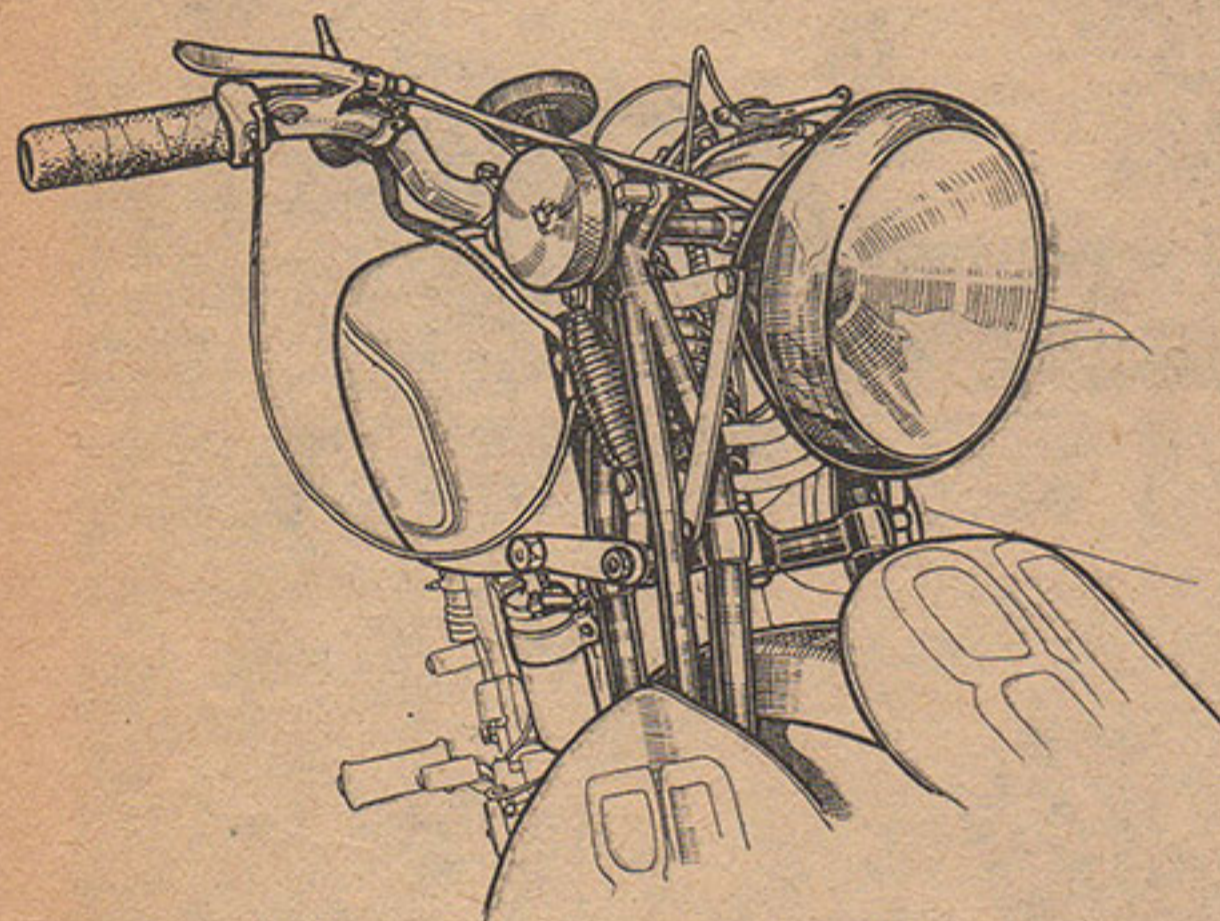
Croquis originaux de notre bureau de dessin. Reproduction interdite sans mention d'origine.



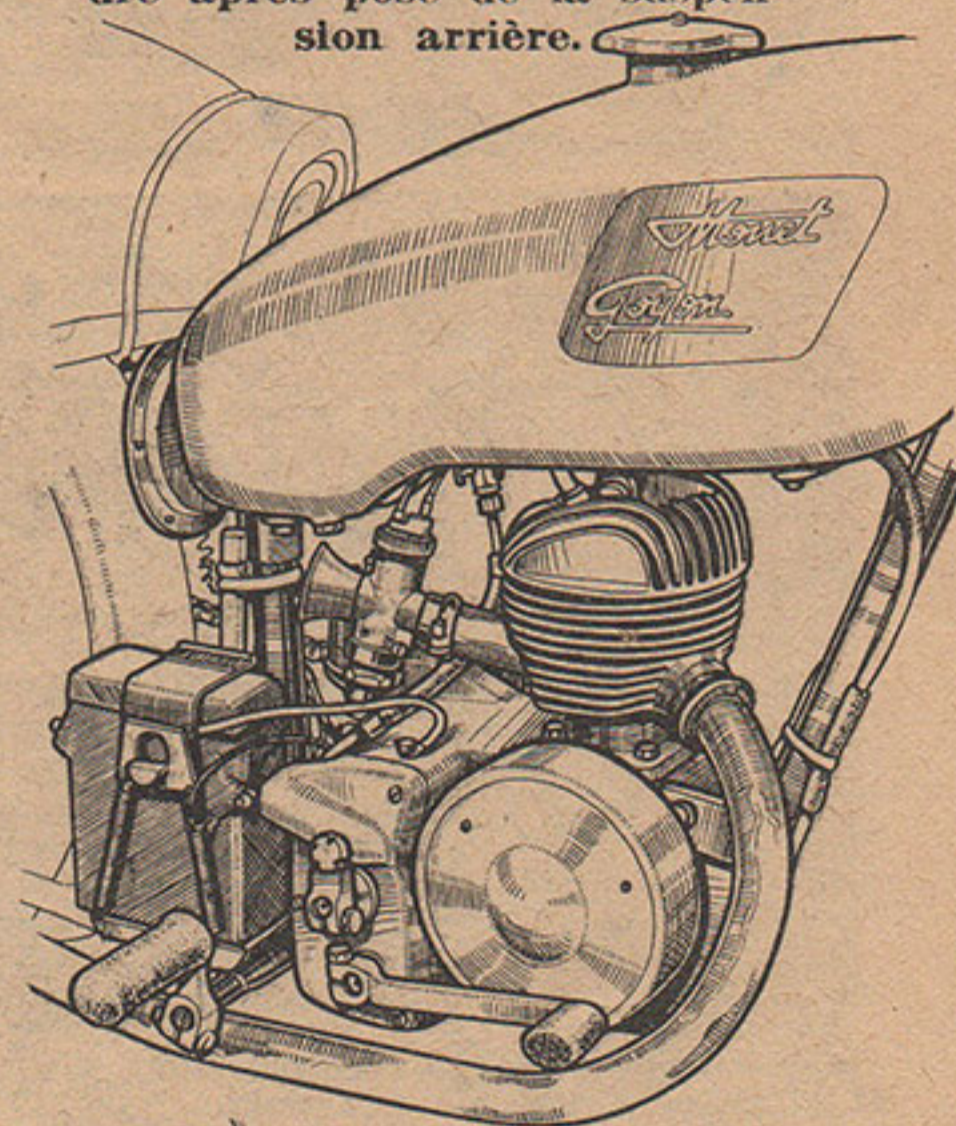
Ci-dessus : Le curieux side-car « torpille » attelé à la F.N. de Guignabodet. Remarquez la suspension de roue par bras oscillant et ressort à boudin.



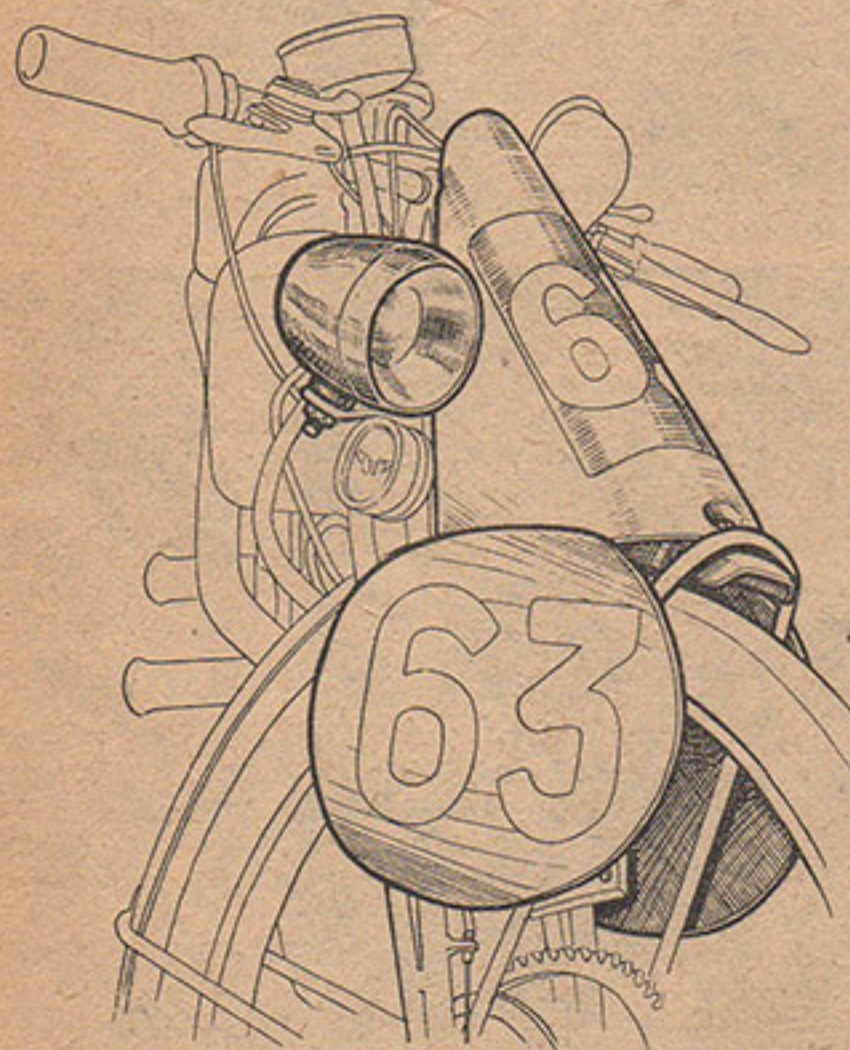
La F.N. 600 cmc. M 86 de Guignabodet, est le modèle Grand Prix à culasse bronze. On distingue le renforcement du cadre après pose de la suspension arrière.



A gauche : Toujours sur la F.N. de Guignabodet, la fourche haubannée latéralement avec ressorts compensateurs et amortisseurs réglables.

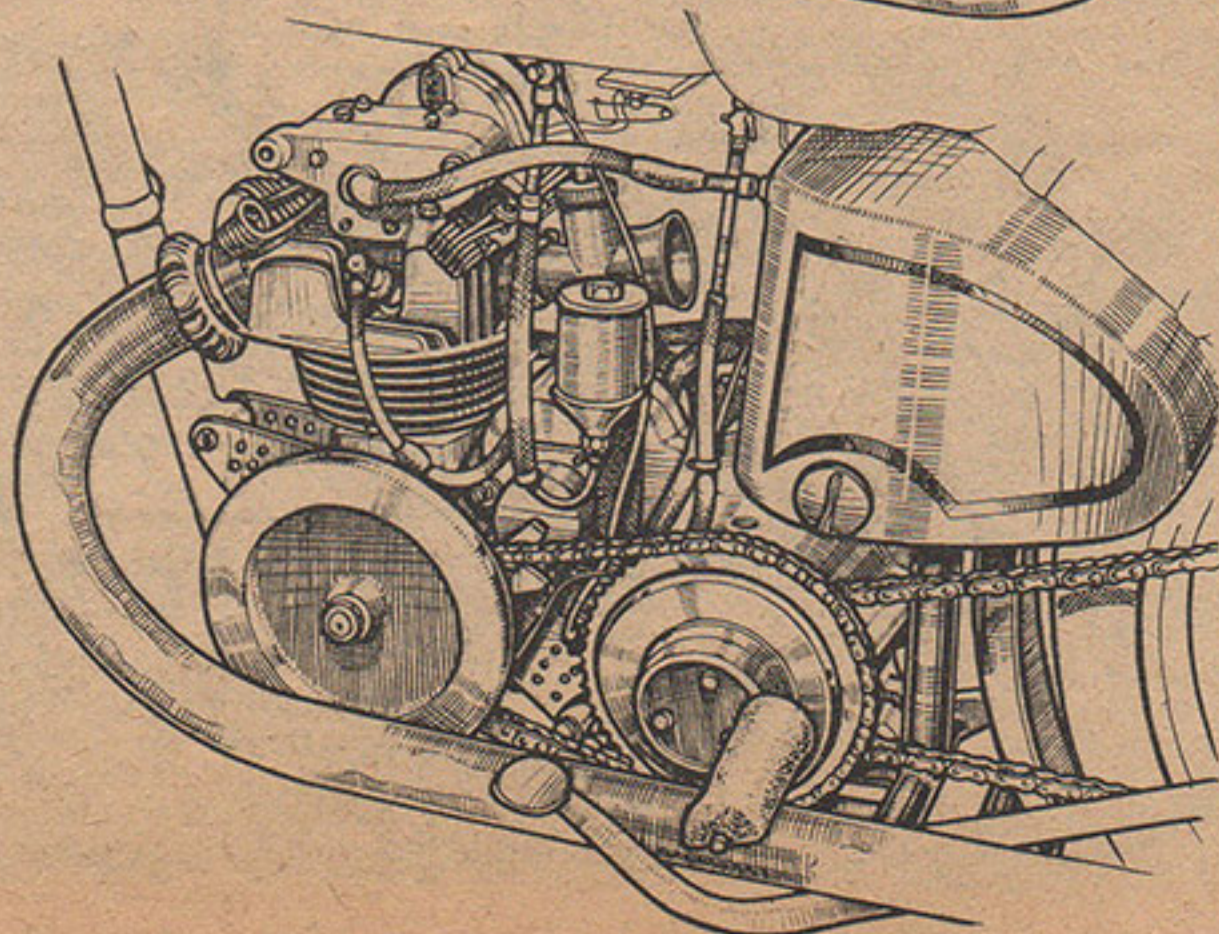


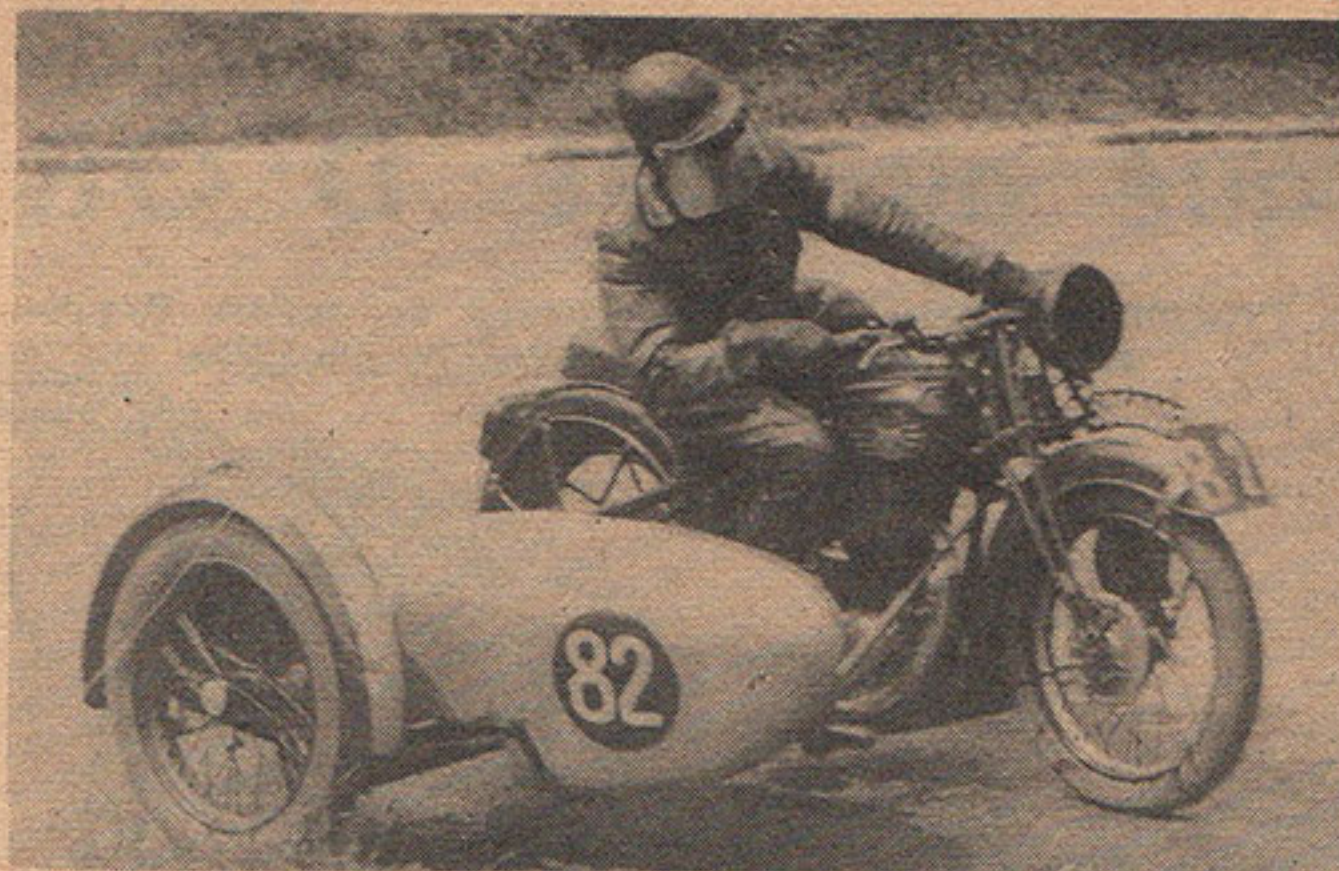
A droite : Le bloc-moteur Villiers anglais de la 125 cmc. Monet-Goyon de Burgraff. Le réservoir d'essence est celui d'une 500 cmc. A remarquer la longue pédale du sélecteur.



Le profilage de la fourche et le petit phare de la 125 cmc. Ardie de Betbèze, premier de sa catégorie.

