

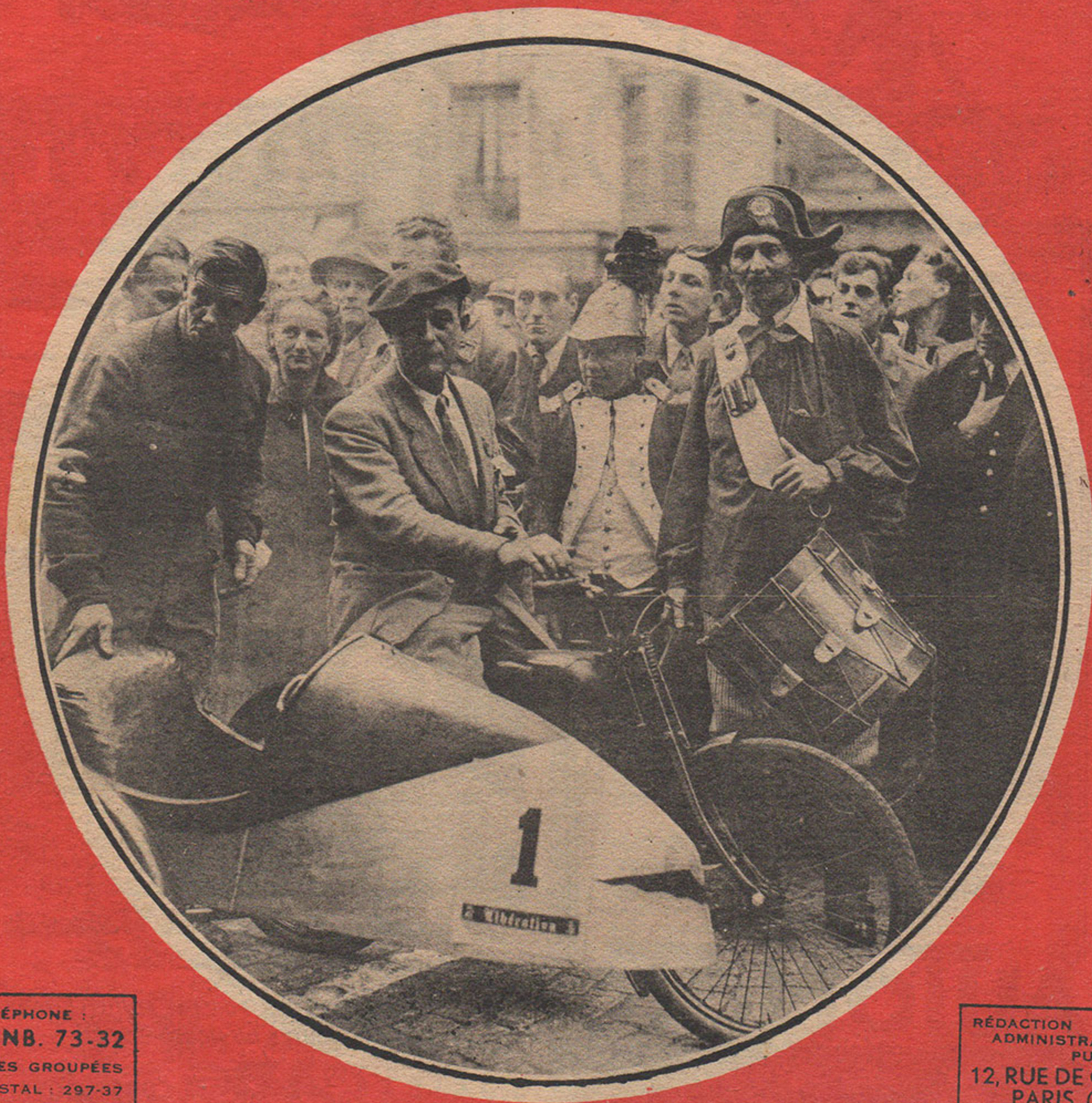
36^e ANNEE. — N° 930. — 5 NOVEMBRE 1948

LES B.M.A.
AU SALON
LE SPORT

LE NUMERO :
20 frs

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue



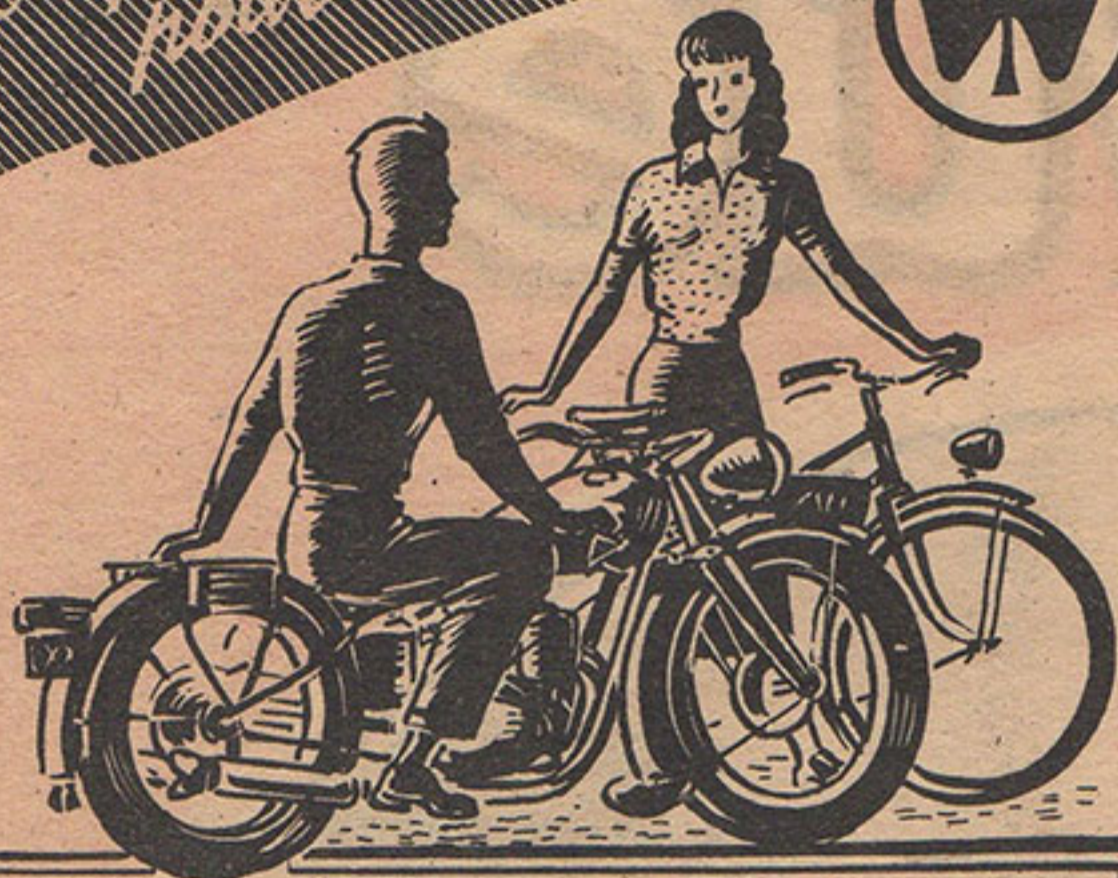
TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C.C. POSTAL : 297-37

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

LA COURSE DE COTE AU RALENTI DE MONTMARTRE
Le recordman Stern, qui a encore amélioré son temps de l'année dernière

AUTOMOTO

Produit de fabrication
pour l'année 1949



Des usines modernisées et des moyens techniques de plus en plus puissants permettent à la grande marque **STEPHANOISE** de présenter aux **AGENTS** et au Public toutes les nouveautés de sa production pour 1949.

⊗ **SON VÉLOMOTEUR 125 A. D.**

125 cmc. 2 TEMPS — BLOC-MOTEUR **AUBIER-DUNNE**
3 VITESSES — FREINS A TAMBOUR

⊗ **SON VÉLOMOTEUR 125 C. H.**

125 cmc. BLOC-MOTEUR **AMC** — 4 VITESSES —
CULBUTEURS — SELECTEUR AU PIED — FOURCHE
A GUIDAGE TELESCOPIQUE — SELLE A SUSPEN-
SION COMPENSEE — FREINS A TAMBOUR

⊗ **SA MOTO LÉGÈRE 150 C. H.**

150 cmc. 4 TEMPS — BLOC-MOTEUR **AMC** — 4 VI-
TESSES — CULBUTEURS — SELECTEUR AU PIED
FOURCHE A GUIDAGE TELESCOPIQUE — SELLE A
SUSPENSION COMPENSEE — FREINS A TAMBOUR

⊗ POUR PRIX ET RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER A
TOUS NOS AGENTS, ET A PARIS A LA SOCIÉTÉ
PARIS-LOIRE, 62, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE

AUTOMOTO

CYCLES AUTOMOTO

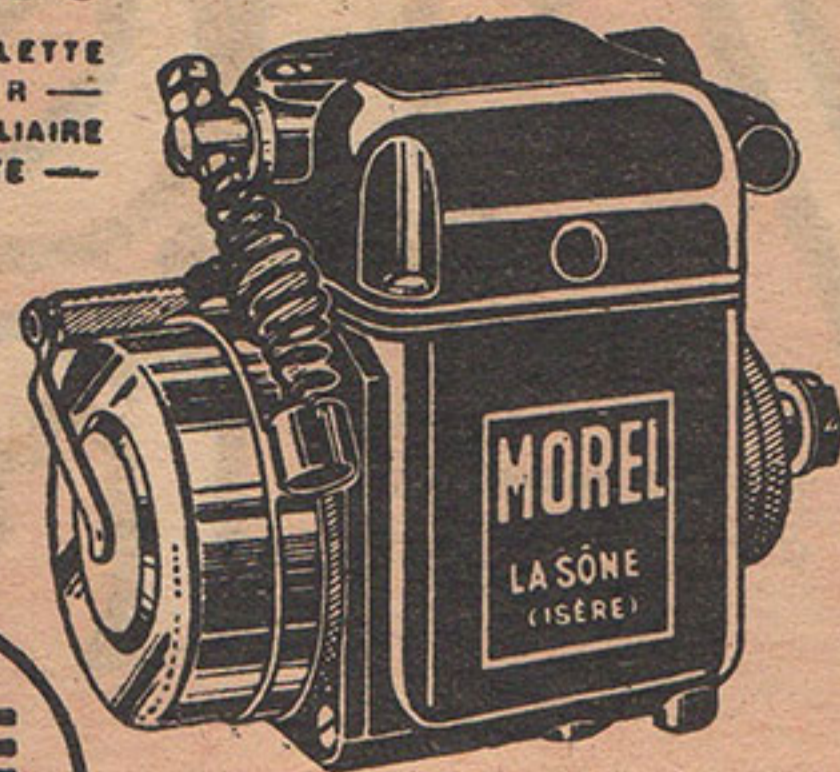
61, Av. de Rochetaillée St-ETIENNE (Loire)



Une production de qualité **MOREL**

MAGNETO

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



HAVAS

ÉTABLISSEMENTS

MOREL

USINES :
LA SÔNE (ISÈRE)
DOMÈRE (ISÈRE)

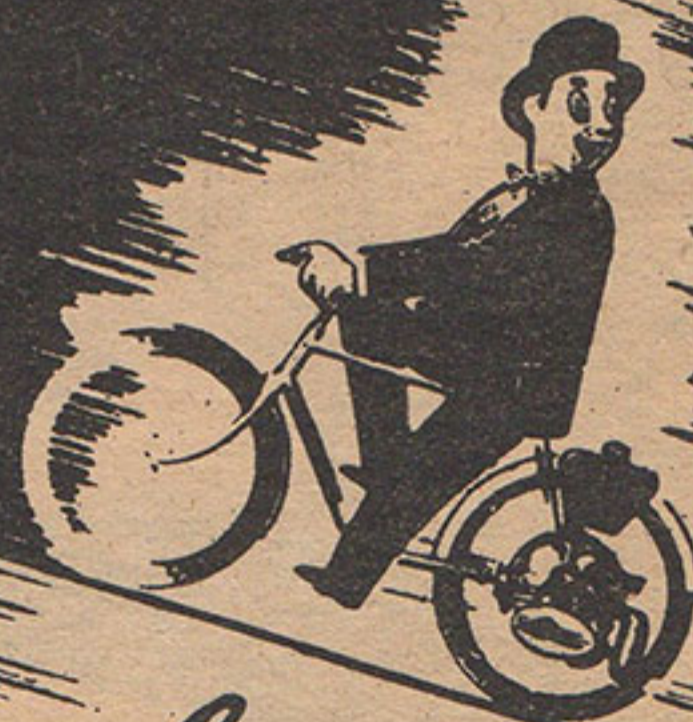
DIRECTION GÉNÉRALE LA SÔNE (ISÈRE) TEL. 19

AGENCE A PARIS : 49, AV. HOCHÉ - TÉL. WABRI 65.23 ET 65.24

MAGNÉTOS VERTICALES • MAGNÉTOS HORIZONTALES
ALLUMEURS • INTERRUPTEURS DE BATTERIES • COUPLEURS SÉRIE PARALLELE
PÉDALES DE RÉMARRAGE • COMMULATEURS D'ÉCLAIRAGE • RENVOIS D'ANGLE
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

Matières plastiques • Ébonites • Rivets

POURQUOI PEDALER...



le moteur
YAP

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

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

SOCIÉTÉ **ABG** CONSTRUCTEUR

22 R. de NORMANDIE, COURBEVOIE (Seine) Tel. DEF 29.55

GRANDE EXPOSITION

S.A.R.L. — Paul LADEVEZE — 50, rue Brunel — PARIS (17^e) — Tél. : ETO. 24-66

Agent général des plus grandes marques du monde — Agence officielle pour GILERA — NORTON — ARIEL — PANTHER — RUDGE — BROUGH-SUPERIOR — O.E.C. — DOUGLAS

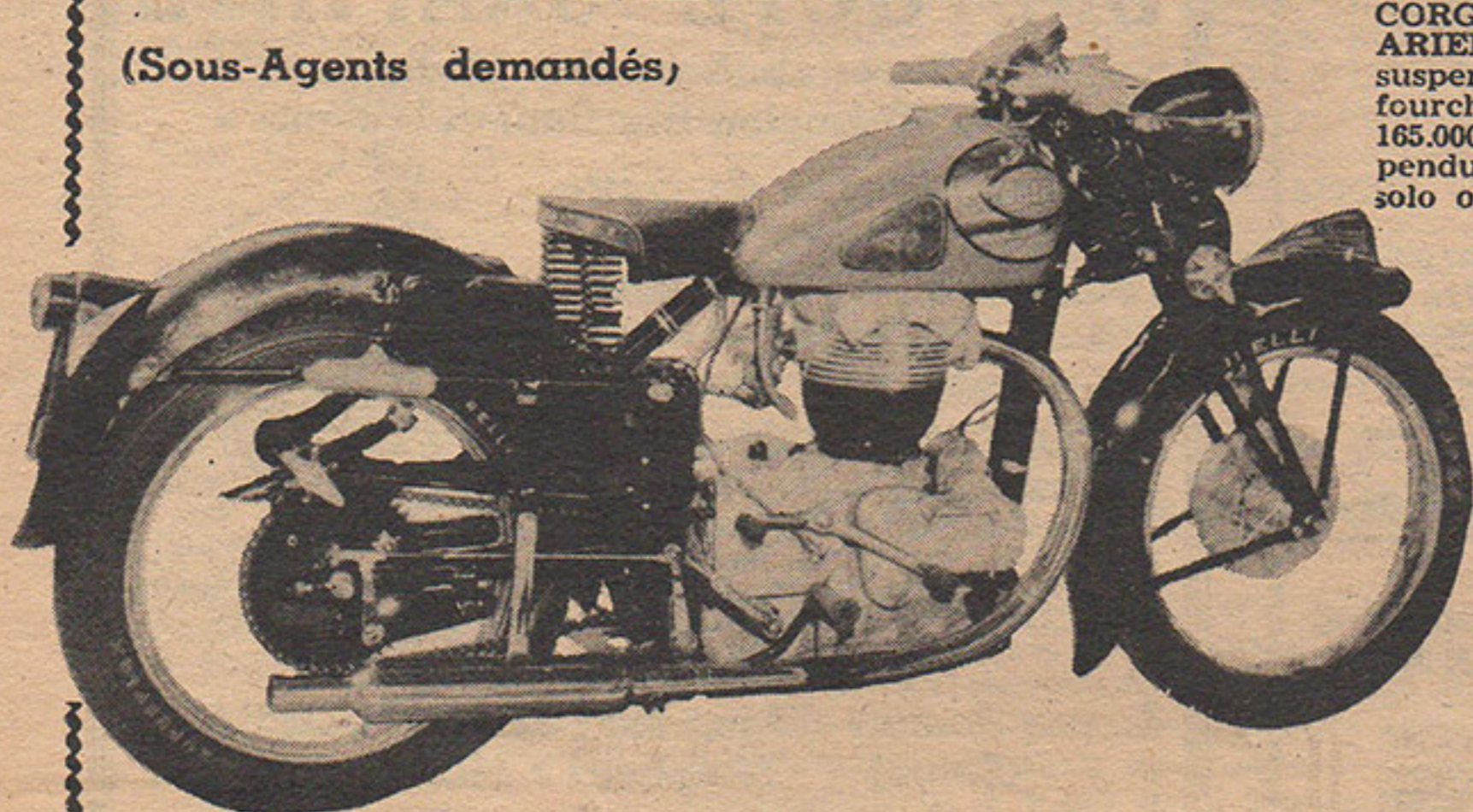
VENEZ VISITER LES MACHINES NEUVES EN EXPOSITION

ACHAT — VENTE — ECHANGE — REPRISE

AGENT GENERAL EXCLUSIF FRANCE ET COLONIES

GILERA

(Sous-Agents demandés)



Messieurs les coureurs pouvant obtenir une licence Gilera bénéficieront de 14 % de remise. — Livraison rapide des machines de course, pièces assurées par la Maison.

SUNBEAM 1948 500 bicycl. cardan susp. AR fourche télesc. 1.500 kms. - TRIUMPH 1948 350 bicycl. fourche téles. - B.M.W. 750 R.73 1948 bicycl. cardan susp. AR fourche téles. neuve. - TRIUMPH 500 Tiger 100 side Bernardet avion. - PANTHER 600 1948 neuve. - JAWA 250 1948 susp. AR fourche téles. - INDIAN 750 bicycl. susp. AR 1944. - SCOOTER CORGI 65 cc. pliant neuf. - ARIEL 1000 4 cyl. susp. AR. ARIEL 1000 4 cyl. fourche téles. 1948. - ARIEL 500 culb. suspension AR fourche télescopique. - ARIEL 350 culb. fourche télescopique. - ARIEL 350 culb. 145.000, 155.000, 165.000. - F.N. 400 1948 4 vit. susp. AR roue avant suspendue. - MAGNAT-DEBON 1948 500 culb. 2.000 kms solo ou side. - TERROT 350 culb. supersport très belle moto. - BENELLI 500 4 vit. suspension AR. TERROT 500 R.D.A. 4 vit. parfait état, solo ou side. - VICTORIA 350 et 500 culb. 95.000. - B.S.A. 500 4 vit. 125.000, 145.000, 165.000. - B.S.A. 350 culb. 4 vit. 150.000. - Sidecar B.S.A.-BERNARDET 500 4 vit. 199.000 très beau sidecar. - RUDGE 500 cc. spécial 4 soupapes 5.000 kms. - TRIUMPH - ROYAL-ENFIELD - N.S.U. 350 et 500 état neuf garantie 6 mois. - NORTON E.S.2 500 culb. susp. AR 1944. - NORTON 500 16 H susp. AR état neuf garantie 6 mois. - NORTON 500 16 H 125.000, 145.000, 165.000. - NORTON 500 Manx 1948 spécial course, susp. AR fourche téles. - ZUNDAPP 600 KS bicycl. culb. 165.000. VELOCETTE 350 KSS 4 vit. sélec. 135.000. - ARDIE 200 cc. bloc moteur 95.000. - PEUGEOT 100 cc. bloc moteur 3 vit. - D.K.W. 500 bicycl. susp. AR état neuf. - D.K.W. 250 4 vit. sélect. parfait état. — Disposons environ 60 susp. AR d'origine italienne avec amortisseurs télescopiques. — Expédition France et Colonies. — Grand choix de pneus, chambres, sidecars neufs et occasions. (Prière de joindre un timbre pour la réponse).

COMPTOIR DE PIÈCES DÉTACHÉES
POUR MOTOS

CPDM



4, Rue CHAPTAL — LEVALLOIS
TEL: PER 09.13 • Seine

PIÈCES DÉTACHÉES
POUR MOTOS

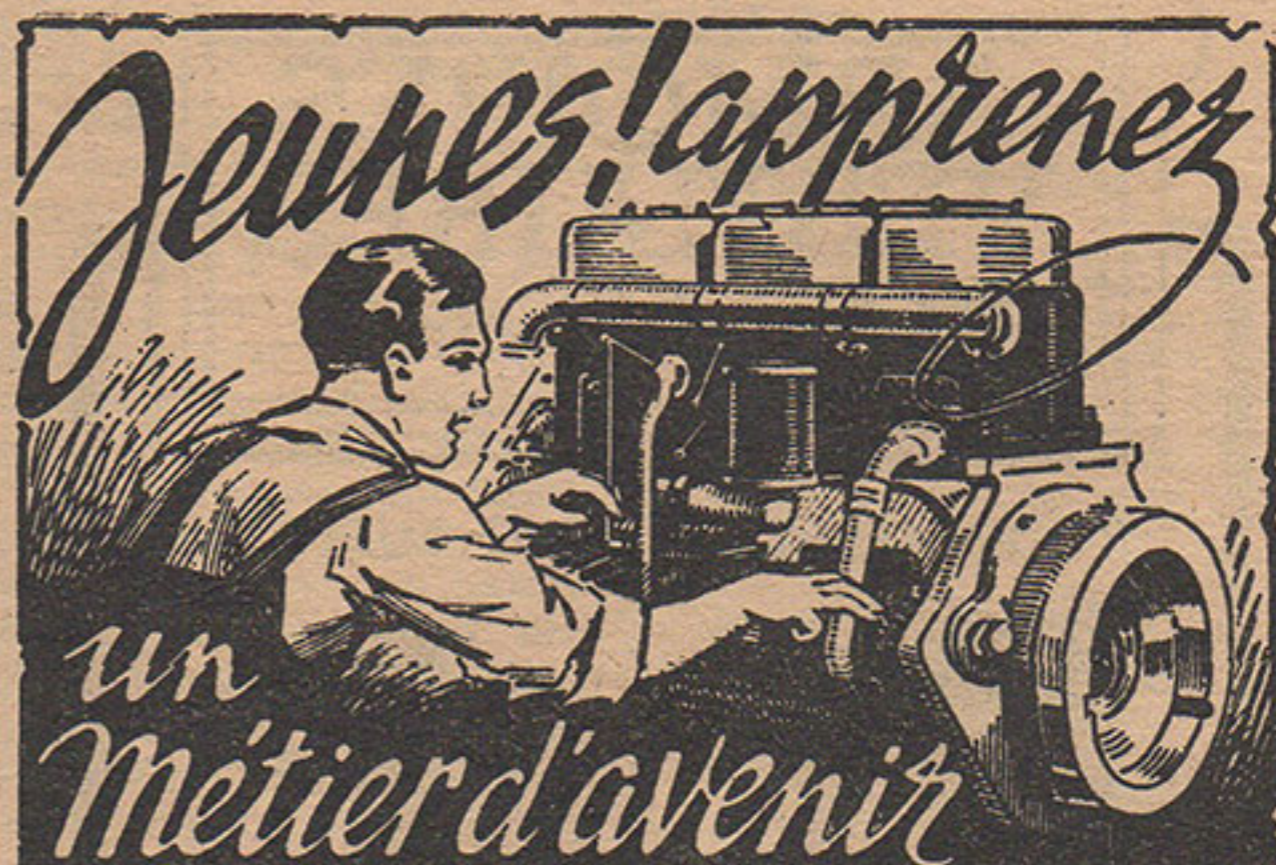
**EMBIELLAGE-RÉALÉSAGE
PISTON MOTOS**

PIÈCES POUR MOTEURS
CHAISE

Peugeot, Terrot, Motobécane, Zurcher.
Accessoires

Porte-bagages, Tan-sad, Repose-pieds, etc...
Porte-bidon, Clés à bougie - Inox -
Fournitures exclusives aux agents.