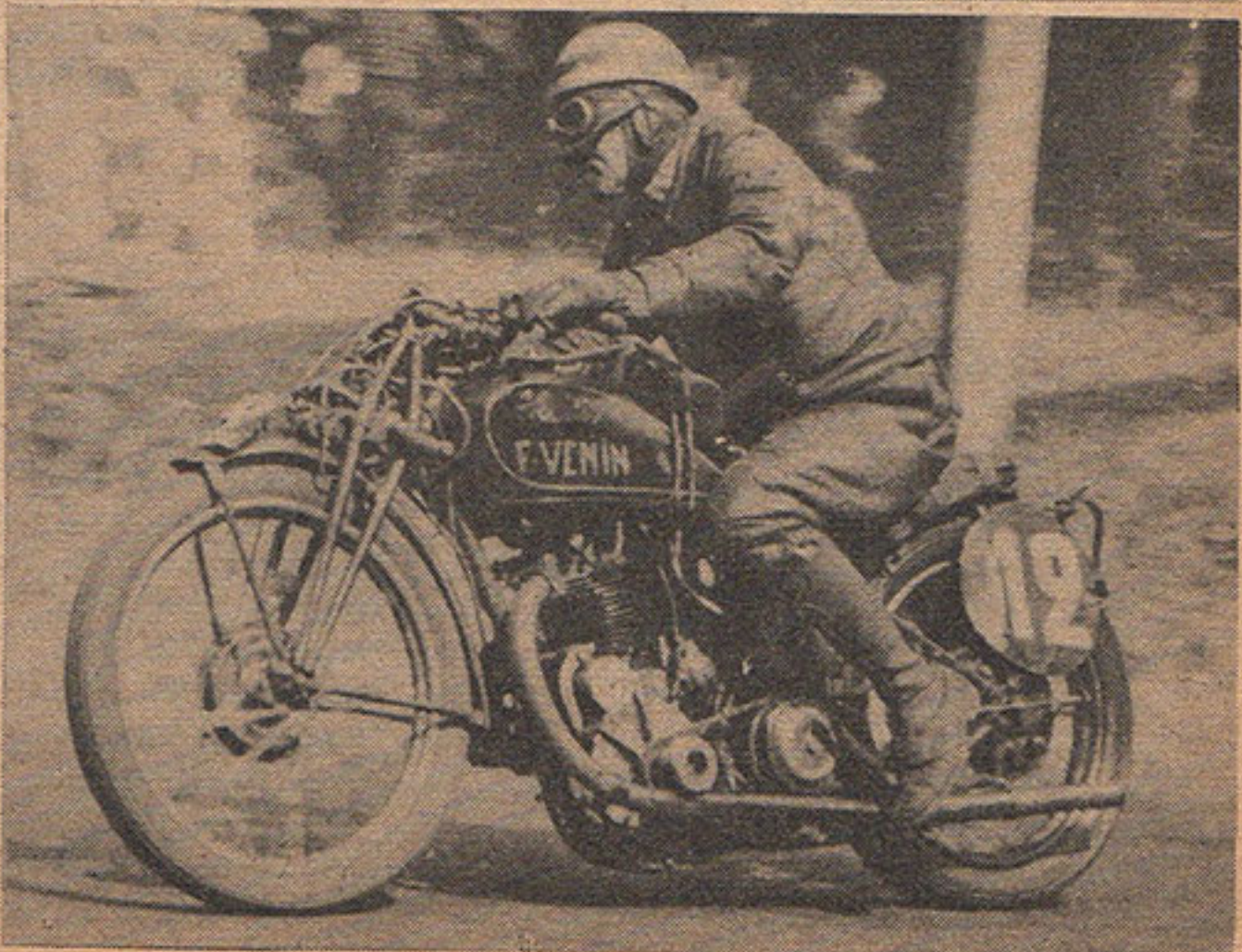
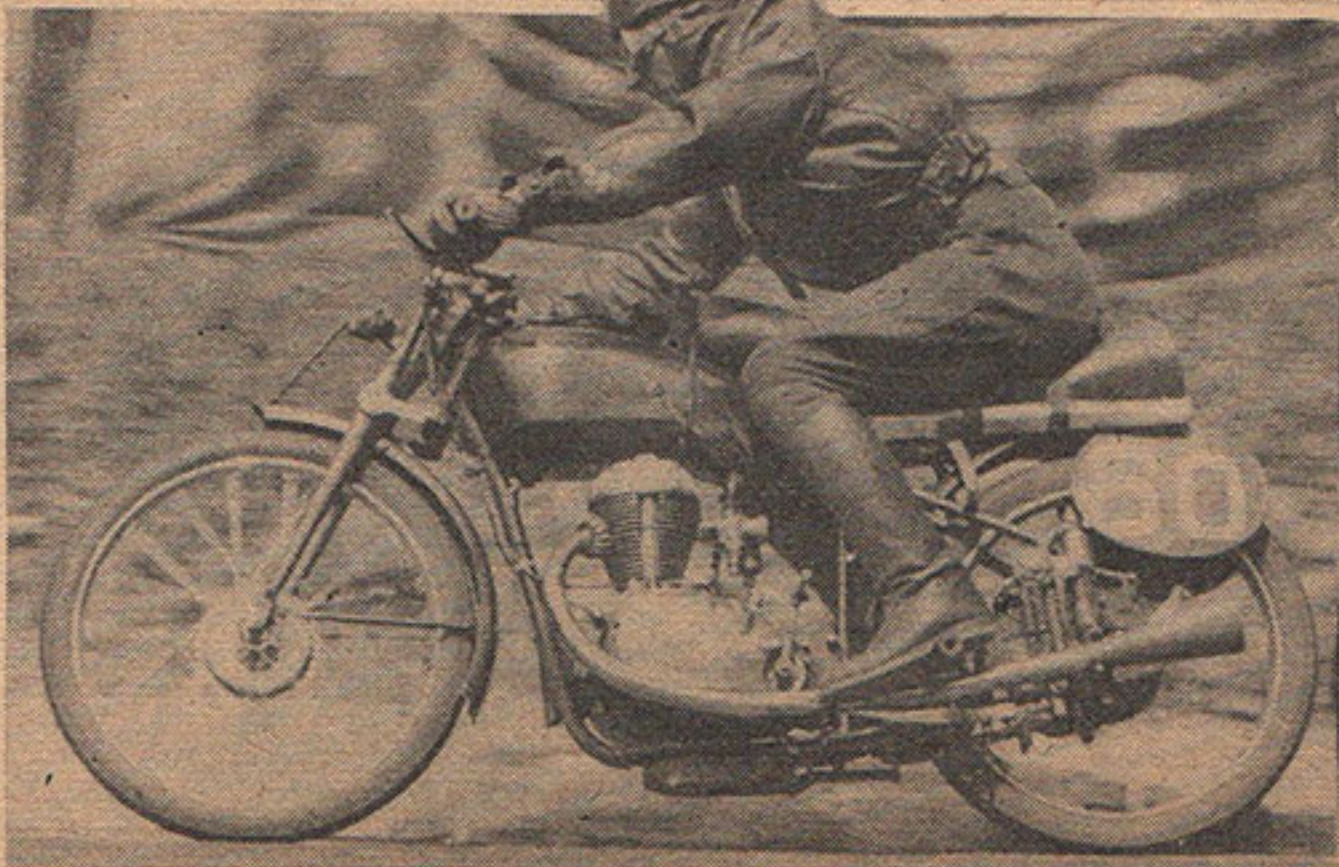
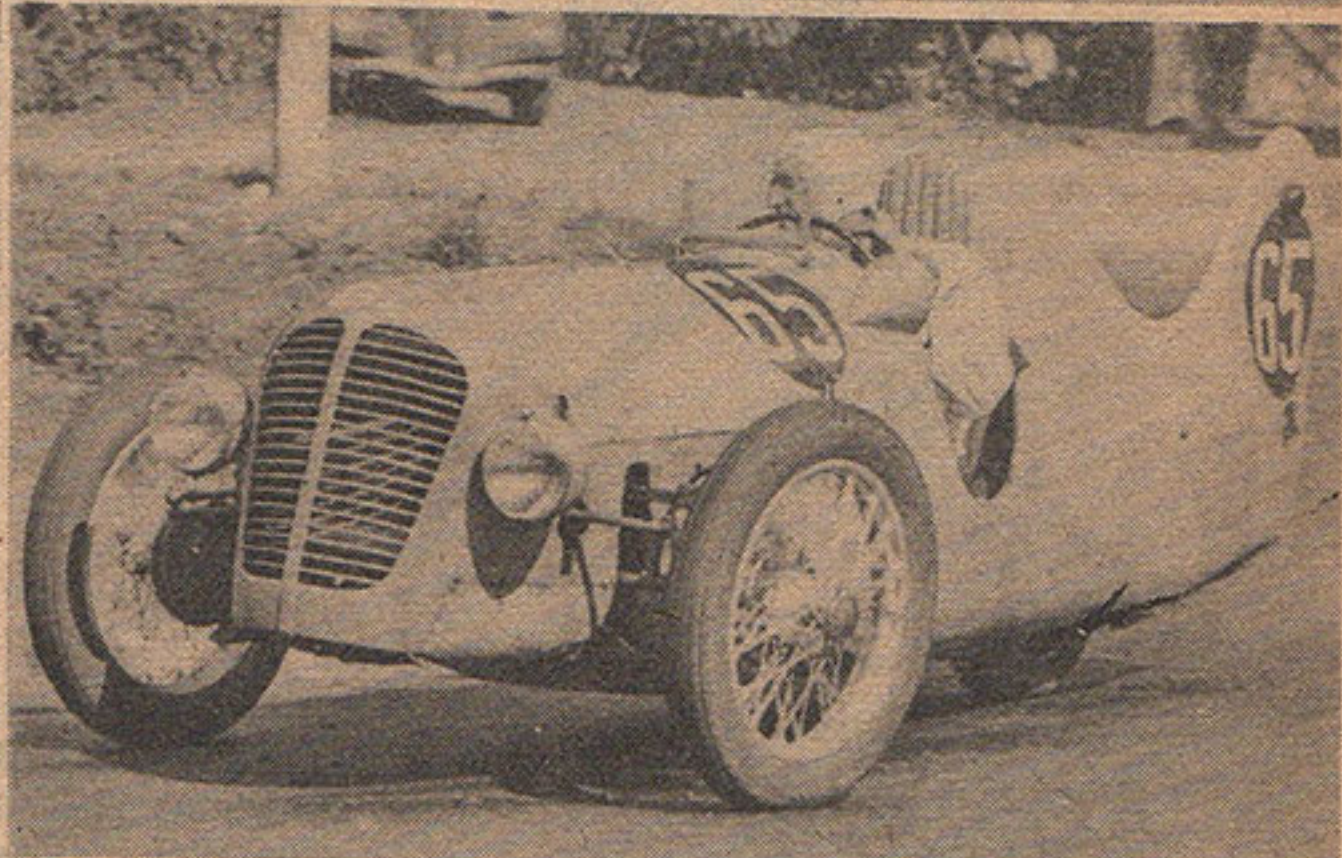
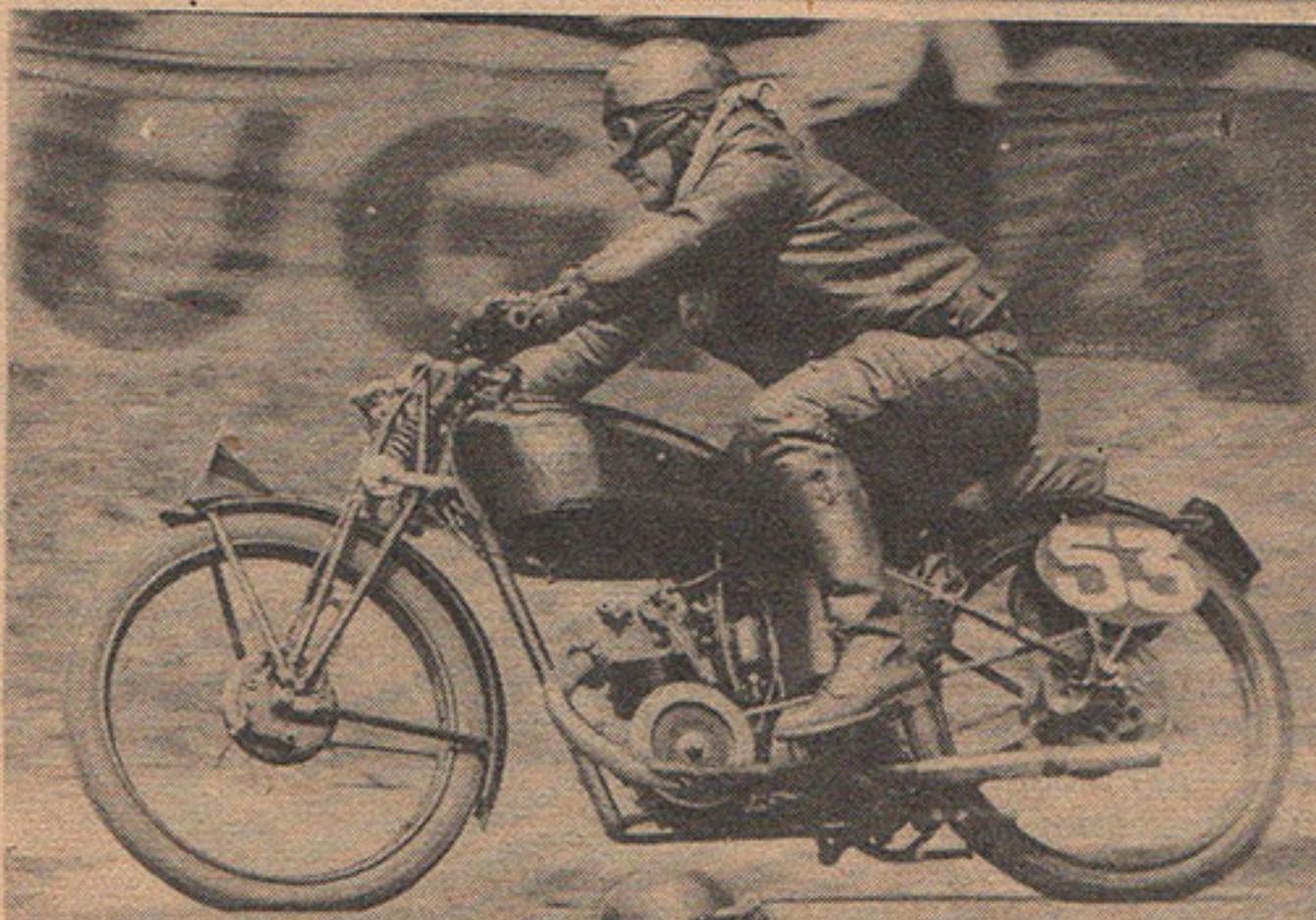
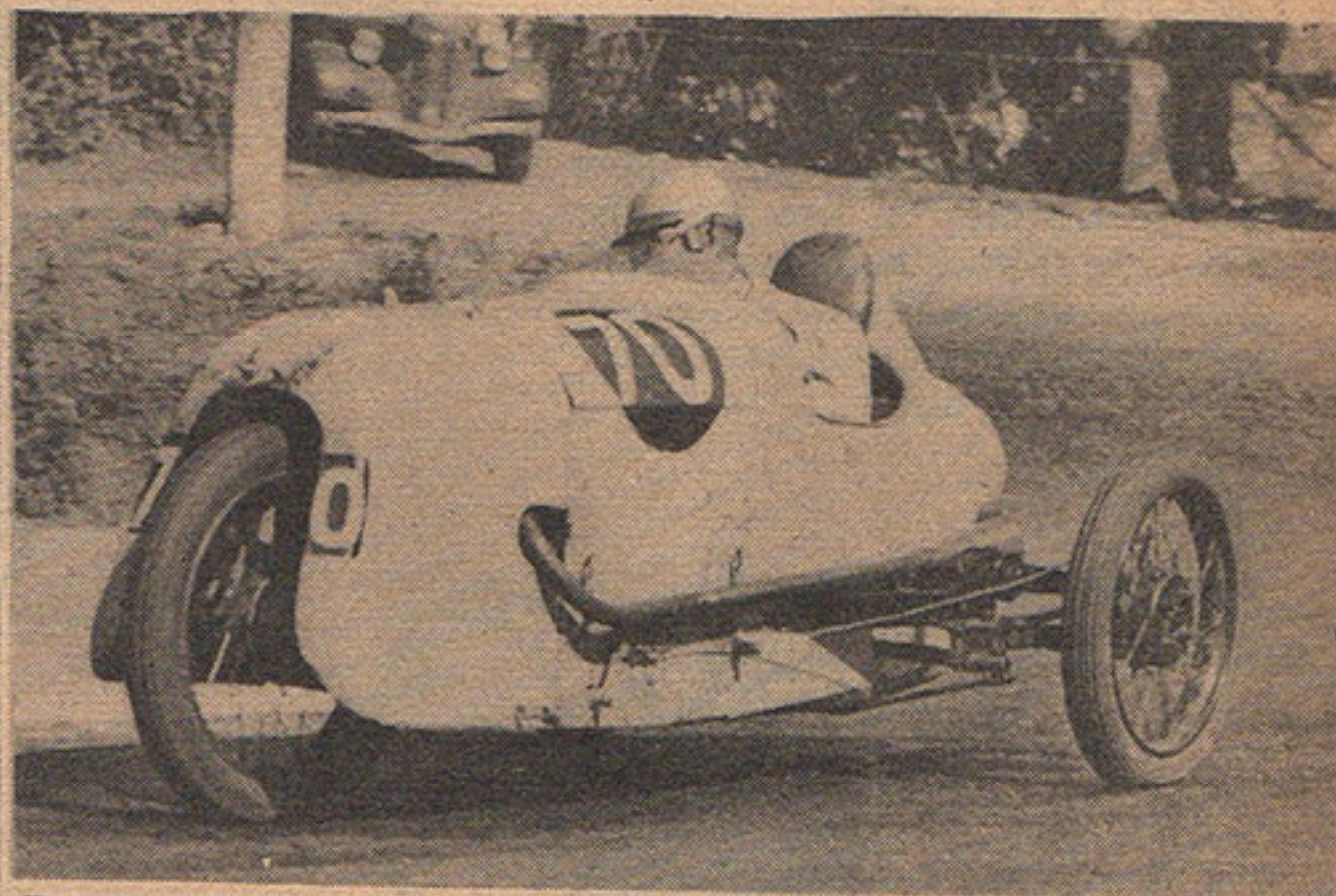
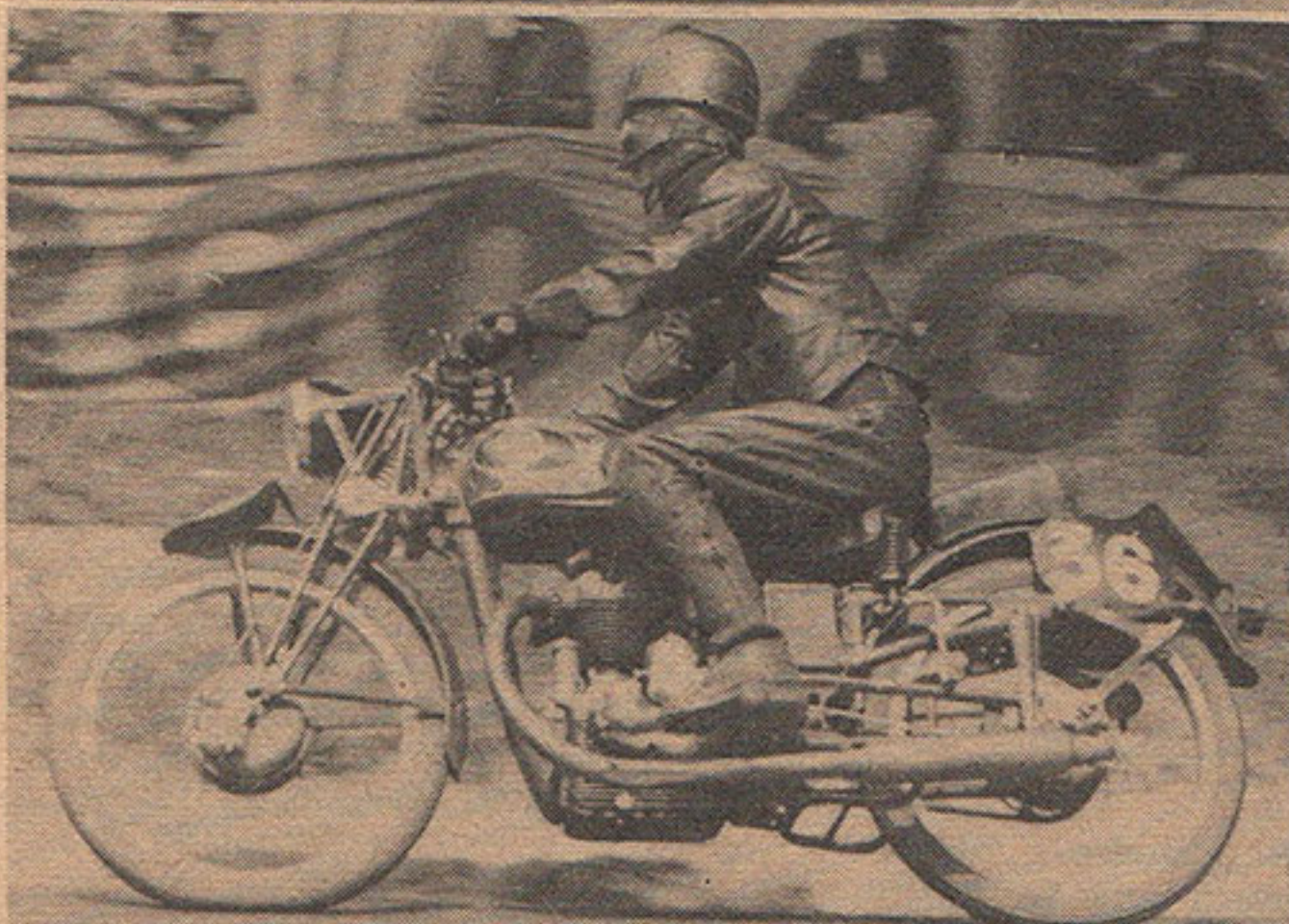
A droite : La 175 cmc. M.M. de Fouilhoux, deuxième de la cylindrée... à 2 tours. La commande des soupapes s'effectue par A.C.T. entraîné par chaîne à faible pas. L'embrayage n'a que trois boulons.

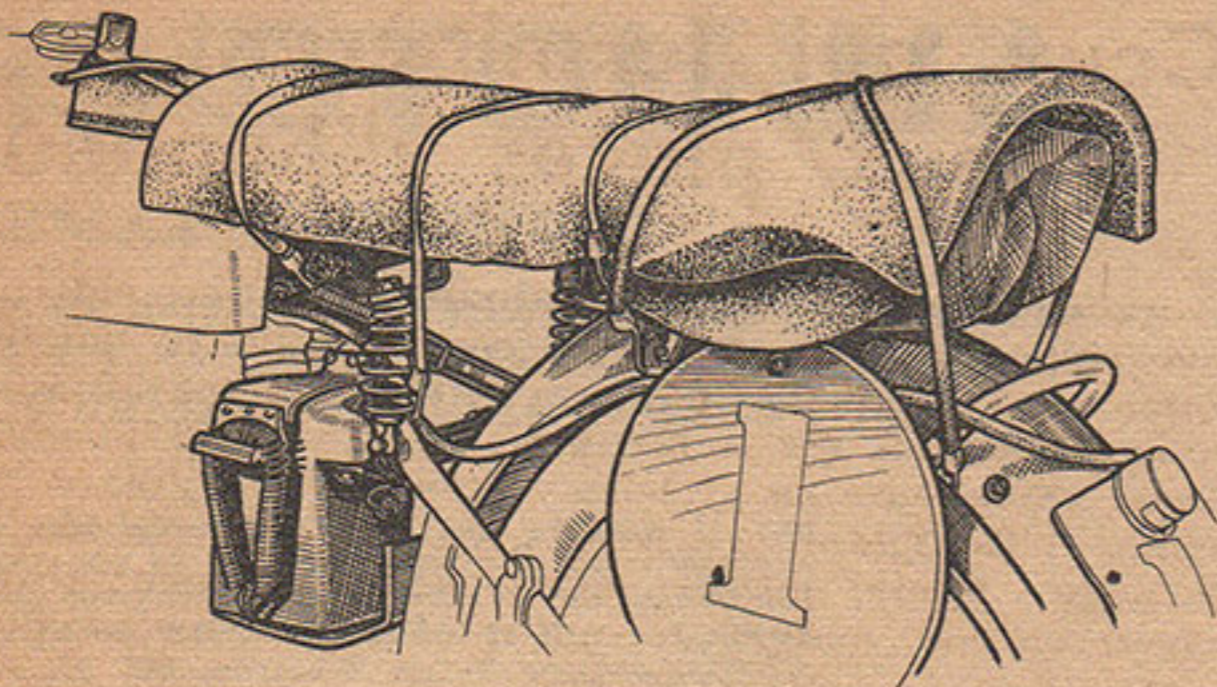




Ceux qui terminèrent aux places d'honneur

A gauche, de haut en bas : Dalmas, second des sidecars 600 cmc. Francone, 2^e en 250 cmc. Fouilhoux, qui termine en 175 cmc. à une très faible distance du vainqueur. Mathieu, qui se distingua en 125 cc. Ci-dessous : Deux vainqueurs en cyclecar : Renaud, sur Villard 350 cmc., et De Victor (Le Nivet), en 750 cmc. Au bas de la page : Venin, qui se montra particulièrement accrocheur en 500, malgré de multiples pépins mécaniques.





Le coussin selle, sur la 500 cc. Norton de Lempereur, était fixé par de multiples sandows.

DERNIERS ECHOS du BOL

En 125, Mathieu et Huin avaient des blocs AMC montés dans des cadres de leur fabrication. Chavanel, qui s'était distingué l'année dernière, une machine inédite à deux carburateurs, échappement unique, magnéto de bicylindre. Pour agrémenter le tout, réservoir de Terrot compétition et suspension Stignani.

N'oublions pas de féliciter comme il convient le Moto-Club de Paris, qui voit deux de ses représentants prendre la première place au classement général. De plus, Dalmas s'est brillamment comporté en sidecars 600. La joie du brave M. Rouquette faisait plaisir à voir et le vétérinaire accompagna Lenglet dans son tour d'honneur. Un magnifique encouragement pour le grand club parisien.

Le Motor-Club vit également plusieurs de ses représentants en bonne place : Notamment, Jalicot, vainqueur en 175 cmc., et Coopman, second en 350.

Même observation pour le Moto-Club Châtillonnais avec Betbèze, premier en 125, et Robbes, troisième en 500 cmc.

Olivetti montait une 500 cmc. Guzzi militaire à semi-culbuteurs, à laquelle il avait adapté une fourche B.M.W.

Chailloux et Delaherche avaient des Norton 16 H militaires. L'emploi d'huile de mauvaise qualité et le manque de pièces adéquates (toujours !) leur fut fatal.

La 500 cmc. Terrot de Robert Bétemps était un curieux amalgame de R.C.P. (500 cmc. compétition 4 paliers d'avant-guerre) et de R.G.A.S. (500 cmc. tourisme actuelle à culbuteurs). De cette dernière, elle avait le cylindre, la culasse et les organes annexes, ainsi qu'une suspension arrière Grazzini.

Leberquier, qui eut un moment l'avantage au classement général, pilotait une 500 cmc. A.C.T. Norton déjà ancienne.

Il y a de curieuses machines très disparates, témoin cette 350 à cadre Ariel, moteur Matchless, boîte Burman, etc... qui appartient à Judas.

Ainsi que la mystérieuse Spéciale Ron-teix qui emprunte la partie motrice des N.S.U. et que conduisait Marchand, au Motor-Club.

Il y avait également, en catégorie 250 cmc., deux Benelli 250 cmc. A.C.T., qui furent moins heureuses, mais prouvèrent néanmoins leurs qualités réelles.

La suspension par anneaux de caoutchouc sur une 125 cmc. D.K.W. Remarquez l'ingénieuse fixation de la plaque.

Nous avons déjà présenté les Sertum, aussi remarquables par leur présentation que par leurs possibilités. Le cadre est en éléments en tôle emboutie, ainsi que la fourche. Les moyeux avec freins centraux, tout en alliage léger, permettent d'interchanger les roues.

**Moto
revue**

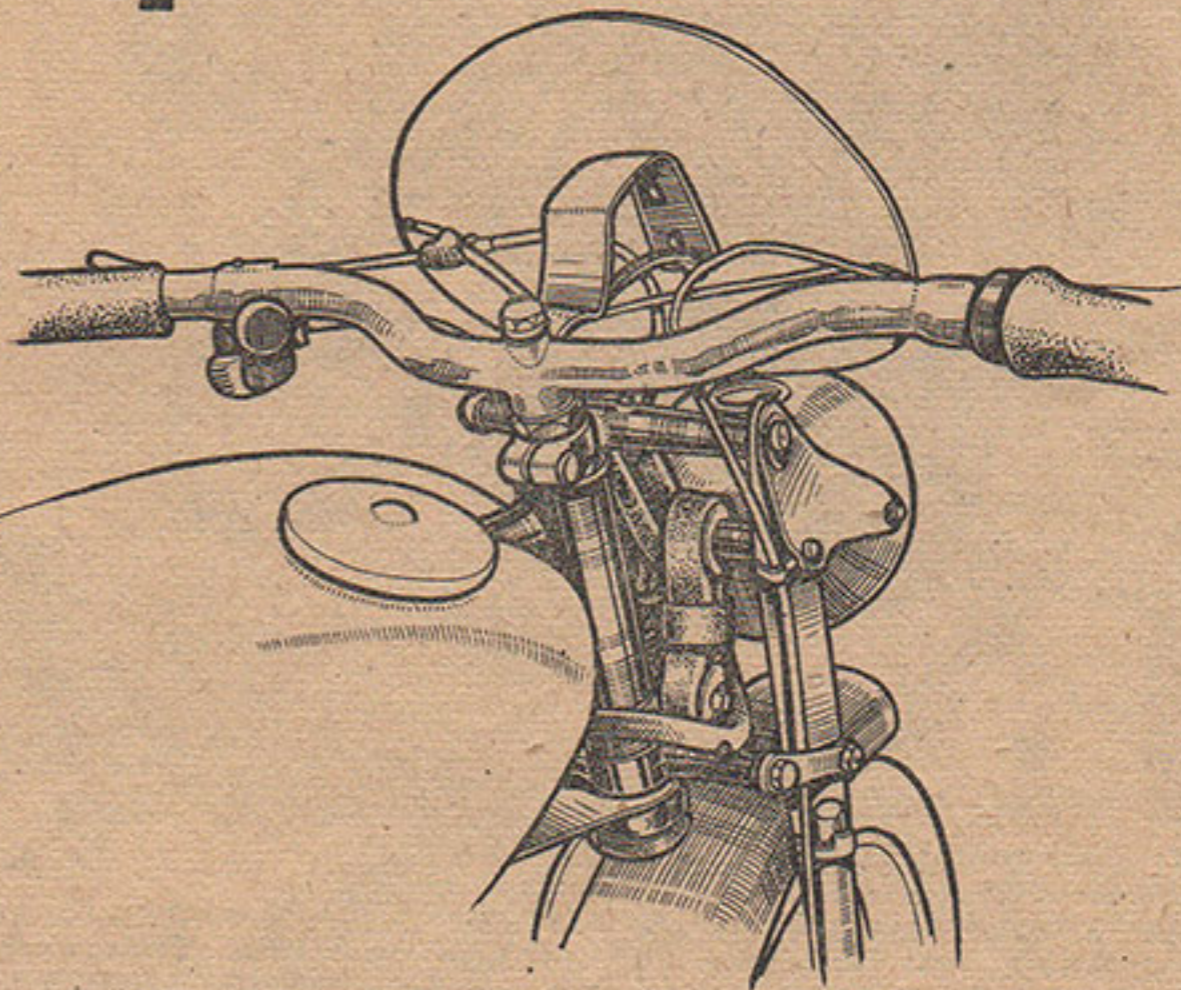
**3
fois
par
mois**

La création de « Moto-Revue Sportive » nous a valu de nombreuses lettres. De leur dépouillement, il résulte que la plupart de nos lecteurs et abonnés préfèrent, au « cloisonnement » que nous avons créé entre la moto pratique et la moto sportive, la vieille formule qui consiste à publier dans notre édition courante les communiqués et comptes rendus d'épreuves. Ils auront désormais satisfaction. Mais pendant la belle saison, nous ferons paraître, à la date prévue pour l'édition sportive, UN TROISIEME NUMERO CHAQUE MOIS. A compter de ce jour, « Moto-Revue » technique et « Moto-Revue » sportive ne font plus qu'une, et paraîtront le 1^{er}, le 3^e et le 4^e vendredi de chaque mois !

Fouilhoux avait la 175 cmc. M.M. arbre à cames en tête de Terigi, avec laquelle il fit une bonne performance, terminant à une distance infime du vainqueur.

× × ×

Pour terminer, signalons l'organisation remarquable du circuit, et l'excellente visibilité de nuit assurée par le fameux produit « Scotchlite », dont le pouvoir réfléchissant est tout simplement extraordinaire. On en avait garni les principaux points de la bordure de la route, ainsi



que les dossards qui furent remis aux coureurs à la tombée de la nuit. Excellente précaution pour la sécurité générale.

III^e RALLYE INTERNATIONAL MOTOCYCLISTES DE LA MADONE DES CENTAURES

Le 3^e Rallye International Madone des Centaures, aura lieu le 27 juin à Acqui-Castellazzo-Bormida (Italie).

Pour faciliter les clubs participants, une direction française a été créée à Antibes (A.-M.), « La Linette », Chemin des Vieilles Bréguières. Tél. 403-10, où tous renseignements seront fournis.

Rappelons qu'il y aura de nombreux prix, dont : 1 coupe en argent d'une valeur de 100.000 liras, 20 coupes, 30 grandes plaquettes en bronze, médailles, fanions, et d'autres prix pour une valeur de 750.000 liras.

Chaque participant aura droit à un prix.

Les participants auront l'essence nécessaire au rallye dès le passage de la frontière, et ce, au prix normal, la nourriture et le logement dans de bonnes conditions.

Peuvent participer au rallye, les motocyclistes, véhicules à moteur et autos.

Chaque club ou participant est libre d'effectuer le parcours seul ou en groupe.

Pour ceux qui le désirent, un départ aura lieu d'Antibes le samedi 26 juin à 6 heures du matin, avec l'itinéraire suivant : Riviera Française et Italienne jusqu'à Gênes, par : Nice, Monaco, Menton, Vintimille, San Remo, Imperia, Alasio, Savone, Gênes, Alexandrie, Castellazzo-Bormida et Acqui, parcours 350 kms. Le retour aura lieu directement le lundi 28 juin. Départ d'Acqui à 10 h., parcours 275 kms.

La coupe a été remportée en 1947 par le Moto-Club de Moulins.

Le règlement sera adressé sur demande faite, soit à la direction française du rallye, à Antibes, soit au Président de l'Organisation à Castellazzo-Bormida (Italie).

AU MOTO-CROSS DE MONTREUIL

ORGANISE PAR L'A.M.S., SOUS LE PATRONAGE DE « LA VITELLOISE »

SUCCES DE LIONEL BRULE (MOTOR-CLUB), FRANCIS VIAUD (A.C.M.P.), ROGER BONNIN (FLECHE D'ARGENT), LAMBERT DELHAES (A.J.S.), ET FRENAY (GILLET). MAGNIFIQUE COURSE DE MICHEL VERRECHIA, LEADER JUSQU'AU MILIEU DU DERNIER TOUR DANS L'EPREUVE INTERNATIONALE.



A gauche : Deshaie, troisième de la course internationale 350 cmc. A droite, ci-dessous : Basil W. Hall, seul coureur anglais de l'épreuve.

UN événement domine ce premier moto-cross international de l'année : La confirmation éclatante de Michel Verrechia, qui doit être aujourd'hui considéré comme notre champion de moto-cross n° 1. Il est indiscutable que Verrechia est aujourd'hui un des très rares français doués de la véritable classe internationale. Nous n'ignorons pas que nos amis belges, peut-être davantage par sympathie que par conviction, en ont dit autant d'autres conducteurs de chez nous, et qu'on a un peu abusé de ce terme à leur égard. Mais après les dernières courses d'Amiens et de Montreuil, aucune réserve n'est plus de mise. Terrassé au milieu du dernier tour, alors qu'il avait dominé la majorité des coureurs belges et livré un chassé croisé sans merci au meilleur d'entre eux, qui ne réussit d'ailleurs à le passer qu'à la suite d'un court arrêt. Verrechia déchaine tout au long de la course un enthousiasme comme nous n'en n'avons jamais vu à Montreuil, bien que les réunions de 1947 aient été fertiles en incidents.

Quelques accidents se produisirent : Chutes peu graves, dont celle particulièrement spectaculaire de Marcel Brassine. Perlin ayant cassé sa fourche, défonça la barrière et entra dans la foule peu avant les tribunes. Un spectateur se fractura une jambe et ce fut la seule blessure sérieuse qu'on eût à regretter. M. Auvray, Président du Motor-Club, fut parmi les victimes de contusions.

A noter qu'on avait prévu deux épreuves séparées pour les 350 et pour les 500 internationaux.

Le nombre de spectateurs fut évalué à 35.000, ce qui confirme le succès croissant du moto-cross dans la région parisienne.

PREMIERE COURSE 250 CMC.

Selon l'habitude, Adnet part en tête, devant Ray Bonin et Deramoundt. Mais Brulé remonte progressivement, et dès le troisième tour, passe en seconde position. Au 9^e tour, Adnet tombe et l'amateur Brulé, du Motor-Club, remporte l'unique épreuve des « quarts de litre ».

350 et 500 CMC. NATIONAUX (1^{er} éliminatoire)

Les éliminatoires des épreuves nationales comportent chacune 8 tours. Brassine, Viaud, Poitte, Huc, Batisse, Prioul, Delaunay, Lusseyran, Perlin et Chassagny sont au départ.

La situation est un peu confuse au début, mais Viaud et Perlin se détachent. L'amiénois Viaud, en excellente forme, l'emporte finalement.

(2^e éliminatoire)

Elle se dispute entre Bonnin Roger, Lusseyran, Tisserand, Massiot, Ray Bonin, Cozette, Lorillère, Nory, etc... Legrain abandonne dès le départ.

Roger Bonnin domine le lot, terminant devant Tisserand, titulaire d'une remarquable seconde place.

FINALE DE L'EPREUVE NATIONALE (350-500 CMC.)

Disputée sur 12 tours, cette course est fertile en incidents et abandons. Il faut notamment regretter la collision qui mit hors course Francis Viaud. Ce dernier avait fait le meilleur temps aux éliminatoires, et il est certain qu'il aurait sûrement disputé la victoire à Roger Bonnin. Ce dernier fut leader du début à la fin, devant Tisserand, résultat qui confirme celui obtenu par ces deux pilotes dans la seconde manche. A noter la belle tenue du garde républicain Massiot, qui s'affirme, dès son deuxième moto-cross, en progrès sensible.

EPREUVE INTERNATIONALE 350 CMC

Cette course était intercalée entre les deux précédentes. Delhaès et Marquis composent l'équipe belge, qui doit disputer ses chances contre Deshaie, Dauge, Thuillier, Baselis, Verrechia, Brassine et Adnet, ce dernier reparti avec sa 250.

Verrechia s'est retiré dès l'extrême début, ayant cassé sa roue arrière. Delhaès et Marquis manifestent leur supériorité, devant Deshaie qui a toujours sa récente 350 cmc. B.S.A. de trials, Thuillier, Baselis et les autres coureurs français. Il est vrai que si les deux derniers nommés avaient des machines plus récentes, ils n'en seraient pas réduits à se bagarrer entre eux. Delhaès gagne en fin de compte, remportant sa troisième grande victoire sur le circuit de Montreuil.

FINALE INTERNATIONALE 500 CMC.

Participation extrêmement chargée : Dans l'équipe belge : Cox, Delhaès, Frenay, Lejeune et Marquis. Du côté anglais, Basil W. Hall. Chez les français, Verrechia, sur Norton, Blat et sa machine habituelle à moteur Triumph, Deshaie sur une 500 cmc. deux cylindres B.S.A., Ladevèze, sur son Ariel à suspension Mc Candless et selle Ferridax, à peu de chose près celle que Frost avait l'an passé.

Excellent départ de Verrechia, gonflé à bloc, qui prend la tête sans attendre devant le lot étranger. Regrettons que Basil W. Hall ait été retardé au début,

car il afficha un style remarquable et accomplit le meilleur tour de la journée. Ladevèze est victime d'un repose-pied défaillant qui le gêne de façon sérieuse. Après quelques tours, Marquis est en seconde position, puis rétrograde et est remplacé par Cox, qui à la suite de deux courts arrêts de Verrechia, parvient à passer en tête. Mais Verrechia, avec un allant peu commun, comble son retard et le dépasse de nouveau. La foule trépigne littéralement sur son passage, l'encourageant du geste et de la voix. Notre champion s'emploie à fond pour maintenir son avance, s'envole littéralement en franchissant les buttes, descend à toute allure. Cox tente de le passer à deux

A l'extrême droite, de haut en bas : Verrechia en action. Brulé, vainqueur en 250 cmc. devant Adnet, Delhaès, vainqueur de la course internationale 350 cmc.

Au bas de la page : Roger Bonnin, vainqueur de l'épreuve nationale. Ci-contre : Frenay, vainqueur de l'épreuve internationale 500 cmc.

tours de la fin au virage qui s'amorce après les tribunes. Il y parvient, en prenant la corde, mais son exploit se termine par une embardée magistrale, et c'est l'abandon forcé. Verrechia a une avance si confortable qu'il semble ne plus pouvoir être inquiété et entame le dernier tour de circuit, quand un accident stupide vient le priver d'un succès qu'il méritait plus que tout autre : La canalisation d'arrivée d'huile s'est rompue, et le moteur se bloque au haut d'une

descente. C'est finalement un belge (une fois de plus), qui gagne l'épreuve, en la personne de Jean Frenay, devant Delhaès, qui parti sur sa 350 devance tout le lot des 500 cmc. restant en course.

A noter que Delhaès a accompli dans l'épreuve précédente le meilleur temps de la journée.

RESULTATS

1^{re} COURSE CATEGORIE 250 CMC. NATIONALE

1. Brulé, 19' 21" 2/10 ; 2. Adnet, 19' 21" 4/10 ; 3. Bonnin Ray, 19' 37" ; 4. Baselis, 19' 43" 4/10

2^e COURSE CATEGORIE NATIONALE 350 et 500 CMC.