PIÈCES POUR BOITES G.M.



Jeunes! apprenez
un
Métier d'avenir

Ne laissez pas passer votre chance!...

Après quelques mois d'études faciles PAR CORRESPONDANCE vous pouvez vous créer une situation intéressante dans l'Industrie ou le Commerce de l'Automobile comme Technicien ou Mécanicien-Electricien.

Préparation au Service Militaire ARMÉE MOTORISÉE - AUTORAIS - P.T.T. - MOTOCULTURE, etc...

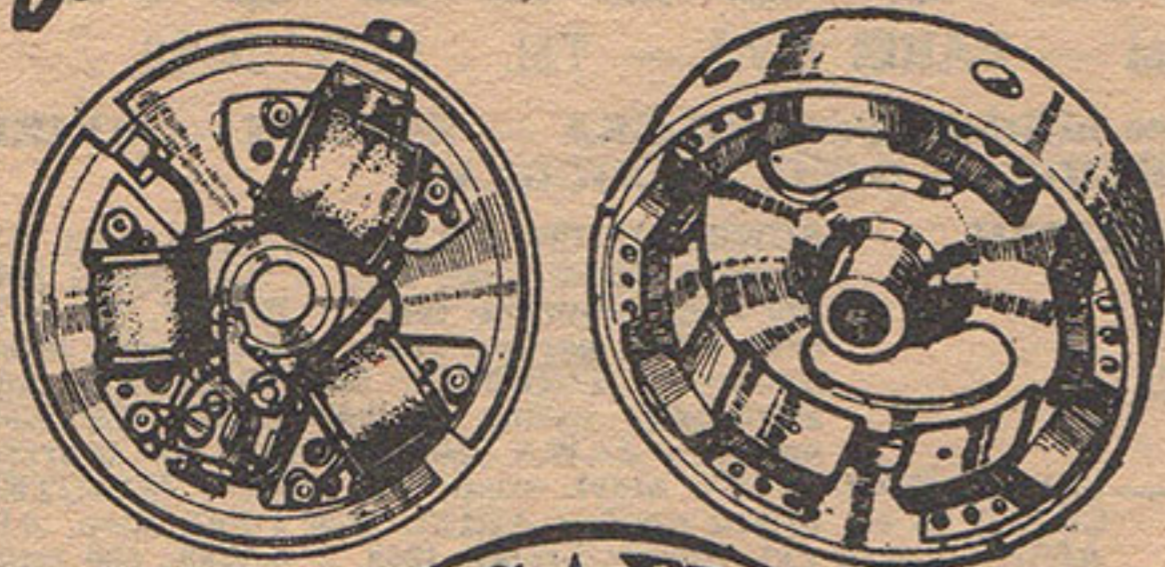
Enseignement spécialisé. 16 années de succès.

"COURS TECHNIQUES AUTO"

Rue du Docteur CORDIER, SAINT-QUENTIN (Aisne)

• Renseignements gratuits sur demande

Volants Magnétiques



SAFI

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

pour Vélocipèdes et Motos — Moteurs
auxiliaires - Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE

pour les différents types SAFI dans les délais
les plus réduits

Service Réparation — Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles

21 - 23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX

Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS

154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)

Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED

61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)

LA COURSE... LA ROUTE...

...MEMES PROBLEMES

...MEMES SOLUTIONS !



Nos succès en course
sont votre garantie pour
votre moto ou voiture de
tourisme.

BRETOCYL GRAPHITÉ

Le « Superlubrifiant des Champions »
et le « Champion des Superlubrifiants »

Prolonge la vie de votre
moteur et vous procure
Puissance — Souplesse
Sécurité

Suppression du cliquetage
ECONOMIE D'ESSENCE

En vente dans tous les garages,
Stations - Services, Motoristes ou
BRET-OIL qui vous enverra son
coffret de propagande de 15 flacons-doses, correspondant
à 150 litres d'essence, pour le prix de 495 francs.

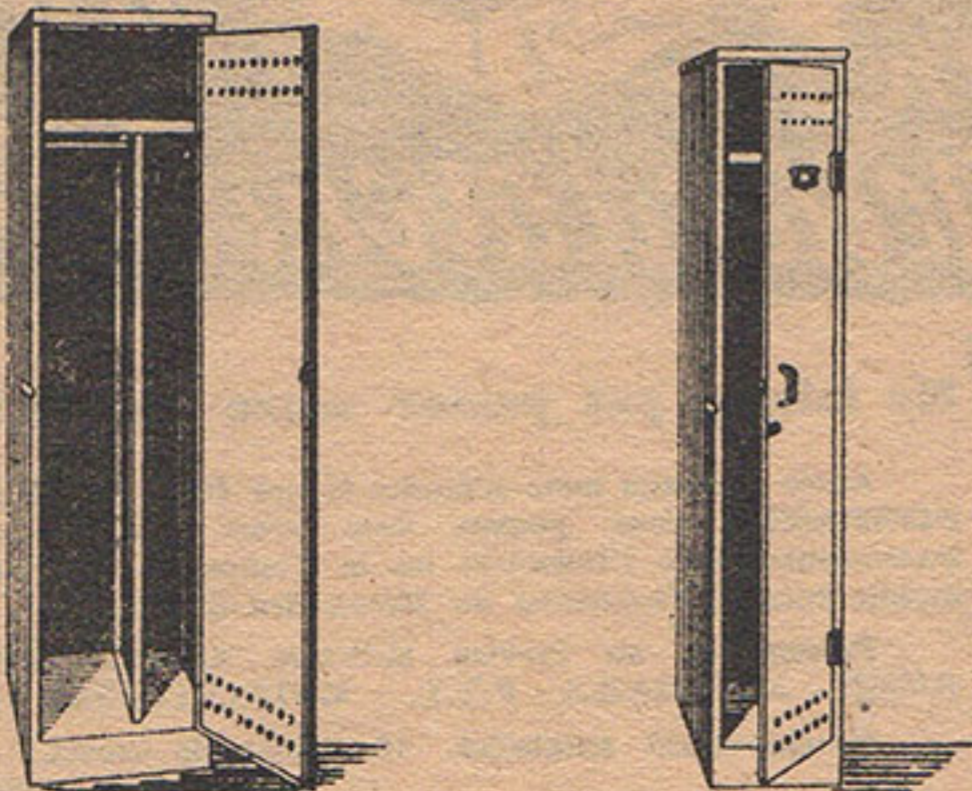
Société BRET-OIL

4, rue Jeanne-d'Arc, ISSY-LES-MOULINEAUX
(Seine) Téléphone : MIC. 18-30



ARMOIRES VESTIAIRES Métalliques

POUR ATELIERS POUR BUREAUX



D5 notice 14 sur demande

ÉTABLISSEMENTS DUVAL

BUREAUX DE VENTE :

18, Rue AUGUSTE-LANÇON — PARIS - 13^e

GOBELINS 78-18 — 53-10 — 11

USINES ET BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLÈT

des
CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

Le Casque GENO

A CALOTTE EN METAL LEGER
A HAUTE RESISTANCE
IMPERFORABLE AUX CHOCS

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

TYPE COMPETITION
modèle adopté par
« MOTO - REVUE »
pour son
CASQUE D'HONNEUR



GENO

6, Fbg St-Honoré, PARIS



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

Moto revue

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 Nos	220 fr.	320 fr.
24 Nos	400 fr.	575 fr.

● Cet abonnement comprend les réductions des numéros spéciaux et vous gagnez quatre numéros sur les 24.
● 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.

◆ ESSENCE ET HUILE ININFLAMMABLE

Les savants anglais auraient mis au point un carburant ininflammable, ainsi qu'une huile de graissage possédant les mêmes qualités. La commercialisation de ces produits sera-t-elle envisagée.

◆ UNE 500 F.N. 4 CYLINDRES ?

L'écho relatif à la création d'une moto F.N. pour courses de vitesse paraît recevoir confirmation. On parle d'une 500 4 cylindres révolutionnaire par la disposition de ses cylindres et de nombreux autres détails. La transmission se ferait par arbre à cardan et couple conique. La fabrication d'un modèle de série dérivé de ce racer serait envisagé par la suite et les visiteurs du prochain Salon belge en auront sans doute la primeur.

◆ MOTOCYCLETTES SOVIETIQUES

A l'occasion des fêtes organisées pour la célébration du 25^e anniversaire de la fondation du Dynamo Sports Club, le coureur russe Sergei Kartaitsev a battu le record soviétique des 100 kms à la moyenne de 154 kmh. 120. La moto était une « M.72 ». Sa cylindrée n'était pas mentionnée.

Par ailleurs, l'usine Moskwa produit actuellement une 100 et une 125, réplique des petites DKW et une flat-twin s'apparentant avec la BMW.

◆ UN NOUVEAU CAOUTCHOUC SYNTHETIQUE AMERICAIN

Le « Cold Rubber » (caoutchouc froid) est une nouvelle gomme synthétique américaine dont la résistance à l'usure et à la destruction serait de 30 % supérieure à celle du caoutchouc naturel. Chose curieuse : Alors que le caoutchouc naturel se travaille à des températures voisines de + 50°, ce produit de remplacement exige une température de - 17°.

LE PRESSEUR

SUR les 30 milliards que le gouvernement veut se procurer, une dizaine doit être fournie par les automobilistes. C'est déjà coquet, surtout quand on considère que certaines mesures comme la majoration du prix de l'essence sont définitives et continueront à jouer dans l'avenir. De même que la taxe mensuelle sur les véhicules de tourisme appartenant à des entreprises (qu'entend-on d'ailleurs par véhicule de tourisme, et considèrera-t-on comme véhicule utilitaire une conduite intérieure commerciale ou une canadienne ?). Quant à la taxe d'échange de la carte grise, elle ne doit être perçue qu'une fois pour toutes, ainsi qu'il ressort des déclarations du Ministre des Finances et il ne s'agit pas d'un rétablissement du trop fameux permis de circulation. Elle ne concerne d'ailleurs pas les motos.

En réalité, toute cette avalanche de majorations et de taxes doit rapporter au trésor 5 ou 6 fois plus que le chiffre indiqué et il exige des pauvres automobilistes des sacrifices que la plupart d'entre eux ne pourront supporter. Nous avons payé cher une douloureuse occupation, nous payons dur maintenant l'incompétence de nos hommes politiques. L'Etat aura tué la poule aux œufs d'or et indirectement il atteint le pays tout entier, car une hausse des prix de transport est un des principaux facteurs de l'élévation du coût de la vie. La lecture du remarquable rapport fait par M. Galiesure devant l'Union Routière est singulièrement édifiante. Voici quelques-uns des chiffres qu'il donne. En comptant qu'il y a actuellement en France 1.000.000 de voiture de tourisme et 400.000 véhicules utilitaires et en tablant sur une puissance moyenne de 10 CV pour les voitures de tourisme et de 15 CV pour les véhicules utilitaires, le droit sur l'échange des cartes grises rapporterait 5 milliards 600 millions. Pour une année, la taxe sur les voitures de tourisme appartenant à des entreprises, donnerait 25 milliards, la majoration du prix de l'essence des prioritaires 16 milliards, et pour les non prioritaires 8 milliards 600 millions. Notons que depuis le 1^{er} janvier 1948 la taxe sur les carburants a déjà rapporté 30 milliards.

On voit par l'énormité de ces chiffres que l'automobile reçoit un coup mortel, et on sent avec quelle inconcevable légèreté le gouvernement a pris de

(Suite au verso)

◆ POUR LA DEFENSE DU CHEVAL !

Un conseiller national suisse préconise des mesures pour sauvegarder l'élevage chevalin, menacé par la motorisation à outrance de l'armée fédérale !

◆ DES NOUVELLES DE LA BICYLINDRE NORTON

La publication anglaise Export Import confirme l'apparition prochaine de la Norton à deux cylindres jumelés. Elle comportera un cadre élastique, et un aménagement spécial du réservoir permettrait l'encastrement des genoux du pilote.

◆ LE SALON DE GENEVE SE PREPARE

En raison du nombre important d'exposants pour 1949, les organisateurs du Salon de Genève se sont vus dans l'obligation de porter de 13.000 à 16.000 m² la superficie de l'emplacement de la prochaine exposition suisse qui aura lieu du 17 au 24 mars 1949.

◆ L'ESSENCE POUR LES TOURISTES EN ITALIE

L'information publiée dans notre n° 927, page 275, concernant « l'essence pour les touristes étrangers en Italie » n'est pas tout à fait exacte, bien qu'émanant de source officielle. Voici les formalités nécessaires, communiquées par le Dr Marco Ré.

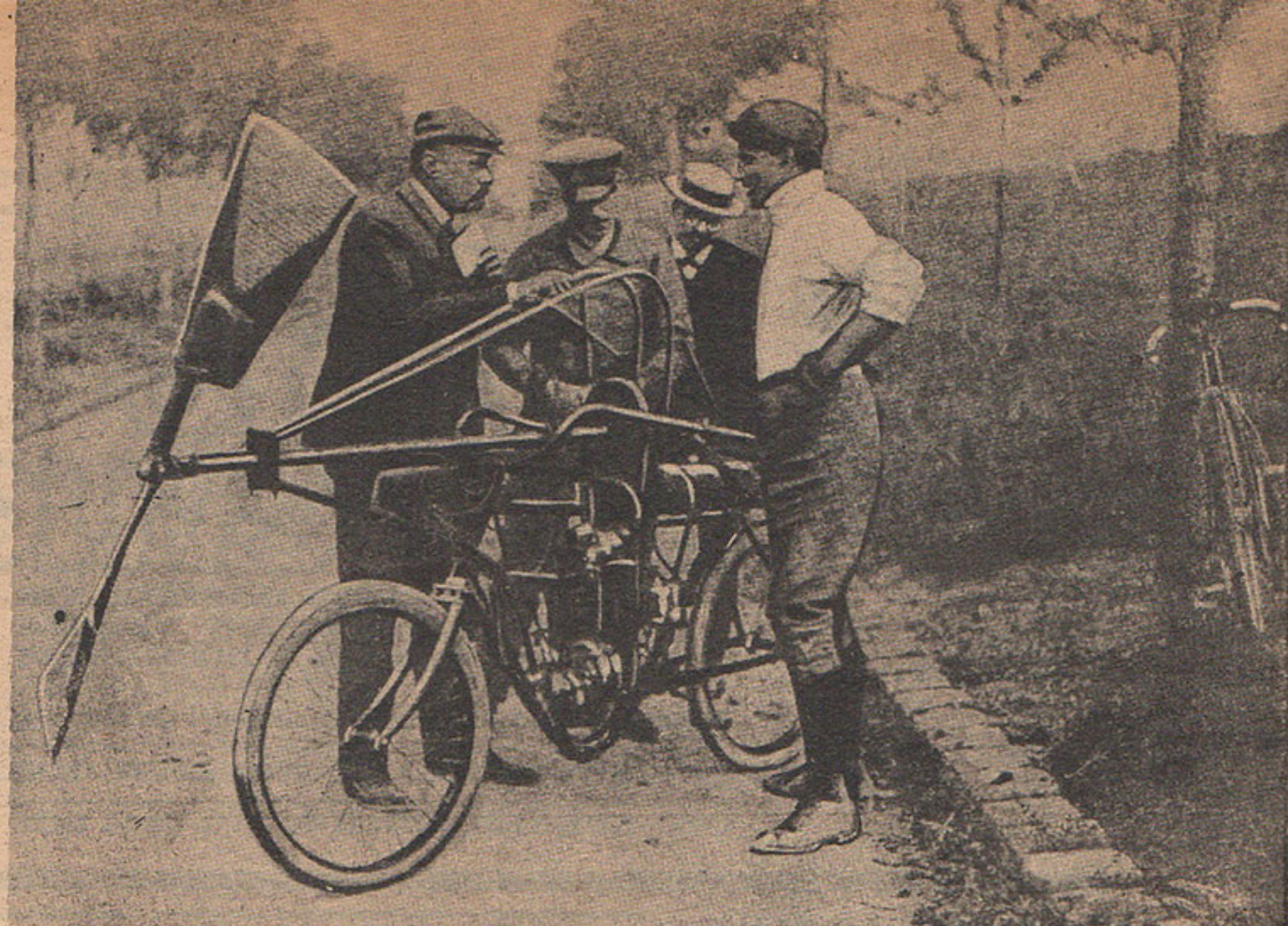
Les touristes, à leur entrée en Italie, achètent au Bureau de l'A.C. d'Italie le plus voisin de la frontière des bons d'essence vendus au prix de 0 l. 35 le litre. Avec ces bons, on peut acheter de l'essence chez tous les distributeurs italiens au prix de cent dix neuf lires le litre (et non pas 199, prix supérieur à celui du marché noir, qui est de 140 lires le litre).

L'attribution mensuelle est de 150 litres pour les motos, 500 pour les automobilistes et 800 pour les sidecars.

SUITE DE NOTRE EDITORIAL

telles mesures. Il n'a même pas envisagé les difficultés que présente leur application. Se représente-t-on par exemple le travail gigantesque que demandera l'échange des cartes grises, et on sait que nos administrations, avec leurs méthodes mesquines et désuètes, ne vont pas vite en besogne. Cela nous promet de longues attentes devant les guichets ! Il est question de colorer l'essence du secteur prioritaire, mais les raffineries ne veulent rien savoir, cette manipulation augmentant leurs frais. On crée sans cesse des complications supplémentaires, telles que le plus subtil des mandarins ne saurait les concevoir.

Gouverner, c'est mettre de l'ordre et simplifier, c'est avoir le sens de ce qui est réalisable et pratique.



La moto à hélice aérienne de M. Archdeacon, dont nous donnons ci-contre un bref historique. Cette photo a été prise au cours des premiers essais.

INFORMATIONS

◆ **MOTO A HELICE... 1906**

M. Guivarch nous a communiqué le curieux document reproduit ci-dessus et représentant la motocyclette à hélice expérimentée le 14 septembre 1906 par M. Archdeacon. Le cliché est accompagné de commentaires assez significatifs. Nous relevons notamment : « La bicyclette dont M. Ernest Archdeacon a voulu augmenter la vitesse, celle à qui il a pour ainsi dire donné des ailes, c'est la bicyclette à moteur, ou motocyclette, que nos modernes sportsmen ont abandonnée pour les « tricycles à pétrole »... Elle est mue directement par une hélice aérienne actionnée par le moteur, hélice qui est en aluminium et dont les deux ailes ont été allégées par le perçage de nombreux trous, puis entièrement recouvertes d'étoffe collée sur elles ».

Le moteur était un Buchet 6 CV deux cylindres. Transmission par courroie. Mise en route par volant disposé sur le guidon.

Le coureur Anzani, le jour de l'expérience, couvrit sur la route d'Achères à Conflans le kilomètre en 45 secondes 2/5 (80 kmh. environ). L'hélice tournait à 1.200 t.-m. Le compte rendu dit textuellement : « Il démarra à une allure vertigineuse que l'on évalua à 75 kilomètres à l'heure ». Enfin, pour conclure, on ajoutait que l'inventeur escomptait, avec une moto plus légère et une hélice plus puissante, quitter le sol et transformer son engin en aéroplane (sic), afin de réaliser la bicyclette aérienne.

◆ **UN BEL EXPLOIT**

Nous extrayons de notre confrère « Le Journal du Sud Ouest », du 21 octobre dernier, les lignes suivantes :

BIARRITZ-PARIS A MOTOCYCLETTE
EN 11 h. 50

« Tel est l'exploit réalisé par un groupe de motocyclistes sportifs affiliés à la section tourisme du Moto-Club Basque, à l'occasion du Salon de l'Auto et de la Moto.

Partis de Biarritz au matin, ils atteignaient la capitale le soir même, ayant réalisé cette liaison en 11 h. 50 m., soit à plus de 75 à l'heure de moyenne, ce qui, compte tenu des agglomérations et arrêts, représente une allure constante de plus de 100 à l'heure.

Cela fera peut-être sourire quelques rares automobilistes ou les conducteurs du Sud-Express, mais si l'on songe que cette performance a été réalisée par des amateurs, montés sur des motos de série (dont l'une conduite par le président du Moto-Club Basque malgré ses 65 ans), on constatera les possibilités des motocyclettes modernes, puissantes, sûres, économiques (moins de 5 litres aux 100) et l'endurance des pilotes du Moto-Club Basque qui, malgré le handicap des intempéries, ont apporté à la capitale le salut sportif de Biarritz et du Pays Basque ».

INCIDENTS REGRETTABLES

M. Dezaire, notre lecteur de Lyon, nous a signalé dans une lettre l'impression regrettable produite dans sa ville natale par une troupe de soi-disant coureurs motocyclistes. Une publicité tapageuse annonça qu'une grande manifestation de dirt-track allait se dérouler au Parc de la Tête d'Or. Notre ami s'y rendit donc, avec quelques camarades, et acquitta le prix d'entrée (150 fr. par personne). A l'intérieur, il ne vit aucune piste cendrée et s'en étonna... jusqu'au moment où un haut-parleur lui apprit que ladite course de dirt-track n'aurait pas lieu. En compensation, les exhibitions d'une troupe d'« acrobates » commencèrent. Mais le spectacle démontra rapidement leur non-valeur. Seul, un coureur belge afficha une classe incontestable. Vinrent ensuite quelques exercices d'équilibre à bicyclette sans aucun rapport avec la moto. A noter que les machines employées étaient de véritables clous, issus de quelque marché aux puces (sic).