1^{er} éliminatoire, 8 tours : 1. Viaud, 14' 21" 2/10 ; 2. Perlin, 14' 23" 1/10 ; 3. Prioul, 15' 37"

2^e éliminatoire, 8 tours : 1. n° 33, Bonnin Roger, 14' 29" 2/10 ; 2. n° 26, Tisserand, 14' 31" ; 3. n° 27, Lusseyran, 14' 21" 3/10 ; 4. n° 43, Massiot, 15' 49"

4^e COURSE INTERNATIONALE 350 CMC en 20 tours

1. n° 11, Delhaès (Belge), 34' 54" 3/10 ; 2. n° 88, Marquis (Belge), 34' 55" 2/10 ; 3. Deshaies (Fr.), 35' 49" 1/10

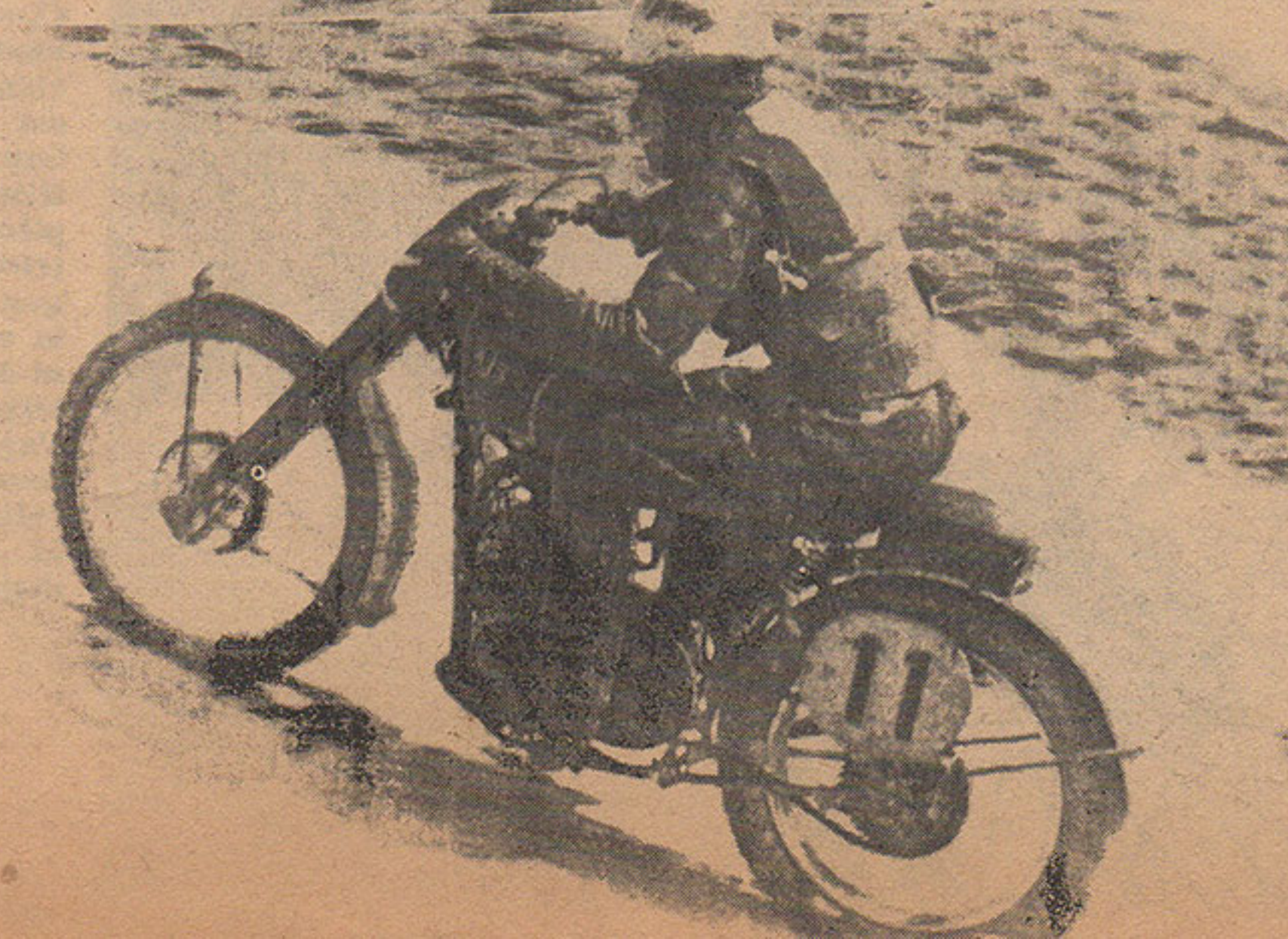
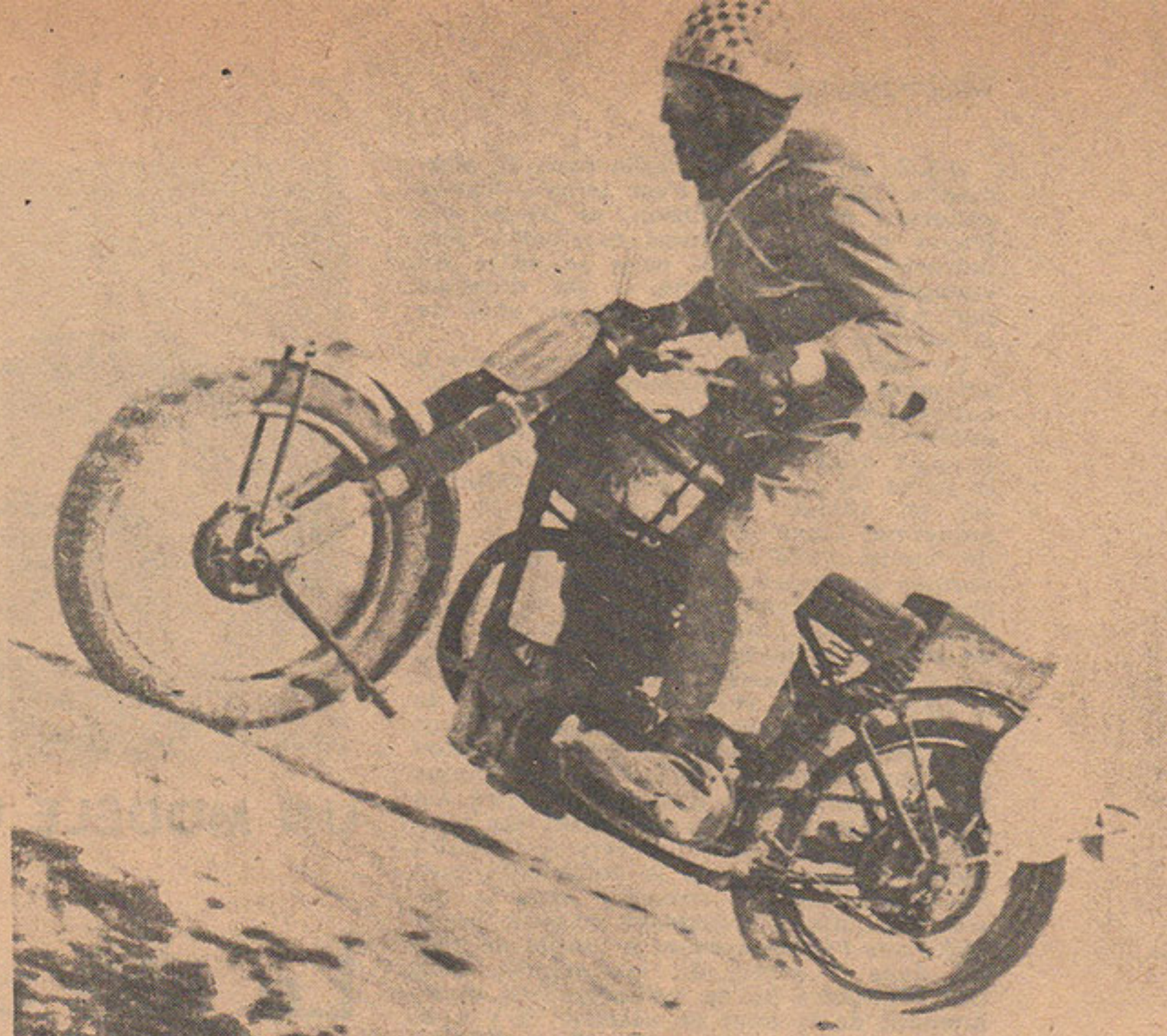
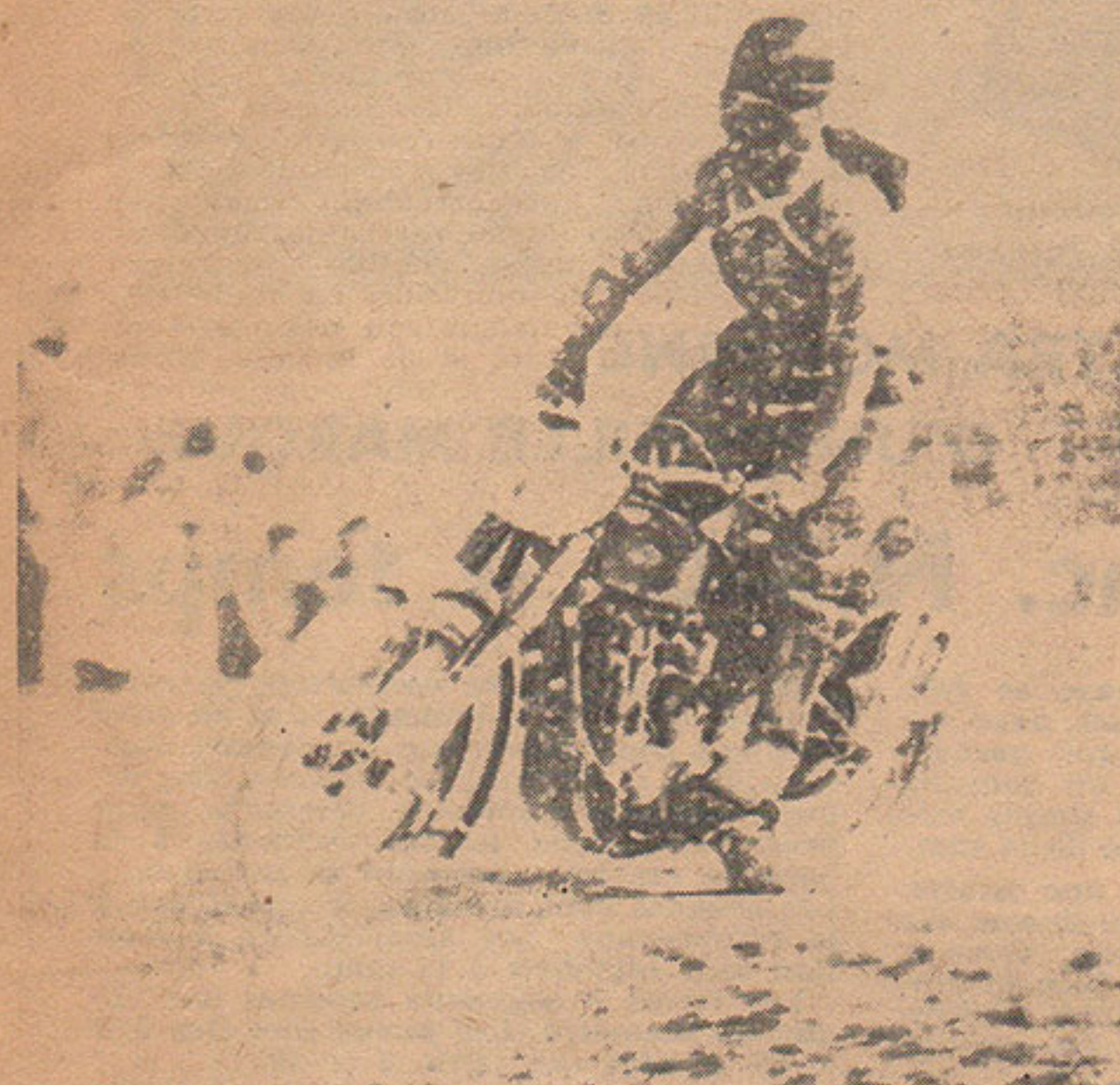
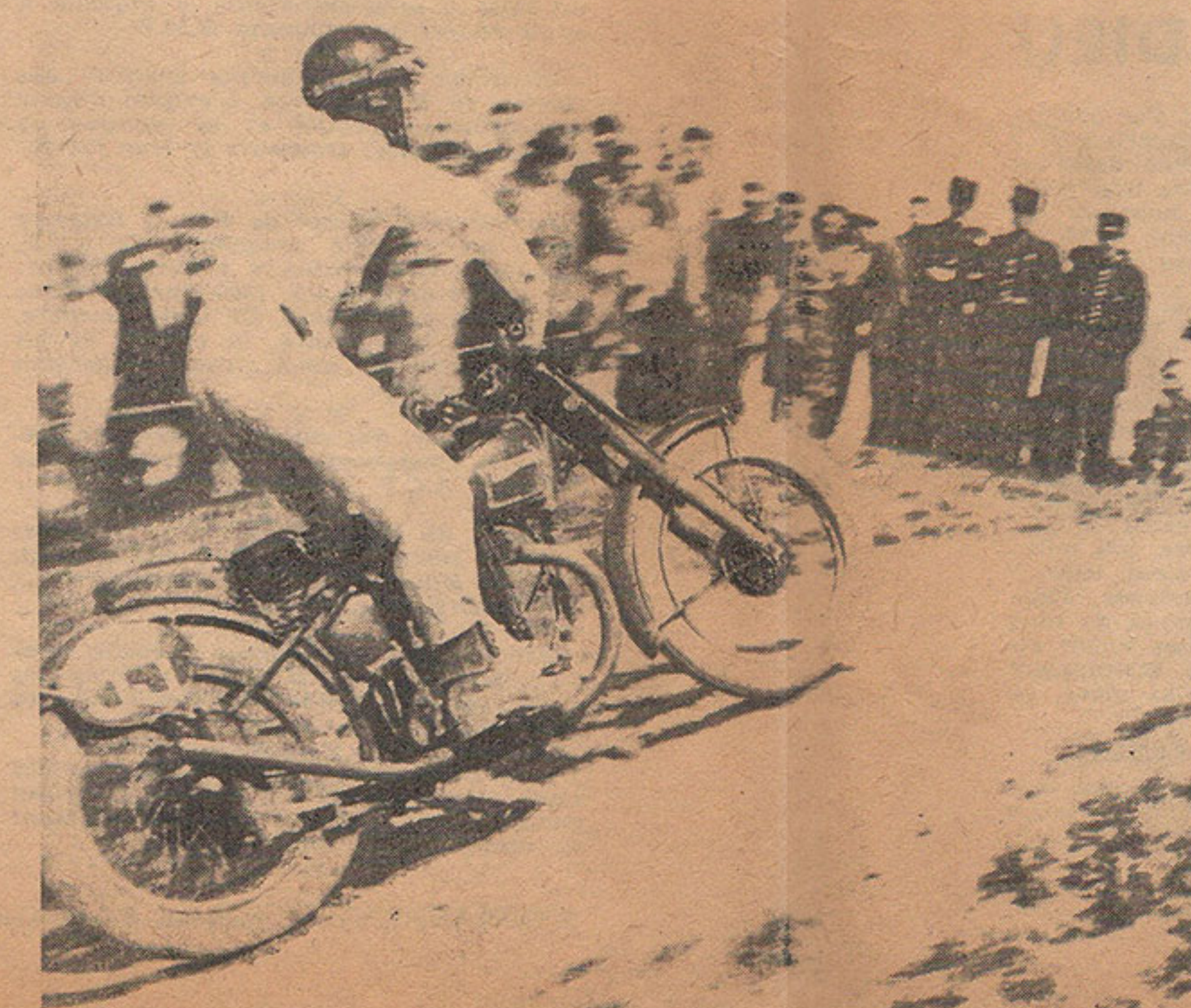
5^e COURSE FINALE NATIONALE 350 et 500 CMC 12 tours

1. n° 33, Bonnin Roger, 21' 53" 3/10 ; 2. n° 26, Tisserand, 22' 23" 2/10 ; 3. n° 32, Poitte, 22' 51" 4 ; 4. n° 27, Lusseyran, 23' 9" 2/10 ; 5. n° 43, Massiot, 23' 17" 1/10

6^e COURSE INTERNATIONALE 500 cmc 30 tours

1. n° 19, Frenay (Belge), 35' 26" ; 2. n° 11, Delhaès (Belge), 35' 58" 4/10 ; 3. n° 99, Lejeune (Belge), 36' 04" 3/10 ; 4. n° 34, Blat (Fr.), 36' 23" 2/10 ; 5. n° 16, Deshaies (Fr.), 36' 35" 1/10

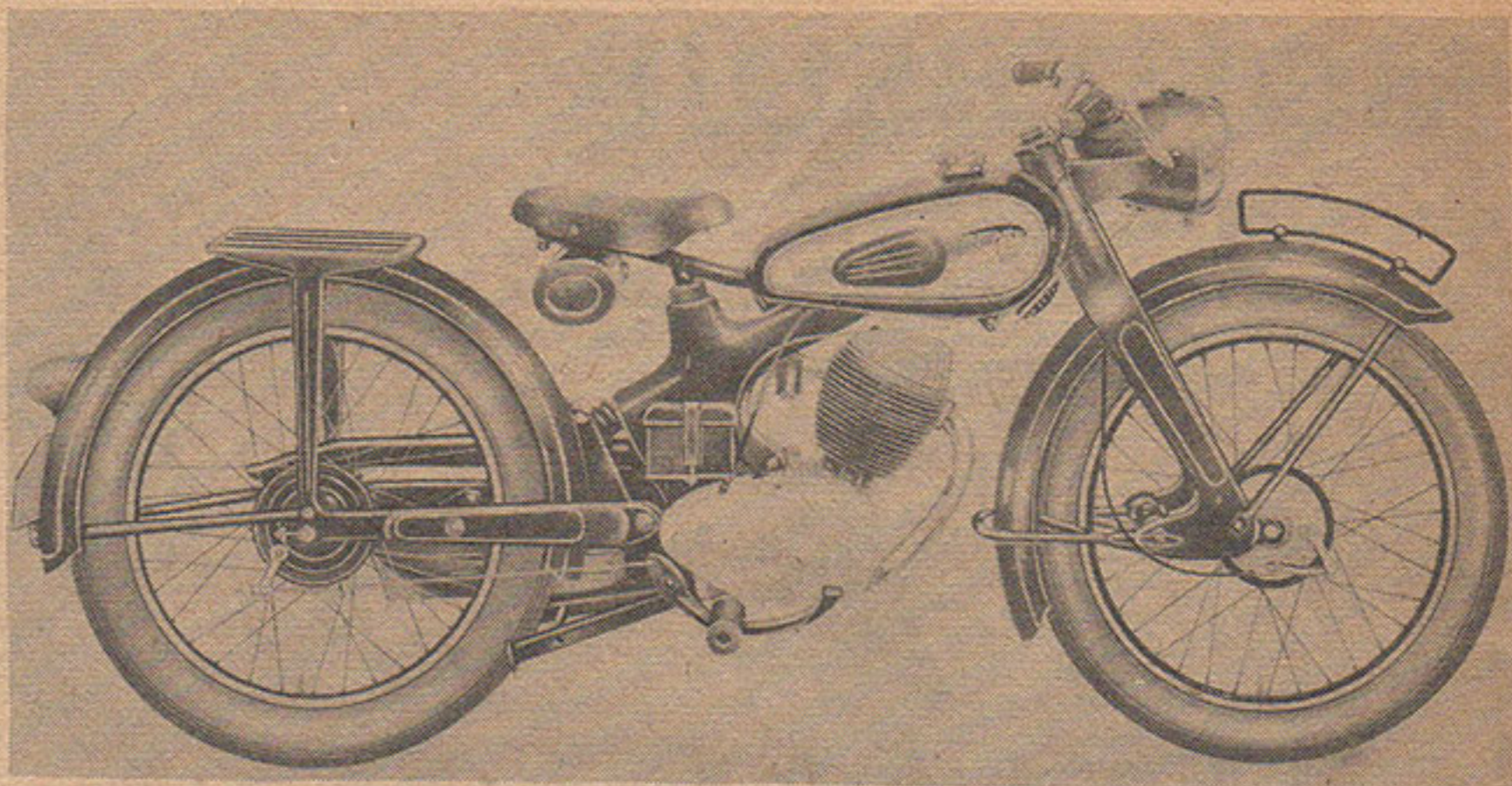
Sportifs, méfiez-vous de l'eau qui dort... mais buvez la « Vitelloise » l'eau qui chante et qui danse



N.S.U. est une très vieille marque allemande, mais qui ne s'est jamais laissée endormir par la tradition, ni laissée effrayer par des solutions originales. Son nouveau modèle Fox nous en offre un exemple. Cette machine a été dessinée par Albert Roder, ingénieur en chef de la marque.

Le moteur est un 100 cmc. 4 temps à soupapes en tête. L'aspect en est particulièrement net. Toute la culbuterie est enfermée et les tringles des culbuteurs passent dans des tunnels ménagés dans la paroi du cylindre. La tête du cylindre est en alliage léger. Le couvercle est amovible. L'axe côté distribution, la tête de bielle, l'axe côté entraînement sont montés sur galets. Ce dernier est de plus supporté extérieurement par un roulement à billes. L'alésage et la course sont de 50 mm et la cylindrée est de 98 cmc. Le rapport volumétrique est de 7,2 à 1, à 5.800 t.-min., régime modéré pour la course de ce moteur, la puissance atteint le chiffre remarquable de 6 CV. Le graissage par circulation s'effectue sans pompe. La réserve d'huile d'environ 1 litre est séparée par un écran du carter du vilebrequin. L'huile projetée vers le cylindre monte également vers la culbuterie, puis en descendant est ramenée vers la réserve d'huile. Un passage calibré pratiqué dans l'écran permet à l'huile de passer dans le carter du vilebrequin. L'un des avantages de ce système, c'est qu'au moment de la mise en marche, il y a de l'huile dans le carter du volant vilebrequin et qu'ainsi le cylindre reçoit immédiatement de l'huile. La consommation de ce moteur, à une vitesse moyenne de 55 kmh., n'est que de 1 litre et demi aux 100 kms et n'augmente que faiblement à des vitesses plus élevées.

Le changement de vitesse fait bloc avec le moteur, l'entraînement primaire se fait par de robustes engrenages obliques. La démultiplication primaire est de 1 à 4. Les trois vitesses sont respectivement de 25,8, 15,3 et 9,06 à 1. La transmission finale s'effectue par une chaîne



UN MODÈLE ULTRA MODERNE

D'UNE VIEILLE MARQUE :

La 100 cmc. N.S.U. 4 temps

de $1/2 \times 5,2 \times 8,5$. L'allumage se fait par un volant magnétique Bosch avec un redresseur de courant, ce qui permet de charger la batterie, avec un courant de 26 watts. Le carburateur à simple volet offre une section de passage de 14 mm.