Tout ceci, nous écrit M. Dezaire, est révoltant au plus haut point, et les centaines de personnes qui étaient présentes ont été l'objet d'une véritable escroquerie et prises pour des imbéciles (resic). Cette manifestation ne peut que nuire aux prochaines réunions motocyclistes. Quelques réflexions entendues à la sortie se résumaient par ces mots : « Si c'est ça les courses de motos, je ne suis pas près d'y remettre les pieds ». A noter la maladresse insigne des organisateurs, qui ont choisi pour rappeler à la foule le souvenir du coureur Berthet le moment exact de la présentation d'un numéro comique, de sorte que l'annonce se termina par un éclat de rire général, alors qu'une minute de silence eut été de rigueur.

Nous laissons évidemment à M. Dezaire la responsabilité de la relation ci-dessus, mais nous estimons de notre devoir d'exposer les faits en toute impartialité.

◆ **LA RUE LEPIC AU RALENTI**

Comme chaque année, la commune libre de Montmartre a fait disputer sa traditionnelle épreuve organisée par son maire, M. Pierre Labric.

Un grand nombre de concurrents avait répondu à l'appel des organisateurs et ce fut un succès bien parisien.

C'est toujours le sympathique Stern qui reste recordman de l'épreuve avec 2 h. 48' pour les 660 mètres. D'autres champions de la moto étaient inscrits et ont monté en un peu plus de temps : Wagner, Marcel Perrin, Georges et Pierre Monneret et Tailleur.

◆ **LA MORINI AU SALON DE PARIS**

Notre article de compte rendu de Salon ne mentionnait pas les Morini. La raison de cette omission est la suivante : Les 125 cc. italiennes n'ont été exposées au stand Ladevèze que dans les dernières heures alors que notre numéro était sous presse. Les Morini (un modèle tourisme et un modèle sport) ont séduit tous les visiteurs sur leur magnifique présentation et leur technique, qui les place parmi les plus belles motos légères du moment. Nous en avons donné des illustrations à plusieurs reprises.

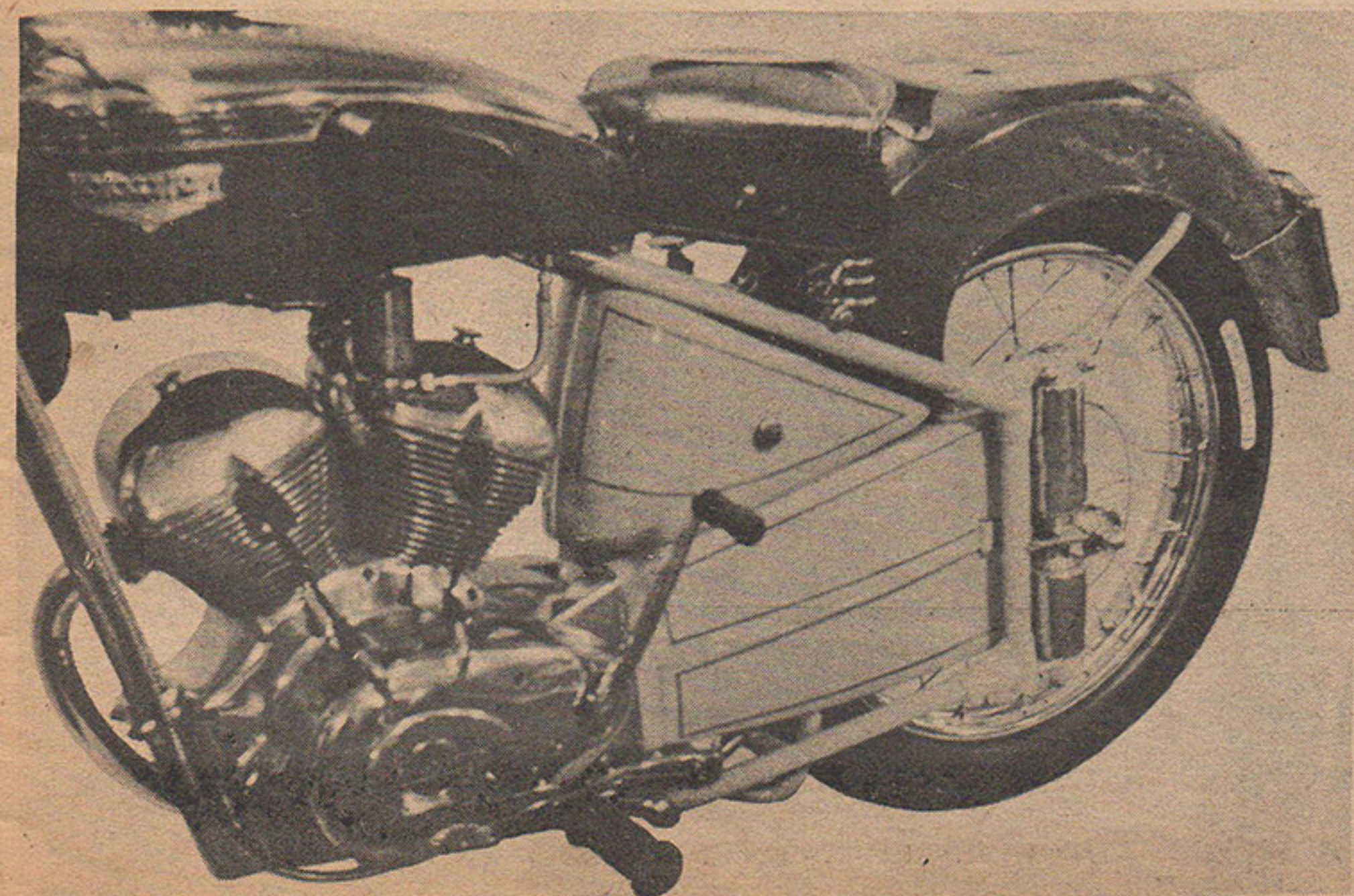
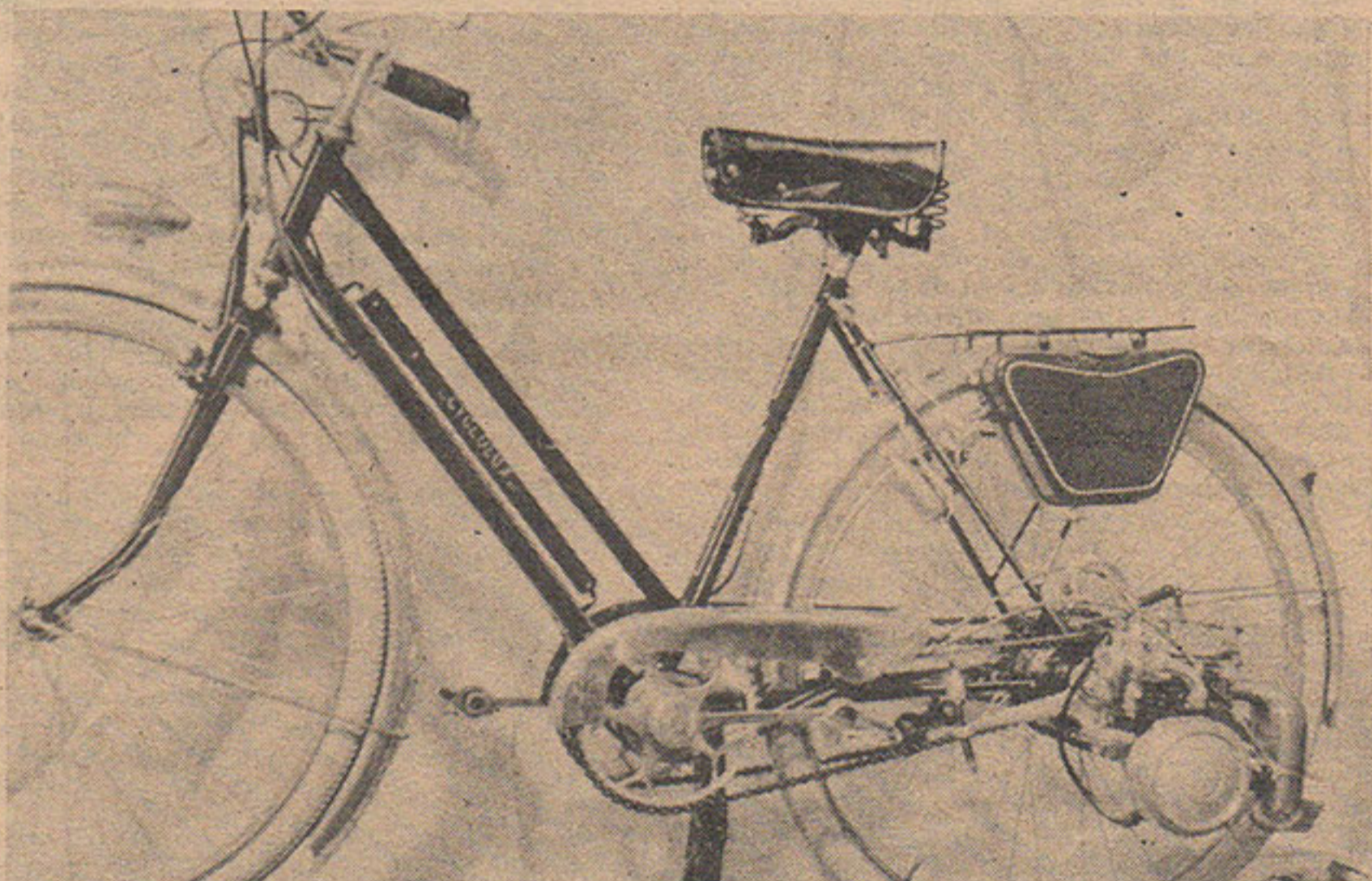
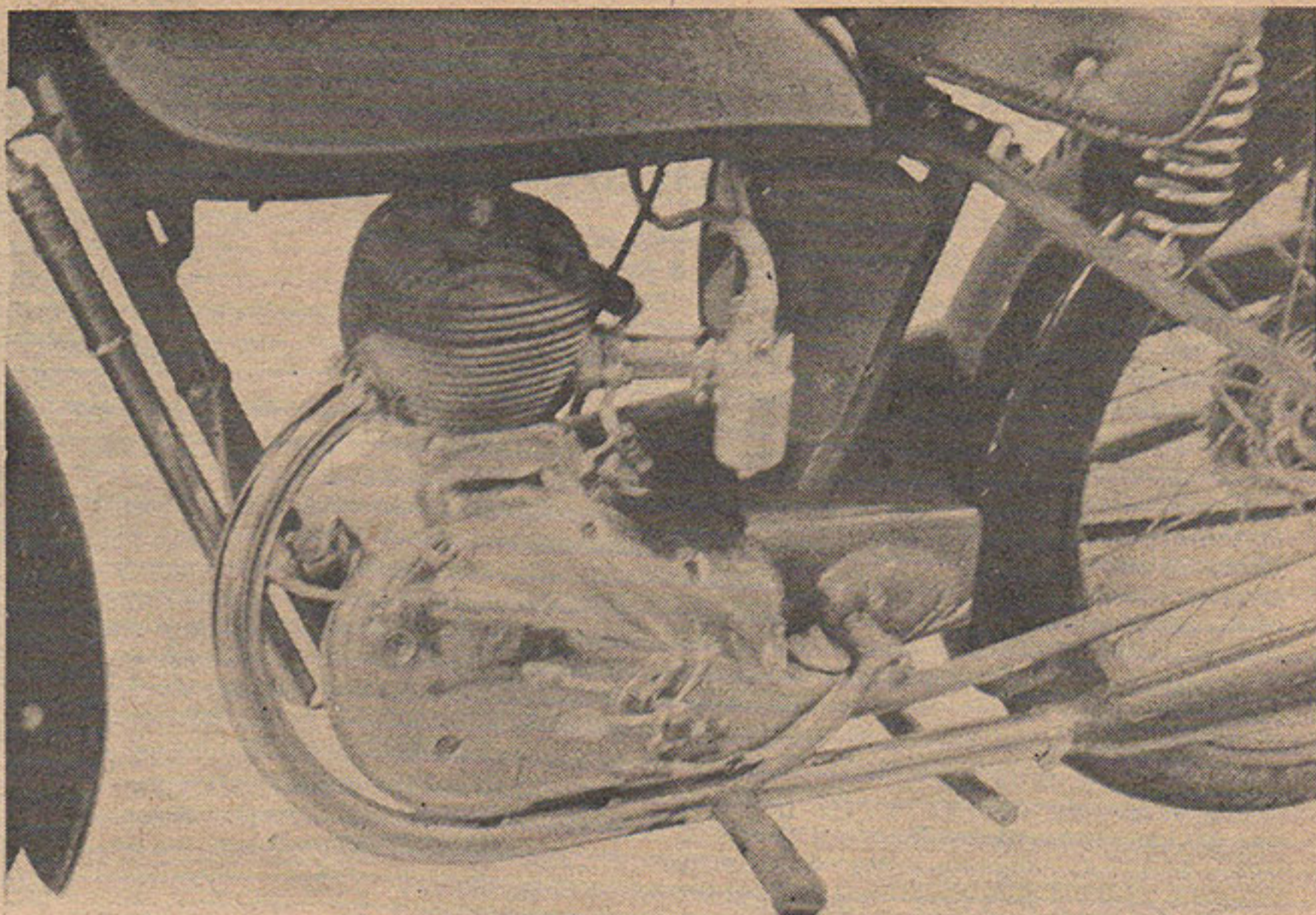
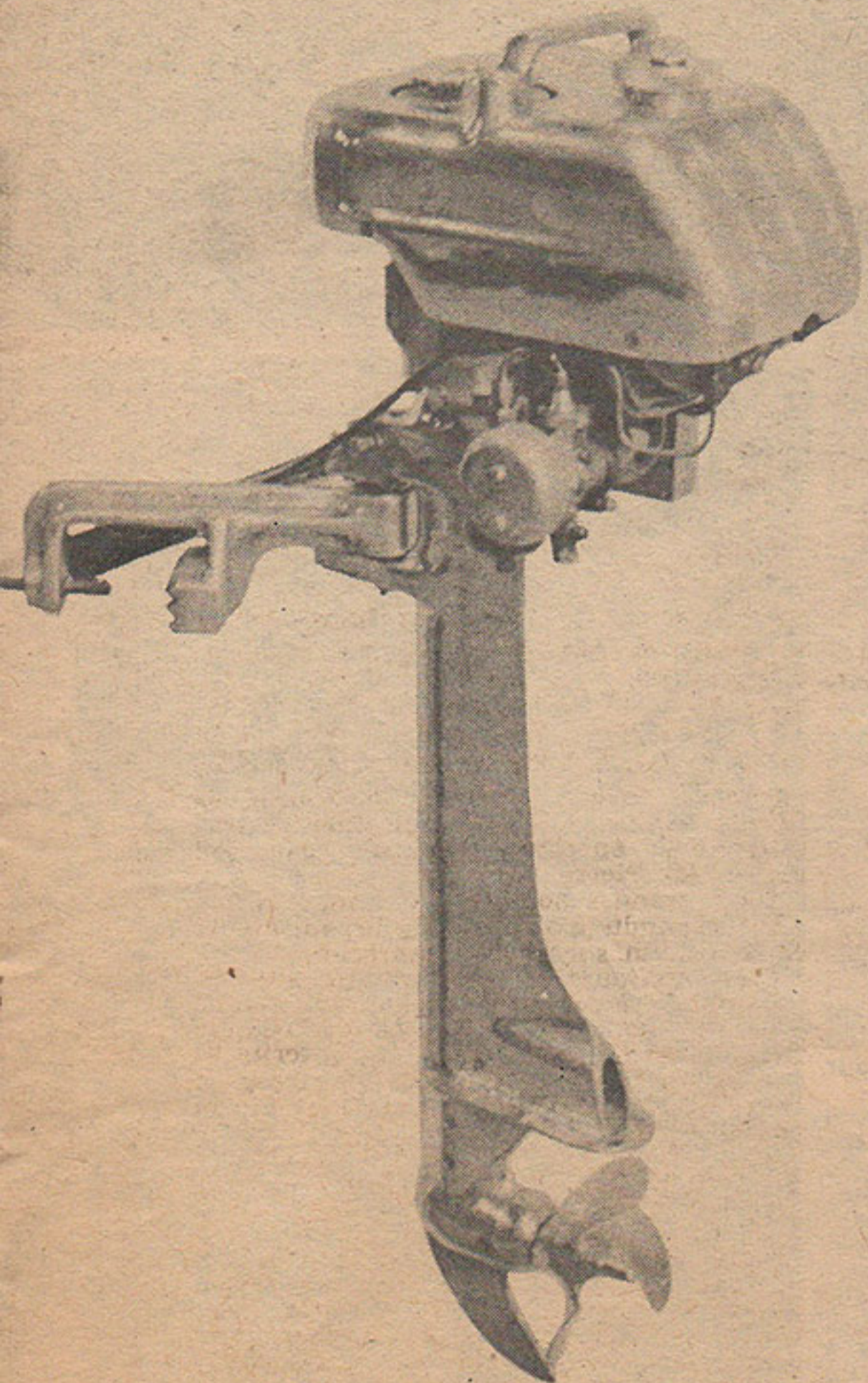
◆ **UNE CURIEUSE MOTOCYCLE**

Elle a été réalisée par un amateur italien et conçue comme un ensemble, le sidecar faisant partie intégrante de la machine. Le sidecar est à droite et du côté moto il n'y a pas de fourche arrière gauche. Le moteur est un bloc flat twin Zundapp dont l'alésage a été réduit pour ramener la cylindrée de 750 à 600 cmc. Transmission acatène. Différentiel provenant d'une Simca-5. Roue du sidecar motrice. Enormes freins à tambour. Fourche avant télescopique extrêmement trapue.

◆ **ERRATUM**

Certes, les motos modernes sont légères et rapides, mais pas autant que le tableau paru dans notre numéro de Salon pourrait le laisser croire aux motards non avertis ! Seule, l'intervention des deux dernières colonnes a crédité, par exemple la 1.000 cmc. René-Gillet d'un poids de 125 kilos et d'une vitesse de 190 kmh., ce qui est tout de même un peu fort de café ! L'avant dernière colonne de chaque tableau indique en réalité la vitesse, et la dernière le poids des machines.

Le propulseur pour canoë V.A.P.
inspiré du moteur auxiliaire
bien connu.



Ci-dessus, de haut en bas : Le
vélomoteur Motobécane D. 45 A
125 cmc. latérales. Le vélo à
moteur auxiliaire « Cyclolux ».
Il comporte un second péda-
lier à roue libre permettant d'ai-
der le moteur.

Le carter de chaîne de la 350 cc.
2 cylindres en V Motoconfort.

Les Moteurs auxiliaires et cyclomoteurs au SALON 1948

L'exposition 1948 a prouvé l'intérêt considérable que soulève chez nous le moteur auxiliaire. Les gardiens des stands, assaillis par le public, ont donné force renseignements aux spectateurs, et il est hors de doute qu'il existe une clientèle très importante pour ce mode de locomotion, qui constitue le plus économique des véhicules automoteurs. Nous n'avons noté aucune innovation sensationnelle dans la technique des B.M.A., mais plusieurs améliorations sensibles ont été apportées aux modèles existants, sous le rapport du refroidissement, de la facilité de montage, de la propreté. Dans la galerie réservée aux « accessoires cycles », figuraient principalement les moteurs séparés, alors que les « cyclomoteurs » établis par de petits industriels ou des artisans avec des cadres de leur fabrication et des moteurs de marques diverses étaient généralement au sous-sol. La petite machine homogène, constituée par un ensemble inamovible, le cycle étant étudié pour le moteur et vice-versa, reste l'exception. Mais de nombreux cadres ont été agencés spécialement pour recevoir des groupes existants, comme le le Cucciolo, le V.A.P., le Vilmer, et nous avons vu ces derniers montés de façon inhabituelle, mais apparemment logique. D'ailleurs, aucune solution ne paraît l'emporter sur les autres, qu'il s'agisse de l'emplacement ou de la fixation de la partie motrice, ou de la transmission moteur-roue. Tous les dispositifs, avec un bonheur sensiblement égal, ont fait leurs preuves. L'excellence du moteur auxiliaire 1949 n'est plus à démontrer, et les derniers symptômes de méfiance se sont évanouis avec le succès des V.A.P., Roussey, Cyclorex et autres.