Le cadre est constitué par une poutre en tôle emboutie qui passe au-dessus du moteur et forme une robuste console sous laquelle est boulonné le bloc et sur laquelle est articulée la fourche arrière également en tôle emboutie. Un ressort

à boudin contrôle les oscillations de cette fourche. La selle est montée sur un tube oscillant qui repose sur un ressort contenu dans la console. La fourche très robuste en acier embouti comporte deux bras fixes. Deux leviers oscillants à la base de ces bras, assurent la suspension. Les ressorts sont protégés et travaillent à la compression. Les amortisseurs à friction sont réglables à la main.

Les freins à segments internes ont 125 mm de diamètre. Les pneus sont des 2,50 \times 19 montés sur jante 2 \times 19.

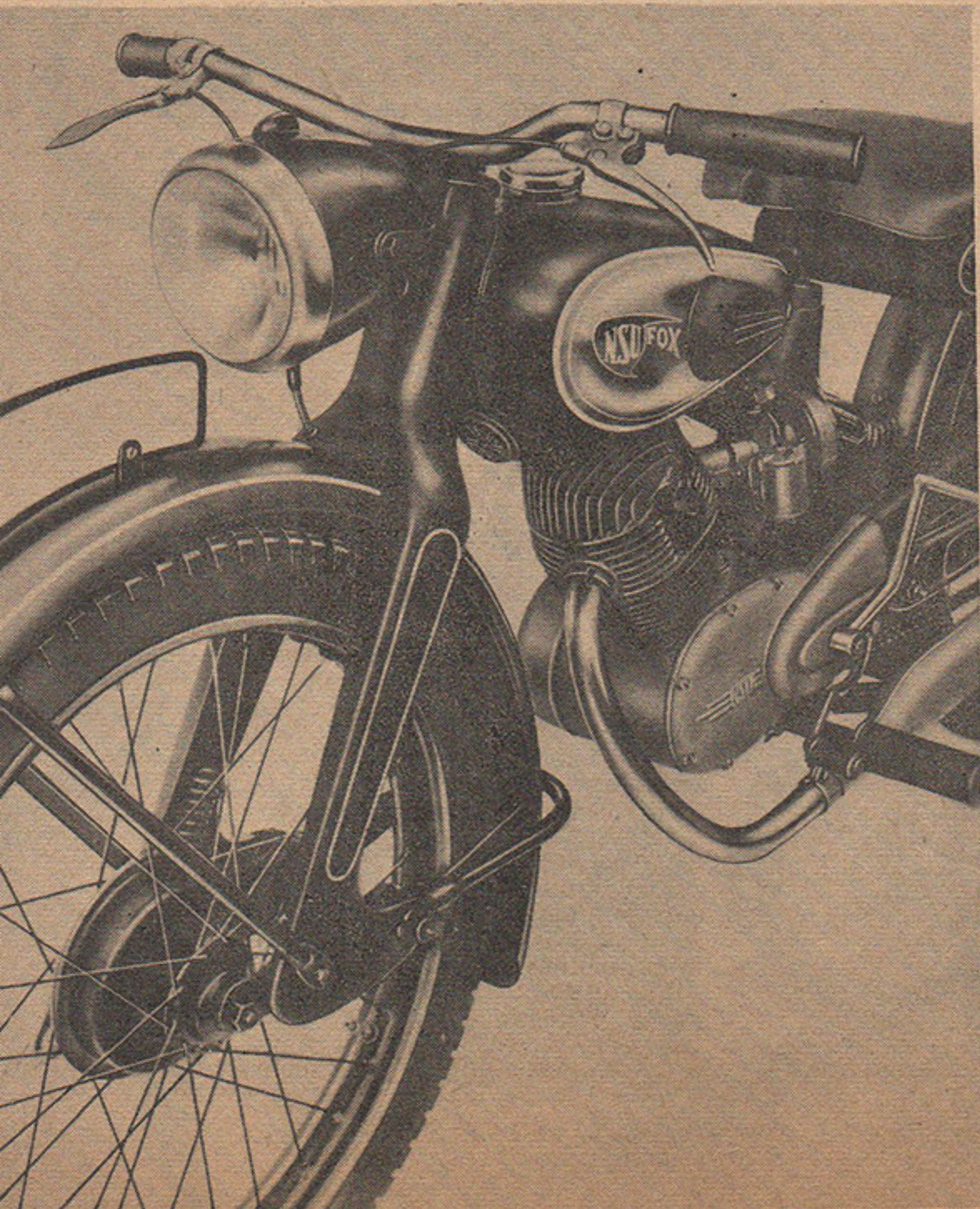
Le réservoir d'essence contient 7 litres, ce qui suffit pour parcourir 350 kms.

Le poids en ordre de marche est de 73 kgs avec réservoir plein, l'huile et l'outillage.

La vitesse maxima est de 85 kmh.

Cette petite machine a évidemment un aspect original, mais qui est loin d'être déplaisant, car on sent qu'elle est le fruit d'une étude très approfondie.

H. P. B.



En haut de la page : La 100 cmc. N.S.U. Fox vue de côté. La fixation du bloc moteur au « cadre » n'est pas sans analogie avec celle de la « Motom », bicyclette à moteur que nous avons présentée l'année dernière. Ci-contre : L'avant de la machine. La fourche est du type à balanciers, et constituée par une pièce d'acier matriqué. On remarque que le dessus de la culasse est garni de profondes ailettes, bien qu'il s'agisse d'un moteur 4 temps à culbuteurs. Kick et sélecteur sont disposés à gauche.

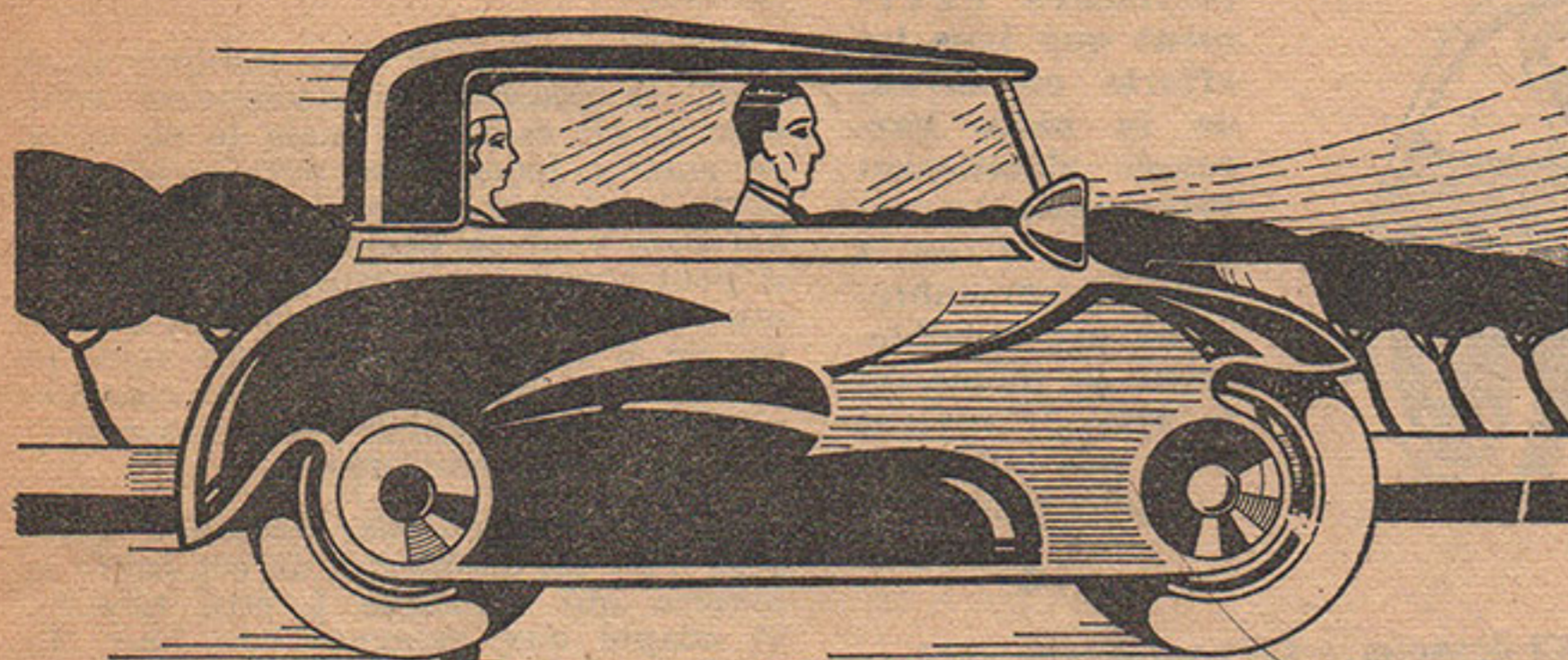
DERNIER ADIEU

Dans le numéro précédent, j'ai évoqué la disparition en mer du sidecariste André Cousin. L'émotion soulevée dans les milieux motocyclistes par cette triste nouvelle m'autorise à avoir de nouveau recours à l'hospitalité de notre « Moto-Revue » pour satisfaire des curiosités bien légitimes.

J'avais expliqué que Cousin avait pris la mer le 1^{er} mai à bord d'un frêle canot pneumatique et qu'en vain les siens et ses amis avaient attendu son retour... L'épilogue est lamentable, le dimanche 9 mai, le pêcheur Hervé, de Nives-sur-Mer, remontant son chalut, fut bien stupéfait d'y trouver un cadavre. C'était celui de notre malheureux ami. Le corps ramené à Paris fut inhumé le mercredi 12 mai au cimetière du Père Lachaise. Ses nombreux familiers et amis avaient tenu à lui rendre les derniers hommages. J'apporte ici les condoléances émues de tous ses amis de la presse. Qu'elles soient en même temps qu'un grand témoignage d'estime, un réconfort pour sa mère, sa femme et les siens.

HUBERT ROBERT,

Délégué des Motocyclistes aux
Nouvelles Messageries de la Presse
à Paris.



LA MOTO CARROSSEE

Monotraste de la première heure et toujours fidèle à cette machine tant discutée, M. Bon a exprimé son point de vue dans l'étude ci-après. Nous la publions, non pour alimenter une polémique, mais afin de faire bénéficier nos lecteurs d'une opinion réellement autorisée sur la question.

JE me permets de répondre ouvertement, et avec précisions à l'appui, à l'article de Monsieur Laborderie, dans la Tribune libre des numéros 908 et 915.

Mécanicien et Motoriste, très documenté sur la Monotrace, je vais donc éclairer sa lanterne et en même temps renseigner nos amis Monotracistes sur l'Historique de la Monotrace qui est née, oui, Monsieur, avec un Bicylindres sous les pieds du conducteur.

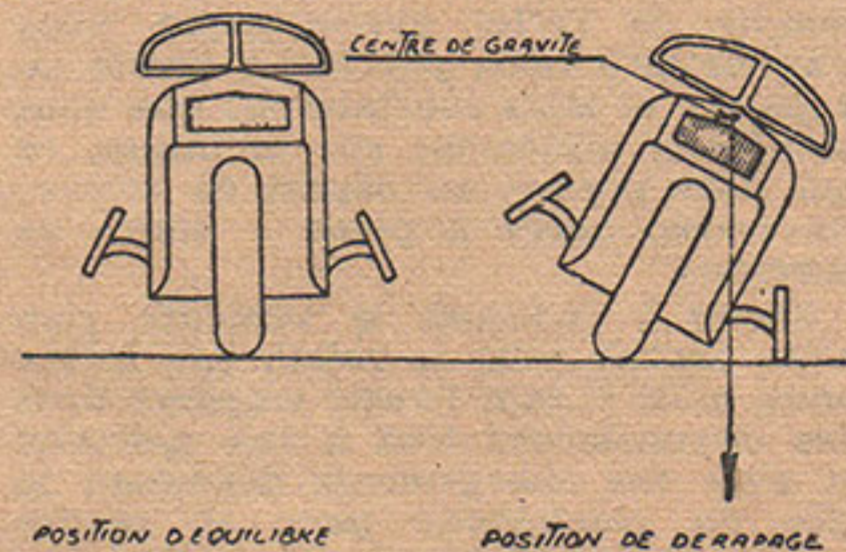
La première de ces machines est allemande, construite sur les plans de l'Ingénieur Bohm, aviateur de la première heure, en 1922, par les anciennes fabriques d'armes et munitions « Mauser », et constituée par une moto gardant la plupart des dispositifs classiques, savoir, moteur bicylindrique, transmission par chaîne, fourche élastiques, mais dont la selle était remplacée par un siège confortable et compris dans une carrosserie qui protégeait complètement tous les organes mécaniques.

Le constructeur avait muni ce dernier d'un siège genre Standard, fixé au-dessus de la roue arrière ; des marchepieds donnaient plus d'assise au passager qui pouvait d'ailleurs se cramponner aux poignées ad-hoc, si son conducteur éprouvait des velléités d'étonner la population par un virage audacieux. Les deux roues stabilisatrices étaient commandées par un grand levier latéral placé à l'extérieur sur un grand secteur à crans qui permettait de les rapprocher plus ou moins du sol.

Or, si cette première machine tenait encore beaucoup de la moto, celle dont la description va suivre, était nettement une voiture à deux roues, témoignant d'une étude très poussée et qui semblait jusqu'ici réaliser le summum de perfectionnements applicables à ce genre de véhicule.

Le cyclecar « M » dont les brevets appartenaient à un groupe Suisse, était construit sous licence, en Allemagne, par les usines « Mauser », il était constitué par un châssis en tôle emboutie,

dont les longerons très hauts étaient réunis par des traverses. Tout à l'avant, sous la tôle formant capot et support de direction, nous trouvions les trois pédales habituelles et le levier de changement de vitesses, puis venait le radiateur, disposé transversalement sous le plancher et efficacement refroidi par l'air qui entra à l'avant par les ouvertures du capot et des longerons. Derrière le radiateur, et parallèlement à lui, se trouvait le moteur, un... deux cylindres horizontaux, à conduits noyés dans le bloc, dont le volant extérieur, placé à l'avant, jouait le rôle de ventilateur. Les culasses étaient parfaitement accessibles par le côté et protégées par un petit carter amovible qui permettait la visite des bougies, des soupapes et le décrassage des cylindres. Le moteur, l'embrayage et la boîte de vitesses formaient bloc ; la transmission s'effectuait par un arbre à joints de cardan et couple cône, ce qui supprimait déjà pas mal d'ennuis. La roue arrière, montée à broche portait le couple et les tambours de frein. Elle était suspendue par deux bielles articulées à la traverse médiane du châssis. Bielles, dont les oscillations étaient amorties par deux forts ressorts à boudin.



Les deux positions des roues stabilisatrices de la monotrace

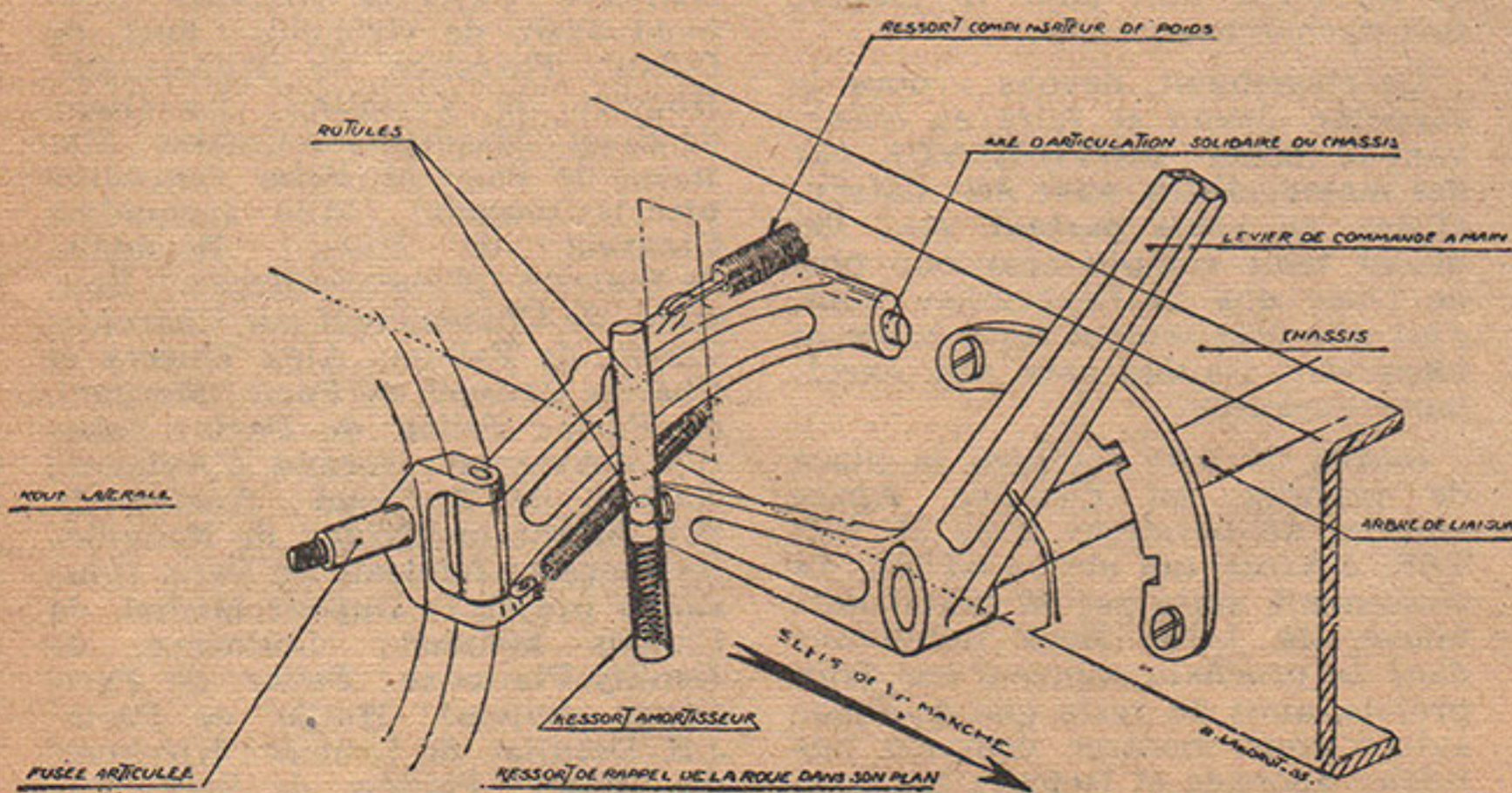
Les deux roues facilement amovibles étaient munies de créneaux d'entraînement ; le réservoir placé en charge à l'arrière.

De tout le véhicule, seul, l'avant avait gardé les dispositions de la moto. Nous y trouvons en effet, une solide fourche élastique braquée à l'aide du guidon habituel qui était enfin débarrassé des multiples commandes qui s'y enchevêtraient.

Les roues stabilisatrices étaient montées sur des bras articulés comportant à une extrémité un pivot qui permettait à la roue, de suivre fidèlement la trace imposée. Un puissant ressort de rappel la maintenait dans sa position. Le levier de commande agissait par l'intermédiaire du levier sur le demi essieu supportant la roue à l'aide d'une bielle comportant des articulations à rotule. Les points d'attache des deux demi essieux étaient choisis de telle façon que la roue était perpendiculaire au sol, quelle que soit la position de la machine.

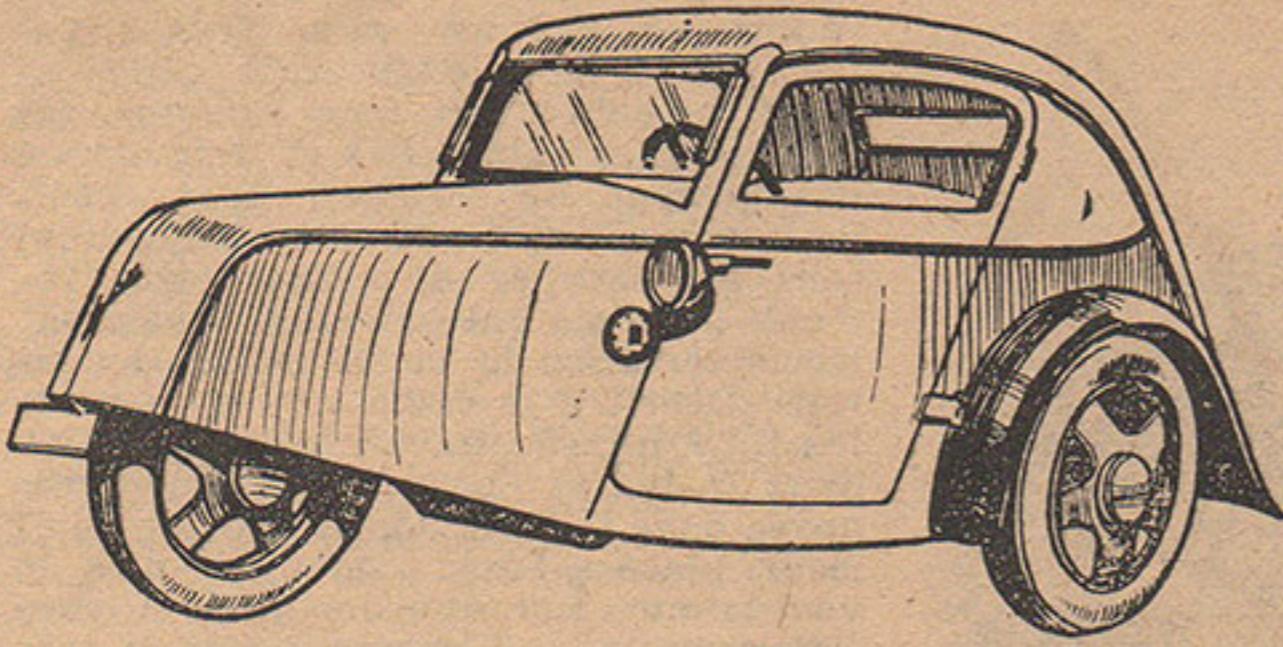
La carrosserie comportait deux places en tandem et si la ligne était encore un peu incertaine, elle offrait à ses occupants tout le confort et toute la protection de la voiture.