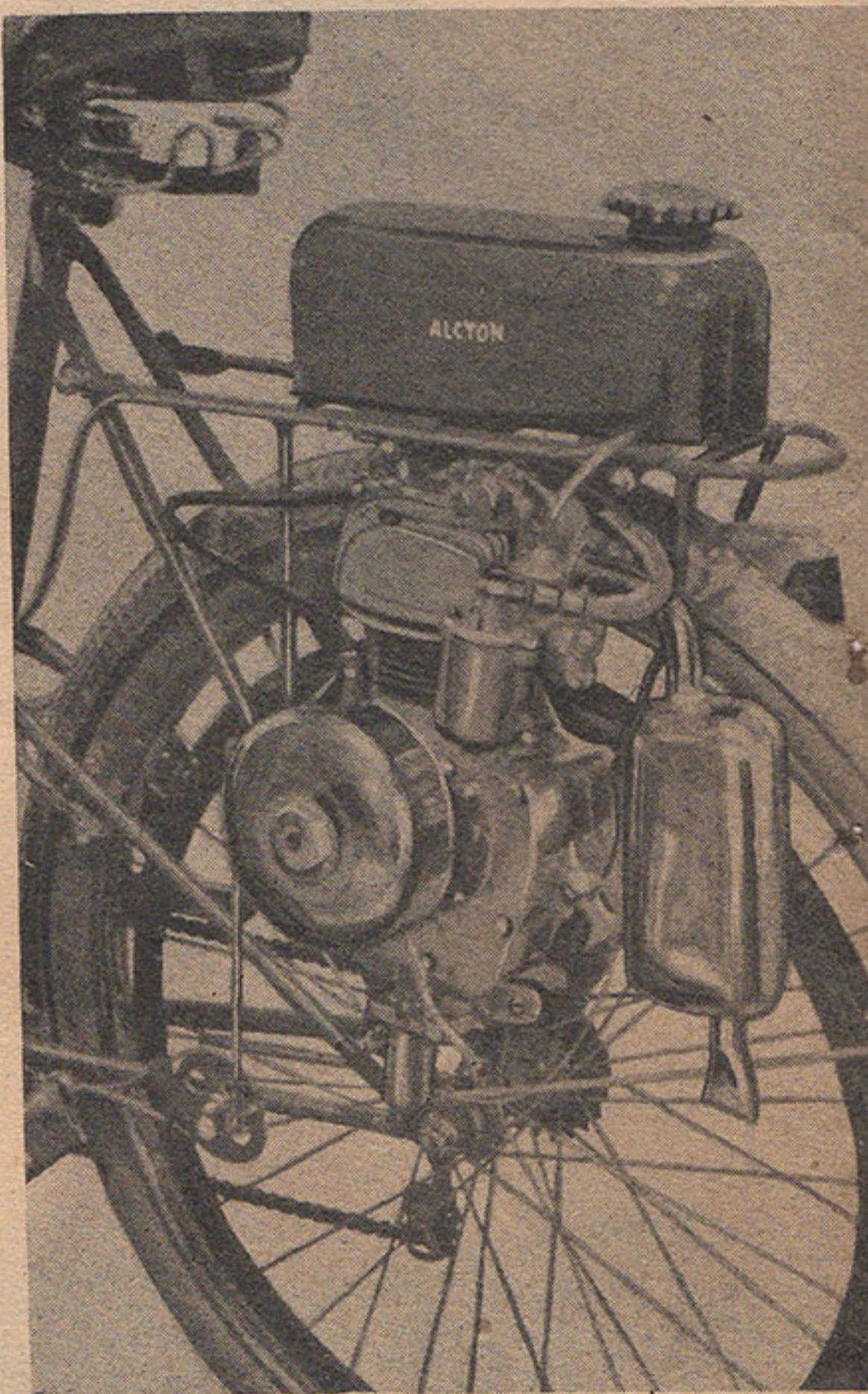
A la catégorie des moteurs montés sur le côté de la fourche arrière, et attaquant la roue postérieure par chaîne, s'apparente le 50 cmc. V.A.P., des Ets A.B.G. C'est le fruit d'une longue expérience acquise sur le premier V.A.P., dont de nombreux exemplaires circulent depuis l'occupation. Le modèle actuel possède un volant magnétique à haute tension, autorisant les démarrages à très petite allure,

Le stand de « Moto-Revue », de « l'Actualité Automobile » et du « Courrier des Agents » au Salon

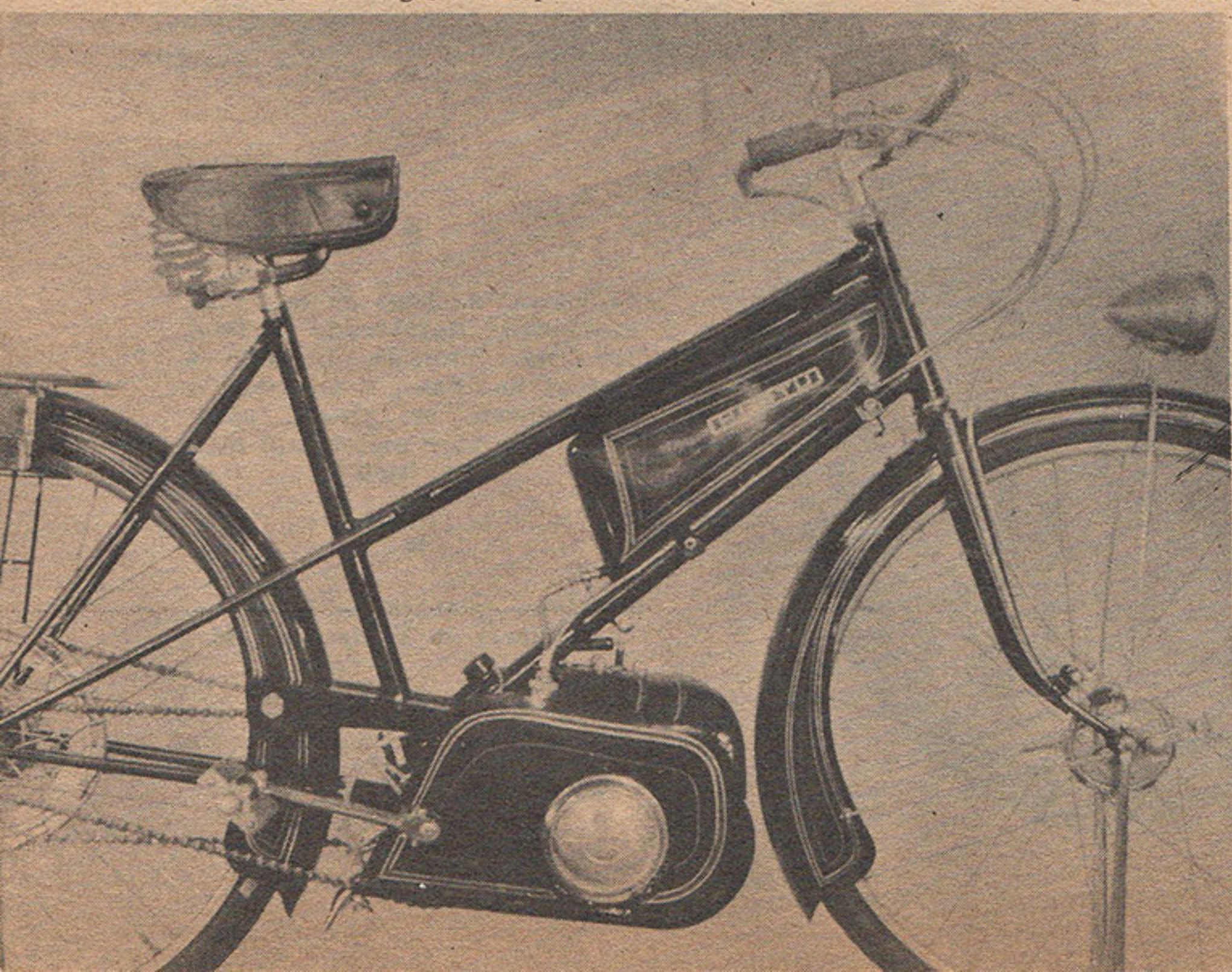
même avec un carburant à faible indice d'octane. L'étude de la culasse, de la disposition des lumières, a permis d'obtenir une puissance de 1 CV. Le carburateur est spécial, et assure le maximum d'économie. Le démontage de la roue arrière est très simplifié, et s'opère sans avoir à toucher au moteur, qui comporte un débrayage genre moto permettant de le désaccoupler sans difficulté. Notons que V.A.P. a étudié un petit moteur de canoë sur les principes du « V.A.P. 48 ».

Le P.P. Roussey est d'aspect bien caractéristique, avec son cylindre horizontal aux profondes ailettes. Son montage sur un robuste flasque en alliage léger coulé est aussi simple que sûr. Il est livré avec un moyeu spécial comportant le grand pignon de la transmission, qui s'effectue par une chaîne courte. Volant magnétique, carburateur spécial, et surtout 2 vitesses et point mort achèvent de le caractériser. Un embrayage peut être monté à la demande. Là encore, la présence du moteur n'entraîne aucune difficulté pour l'enlèvement de la roue en cas de crevaison. Roussey présentait un petit moteur vertical à usage agricole ou industriel dérivé de son modèle pour B.M.A.

Bien différent est le Cyclex, dû au crayon d'un ingénieur de chez Hispano, M. Gadoux. Il se fixe au-dessus de la roue postérieure, derrière la selle, et comporte toute la partie supérieure du garde-boue, avec laquelle il est livré. Gardeboue et tringles sont renforcés en conséquence. L'aspect du Cyclex est particulier, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, il est inversé. Le cylindre alliage léger a en effet la tête en bas. Sa position ne lui

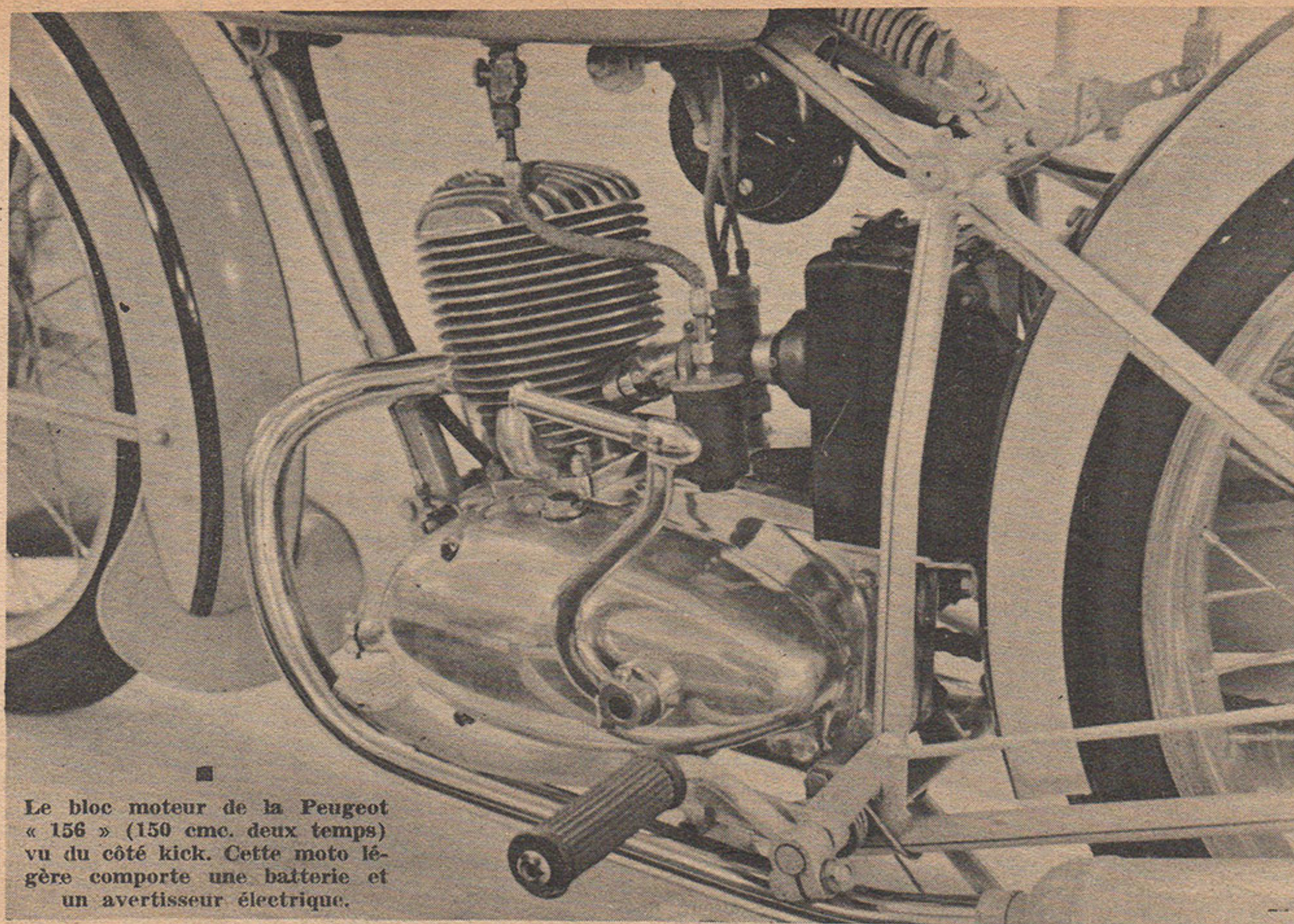


Ci-dessus, le moteur Serwa, monté par Alcyon. Ci-contre : Le cyclomoteur Hurltu. Le propulseur est un V.A.P. dissimulé par deux flasques en tôle.

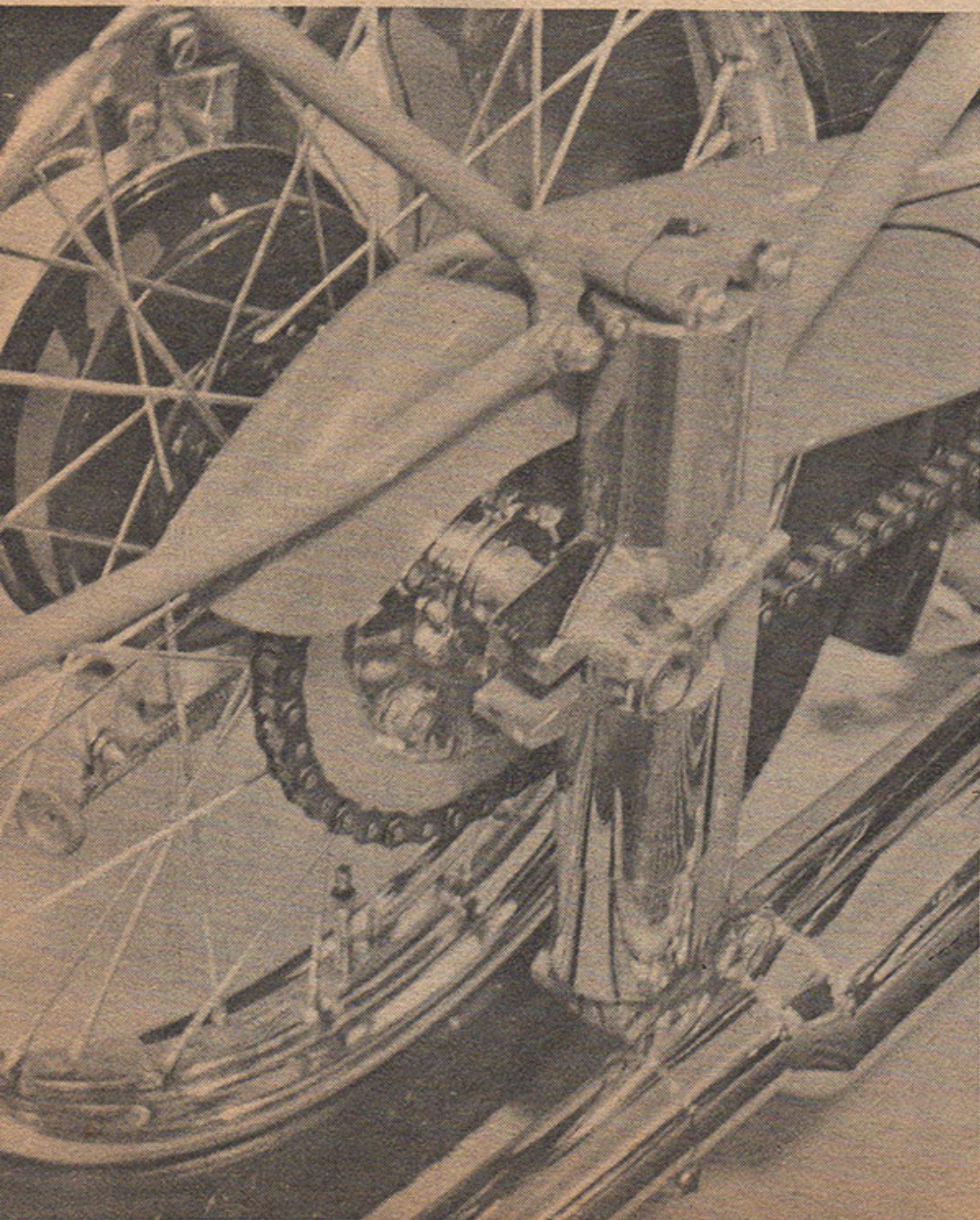


permettant pas d'être léché suffisamment par le courant d'air, on lui a adjoint une petite turbine actionnée par l'arbre moteur. L'enveloppe extérieure contribue à la netteté de l'ensemble. La transmission s'opère par friction sur le pneu, au moyen d'un galet cylindrique en matière spéciale. Un détail intéressant, l'emploi d'alliages légers à base de magnésium pour la majeure partie des organes externes, ce qui assure une grande légèreté (moins de 6 kilos en ordre de marche).

Le D.I.E.M. s'adapte également au-dessus de la roue arrière. Son cylindre est horizontal, la culasse dirigée vers l'arrière. Là aussi, refroidissement activé par



■
Le bloc moteur de la Peugeot « 156 » (150 cmc. deux temps) vu du côté kick. Cette moto légère comporte une batterie et un avertisseur électrique.



■
Ci-dessus : Le bloc moteur de la 125 cmc. R3 Gnome-Rhône. On remarque le filtre à air cylindrique, et, à l'avant du bloc, le câble du débrayage.

■
A gauche : La suspension arrière des Moto-bécane monocylindriques 350 et 500 est du type désormais classique.

ventilateur, mais la transmission se fait par une chaîne, du côté opposé à celui de la roue libre du vélo. Livré avec une boîte support spécial, le D.I.E.M. comporte 2 vitesses et un embrayage.

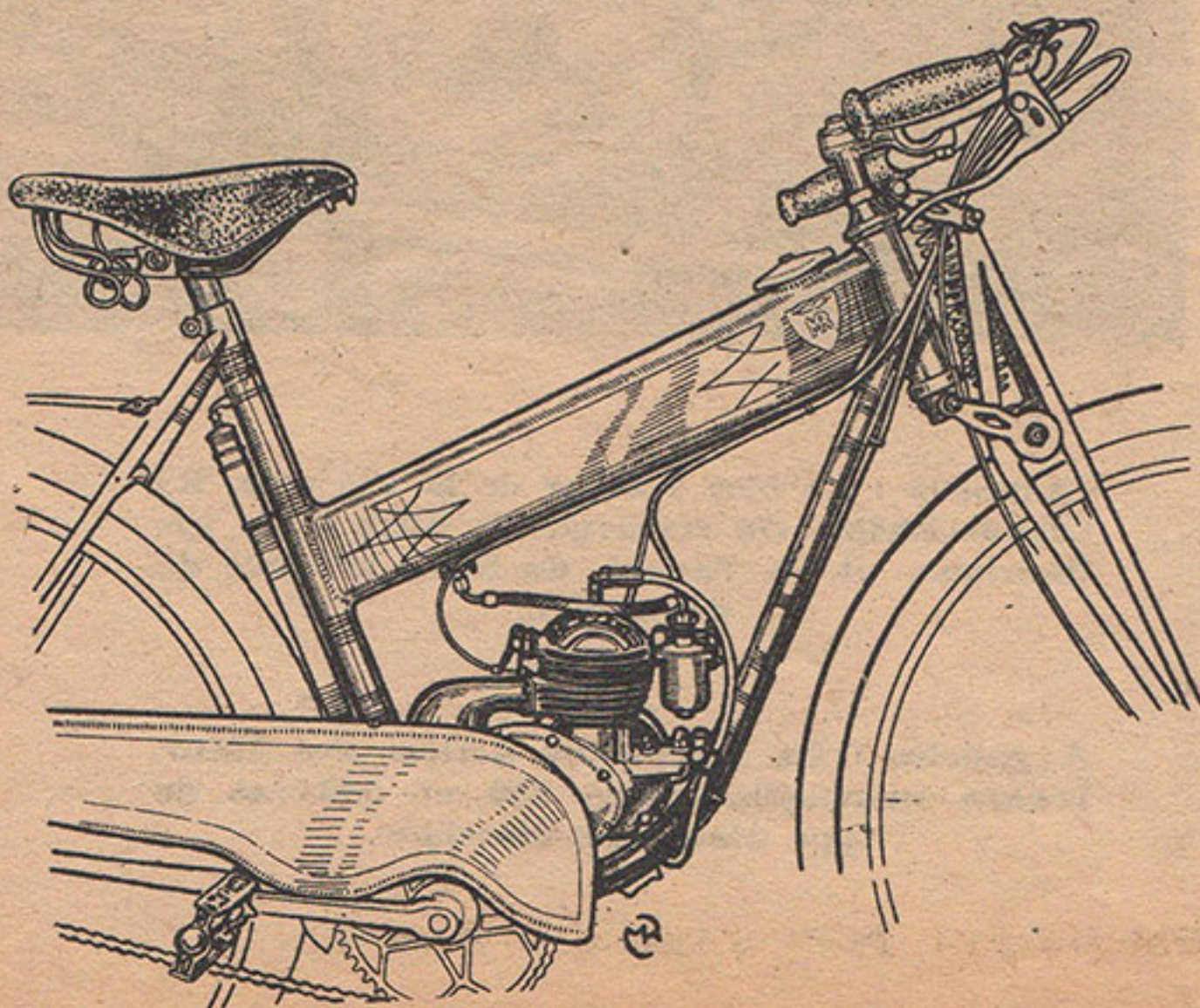
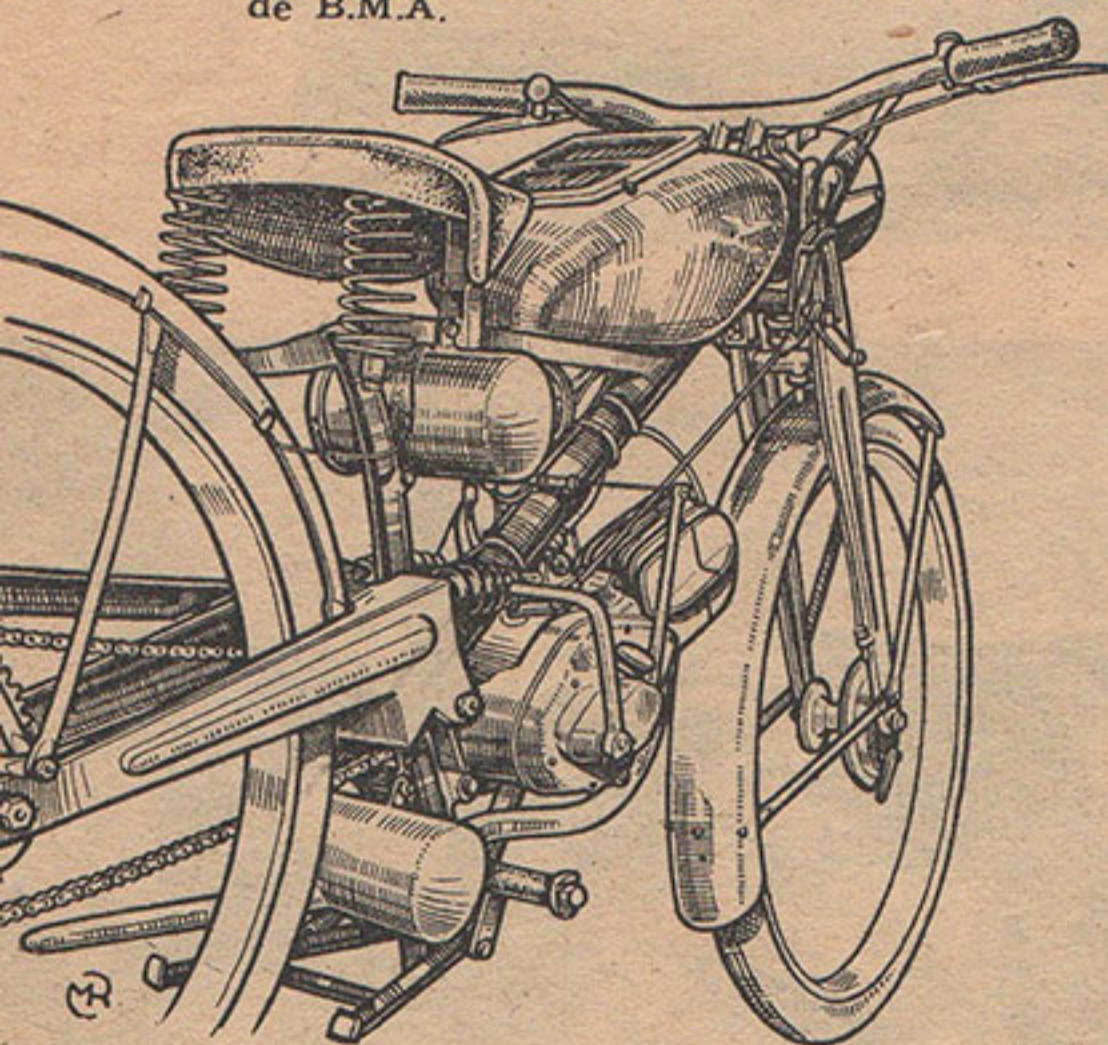
Tous les moteurs ci-dessus sont des petits deux-temps d'une cylindrée voisine de 50 cmc. L'Hemy est un peu moins puissant (34 cmc.). Deux montages sont prévus par le constructeur : Dans le cadre, le long du tube allant de la direction à la boîte de pédalier, avec transmission au grand pignon par chaîne intermédiaire, ou au-dessus de la roue avant, avec entraînement par chaîne séparée et pignon fixé au corps du moyeu. La nouveauté Hemy 1949 est la B.M.A. Hemicycle, établie sur les principes du « montage n° 1 ». L'Hemicycle bénéficie d'une cylindrée de 49 cmc., d'une fourche élastique et d'un cylindre aluminium chemisé (le petit 34 cmc. a un cylindre en fonte).