La disposition spéciale de ses organes donnant un centre de gravité très bas, la machine était d'une stabilité remarquable, de telle sorte qu'on



Le système de blocage des roues latérales sur la même Monotrace

NE CONFONDEZ PAS ADRESSE ET IMPRUDENCE L'UNE EST UTILE, L'AUTRE NEFASTE



pouvait prendre les virages les plus courts, décrire des 8, des cercles fermés, en couchant la machine sur l'un ou l'autre côté ; les roues latérales empêchaient tout dérapage intempestif et assuraient une sécurité de marche qui, jointe à la souplesse de la machine, en rendaient la conduite très facile.

Depuis, les constructeurs suisses ont modifié quelque peu cette dernière et monté un moteur Mauser, monocylindrique avec volant parallèle au châssis et jouant le rôle de Gyroscope, pour éviter le couple de renversement.

Si nous voulons bien nous rendre compte de l'effet gyroscopique, nous n'avons qu'à nous pencher à droite ou à gauche et nous constaterons que nous n'influons nullement sur la masse, ce qui nous permet au départ de relever les roues, après à peine 1 mètre de parcours.

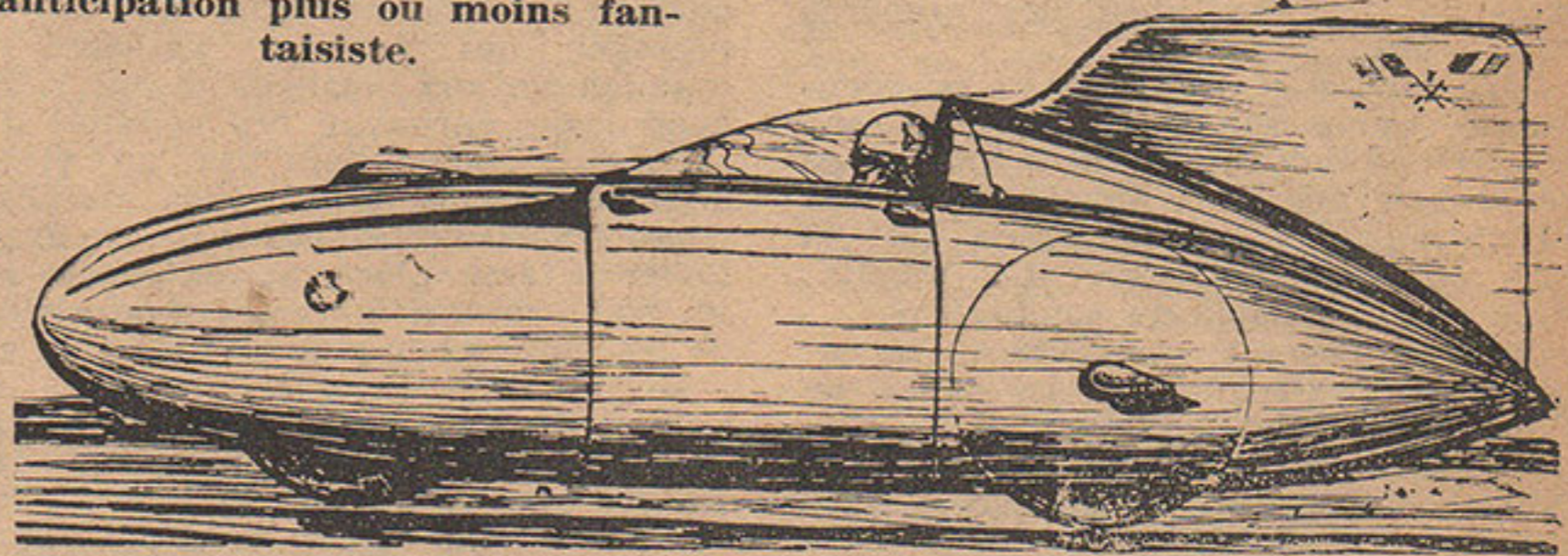
Quant à critiquer le véhicule, rien n'est parfait sous le soleil, pas même nous, mais il faut l'avoir employé dans des circonstances tout à fait spéciales et avec des chargements dépassant la tête du conducteur pour se rendre compte de sa viabilité ; il est évident qu'il y a de grosses modifications à y apporter, principalement en cas de grandes dénivellations, où naturellement les petites roues vous conduisent au dévers, le cas s'est présenté pour moi dans la Saône, en traversant ce pays où en raison de la pente de la route, je me suis retenu avec le bras contre le mur d'une maison, ne pouvant passer les jambes à l'extérieur, mais tout ceci est modifiable, car la Monotrace est un peu trop haute ; aussi je verrais, comme je l'ai déjà dit, un véhicule dans le genre du Whitwood, avec certaines modifications, des roues stabilisatrices plus à l'arrière, mais permettant aux jambes du conducteur de pouvoir passer au travers du châssis pour se retenir en cas de graves dénivellations.

J'ai voyagé assez longtemps dans le midi de la France, étant originaire d'Avignon, et je n'ai jamais été ni déjeté, ni déporté par le mistral, en traversant la Camargue, et la direction était toujours normale.

Pour ce qui est de dire qu'un démonstrateur de la maison s'est tué à la suite d'un dérapage, je dois dire que Monsieur Laborde n'est guère renseigné à ce sujet, il s'agit du coureur Gombault ; je n'entacherai pas son nom, mais il ne faut pas attribuer cet accident au pilotage de la Monotrace, car je ne vois guère un motocycliste dérapant à 90 km. à l'heure et s'arrêtant contre un arbre. Et quoique pilotant la Monotrace depuis 1928, étant assez bien placé pour le savoir, je n'ai à ma connaissance appris aucun

Beaucoup de motocyclistes estiment que tous les efforts en faveur de la moto carrossée aboutissent fatalement au cyclecar à 3 ou 4 roues. L'encombrement est sensiblement le même, et le prix de revient n'est pas tellement plus élevé.

Ci-dessous : Le carrossage intégral des motos ne s'est guère imposé jusqu'ici, que sur des machines de vitesse pure pour records sur courtes distances. Henne, avec une B.M.W. 500, Taruffi, sur Gilera Rondine de même cylindrée, ont obtenu des résultats transcendants, mais il paraît difficile d'employer un semblable profilage sur nos machines de série. Celui représenté ci-dessous n'est d'ailleurs qu'une anticipation plus ou moins fantaisiste.



accident mortel autre que celui sus-nommé.

Donc, comme je l'ai indiqué plus haut, je possède les documents dont description ci-dessus, mais je ne veux en aucune façon m'en défaire à n'importe quel prix, mais si Monsieur Laborde veut en prendre connaissance il peut venir les consulter à mon domicile, 58, rue Fontaine au Roi, à partir de 6 heures et demi du soir, je me ferai un plaisir de les lui communiquer et lui donner tous renseignements complémentaires.

Je ne veux critiquer personne, mais plus d'un est amoureux de cet engin si bizarre qui demande à être modifié et adapté aux exigences du jour. Je m'en sers toujours et mon plaisir est de me promener avec et faire de nouvelles randonnées.

Tachons donc d'étudier le problème et de sortir les modifications nécessaires avec croquis et dessins à l'appui, afin que nos constructeurs, petit à petit sortent de leur grande routine, il en est temps et le moment presse.

E. BON, Paris.

NOTRE CONCOURS D'AFFICHES

Notre Concours d'affiches, ou panneaux publicitaires a été clos sur un nombre impressionnant de projets. L'ensemble est très acceptable et les idées sont pour la plupart fort recherchées.

Le classement, devons - nous le rappeler, devait se faire en observant le thème : **MOTO-REVUE, par des motocyclistes, pour des motocyclistes, en vente partout, etc...** On devait tenir compte beaucoup plus de l'idée que de l'exécution. Mais, c'est que précisément les meilleures idées sont traitées avec une excellente exécution.

Inutile de dire combien la place de premier fut disputée. Après maintes délibérations, c'est M. PETER, d'Arras, qui arriva en tête du classement, suivi par M. Vandekerkhove, de Lille. Nous publierons dans le prochain numéro les deux projets, ainsi du reste que quelques autres pour montrer combien nos fidèles abonnés et lecteurs ont eu à cœur de faire du bon travail : leurs envois incontestablement sont excellents. Parmi d'autres envois nous

devons citer : MM. Deschamps, de Villeneuve ; Marchand Louis, de Lille ; Mathieu, de Bayonne ; Mayrac Léon, de Paris ; Perraud, de Nanterre Pujol, de Toulouse ; Reynaud Jean, de Grenoble ; Seel, de Calais ; Forestier, de St-Germain ; Housset, de Versailles ; Le Guen, de Brest ; Mazéran, de Castres ; Mazères, de Pau ; M. Peter (plusieurs projets soignés) ; Mlle Jacqueline Clavreul, de Paris ; Beaudoin, de Biarritz (plusieurs projets) ; Bouchini, de Châteauneuf-sur-Charente ; Cunéo, de Fabian ; Alex Thierry et Charles Catteau, de Paris ; Morgant, de Paris ; Feller, de Paris ; Sabatier, d'Avignon ; Durand, d'Avignon ; Gallois, de St-Cloud ; Auzias, du M.C. Marocain ; Sirdey, de Neuville-Dieppe ; Jauneau, de Paris (plusieurs projets) ; Dupont Michel, de Chalais Meudon ; Lottmann, de Neuilly-Plaisance ; Feller, de Paris (deux projets) ; Huille, de Paris ; J.B. Dezallai, de Lisieux ; Kirchner, de Vesoul ; Fontéis, de St-Vivien ; Riviecio, d'Alger ; Follet, d'Alfortville (à suivre dans notre prochain numéro).

Par-ci, par-là

QUELQUES REFLEXIONS A RAYONS ROMPUS

Je rentre de Bretagne où je suis allé suivre, de Brest à Brest, par Morlaix, Le Huelgoat et Châteauneuf du Faou, le pittoresque « Lait de Mai Motocycliste » qu'organise, chaque année, le Motocycle-Club du Finistère. On trouvera, par ailleurs, dans « Moto-Revue Sportive », le compte rendu dit « technique » de ce circuit de régularité. Ici, je ne veux que me livrer à quelques réflexions que m'a inspiré ce récent contact avec le club le plus à l'ouest de la France. Brave petit club ! Il compte, je crois, une centaine d'inscrits. Or, savez-vous combien l'on comptait de machines au départ, ce dernier dimanche, sous un ciel incertain et une gentille brise fraîche ? Très exactement 35, suivies de trois voitures copieusement garnies — nous étions d'ailleurs 67 à table, et quelle table ! — au déjeuner d'étape de Châteauneuf-du-Faou, en plein cœur de l'Argoat, dans le pays le plus bretonnant de la Basse Bretagne. Et l'on ne chantait pas des complaintes, entre les plats délectables de la bonne hôtesse ! On discutait ferme moyennes, vitesses, contrôles, carburateurs, cylindrées, marques et performances. Quel feu, quel enthousiasme ! A qui douterait de la cause motocycliste en France, à qui nierait que la mentalité motocycliste procède d'une mystique bien particulière, fermée au profane, mais vivace, solide, intransigeante, je conseillerais d'aller vivre quelques heures de la vie du petit club de province dont je vous entretiens aujourd'hui. Et ils sont ainsi des centaines de braves petits clubs de province, d'où rayonne comme une flamme éternelle, l'idée motocycliste. Il est réconfortant de le savoir, et réconfortant de le dire.

Autre constatation, qui amène d'autres réflexions... Sur les trente-cinq machines participant à ce « Lait de Mai », j'ai dénombré plusieurs Triumph « Speed-twin », quelques B.S.A., Norton, Zundapp, etc., mais trois doigts suffisaient à compter les motos de fabrication française.

Et ceci — l'introduction sur le marché français de machines étrangères en provenance des Domaines — n'explique-t-il

pas cela — l'indéniable renaissance de la cause motocycliste en France ?

Ayons le courage de le reconnaître, la haute qualité des fabrications d'outre-Manche et d'outre-Rhin a été une révélation pour nombre de motards. Revenons à notre club breton. Ce dernier comptait, en 1939, donc à l'époque des vaches grasses et de l'essence libre, une cinquantaine d'adhérents, et vivait, sans plus. Chaque sortie voyait au départ environ dix motos, dont le prototype était l'honnête 350 latérales... telle qu'on la fabrique encore chez nous, du reste !

Vint la guerre, les bombardements et le siège. En octobre 1945, le Motocycle-Club du Finistère repartait à zéro. Au 1^{er}



Avant le départ de l'épreuve, dans les ruines de la ville martyre.

janvier 46, il comptait 15 membres ; une année plus tard, l'effectif avait quintuplé ; en octobre 47, le centième membre était reçu... Et il ne s'agissait pas là d'adhérents de principe venus bénéficier de la ristourne de 5 % sur leur police d'assurances, mais bel et bien de vrais motards ravis et conquis par leur acquisition et qui découvraient, selon l'expression même de l'un d'eux, que « la moto, c'est tout

de même autre chose que ce qu'on supposait ou que l'on avait connu dans le passé » Ainsi se forma, à Brest et aux trois autres points cardinaux du pays, une nouvelle légion de fanatiques à qui il n'en faut point conter sur la tenue de route, l'équilibrage, le silence et la robustesse d'une machine bien construite...

La moralité de ceci, est que nos constructeurs, de bon ou mauvais gré, devront, dans un avenir qu'on veut espérer proche, nous livrer des motos qui ne le céderont en rien aux meilleures productions étrangères. Qu'on ne voie pas là l'expression d'une sorte de mauvaise humeur anti-nationale, mais bien plutôt le souhait d'un optimiste qui fait confiance aux siens.

Pour clore ces réflexions extrapolées d'un bouquet d'impressions provinciales, j'aimerais vous raconter le touchant accueil fait au vainqueur René Le Botléh, casque d'honneur 1947, par ses camarades de club... mais je dois à la vérité de dire qu'après l'arrivée quelques voix s'élevèrent pour chicaner sur la synchronisation des chronomètres, l'ordonnance du menu ou l'emplacement des contrôles secrets... car, n'est-ce pas, la société motocycliste est le dernier refuge de la démocratie et si les grenouilles accep-

tèrent un roi de bois, un tel exemple de soumission au pouvoir absolu ne peut être le fait d'un club motocycliste bien vivant, même lorsque son président n'est pas un soliveau...

Marcel GUIVARC'H

AGENTS et SPÉCIALISTES

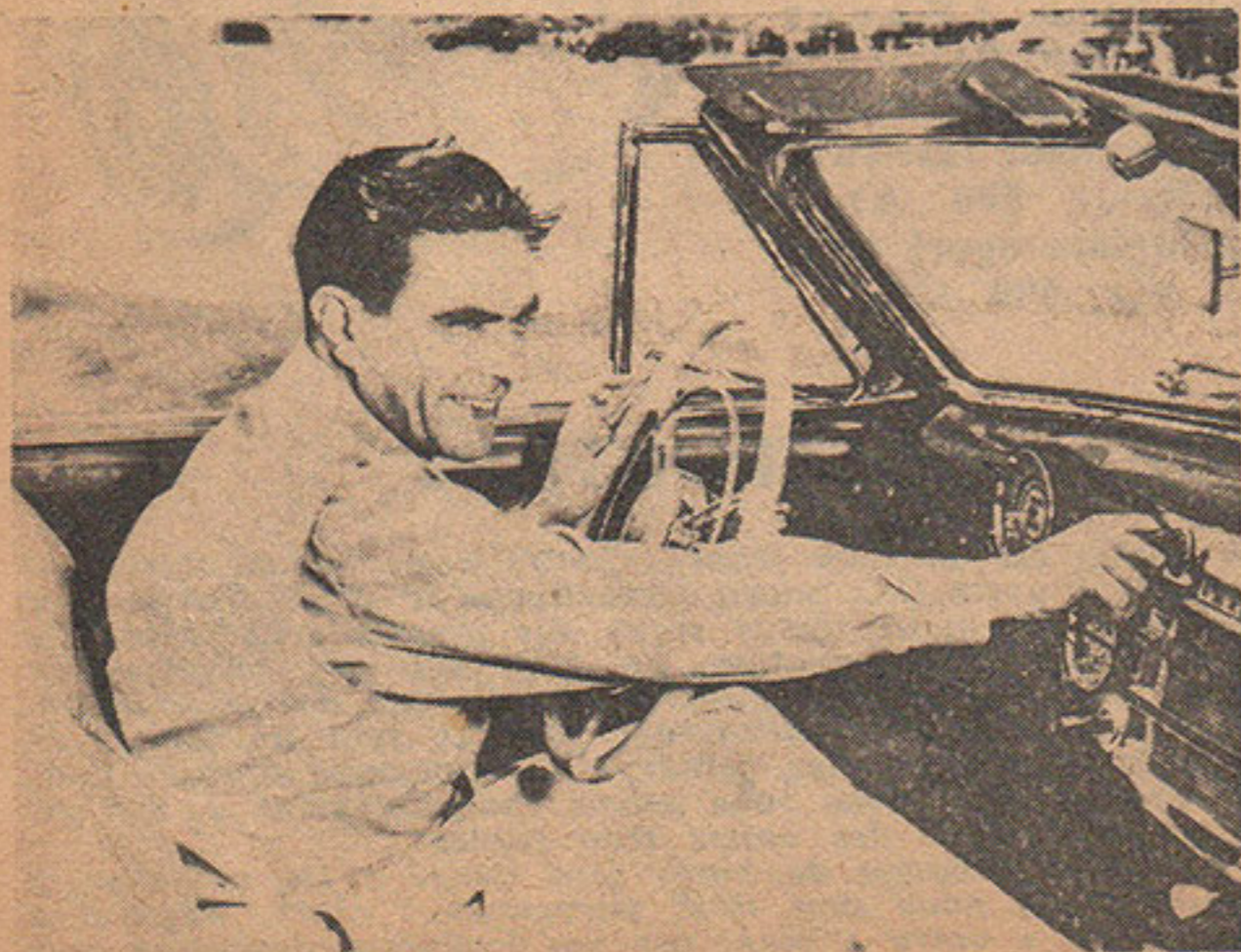
UNE NOUVEAUTE CHROME-CUIR

Un blouson pratique pour la moto, la voiture et tous les sports, et dont les manches sortent et rentrent à volonté. Ce blouson universel est une exclusivité Chrome-Cuir.

Chrome-Cuir, inventeur du tablier de moto, a repris toute son activité qui est grande, et met à la disposition des sportifs un choix unique de vêtements protecteurs de première qualité, à des prix raisonnables.

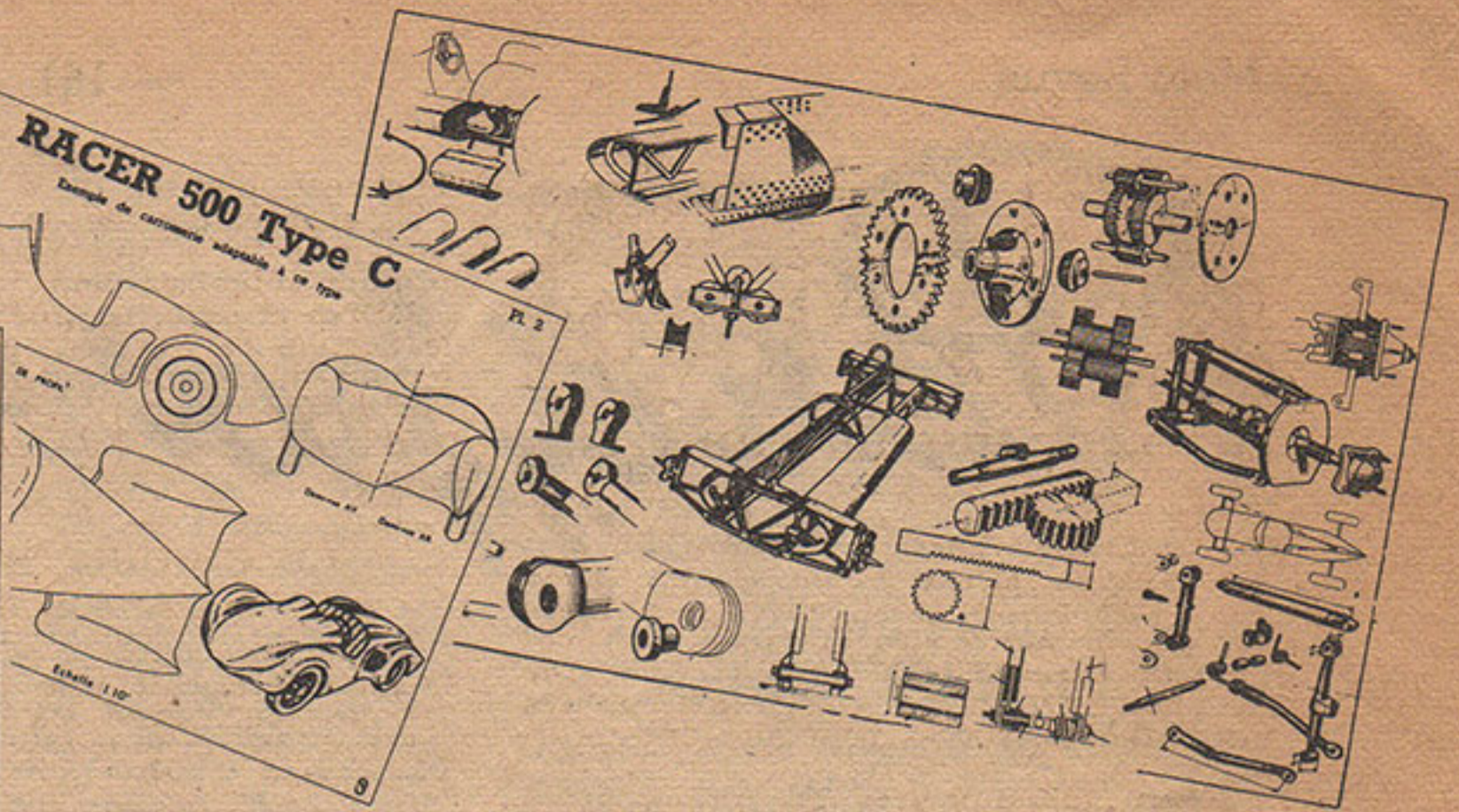
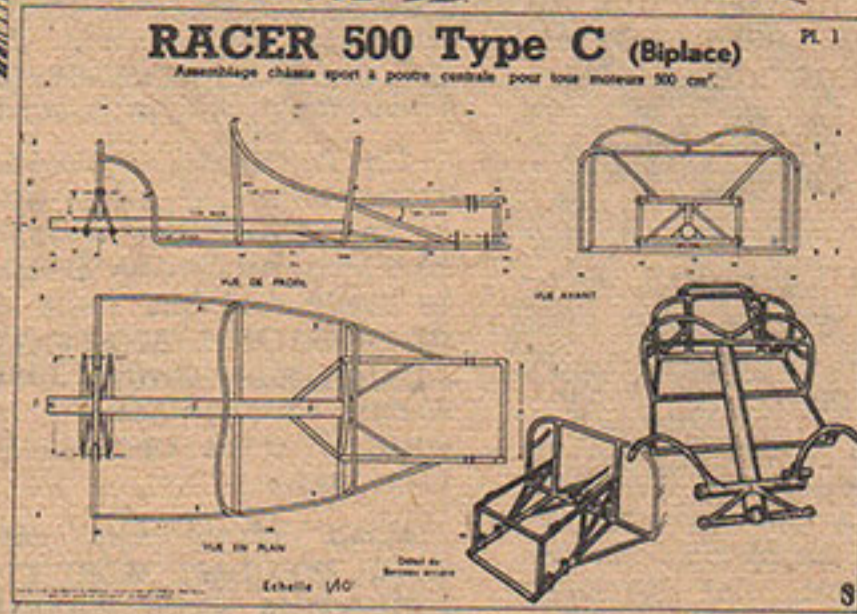
TOUTES LES PIÈCES DE RECHANGE CHEZ GUIGNABODET

Robert Guignabodet, mécanicien motocycliste à Brie-Comte-Robert, se'st rendu adjudicataire d'un lot très important de pièces détachées de toutes marques françaises et étrangères qui lui permettra de dépanner de nombreux motocyclistes français. Il invite tous les motards en difficulté à le consulter sur les possibilités de réapprovisionnement. Vous trouverez l'adresse de Guignabodet, que nous ne saurions trop vous conseiller de retenir, dans les pages d'annonces de ce numéro.



Voici le nouveau blouson à manches rentrantes lancé par Chrome-Cuir, destiné aussi bien à la moto qu'à l'automobile ou aux sports.

NOTRE MOUVEMENT DE RACERS 500



Au moment où vont paraître les plans des Racers 500, il n'est pas superflu de redire dans quel esprit ils ont été conçus. Réalisés pour guider « l'amateur » dans sa réalisation. Ils ne sont pas exclusifs et s'ils ont pour but de donner des idées, ils s'accommoderont volontiers d'astuces de montage propres à chaque amateur constructeur. Celui-ci, lorsqu'il aura acquis l'un des plans, aura un numéro de licence qui lui permettra de recueillir par correspondance directe tous les renseignements qu'il désirera pour mener à bien sa construction et ses essais. L'acquisition d'un des plans fait entrer dans la famille des amateurs constructeurs des Racers 500. Tout ce qui sera susceptible d'intéresser les constructeurs amateurs sera immédiatement inséré dans la chronique « Racer 500 ». Les réalisations seront présentées et commentées. Une tribune libre sera ouverte pour que chacun expose ses idées dans ce petit domaine. Et très bientôt nous l'espérons, nous serons à même de donner des résultats d'essais de particuliers et aussi des comptes rendus de compétitions.

Les clubs étrangers travaillent intensément. Ils seront par leur avance en la matière de sérieux concurrents. Les Anglais avec leur chef de file Cooper, les Belges, les Hollandais et récemment les Suisses. En France le mouvement ne fait que démarrer, mais de grands clubs, dont le palmarès en cylindrées supérieures s'honore d'un nombre considérable de victoires, comprennent l'intérêt de la formule.

L'A.G.A.C.I., comprenant l'ampleur de notre mouvement, vient de constituer une commission des 500 chargée d'aider par tous les moyens les réalisateurs et de les seconder dans leurs essais.

Des visites de sécurité d'acceptation des véhicules appelés à courir constitue une garantie indéniable et très appréciée.

La lenteur avec laquelle s'établit le mouvement « Racer 500 » n'est que le reflet d'une prudence compréhensible. Maintenant que tout est prévu et strictement délimité, nous ne pouvons qu'encourager ceux que la compétition attire et qui ne disposent que d'un budget réduit. Ils trouveront tous les renseignements dont ils auront besoin et notre rôle ne sera terminé que le jour où ils pourront, en pleine sécurité, prendre le volant de leurs petits engins et paraître dans les compétitions amicales qui ne manqueront pas.

Jean BERNARDET

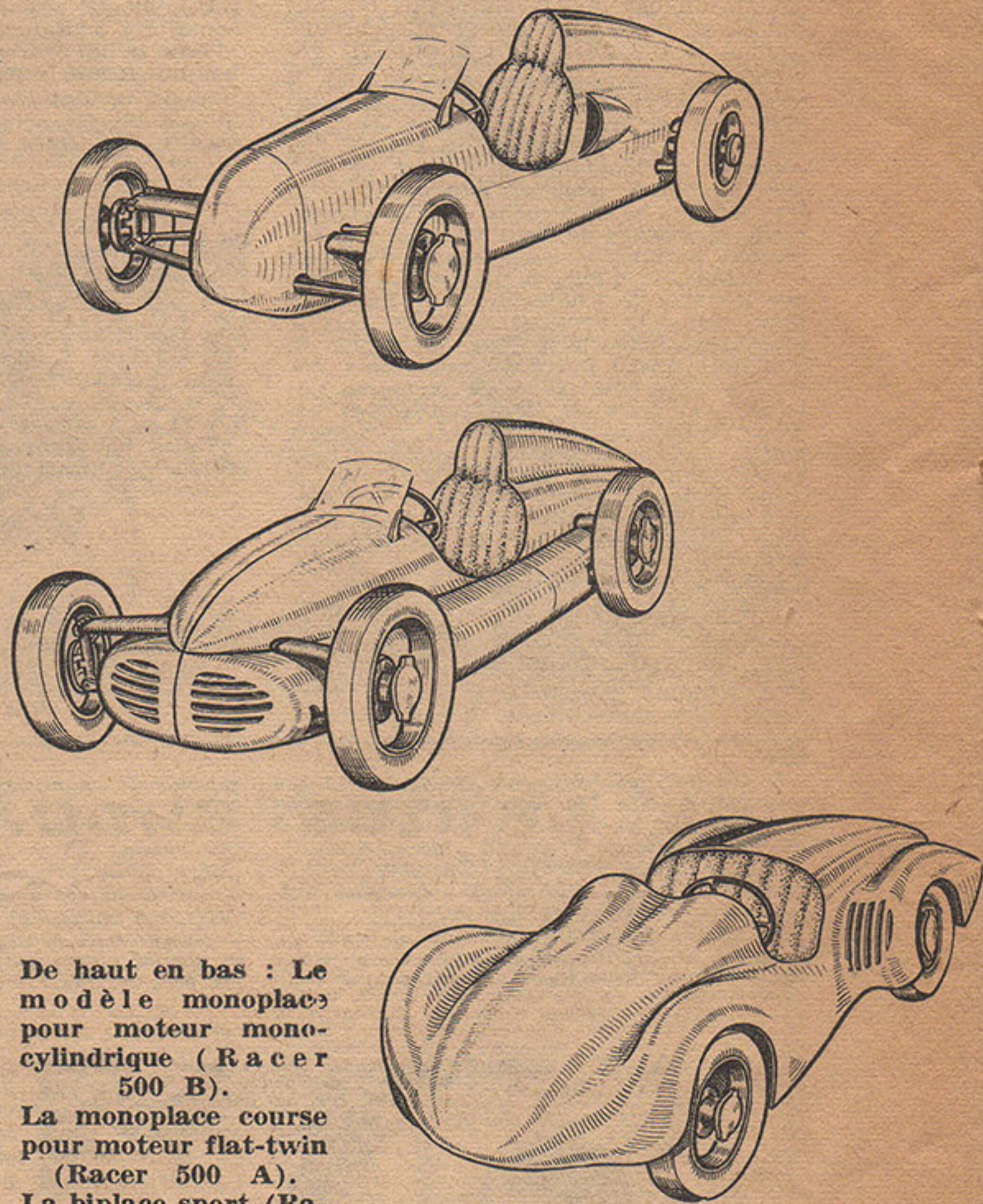
RETENEZ VOTRE PLAN DE CONSTRUCTION

Les plans, comme nous l'avons annoncé dans notre dernier numéro, sont à l'impression. Ils seront disponibles dans très peu de 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.

Voici ci-dessus en réduction les 3 plans qui constituent la liasse de fabrication avec Guide des conseils indispensables. Le montant de la souscription, POUR CHAQUE MODELE,



De haut en bas : 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).

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.

Notre collaborateur Bernardet Jean se fera un plaisir de répondre aux demandes, joindre une enveloppe timbrée pour la réponse. Mais nous vous prions charitablement de ne pas nous écrire pour des objets trop futiles.

Le premier tirage de plans sera limité : De nombreuses souscriptions nous sont déjà parvenues : alors, hâtez-vous de retenir « votre » plan, car un deuxième tirage ne sera prévu que pour le mois d'octobre (Salon de l'Auto).



LE CRITERIUM DU PRINTEMPS A FEZ

La Section Fassie du Moto-Club Marocain, grâce à son Comité et à Sorange, en particulier, encouragée par par le succès des Epreuves des Sections de Casa et de Meknès, la valeur de ses pilotes organisa le 4 avril une épreuve qui obtint un succès populaire extraordinaire.

Zonco, toujours très en forme, après ses succès aux Circuits des Zaers et du Zehroun, enlève encore cette spectaculaire épreuve en Circuit fermé de 3 kms de tour avec des virages « maison ».

Voilà un des pilotes Marocains qui aurait ses chances dans une grande épreuve comme le Bol d'Or, qu'il disputerait volontiers, si les relations Franco Marocaines étaient plus faciles et surtout moins onéreuses. Sa moyenne de 75 kmh. 600 est de classe nationale.

En 125, Meyer Eugène, de Meknès, comme au Zehroun, domine tous nos concurrents et s'avère un spécialiste de cette cylindrée en bouclant les 9 tours en 25' 35" 6/10.

Ultrera, de Fez, effectue ses 15 tours en 42' 10" 2/10, performance moyenne pour une 250, qui aurait été améliorée par la présence des Poncelet ou Highero, Mais Ultrera est courageux. On reparlera de lui.

C'est avec un grand plaisir, et je le souligne, que tous ses amis et les pilotes marocains en particulier, voient gagner le courageux Toro, de Fez, sur sa rapide Matchless. Malgré sa poisse légendaire, il vient de gagner une difficile épreuve de façon très nette en faisant 38' 36" 4/10 pour ses 15 tours. Il sera un des favoris du Circuit du Port de Casa dans cette cylindrée.

En 500, c'est toujours la Guzzi de Zonco qui règle tout le monde. Sans ennui et avec une virtuosité qui emballa le public, les 21 tours sont effectués en 58' 44" 8/10. Un seul accident, survenu à Vicente

Michel, supporter de « Moto-Revue » à Fez et membre de la Ligue Nationale Motocycliste, à qui nous souhaitons un prompt rétablissement.

D'ores et déjà, la prochaine épreuve de la Section de Fez sera un succès, le Critérium du Printemps ayant été une révélation

AUZIAS Pierre

x x x

LE CIRCUIT DU PORT A CASABLANCA

Cette jolie course « dans la Cité », sur le difficile circuit pavé du port de 1 km 714 de tour, avec six virages à angle droit, a été disputée à Casablanca pour l'Ascension

RESULTATS TECHNIQUES

125 cmc. 15 tours : 1. Santenac (Gnome-Rhône), 24' 31". Moy. 58 kmh. 740. Ecurie Crovara; 2. Martin Paul, de Rabat (N.S.U.), 24' 42"; 3. Augustin; 4. Mme Cazemajou; 5. Sanchez.

Très belle course de Martin et Santenac qui firent le parcours roue dans roue. Remarquable tenue de Mme Cazemajou qui se classe dans toutes les épreuves qu'elle a disputé cette année. Beiser et Céleste (abandons).

250 cmc. 20 tours : 1. Poncelet (Triumph All.), 29' 40". Moy. 64 kmh. 720. Ecurie Tomine; 2. Highero (Triumph All.), 31' 21".

Duel entre Poncelet et Highero qui a des ennuis de bougie, s'arrête, repart, remonte, mais ne peut atteindre son adversaire. Didier et Biondo (abandons)

350 cmc. 25 tours : 1. Martinez, de Meknès (Terrot Compétition), 34' 45". Moy. 60 kmh. 060; 2. Nouaïsser (Norton), 35' 13"; 3. Rivet (Terrot), 35' 50"; 4. Muzgez; 5. Ruiz; 6. Mazzocut.

Lutte acharnée durant de longs tours entre le courageux Toro de Fez, dont la Matchless est étourdissante, Martinez, Nouaïsser et l'excellent Maury dont la N.S.U. à suspension arrière Stignani a une tenue de route remarquable.

500 cmc. 30 tours : 1. Pomares (Triumph Angl.), 39' 36". Moy. 72 kmh. 730. Ecurie Pomares-Espinosa; 3. Zonco (Guzzi), 39' 50"; 3. Flahaut (B.S.A.); 4. Salah (Triumph); 5. Dafflon (Norton).

Organisation parfaite. Très belle réussite due au Moto-Club Marocain et particu-

lièrement au « général » d'Abzac, l'actif délégué sportif. Diffusion remarquable réalisée par De Santos et Joly, avec le concours de l'Arme des Transmissions.

Clubs

UNION MOTOCYCLISTE DE LA MARNE. — Coupe Desprez et de Bona. — Cette Coupe offerte par une Firme Rémoise fut remportée par notre Secrétaire Général : Gaston Pérard, Grand Animateur de notre club.

30 membres prirent le départ dans la Forêt de Germaine, malgré une pluie diluvienne. L'épreuve consistait à gravir une côte tout-terrain qui se terminait dans les bois. Des membres d'AY et d'Epernay ont rejoint à cette occasion leur club U.M.A.

Le classement est le suivant : 100 cmc. : Landmann et Peribanez. 125 cmc. : Simon, Hollinger, Morot et Moutte.

175 cmc. : Meyer Jean, Bertrand, Meyer Roger.

250 cmc. : Perchat Robert, Tholy, Perard, Champion et Gamba.

350 cmc. : Perard, Ossonce, Fossier.

Le meilleur temps de la journée effectué par Perard se voit attribué la Coupe Nous avons notamment enregistré quel- Desprez de Bona.

ques belles montées par Fossier, Landmann, Meyer Jean, Meyer Roger, Morot Paul, Perchat Robert, Simon Jean-Pol et Tholy Gilbert.

Un déjeuner amical réunissait 150 convives que présidait M. Charles Hild, Président de l'U.M.M. autour duquel avaient pris place MM. Lepagnol et Vanosthuysse, membres d'honneur du club, ainsi que MM. Thalot, vice-président, Perchat Raymond, trésorier, Durin Louis, secrétaire, Penet Jean, de la Commission Sportive, Moreau René, Schwartz Pierre, etc...

L'Union Motocycliste de la Marne donnera, le dimanche 27 juin 1948, au Terrain du Stand de Tir, à Tinguieux, un Moto-Cross National avec de nombreuses élites de ce genre de sport.

nos petites annonces

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

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

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

MOTOS A VENDRE

- 350 JAP à compléter ét. nf. prix int. BERTIN, 97, fg d'Orléans, Pithiviers (Loiret). SANDFORD mot. Ruby impec. MORGAN, 10, r. Lamarck-18°. D.K.W. 350 NZ 44, 4 v. sél. ét. nf., 11.000 kms, spld. MORETON, 47, route de Calais, Beauvais (Oise). INDIAN susp. AR or. av. ou s. side tr. b. ét. gén. roue sec. 4 pn. et nf. px int. MOUSSY, MESNIL OGER (Marne). D.K.W. moto voitures Adler Mathis, pièces et échange standard, garage Monopole, 9, rte de Brumath, Strasbourg. Tél. 312-26. K.W. concessionnaire pour la France. 125 MOTOBECANE 4 t. parf. ét. pns nfs anglais. ROQ. 50-43. 29, rue Saint-Maur. MOTO G.-Rhône type Junior 250 cc. tr. b. ét. gén. bs pneus 60.000. écr. M. COTIAS, 7, r. du Capitaine Madon, Paris-18°

- 350 cmc. culb. série 39. Dax sélect. Delco. Tél. DAN. 57-39.

- ZUNDAPP 350 cmc. 2 temps, 4 vitesses cmc neuve. JACQUES, 130, rue de Belleville, MEN. 63-51. 100 R. GILLET parf. ét. 250 Puch c. nve ou éch. ctr. 125 Gillet AMC ou sim. LAFON, 10, rue Cuif, Saint-Maurice. Ecrire ou ap. 20 h. C. dép. Triumph All. 500 culb. en cours remont. av. pap. bs px à part. 19 h. GERARD, 35, r. du Coq Français, Les Lilas. DOLLAR 250 culb. bon état. VALLEAU, Villa Bellevue, 20, Vitry (Seine). MOTOBECANE 125 cmc. 3 vit. 1948, rodé, sur rend.-vs. VAU. 92-36 ou 176, Neuilly-s.-Marne MOTOS, vélomoteurs, vélos neufs. Libres à la vente, Z.A. 62, av. Emile Zola, Paris, 15°. VAU. 90-40. HARLEY-DAV. réparat. stock piéc. mot. boît. reconstruct. à forfait, voir modèles. JARE, 35, rue Palikao, 20°. GN.-RHONE 750 av. ou ss side ét. méc. parf. VANPOMME, 550 Chaussée J. Ferry, Amiens.

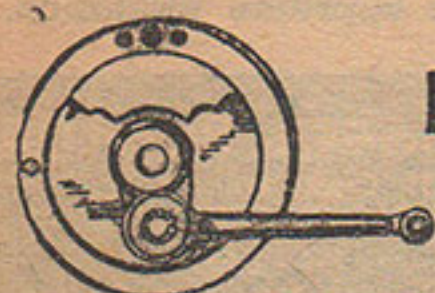
Pour notre numéro du 18 Juin, les petites annonces seront reçues jusqu'au 8 JUIN 18 h. Et pour notre numéro du 25 Juin, jusqu'au 15 JUIN 18 heures. DERNIER DELAI

- VELOS nfs à mot. auxil. neuf dispon. sans bon d'achat. Z. A. 62, av. E. Zola, 15°. Vau. 90-40. ZURCHER 250 culb. ét. imp. GILOMON, Ségur 56-29. ZUNDAPP 750 type Russie av. side mot. et carross. nve, en core en rodage, prés. grand luxe. Ecr. GAULT, Place du Centre, Tonnerre (Yonne). ATTELAGE R73 Précision tte beauté. ROBERT et JEAN, 17, r. des Bateliers, Clichy. N.-MAP 350 culb. ét. impec. 80 T.I.G., 44, r. Arcueil, Malakoff, visible sem. e samedi.