D'Italie, nous vient le Mosquito, deux temps à piston légèrement bombé monté horizontalement sous le pédalier. Transmission par friction sur le pneu AR, au moyeu d'un galet métallique cannelé. L'allumage est assuré par une petite magnéto.

Le Vilmer, petit deux temps vertical placé devant le pédalier, qu'il entraîne par une chaîne très courte et une denture séparée figurant sur les vélos Talbot et Mercier.

Le cyclomoteur Veloto, peu modifié, comporte toujours ses roues de petit diamètre et un moteur deux temps disposé derrière le tube de selle, à l'avant et à la base du triangle arrière. Transmissio classique par chaîne comme sur un vélomoteur normal.

Voici maintenant quelques exemples de montage du V.A.P. par des constructeurs de B.M.A.



Hirondelle Saint-Etienne le monte comme il est prévu par le constructeur, Cyclolux n'a pas modifié l'emplacement, mais a adjoint à son cyclomoteur un second pédalier et une chaîne de transmission du côté gauche. Il y a donc un jeu de pignons et une chaîne de chaque côté du vélo ! Le pédalier côté moteur comporte une roue libre, et donne un braquet impressionnant. Il ne sert qu'à conjuguer l'effort du moteur et celui du cycliste, afin d'obtenir une vitesse élevée, but également recherché par Cyclorex, dont l'ensemble est maintenant présenté sous les auspices de Dery, créateur depuis 1938 d'un ensemble basé sur ce principe, selon lequel l'homme et la machine doivent s'aider réciproquement.

Hurtu fixe le V.A.P. devant le pédalier. La liaison directe à la roue arrière se fait par une longue chaîne indépendante. Deux flasques de protection, canalisant l'air, donnent à l'ensemble Hurtu l'allure d'une B.M.A. anglaise. Mandille et Roux (M.R.), ont choisi un emplacement différent : Au-dessus de la boîte du pédalier, à l'intérieur du cadre. Ce montage ne diffère somme toute qu'assez peu de celui d'un moteur de moto normal. Là encore, chaîne séparée pour le moteur. A noter sur le M.R., le tube supérieur du cadre mixte formant réservoir de mélange, grâce à sa section inusitée.

Le vieux routier Camille Daudon a jeté son dévolu sur le Cyclex, et réalisé un ensemble très remarqué des amateurs, qui n'a rien de disparate. Il faut d'ailleurs reconnaître que le montage préalable par un spécialiste de la construction vélo offre de sérieuses garanties.

Alcyon a adopté le Serwa, 40 cmc. à 4 temps et soupapes en tête, dont la curieuse transmission par galet frottant sur poulie jante a été conservée. Il y a deux galets de diamètre dissemblable solidaires de l'arbre moteur, et un simple changement d'inclinaison du bloc met l'un ou l'autre en contact avec la poulie. Avec le Cucciolo monté par Favor, le Serwa était le seul moteur auxiliaire à 4 temps de ce Salon. S'inspirant de la construction italienne, Favor a monté le Cucciolo dans un cadre à suspension arrière télescopique et fourche oscillante, l'ensemble étant très joliment présenté. Au stand Durif, nous avons retrouvé le cyclomoteur Olympia, inchangé depuis 3 ans. Son moteur (licence Salmson) est monté à l'intérieur du cadre et protégé par des flasques en aluminium. Enfin, le Velosolex figurait toujours en bonne place, mais son éclatant succès et les multiples descriptions que nous en avons données nous dispensent de nous étendre davantage sur lui.

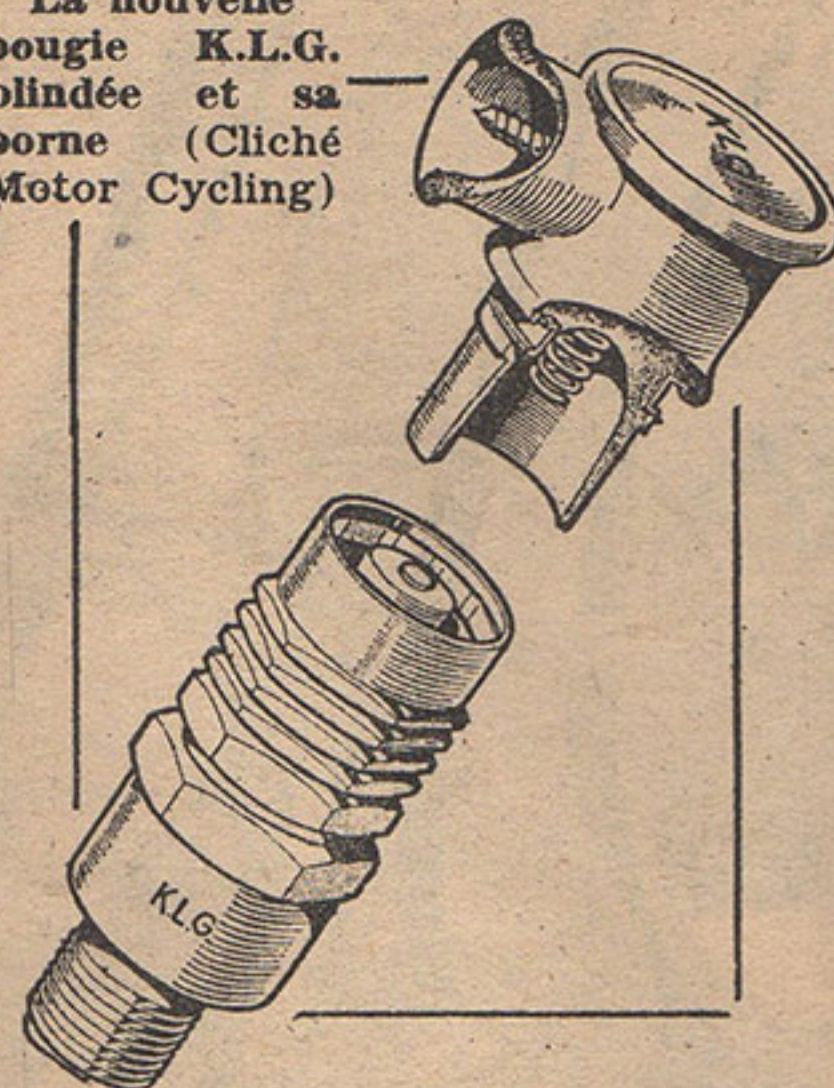
Les prix des moteurs auxiliaires oscillent pour la plupart aux environs de 25.000 francs, celui des Cyclomoteurs entre 27.000 francs et 40.000 francs suivant modèles. On espère une amélioration prochaine des possibilités de livraison et les constructeurs tiendront le public au courant par leur publicité dans nos colonnes.

Nous prions donc nos lecteurs de ne pas nous écrire au sujet des marques énumérées dans cet article. Ils feront connaître leur adresse, par la voie de « Moto-Revue », dès qu'ils seront à même de fournir.

Ci-contre, de haut en bas : La 65 Guzzi de 3/4 arrière. Le cyclomoteur M.R. qui nous montre un autre montage inédit du V.A.P.

DU NOUVEAU CHEZ K.L.G.

La nouvelle bougie K.L.G. blindée et sa borne (Cliché Motor Cycling)

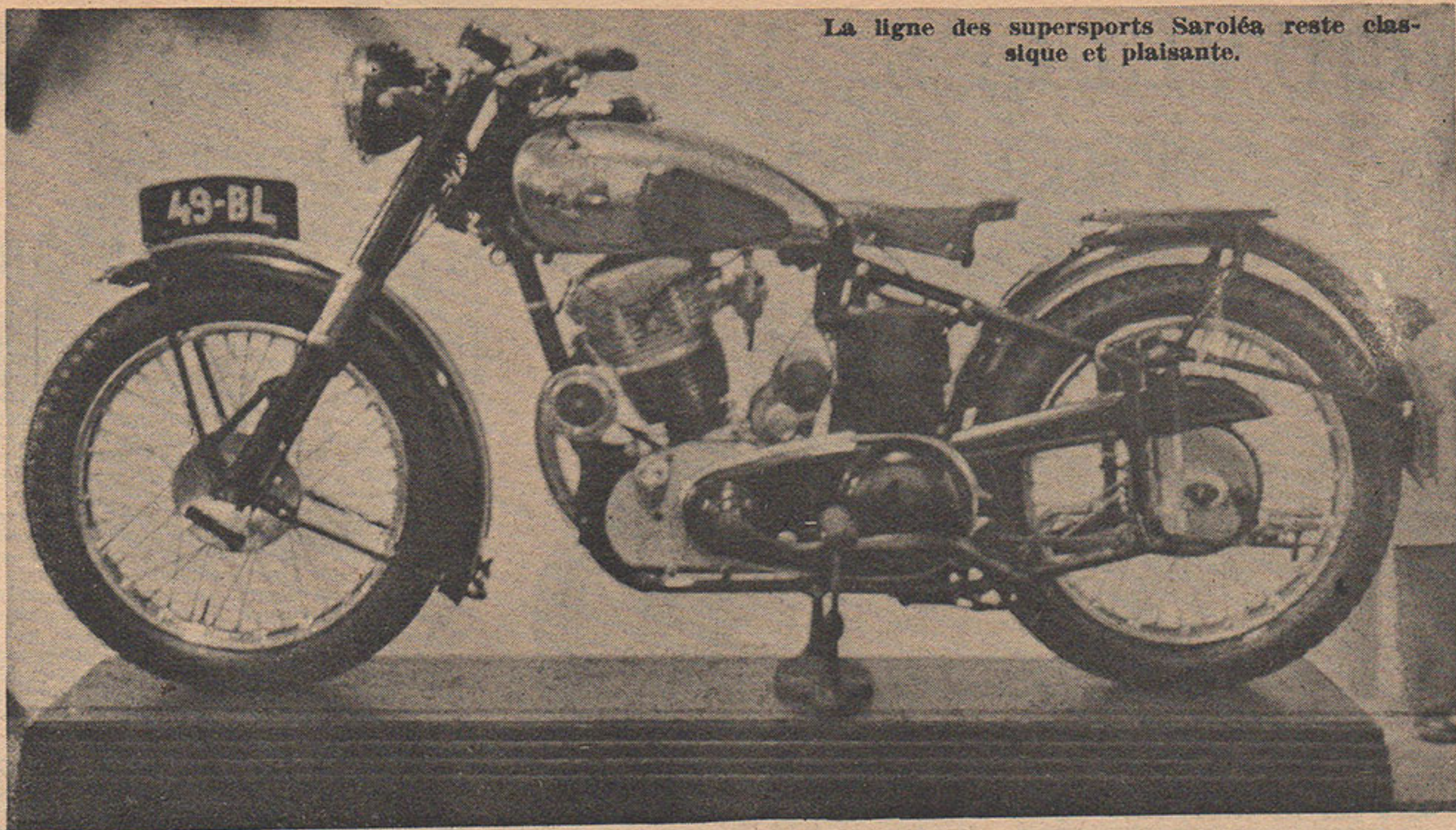


Pour l'aviation, K.L.G. avait réalisé des bougies blindées pour éviter les perturbations dans le fonctionnement des appareils électriques. Cette fois K.L.G. sort une nouvelle bougie qui fonctionne malgré les projections d'eau ou de boue. Certes, dans le passé, on s'est efforcé de protéger la bougie au moyen de capuchons en caoutchouc, mais ceux-ci nuisaient au refroidissement. Rien de tel avec la nouvelle K.L.G. Le corps de la bougie est prolongé par une cheminée tubulaire qui entoure l'isolant. La borne elle-même est en matière plastique et un contact à ressort appuie sur l'électrode centrale. Cette borne s'enfonce comme un bouchon dans le tube et est maintenue en place par un petit segment formant verrou (tout en permettant néanmoins d'enlever aisément la borne). Actuellement la borne est en bakélite noire. La cheminée tubulaire est pourvue d'ailettes de refroidissement. Corps et cheminée subissent un traitement anti corrosif. Cette bougie existe dans la série chaude, mais d'autres modèles convenant à des moteurs poussés sont à l'étude.

TOUTES LES PIÈCES DETACHÉES CHEZ GUIGNABODET

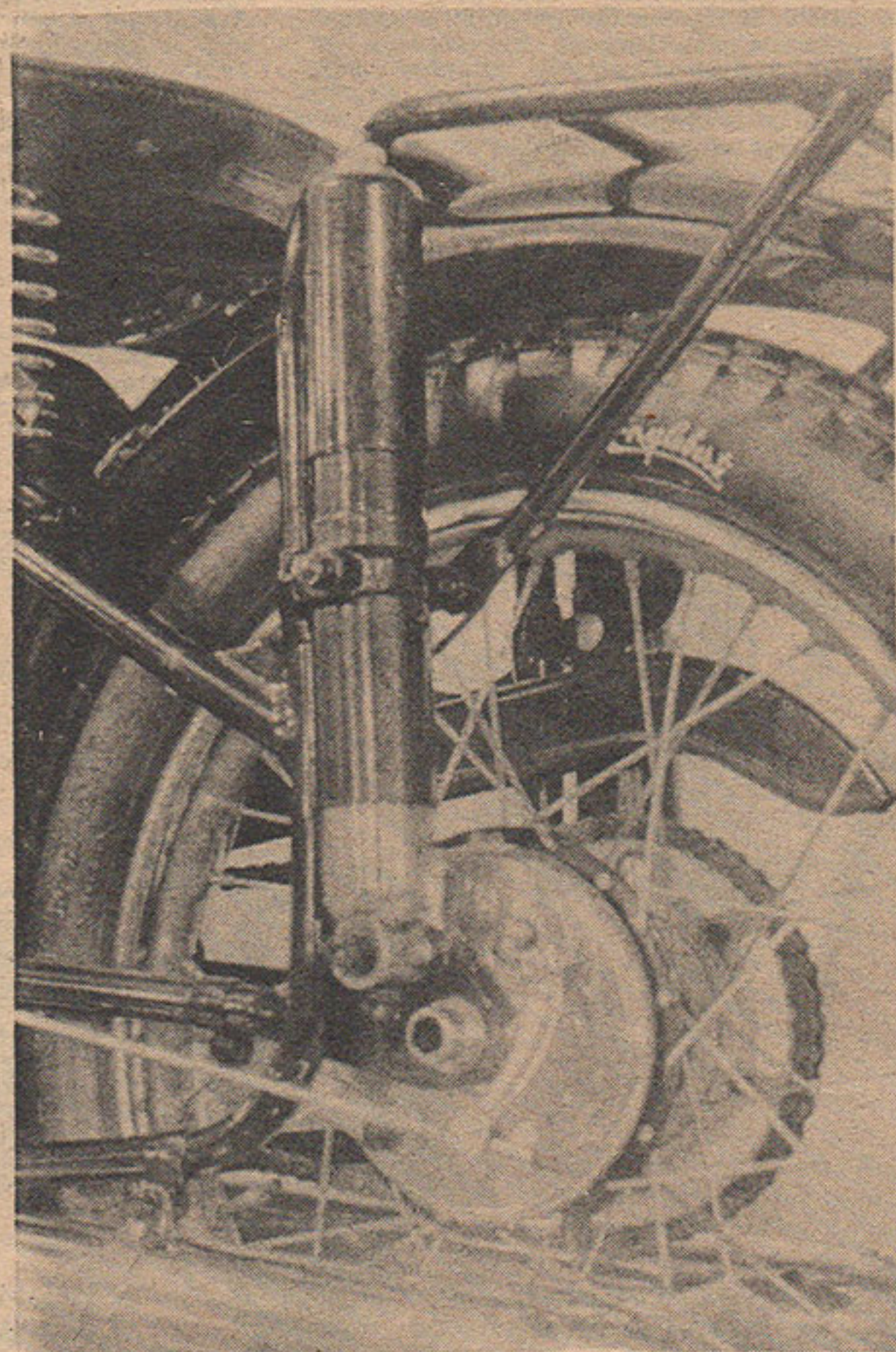
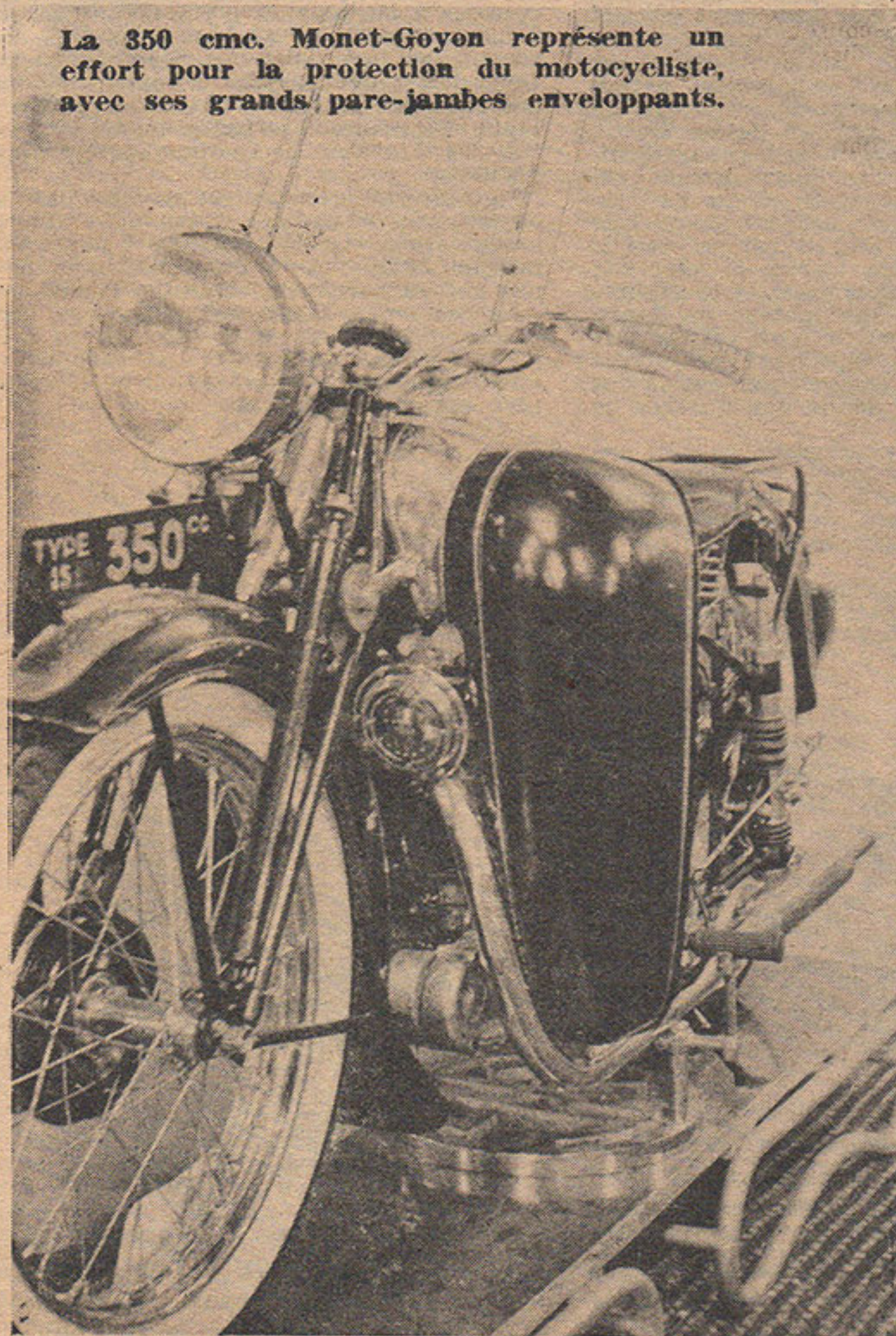
C'est une adresse particulièrement utile à retenir que celle de Robert Guignabodet, mécanicien motoriste à Brie-Comte-Robert. Cet agent a pu constituer un stock impressionnant de pièces détachées de toutes marques françaises et étrangères, pour machines anciennes et modernes, ce qui lui permet de dépanner la majorité des motocyclistes en panne. Il se charge également de la remise en état de tout moteur usagé ou accidenté auquel il restitue l'état du neuf. Si vous êtes l'heureux possesseur d'un bon pour 125 cmc., il pourra vous livrer sur-le-champ le vélomoteur Jonghi. Enfin, il pratique depuis longtemps déjà le rechapage des pneus de motos.

Guignabodet fait profiter ses clients de son expérience des courses. Il a dernièrement remporté au Grand Prix de Saint-Sébastien, en Espagne, une remarquable 3^e place, avec comme passager son fils âgé... de 13 ans. Guignabodet est à la disposition des motocyclistes pour tout ce qui concerne l'entretien ou la réparation de leurs machines. Ils peuvent s'adresser à lui en confiance de la part de « Moto-Revue », avec la certitude de trouver le meilleur accueil et d'obtenir satisfaction.



La ligne des supersports Saroléa reste classique et plaisante.

La 350 cmc. Monet-Goyon représente un effort pour la protection du motocycliste, avec ses grands pare-jambes enveloppants.



La suspension arrière Gillet d'Herstal est du type oscillant, malgré la présence de deux coulisseaux disposés de chaque côté de la roue arrière.

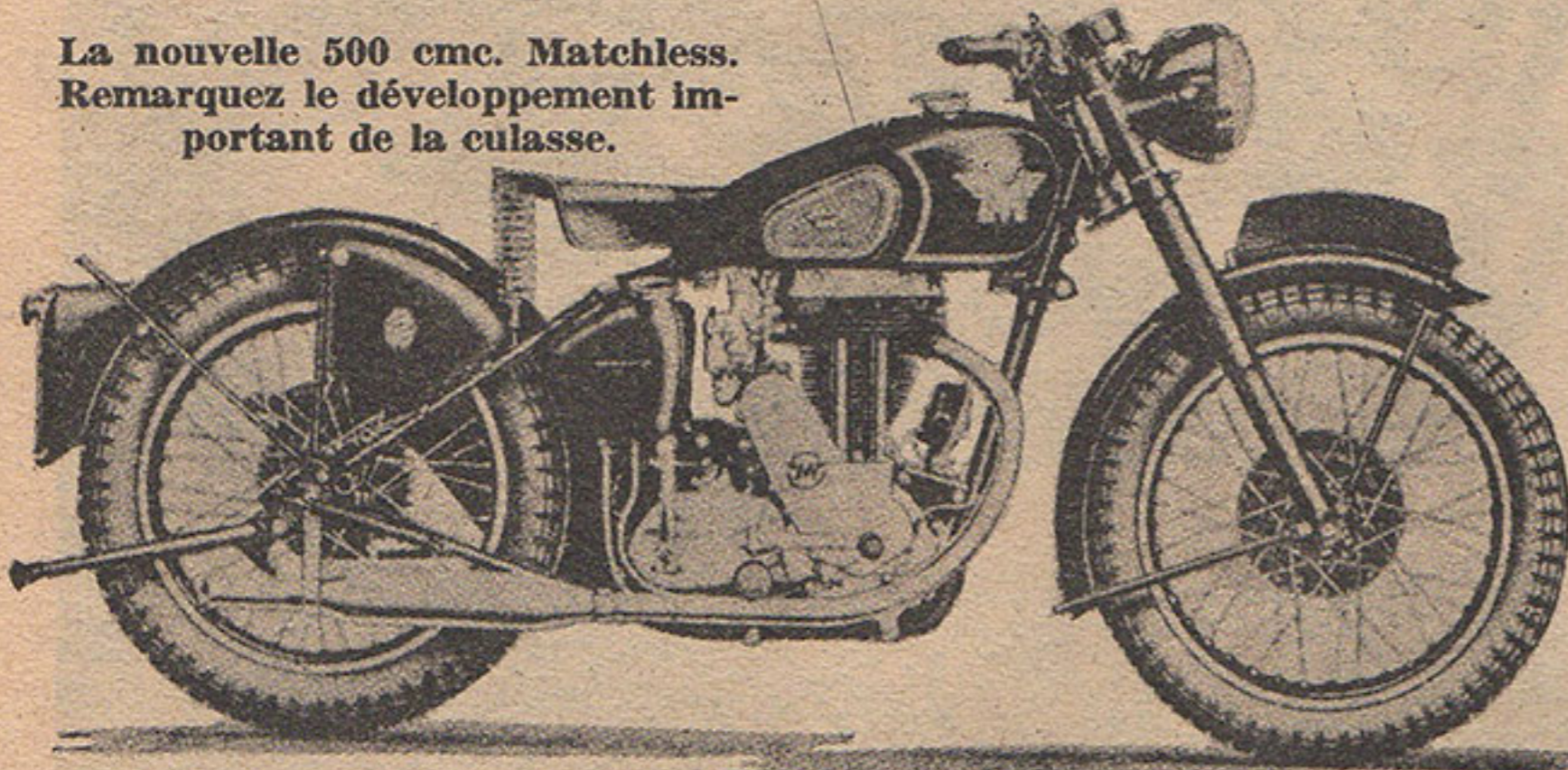
SOYEZ PRUDENT ! MIEUX VAUT ARRIVER UN PEU PLUS TARD QUE JAMAIS

NOUVELLES D'ANGLETERRE

PROGRAMMES 1949

A. J. S. — MATCHLESS — TRIUMPH — EXCELSIOR

La nouvelle 500 cmc. Matchless. Remarquez le développement important de la culasse.



P eu à peu les constructeurs anglais font connaître leurs programmes 1949. Il ne semble pas que les grandes marques envisagent la création de modèles révolutionnaires. D'autre part quelques inventeurs qui avaient étudié des dessins nouveaux semblent avoir renoncé à les amener jusqu'au stade de la production industrielle. Nous verrons donc au Salon de Londres des machines de type connu, classiques, avec quelques améliorations de détail.

Parmi les modèles que produiront Matchless et A.J.S. groupées sous le titre Associated Motorcycles Ltd, celui qui attire le plus l'attention des sportifs, c'est évidemment le Boy Racer de 350 cmc. que nous avons déjà longuement décrit. Cette machine a remporté au cours de la dernière saison sportive de nombreux succès. Elle n'a subi aucun changement. Mais insistons sur ce point qu'elle est une machine de course et qu'elle ne convient nullement à un usage normal. Elle est d'un prix élevé (316 livres) ne possède ni éclairage, ni kick starter et avec son échappement mégaphonique et le réglage de sa distribution, son moteur ne donne sa puissance qu'à partir d'un régime très élevé. Au surplus, elle n'est pas livrée au premier venu, mais seulement à des conducteurs ayant donné des preuves de leur valeur.

Mais ce modèle prestigieux ne doit pas nous faire oublier ceux qui plus normaux, conviennent à un usage courant. Ce sont uniquement des monocylindres quatre temps à distribution par tiges et culbuteurs.

On ne remarque aucune modification dans les parties basses du moteur. Le carter est extrêmement rigide et l'équili-

brage est extrêmement soigné. Aussi ces moteurs ne vibrent pas. On a également réalisé un fonctionnement très silencieux. L'embellage comporte trois rangs de galets avec cage en duralumin. L'axe côté entraînement est supporté par deux gros roulements à billes. L'axe côté distribution tourne dans une bague lisse en bronze phosphoreux.

Les pistons dont la jupe est recouverte d'un enroulement en fil d'acier, ont donné toute satisfaction à l'usage et sont employés sur tous les modèles. Ils assurent une excellente portée, une grande résistance à l'usure et éliminent le claquement à froid.

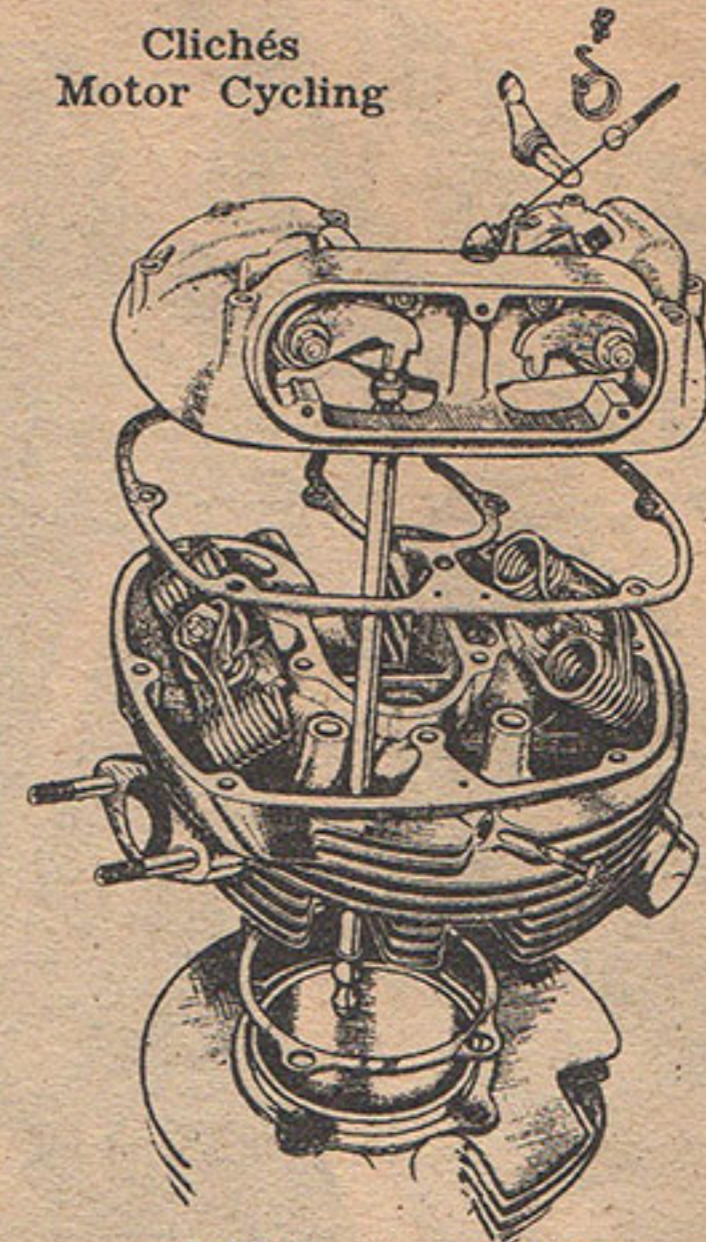
La surface d'ailettes des cylindres en fonte a été accrue. La course est de 93 mm., tant pour les 347 cmc. que pour les 498 cmc., l'alésage étant respectivement de 69 mm. et de 82,5 mm.

Les culasses ont été l'objet de modifications plus importantes. Là encore la surface de refroidissement a été considérablement accrue. Toute la distribution est enfermée y compris les ressorts en épingles à cheveux. Il n'y a qu'une sortie d'échappement. Le couvercle est en alliage léger et porte le décompresseur. Une dérivation directe à partir de la pompe à piston amène l'huile aux culbuteurs. Le réservoir d'huile contient 2 litres 1/4. L'orifice de remplissage est plus accessible.

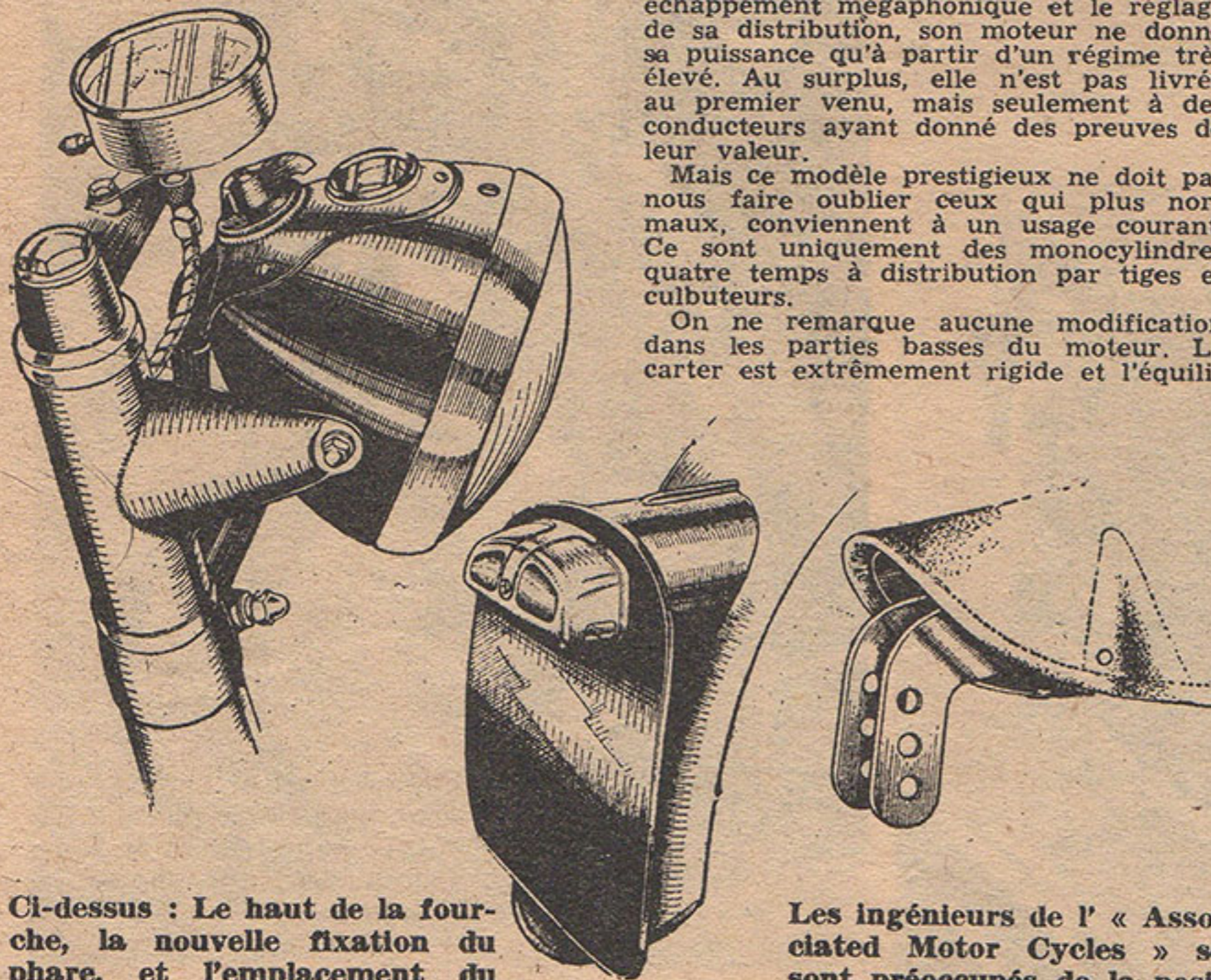
La boîte de vitesses est comme par le passé, une 4 vitesses Burman. Aucune modification n'a été apportée à la transmission chaîne, ni à l'amortisseur à cammes, ni au carter de chaîne primaire.

La magnéto Lucas est entraînée par chaîne. Elle est en avant du moteur sur les A.J.S., en arrière sur les Matchless. La dynamo est séparée et tourne un peu plus vite pour augmenter le débit.

Clichés
Motor Cycling

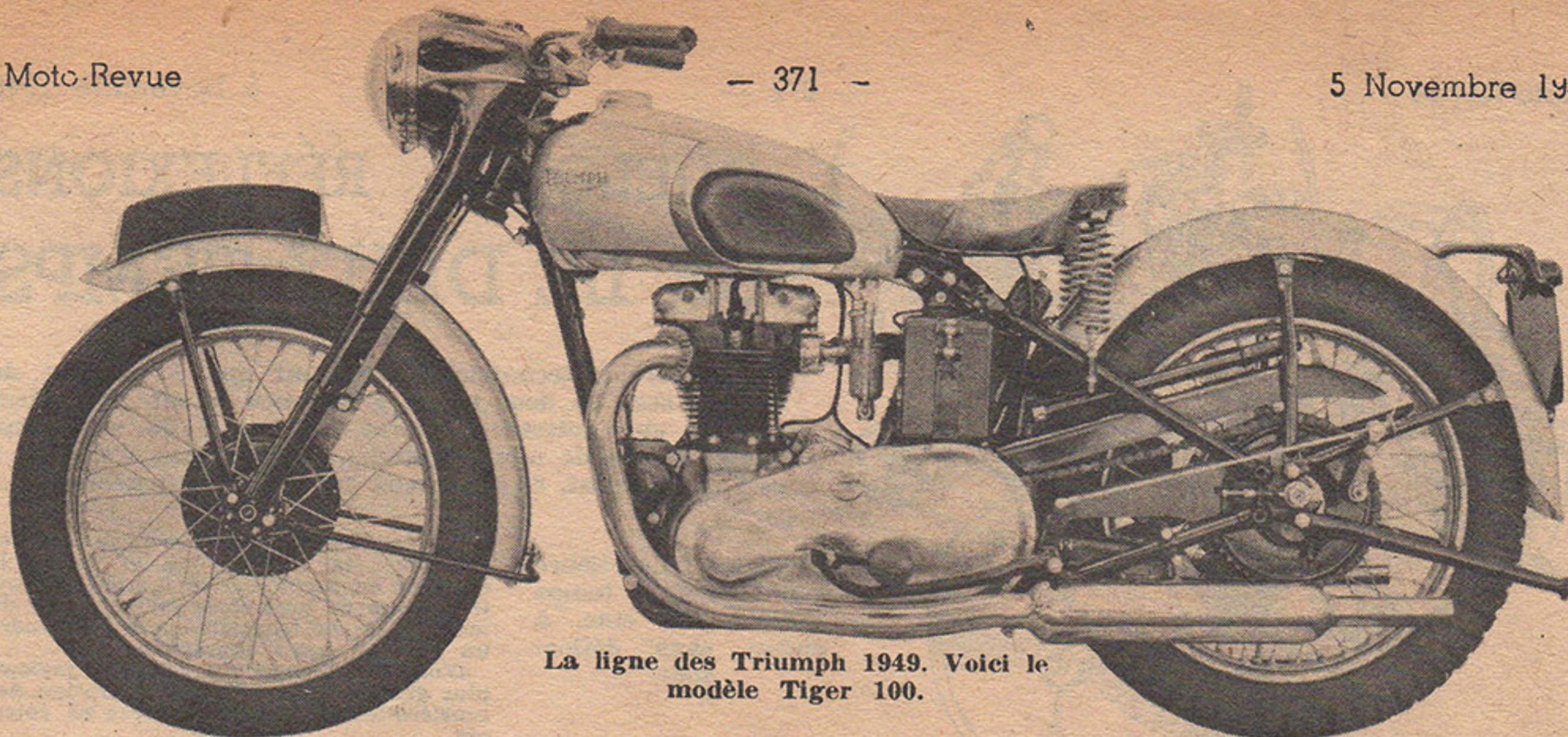


Détail de la culasse Matchless 1949. Les ressorts de soupapes sont maintenant en épingles à cheveux.



Ci-dessus : Le haut de la fourche, la nouvelle fixation du phare, et l'emplacement du compteur sur les nouvelles A.J.S. et Matchless. Ci-contre : La plaque de police arrière et le feu rouge.

Les ingénieurs de l'« Associated Motor Cycles » se sont préoccupés de la position du pilote. Voici la nouvelle selle ajustable, grâce à trois trous percés dans le bec.



La ligne des Triumph 1949. Voici le modèle Tiger 100.

Le carburateur est un Amal à courant descendant.

Le cadre a fait l'objet de quelques retouches en ce qui concerne particulièrement l'angle de la direction. Bien entendu l'excellente fourche télescopique Teledraulic a été conservée.

Deux modèles spéciaux allégés dits compétition conviennent particulièrement aux trials et aux épreuves sportives (ils ne possèdent pas d'éclairage).

Aucun modèle excepté la Boy Racer n'a de suspension AR.

Si Matchless et A.J.S. sont restés, pour leurs machines de série, fidèles au monocylindre, nous ne trouvons chez Triumph que des deux cylindres jumelés de 349 cc. et de 498 cc. identiques à ceux que nous connaissons déjà.

La Triumph Grand Prix est spécialement étudiée pour la course. Elle possède des cylindres et des culasses en alliage léger, est livrée d'office avec le moyeu suspendu. Elle n'est construite qu'en petite série pour des coureurs qualifiés et n'est pas appropriée à un usage courant.

La 349 cc. possède d'excellentes performances jointes à une souplesse et à une maniabilité vraiment extraordinaires. Nous retrouvons les mêmes qualités sur la 498 cc. Speed twin qui est naturellement plus rapide encore. Et la 498 cc. Tiger 100 est une des machines de série les plus rapides de l'heure actuelle, mais elle reste exceptionnellement docile.

Tous ces modèles sont trop connus pour qu'il soit utile de les décrire à nouveau. Moyennant supplément elles peuvent recevoir le fameux moyeu suspendu qui est déjà, lui aussi, une vieille connaissance.

Mais il y a chez Triumph deux nouveautés : l'une c'est une grille à bagages vissée au-dessus du réservoir, à un endroit où il y a le moins de chocs et de vibrations. Le dessus du réservoir ne risque pas d'être écaillé par les paquets. L'autre c'est l'incorporation, aux bras de la fourche, du phare et de l'avertisseur. La coquille du phare reçoit également l'indicateur de vitesses, l'ampèremètre et le commutateur d'éclairage. Le guidon traverse cette coquille par deux passages étanches. On a ainsi un ensemble extrêmement rigide qui renforce la fourche et est d'un aspect très net. Un autre avantage, c'est que le réservoir est dégagé de tous les instruments et que son démontage peut être effectué en quelques instants quand il est nécessaire d'enlever les culasses pour décalaminer.

Excelsior limite son activité aux machines de petite cylindrée. Il y a tout d'abord deux Minor, l'une de 98 cmc., l'autre de 125 cmc. Les moteurs sont des Goblin à piston plat à huit orifices (deux d'admission, deux d'échappement, quatre de transfert). On se rappelle que dans les passages des orifices de transfert les gaz sont dirigés par des déflecteurs profilés en aluminium. Ces moteurs sont remar-

quables non seulement par leurs performances, mais encore par leur bon ralenti. La course des deux moteurs est de 50 mm., avec 50 mm. d'alésage pour le 98 cc. et 56 mm. pour le 125 cc. Le vilebrequin est monté en porte à faux. La boîte de vitesses est fixée sur le carter du moteur, la transmission primaire s'effectue par une courte chaîne prérodée. L'embrayage monodisque est garni de liège. Il y a deux vitesses commandées par sélecteur au pied. On n'a apporté que quelques légères modifications au moteur (forme de la chambre d'explosion de la culasse démontable en alliage léger, passages, piston chanfreiné).

Le cadre est formé de deux tubes incurvés. L'un part de la direction, passe sous le moteur et aboutit à un raccord massif sur lequel sont brasés les tubes de la fourche arrière. L'autre tube commence à ce raccord, en arrière du moteur, forme le tube de selle, puis re-

monte vers la direction. Les fourches arrière sont formées, de part et d'autre, de deux tubes ininterrompus sur lesquels sont brasées les pattes. La fourche avant en acier estampé est du type à parallélogramme et à ressort central.

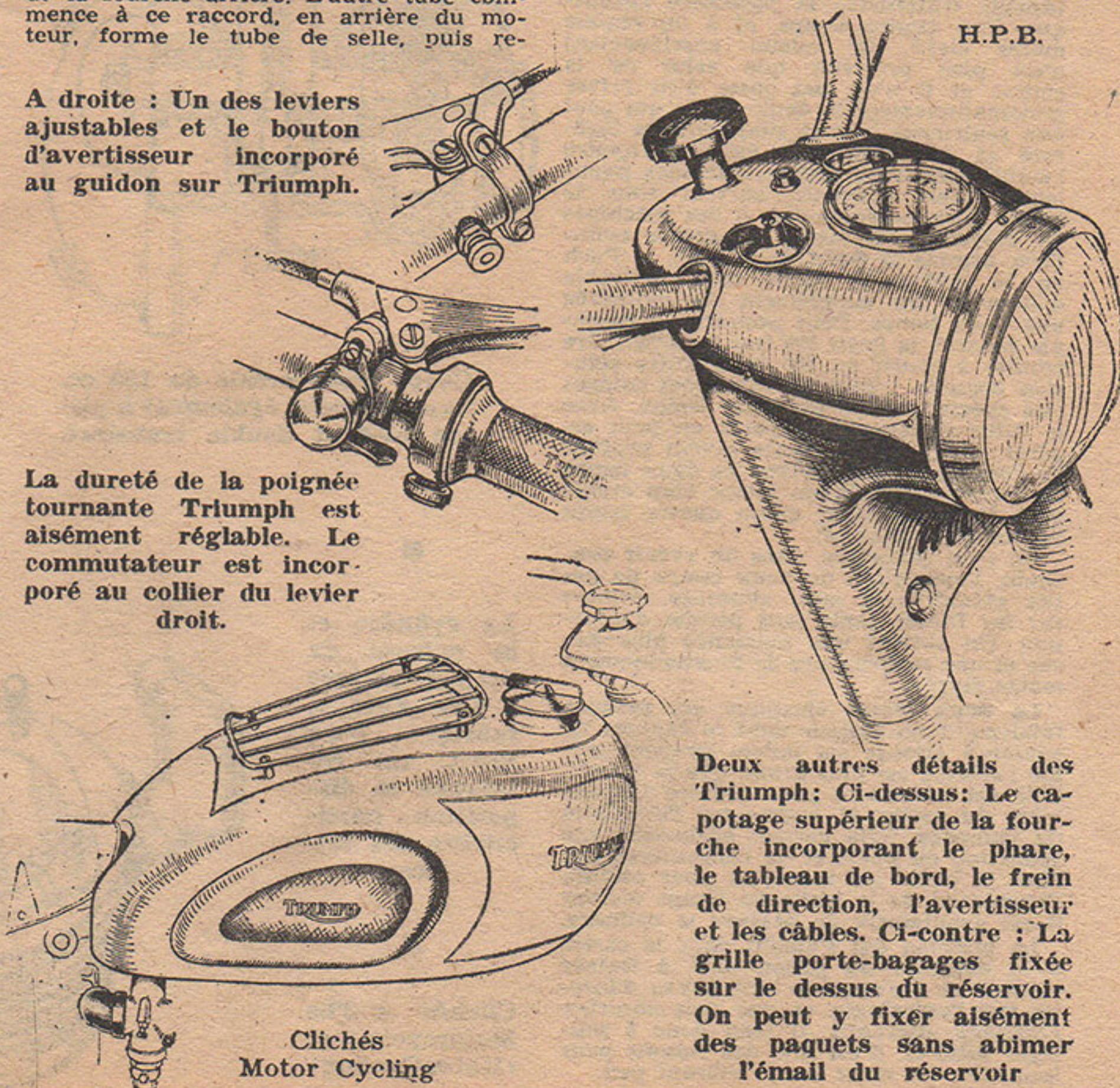
Le poids de la Minor est d'environ 60 kilos.

Le modèle Universal sera monté avec le nouveau Villiers 122 cmc.

Les « Autobyk » sont des cycles motorisés ou autocycles. Un modèle est monté avec le Villiers 98 cmc. horizontal sans changement de vitesse. Le deuxième modèle est propulsé par un moteur Excelsior spryte, horizontal lui-même, de même conception que le Goblin. Le troisième est équipé d'un Goblin et possède un changement de vitesse.

A droite : Un des leviers ajustables et le bouton d'avertisseur incorporé au guidon sur Triumph.

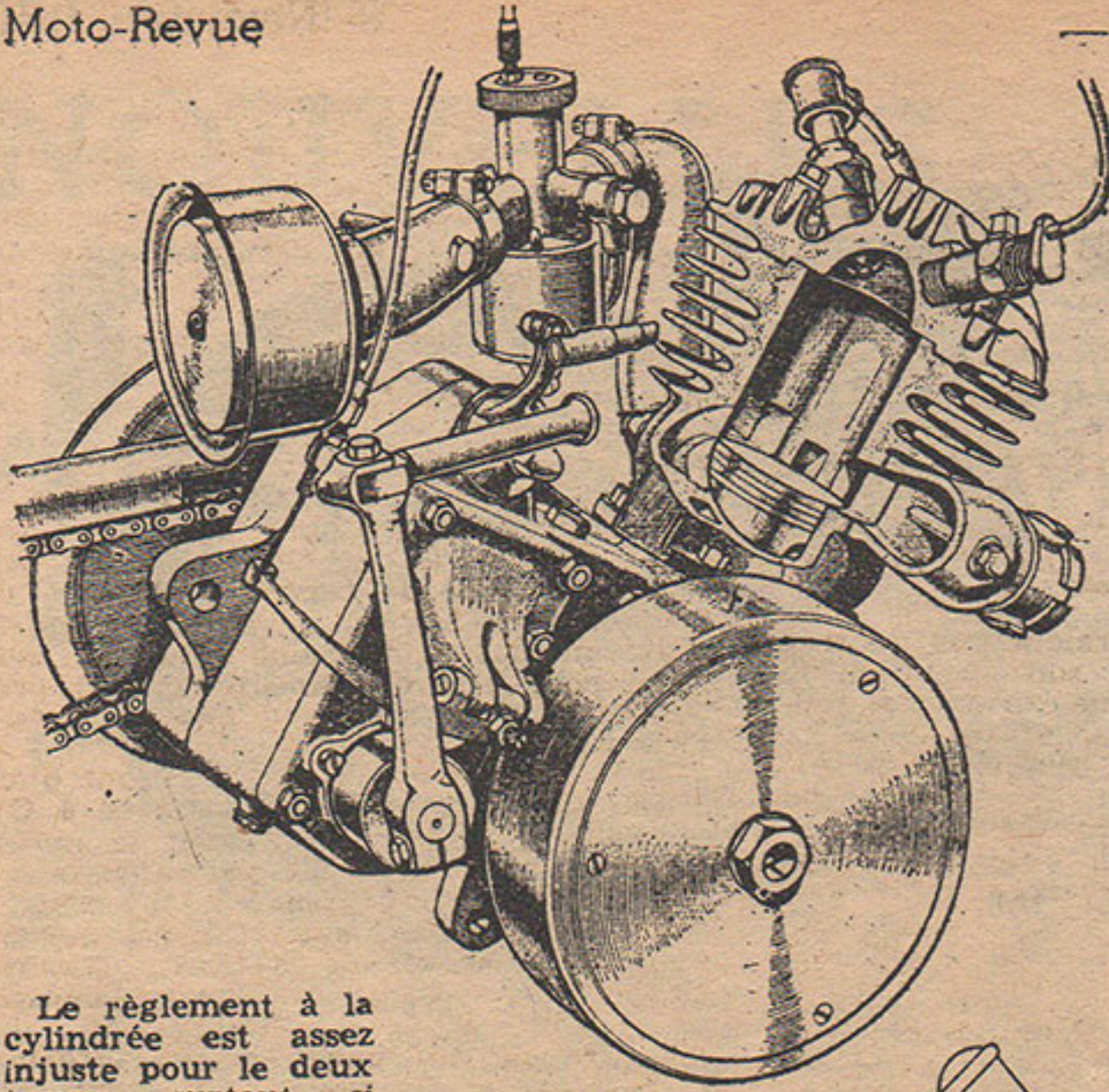
La dureté de la poignée tournante Triumph est aisément réglable. Le commutateur est incorporé au collier du levier droit.



Deux autres détails des Triumph: Ci-dessus: Le capotage supérieur de la fourche incorporant le phare, le tableau de bord, le frein de direction, l'avertisseur et les câbles. Ci-contre: La grille porte-bagages fixée sur le dessus du réservoir. On peut y fixer aisément des paquets sans abimer l'émail du réservoir.

Clichés
Motor Cycling

QUELQUES RÉFLEXIONS SUR LE DEUX TEMPS



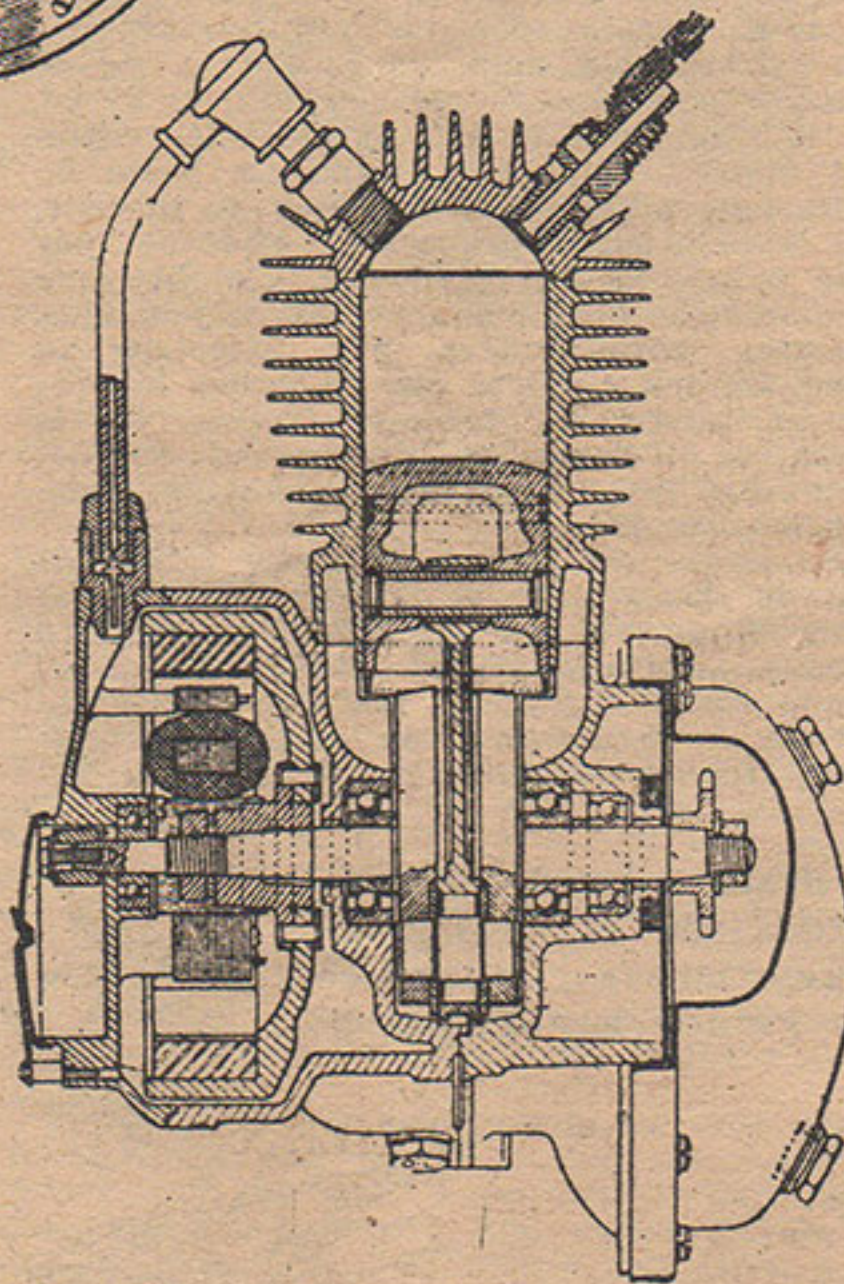
Ci-contre : Le célèbre bloc moteur 2 temps Villiers 125 cmc. à piston sans déflecteur.

Le règlement à la cylindrée est assez injuste pour le deux temps, surtout si l'usage du compresseur n'est pas autorisé. En effet, la course utilisable est diminuée par la hauteur des orifices de transfert et d'échappement. De plus, transendant une partie très faible de la course et pour que les mouvements des gaz puissent s'effectuer, il faut néanmoins un temps suffisant, et il est impossible d'atteindre des régimes aussi élevés que ceux des quatre temps si on veut assurer une alimentation satisfaisante. Aussi, à moins de recourir à un compresseur, le deux temps ne pourra jamais atteindre la puissance spécifique d'un quatre temps. Avec un deux temps à balayage en équilibre, le deux temps est parfaitement capable d'atteindre la puissance spécifique d'un quatre temps, et à un régime moins élevé. Or aucun enseignement n'est plus précieux que celui de la course et il n'est pas juste d'en priver systématiquement le deux temps qui peut non seulement, par sa simplicité, sa légèreté et son prix peu élevé permettre l'établissement de petites machines populaires, mais convenir, surtout sous la forme d'un polycylindre, à des machines de moyenne ou même de grosse cylindrée, comme la Scott, la D.K.W., la Puch ou la E.M.C. Il serait donc désirable d'accorder un supplément de cylindrée aux deux temps. Pour prendre un exemple concret, la Scott 596 cmc. pourrait être admise à courir en 500 cmc. Autre solution possible : celle de créer des catégories spéciales pour les deux temps. Avec le futur règlement au poids on peut espérer, si les constructeurs savent profiter de l'occasion, voir revivre les deux temps de course car un deux temps bien étudié peut être plus léger qu'un quatre temps de même puissance.

On peut concevoir, dans un avenir prochain, l'apparition de deux temps de petite cylindrée, à auto allumage, comme sur les Diesel, mais sans pompe d'injection. On obtient une puissance plus élevée et une température de fonctionnement moins élevée.

Le deux temps classique est presque fatalement un moteur dont le rapport de course à alésage est faible. Souvent même l'alésage est plus grand que la course. Cela est nécessaire pour réduire l'espace mort du carter et augmenter l'efficacité du pompage. Cela permet également une réduction du poids et de l'encombrement. Mais la bielle est courte et pour réduire l'angularité de la bielle au temps moteur il est avantageux de désaxer le cylindre.

La pression qui s'établit dans le carter à la descente du piston tend à freiner celui-ci et à s'opposer aux forces d'inertie qui l'entraînent et que doit absorber l'attelage alternatif. Il tend donc à soulager celui-ci. C'est une des raisons pour lesquelles les deux temps vibrent peu.



Coupe transversale du 125 cc. Royal Enfield, également à piston plat et double transfert.

Le cylindre et la culasse du dernier moteur « Cyc Auto », fabriqué par Scott. On remarque la disposition particulière des orifices.

Clichés « The Motorcycle » et « MotorCycling »

De nombreux techniciens affirment que le moteur de l'avenir sera un deux-temps à injection directe, qui développera une puissance voisine du double de celle d'un quatre temps de même cylindrée. Mais avant d'arriver à ce beau résultat, de nombreux travaux seront nécessaires.

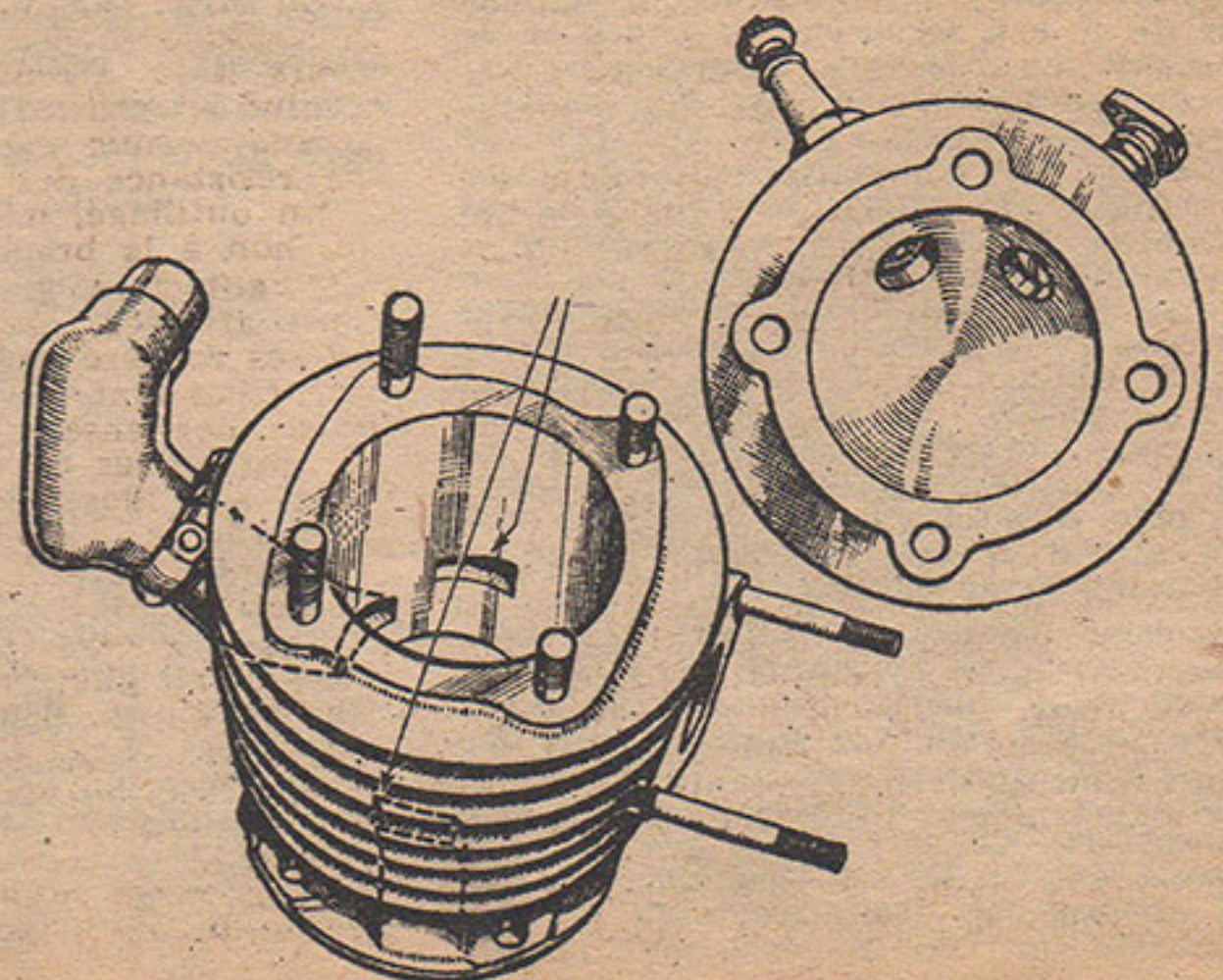
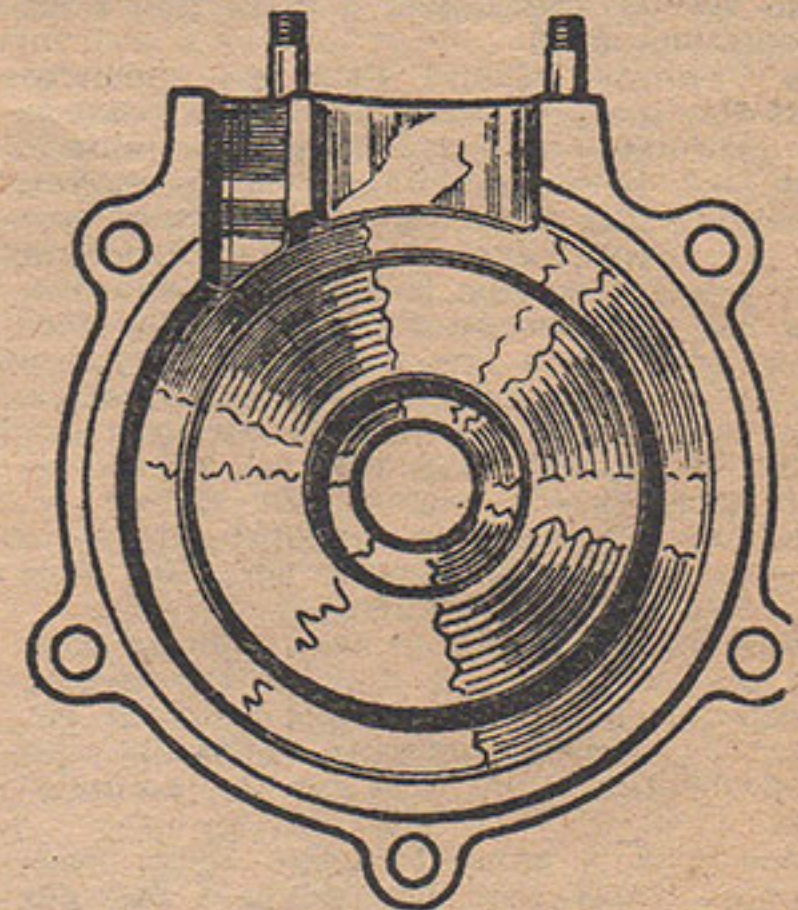
La régularité du couple ménage considérablement la transmission et même le cadre et en particulier la fourche arrière. On réalise de tous côtés qu'il s'agisse du moteur, de la transmission et du cadre un gain de poids appréciable.

D'où abaissement du prix de revient, plus grande maniabilité, amélioration des accélérations, des performances en côtes, etc...

Une deux temps n'est pas forcément un veau. Le 70 est à la portée d'une bonne 125 et la Scott atteint le 140. Ce sont là des performances que ne dépassent guère des quatre temps de cylindrée équivalente.

Mais qui dotera le deux temps d'un ralenti à vide égal à celui d'un quatre temps bien réglé. Le fonctionnement irrégulier a beaucoup nui à la popularité du deux temps.

Ci-dessous : La propreté intérieure est indispensable pour la bonne marche d'un 2 temps.



TRIBUNE LIBRE

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

HEUREUX MILITAIRES

(Référence M.R. n° 913, p. 87).

Oui, les motocyclistes suisses ont de la chance de pouvoir utiliser à leur gré leur motocyclette militaire, mais ce n'est pas un fait nouveau, ni spécial à la motocyclette. C'est une habitude suisse rendue possible par les qualités des habitants de cet admirable petit pays.

En 1912, j'étais bien jeune, j'ai eu la chance de passer mes vacances en Suisse. Le franc suisse valait 1 fr. 25 français et à classe égale le confort des hôtels était très supérieur en Suisse. Ces vacances en Suisse n'étaient pas plus coûteuses qu'en France.

Excursionnant un jour en voiture hippomobile, nous fûmes frappés des précautions prises par le cocher pour ne pas fatiguer son cheval, pour ne pas que celui-ci ait trop chaud, ou trop froid. Il nous expliqua que c'était son cheval de l'armée, que celle-ci lui prêtait à charge de l'entretenir et de le présenter en parfait état aux visites périodiques. Il avait de même chez lui son uniforme et son équipement. En cas d'appel — période ou mobilisation — chaque suisse arrivait habillé, équipé et avec son cheval, s'il était monté.

Je constate que le cheval a été remplacé par la moto, mais que le principe subsiste.

Croyez-vous sincèrement qu'on pourrait en faire autant en France ? Le bénéficiaire ne ferait-il pas crever sans soin cheval ou motocyclette en disant : « c'est l'Etat qui paye » !

Un timide essai dans ce sens a été fait en 1938 pour les frontalières des régiments de forteresse. Je ne sais quel résultat il a donné, mais les intéressés n'ont pas eu le temps de laisser les vers manger leur uniforme.

J. LABORDERIE,
Courcelles

CASSE-COU !

Deux accidents, dont un mortel, se sont produits récemment à Paris sur des bornes lumineuses. Lors du premier, on s'en souvient, quatre personnes qui rentraient justement de vacances ont été brûlées vives. On peut s'étonner que les chauffeurs de taxis visent si mal et ne tiennent pas compte des obstacles représentés par les dites bornes, qui pourtant se voient de loin !

Est-ce pour compenser cet excès d'éclat que l'administration (quelle Administration ?) a décidé d'organiser ailleurs une nouvelle série d'accidents mortels ? Le passage souterrain de la Porte Champerret est un des plus dangereux que je connaisse : outre qu'il est insuffisamment éclairé, il comporte des courbes et deux embranchements qui réclament une vigilance particulière de la part des automobilistes. J'y suis passé le vendredi 20 août vers 19 h. 45, puis le lundi 23 vers la même heure (voici une accusation précise et signée), il était plongé dans l'obscurité la plus complète. Seuls apparaissaient ça et là (plus dangereux encore parce qu'on ne pouvait savoir « a priori » ce qu'ils indiquaient) 3 ou 4 luminaires rouges invisibles à quelques mètres...

Il doit y avoir, il y a sûrement un responsable. J'ai idée que quinze jours

de prison ferme ne seraient pas de trop pour stimuler un peu son attention. Si prévenir vaut mieux que guérir, j'ai toujours pensé qu'il ne fallait pas attendre d'avoir à ramasser les victimes pour sévir contre les imprudents, les égoïstes, les négligents. Et sévir impitoyablement.

Question accessoire à poser : les cyclistes ont-ils légalement accès audit passage ? Quand un cycliste s'engage imprudemment sous ce tunnel, il est matériellement impossible de le distinguer.

André DODU, Paris.

LOGIQUE ET SOUPLESSE

En tant que motocycliste, non pour me promener, mais pour les besoins de mon travail, je proteste de la façon la plus catégorique, contre le fait d'être privé d'essence sous prétexte que je n'ai pas retiré mon maigre bon de 10 litres pour deux mois dans le délai imposé ; la date de distribution ayant été avancée et le communiqué du journal m'ayant complètement échappé pour cette cause.

A quand la fin de ces brimades que commande l'illogisme qui est pour une bonne part, cause du marasme actuel ?

Allons ! Messieurs qui êtes aux commandes, donnez sans arrières pensées, non avec l'espoir de l'occasion de reprendre. Soyez justes et souples.

René HOSPITAL,
Troyes.

REPONSE A M. GUILHOT, DE MARSEILLE

Monsieur Guilhot, avec la bonne humeur qui sied à un Marseillais, a émis une thèse par laquelle la moto de 1939 est à reprendre et que point n'est besoin de faire du moderne, de même probablement en toute autre matière, et la locomotive moderne pourrait être abandonnée pour reprendre la machine de Blekinsopp, permettant d'admirer le paysage.

En effet, sans faire ici le procès de la mécanique moderne, en matière de moteurs, il est à remarquer que ceux-ci ont évolué en puissance par l'allègement des pièces permis par la qualité augmentée de résistance des matériaux employés.

En outillage, mécanique, correspondant ou non à la branche considérée, les pièces autrefois grossières et lourdes se sont affinées, allégées ; fruit du labeur et des recherches de gens qui, du métier correspondant on créé du nouveau, synthèse des enseignements du passé, dont ils ont eu les constructions à l'usage, allant vers des anticipations avec la foi du progrès.

Pour en revenir à la comparaison : locomotive ; H.P. Borestroke avait écrit avant la guerre (dernière) que le régime ne pouvait guère dépasser 350 à 400 t.-m., chiffre exact. Pourtant depuis, des locos importées, des U.S.A. remorquent des trains très lourds, avec une vitesse aussi grande que les anciennes machines de vitesse.

Pour notre motocyclette, qui comporte aussi un équipement alternatif, les volants

allégés, des distributions pouvant suivre un régime rapide, un graissage à carter sec, issu de l'aviation, des suspensions de roues qui paraissent osées peuvent convertir ceux qui en particulier ont pu voir les motos suiveuses du Tour de France cycliste, grimant avec un brio certain des rampes, avec un fonctionnement constant et des vitesses qui auraient laissé loin derrière le bloc préconisé par M. Guilhot.

Ce n'est donc pas là la négative du progrès, mais bien l'application pour le bien général de l'usager de ce que des esprits suggestifs ont mis en œuvre, faisant table rase de procédés périmés, de présentations frustes, de puissances massives médiocres, avec une objectivité certaine pour assurer par un résultat probant les meilleures solutions qu'il faut bien admettre.

Et le progrès a une marche dont quelques preuves sont : des voitures 4 CV, dépensant moins et faisant la même moyenne que les 11 CV correspondant à l'âge précité, des motos de 125 cmc. à culbuteurs, laissant sur place les anciens modèles de moyennes cylindrées, anciens gouffres à essence qui ne permettent guère d'être utilisées actuellement.

En résumé des machines plus agréables à tous points de vue, qui sortent peu, mais si les matériaux manquent, il ne faut pas en incriminer le constructeur. D'ailleurs trouvera-t-on plus facilement l'acier victorieux pour construire le veau pour motocycliste que pour « le veau à 5 pattes qu'attendent les centaines de zazous impatients de caracoler sur la Canebière ? ».

J. PIVOIN

SATISFAIT DE LA B.S.A. C 11

J'ai lu votre intéressant article sur les C 11 B.S.A., dans « Moto-Revue » du 7 mai. Je suis moi-même propriétaire d'une C 11. Peut-être seriez-vous intéressé de savoir qu'en avril-mai j'ai parcouru environ 8.000 kms sans un accroc, pas même une crevaison, à travers l'Espagne, le Maroc, l'Algérie, Paris, Barcelone, Valence, Grenade, Malaga, Algeiras, Tanger, Casablanca, Meknès, puis Marrakech par le centre du Maroc, à travers le Moyen Atlas (2.000 m.). Puis de Marrakech à Taroudant à travers le Haut Atlas (2.200-2.700 m.).

Enfin Agadir et la côte jusqu'à Rabat par Mogador, Safi, Mazagan, Casa. Retour par Fez, Oujda, Oran et Marseille-Paris.

Je pense que c'est là un certificat de solidité. Nous étions 2, plus environ 25 kilos de bagages.

Les routes d'Espagne sont pratiquement inexistantes. Tout au plus sont elles un assemblage de trous (tout au moins le long de la côte méditerranéenne).

Au Maroc, les grandes routes sont splendides, mais souvent nous avons pris des pistes. Tous les Marocains savent ce que c'est que de faire de la piste par temps de pluie ! Et c'était le cas cette année.

LESTANG-PARADE,
Paris-8°.

PERFECTIONNEMENTS INDISPENSABLES

De 1926 à ce jour, j'ai possédé 14 motos et piloté une cinquantaine de machines françaises et étrangères. Mon emploi m'a obligé à rouler tous les jours de l'année, donc par tous les temps, c'est dire que j'en ai vu de toutes les couleurs. A mon avis, pas une moto ne devrait sortir des usines sans :

1° Roues à broches (au moins la roue AR).

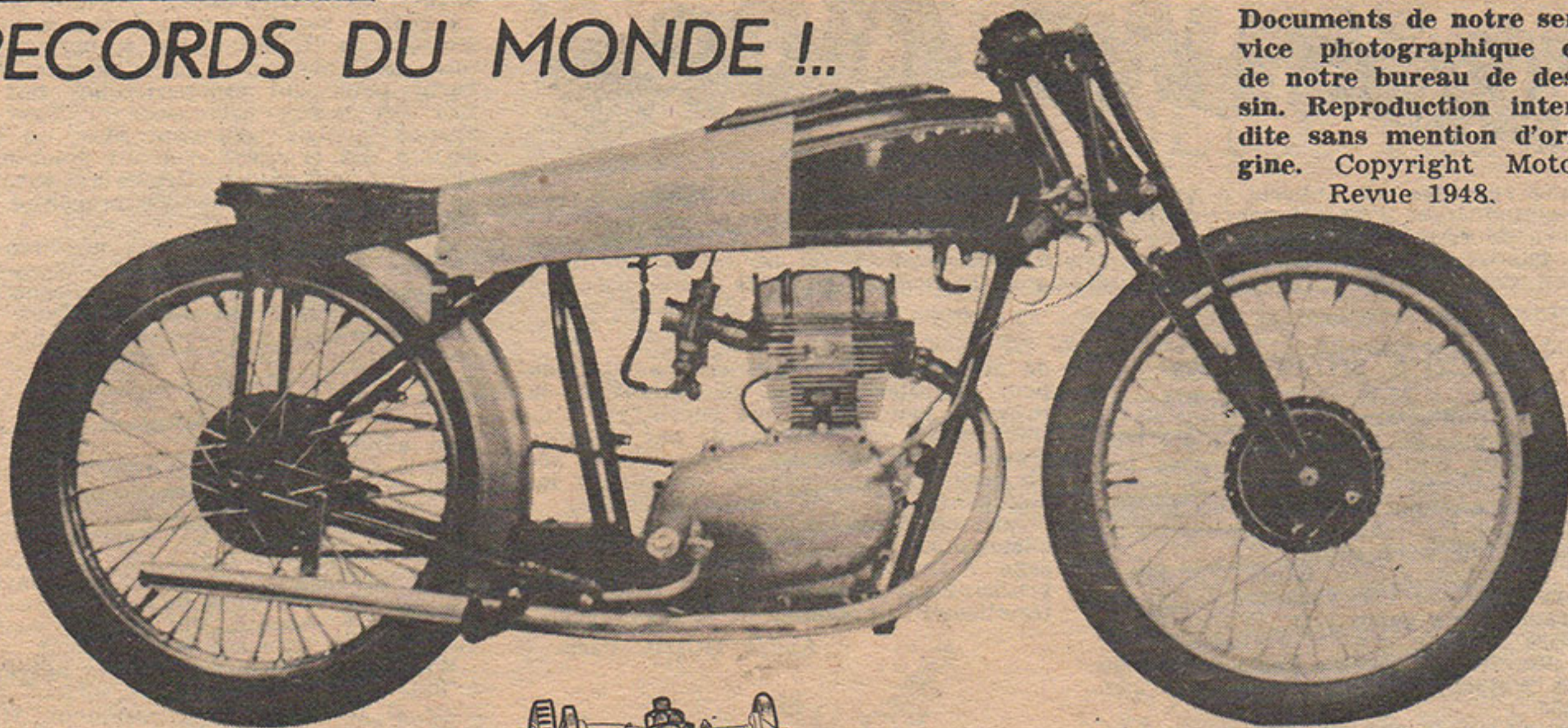
2° Commande des gaz par poignée tournante.

3° Commande des vitesses par double pédale au pied.

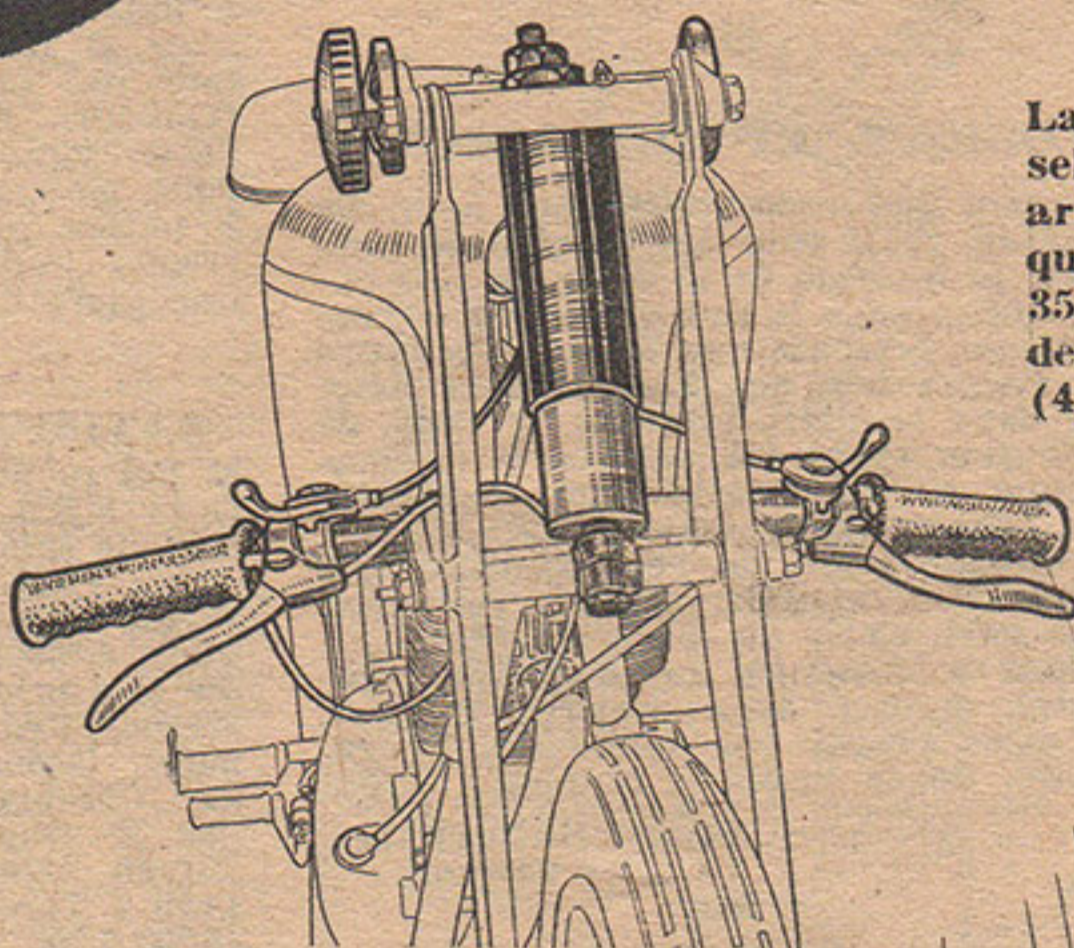
ARCHAT, à Berson (Gironde)
ex-moniteur aux formations
motorisées de l'armée.

RECORDS DU MONDE !..

Documents de notre service photographique et de notre bureau de dessin. Reproduction interdite sans mention d'origine. Copyright Moto-Revue 1948.

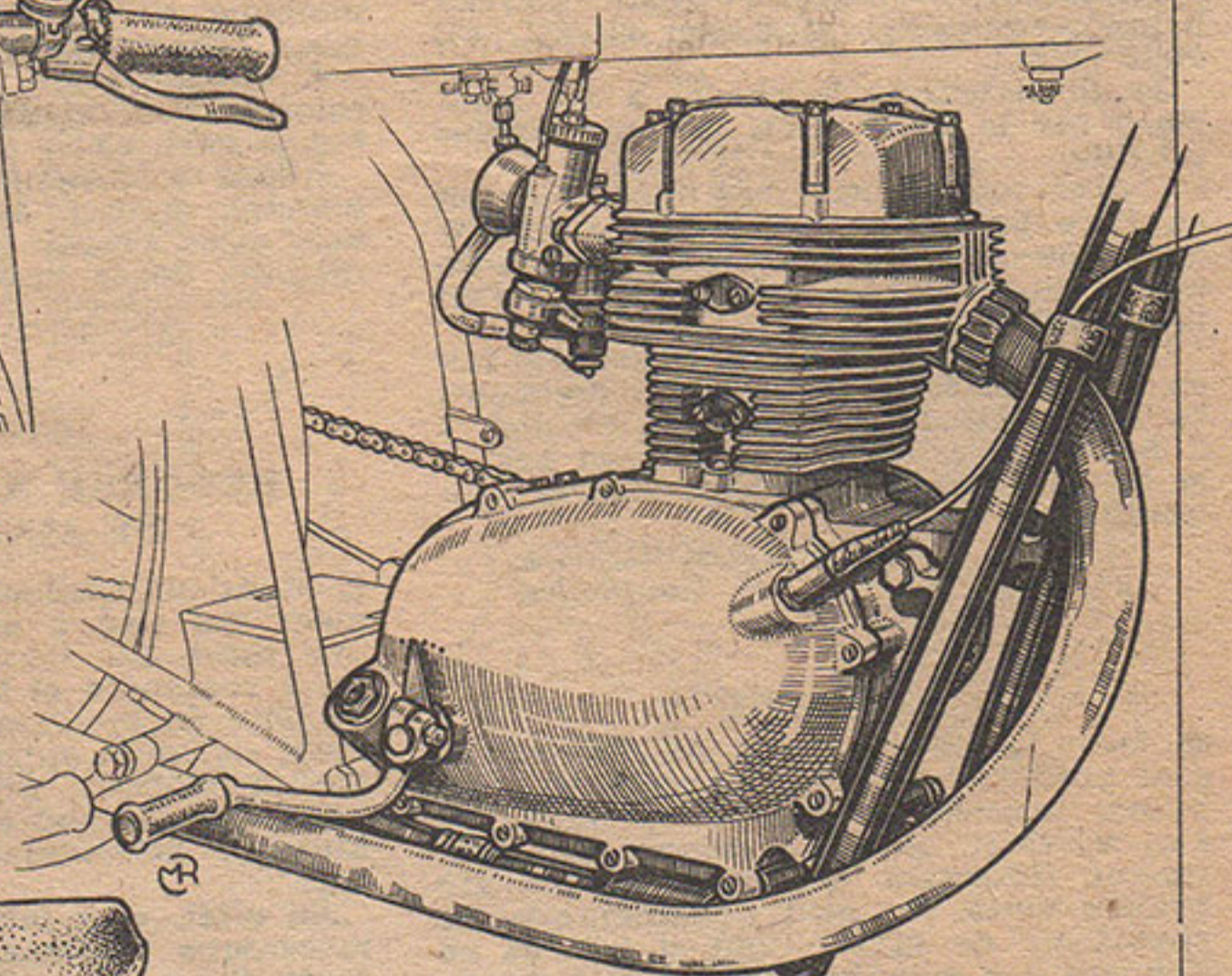
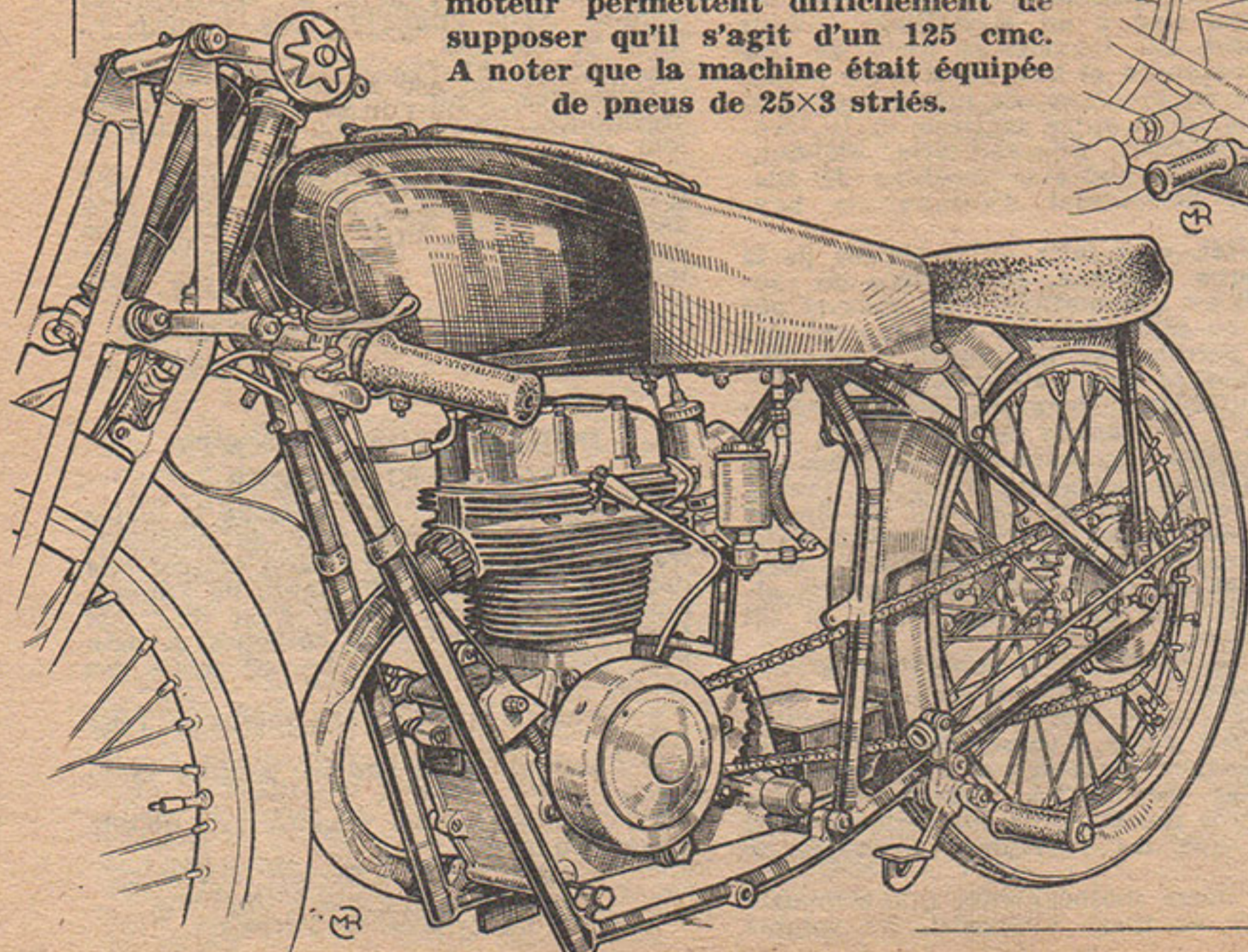


Il serait difficile de surbaisser davantage le guidon, qui se trouve à la base du T de direction, dans le prolongement du fourreau d'axe inférieur de la fourche ! Nous avons vu un montage analogue sur la Guzzi 75 de Cavanna. Le ressort de fourche est enfermé sous tube. Les amortisseurs sont réglables à la main.