- TRIUMPH angl. 350 culb. très bel. MAR. 45, r. J. Lacroix-20°. SIDECAR Richard 4 attaches état neuf. S'adres. R. PUGET, 319, rte de Versailles, Chate-nay Malabry (Seine). VELOM. Vanderer mot. Sachs 100. NORBERT VIEUX, 24, r. Chaligny, Paris, 12°. Did. 45-41 125 D.K.W. 1944 impeccable, 3, bd Blanqui, Paris, 13°. V beau side seul droite Bernardet sport, vis. sam. dim. Rouleau, 6, r. Lekain, Paris, 16°. N.S.U. 500 cmc. culb. JACQUES F., ALESIA 23-69. VELOM. 2 t. Terrot 100 cmc. 3 vit. exc. état. SUSSERET, 237, bd Voltaire, Roq. 67-45. GNOME-RHONE 750 culb. 4 vit. sél. parf. état. Feraï reprise plus faible. s'adr. M. TELLIER, à Cepoy (Lt). VELOMOTEUR Motoconfort pédales, bon ét. pneus 27x400 x19. AGE, 40, r. Lauriston. Klé. 26-68 de 10 à 12 heures. MOTOBEC. 125 ét. neuf, sél. DRUSSANT, 86, r. de Paris, St-Leu La Forêt (S.-et-O.). 2 SAROLEA mod. 48 fourche téles. cul. 4 vit. rodées. VI-SADE Motos, Mont de Marsan (Landes). V. ou éch. F.N. 1000 av. side 1 pl. 1/2 état nf ctre 500 réc. rap. DEGLARGES, 23, r. Fontaine, St-Germain en Laye. PUCH 3 CV 4 v. 3 écl. FARGLAS, 3, r. Dr Roux, Montreuil PARTICULIER vend Norton 16 H et BSA M. 20 toutes deux état neuf. Urgent. DEJOURS, 17 bis, allée Diderot, Clichy-s.-Bois (Seine-et-Oise). DRESCH 500 bicyl. c. nve en t. conf. 70.000. CHA. 27-24. B.M.W. 350 culb. parf. ét. pns nfs, 74, av. Joffre, Epinay-s-S. (bus 154, Pte Clignancourt, vis. t. l. jrs sauf lundi. 2 B.M.W. nves R12, R73, Berger, 17, pas. Hébrard, Paris-11°. TERROT 500 lat gd touris. pns nfs, état méc. impec. ém. bleue 90.000. LAURETTE, 6 bis, av. Vintimille, St-Maur, vis. 19 à 21 h. et sam. apr. midi. VDS Motobécane Super-Club 500 culb. 1939 parf. état, bons pneus. MIGNON, rue Ninite, Fourmies (Nord) Tél. 197. GNOME-RHONE AX2 pns nfs bon état, 2 cadres, 3 moteurs inc. 1 réservoir, 1 roue, 1 guidon et pièces diverses, papiers pour 2 motos, 120.000. ETIENNE, 20, rue Stalingrad, El-bœuf (Seine Inférieure). DRESCH 2 cy. 5 CV card. r. av. side, 75 Motobécane 3 CV bloc r. 65, vél. Peugeot P 53 bloc 100 cc. ét. n. 65. CHAUFOR cy. Romorantin (L.-Ch.). R.-ENFIELD 1947 4 CV 4 v. sél. nve et un side Bernardet bûché nf. vis. cse dép. E. BILLARD, 61, r. Barbusse, Clichy. SIDE biplace 5as px. Boîtier DKW, pneu 27x400, 19 h., 2, av. de la Paix, Issy (Seine). 2 CV MONET, Villiers 38, état pns nfs, sél. SAISON, 11, av. Blanchet, Viry Châtillon (S.O.). MOTOBEC. 125 cc. 4 t. nve Ricard, 38 bis, av. République-11°. NORTON 500 16 H ét. impec. 4 v. sél. MUGUET, 74, av. J. Jaurès, Montrouge (Seine). NORTON BSA prov. Domaines à rem. Rieucan, 64, pl. Réunion

REFECTIONS D'EMBIELLAGES REALESAGES DE CYLINDRES

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



MAISON FONDÉE EN 1906

PERTUISOT

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

ADCOÏDS

SUPERLUBRIFIANT
est revenu...

Bold'Or 1948

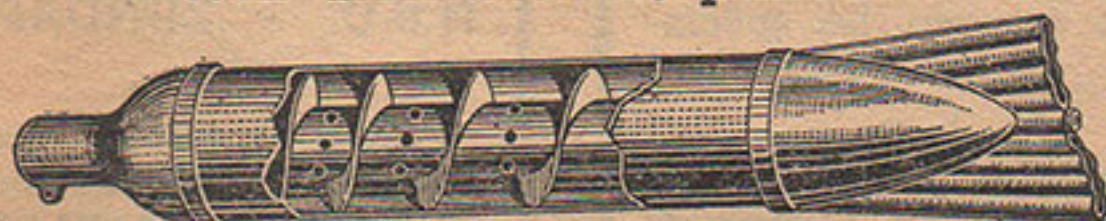
ADCOÏDS remporte les 2 premières places
du classement général Motos et Side-Cars.

Envoi gratuit de la documentation n° 2 sur demande
à ADCOÏDS, 68 bis, rue Marjolin, LEVALLOIS (Seine)

SILENCIEUX WILMAN

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

SILENCE PARFAIT
sans diminution de puissance



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

Motocyclez votre vélo

Promenades, cyclo-camping, longs trajets pour vos affaires, tout devient un plaisir avec le Moteur auxiliaire HÉMY. Aucune transformation du vélo (homme ou dame). Montage facile et rapide du moteur.

Consommation minimale (11,3 aux 100 Km.) vitesse horaire 30 Km. Pas de permis, pas de N° de police. Livraison rapide. Demandez notice: f gratuite.

**MOTEUR
AUXILIAIRE**



55^{me}, rue de l'Assomption
Paris-16° - AUT. 75-25

René BONNET

La plus puissante organisation de vente
28, Rue Ernest-Renan — ISSY-LES-MOULINEAUX
Métro Porte de Versailles — Téléph. : MIC. 03-72

DISPOSE pour la SAISON
100 SIDECARS BERNARDET

Sans bon d'achat avec pneus et chambres
Stock important en magasin

Exposition de tous les nouveaux modèles
CONCESSIONNAIRE DES GRANDES MARQUES
GNOME - RHONE — MOTOBECANE, etc...
LIVRAISON IMMEDIATE DE VELOMOTEURS
CONTRE BONS D'ACHAT

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

22 ANS D'EXPERIENCE EN COURSE

sont votre garantie en vous adressant à

Marcel PERRIN

10 FOIS RECORDMAN DU MONDE

Agence Jonghi - Monet-Goyon - Motobécane
René Gillet - Terrot — Sidecars Bernardet
René Gillet - Terrot

Sidecars Bernardet et P. Humblot
Moteurs auxiliaires P.P. Roussey et Vap 4
LIVRAISON RAPIDE

50, AVENUE EDOUARD-VAILLANT
BOULOGNE-BILLANCOURT - Tél. : MOL. 29-62
Métro Pte de St-Cloud

VITEX

Sélecteur au pied pour motos 3 et 4 temps

Sécurité plus grande — Reprises plus rapides — Plus valeur de la moto — Adaptable sur les principaux types de boîtes de vitesses des motos TERROT — PEUGEOT — GNOME-RHONE — MOTOBECANE — MONET-GOYON — F.N. M 70 — SAROLEA — SOYER — DOLLAR — B.S.A. — Boîte de vitesses BURMAN, STURMEY-ARCHER, BRIDIER-CHARRON, ALBION — BLOCS CHAISE à partir de 5.500 francs, etc...

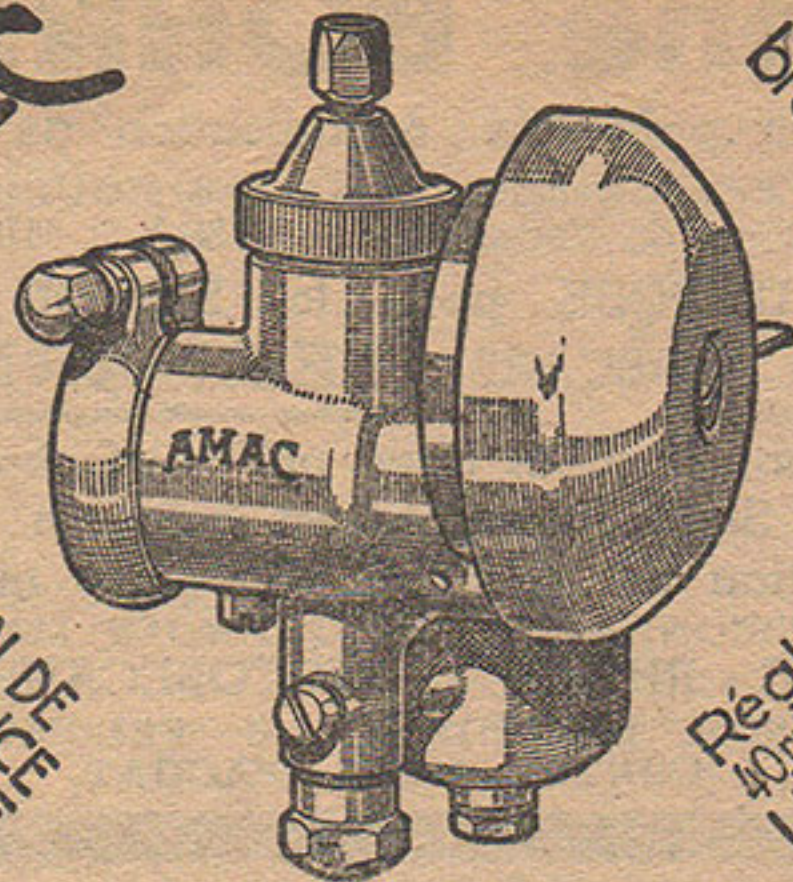
BABY - VITEX

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

Etablissements MARC MARTIN

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

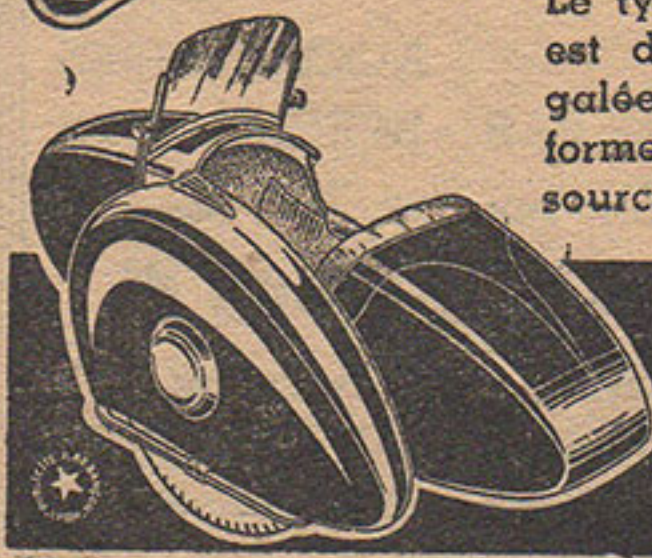
Avec
AMAC



à
cheminée
brevetée S.G.D.G.

GAIN DE
PUISSANCE
ECONOMIE
MAXIMUM

Réglage : 222
40, rue de Villiers
LEVALLOIS
PER. 06-02



La marque **BUFFLIER** a fait la renommée du sidecar français, tant par la qualité de sa fabrication que par le confort et la beauté de ses modèles. Le type 1948, présenté ci-contre, est d'une pureté de lignes inégalée, due à la simplicité des formes qui reste toujours la source de la suprême élégance.

Etablissements BUFFLIER

31, Cours Emile-Zola
LYON-VILLEURBANNE

A PARIS - DESPREZ
187 bis, rue Armand-Sylvestre
COURBEVOIE

VOLANTS MAGNÉTIQUES

21-23, Rue
Parmentier
PUTEAUX

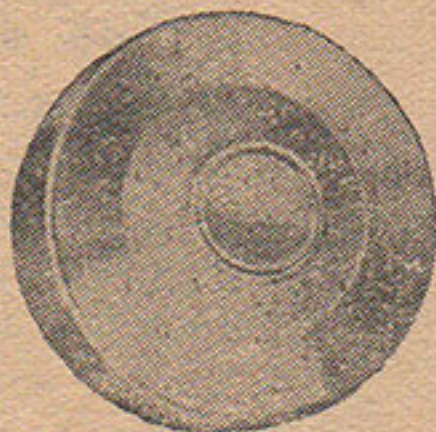


Téléph. :
LON. 09-10
et la suite

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

pour

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



USINES ET BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

XXI^e

Magneto France

**L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET**

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

ACCESSOIRES

SAKER

LEVALLOIS



POIGNÉES TOURNANTES
POUR MOTOS, V.M., CYCLES



LES CARRIÈRES DE L'AUTOMOBILE A LA PORTEE DE TOUS

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

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

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

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

CHROME-CUIR

38, rue de Château-d'Eau, PARIS-10^e — **NORD 08-09**
Tout l'équipement pour la Moto et la Ville

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

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**

Marc PIAULET

MOTOS

Vente Achat - Echange
neuf et occasion

Dépannage — Réparation
Moto-Ecole

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

ACHAT ET VENTE

Toutes Motos

Pièces détachées — Mise au
point — Spécialiste Terrot
et Motobécane

BARRE MOTOS

123, avenue Foch, 123
LE PARC SAINT-MAUR

LE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE : le traité pratique le plus complet à
ce jour : 235 frs (franco 260)

L'ART DE CONDUIRE une moto, un vélomoteur, un sidecar : Prix 200 frs
(franco 230).

L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION : Toutes les ficelles, tous les
trucs pour vous initier et économiser beaucoup de billets de mille francs.
Prix : 300 frs (franco 330). Cpte Ch. postal « Moto-Revue » 297.37 Paris.



STE CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, rue de la Condamine — PARIS-17^e

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL

PIGNONS TOUTES MARQUES

ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES

RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES

CARTERS de BOITES et de MOTEURS

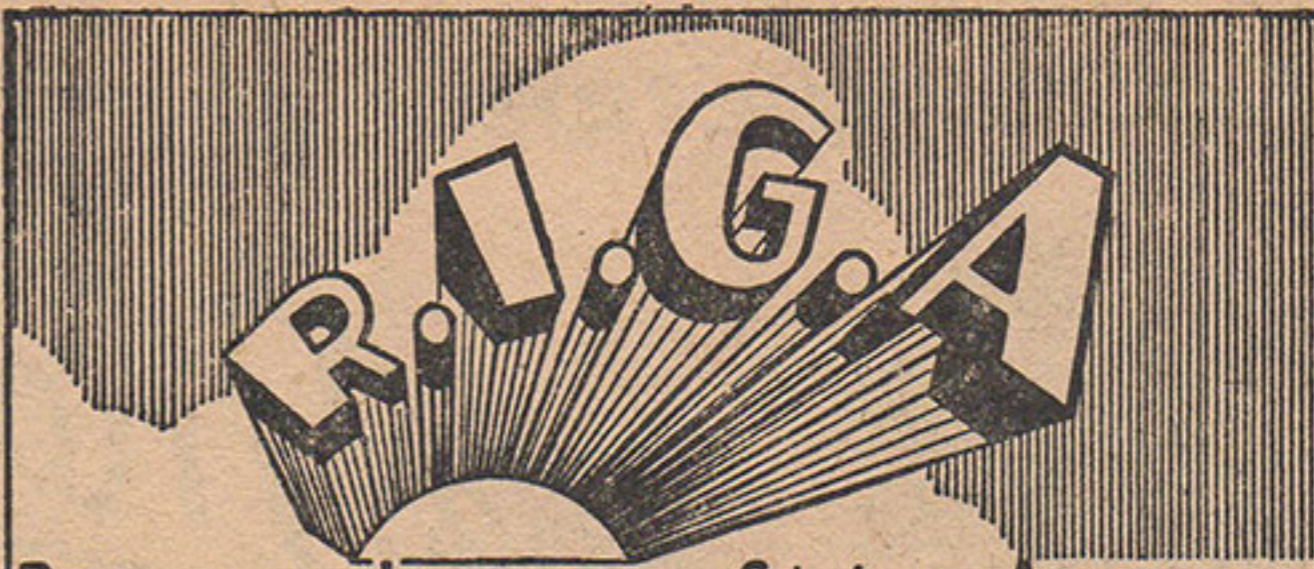
ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALISES

EMBIELLAGES — REALÉSAGES — REPARATIONS DE

DYNAMOS — MAGNETOS et VOLANTS MAGNETIQUES

Redressage de Cadres et Fourches Motos et VéloMOTEURS

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M.P.



RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE

EMBIELLAGE RÉGULAGE
REALÉSAGE MOTOS AUTOS
TOUTES MARQUES

Tél. MAL. 26-79

189, Av. GEORGES CLÉMENTEAU, 189 - NANTERRE - Seine -
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 450 000 FRANCS — R.C. SEINE 309 993

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



H. DERCHE

8, rue Labat — PARIS

MON. 56-89

MOTOS-DANTON

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

DISTRIBUTEUR SIDECAR SIMARD

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

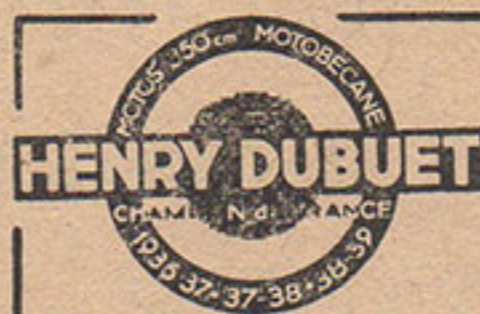
BERNARD

LES PLUS BELLES OCCASIONS
DES GRANDES MARQUES
FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

MOTOS

77 et 79 RUE CONSOLAT
N. 06-06

MARSEILLE



Réparations
Accessoires

CYCLES et MOTOS

TOUTS MODELES
EN MAGASIN
PIECES DETACHEES
D'ORIGINE

64, rue de
Wattignies
PARIS-XII^e

MOTOBÉCANE

AUTO SERVICE MOTO

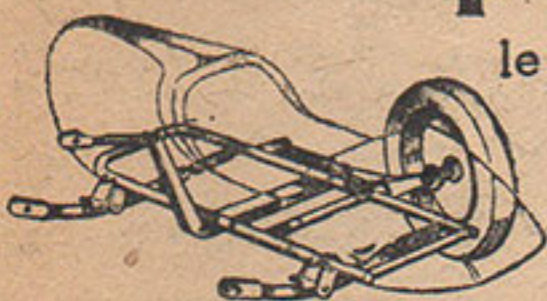
R. C. Seine
398.801 B

POINARD

le spécialiste du sidecar léger
à suspension intégrale
Bté S.G.D.G.

54, r. Et.-Dolet, Cachan

Tél. : ALE. 34-41 (Seine)



SPECIALITE DE BICYLINDRES B.M.W.

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

Reconstruction de machines en origine.

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

ROBERT KIENE

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

Tous les accessoires pour Motos et VéloMOTEURS
SIDECARS COMPLETS DISPONIBLES

Tél. : MOL. 21-26

MOTOS PARIS-NORD CYCLES

AGENCES GNOME - RHONE — MOTOBECANE

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

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

STOCK IMPORTANT

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

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

L. SIMARD

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

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



PNEUS

ACHAT — VENTE — OCCASIONS
Rechapages — Réparations
auto et moto — délai 8 à 10 jours

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

LE SUPER-FILON

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

B.M.W.
Agent Général

ZUNDAPP

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

PNEUS

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

La compétence que l'on ne discute pas!



76 FOIS RECORDMAN DU MONDE
6 FOIS CHAMPION DE FRANCE

présente

Le casque **MONNERET**

à calotte métallique

EN VENTE A SES 2 MAGASINS :

PARIS-SUD : 106, Av. Aristide-Briand,
MONTROUGE — Tél. : ALE. 21-71

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



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

EYQUEM

50 ANNÉES D'EXPÉRIENCE... DE SUCCÈS

191.195 BP PÉREIRE . PARIS . TÉL. ETO. 15-60.4 LIGNES.

La Société du Garage Jardillier

88, av. Paul-Doumer - PARIS-16^e — Tél. AUT. 18-42

UNE SEULE AGENCE DIRECTE

MOTOBECANE

FABRICATION

de pièces adaptables

PIECES D'ORIGINE

ANCIENS ET NOUVEAUX MODELES
MOTOS — VELOMOTEURS

SPECIALITES

Réalésages — Embiellages — Chemisages
REPARATIONS ET REVISIONS
(Sur devis)

Volants magnétiques - Magnétos - Dynamos
MOTEURS DEUX ET QUATRE TEMPS

Travaux exécutés par spécialistes, sous la
Direction du populaire Charles BELLISSENT,
ex-champion d'Europe de DIRT-TRACK

PROPRIETAIRES DE CETTE MARQUE NE FAITES
RIEN SANS NOUS CONSULTER,
VOTRE SATISFACTION EST ASSUREE

VENTE — ACHAT — ECHANGE
EXPEDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE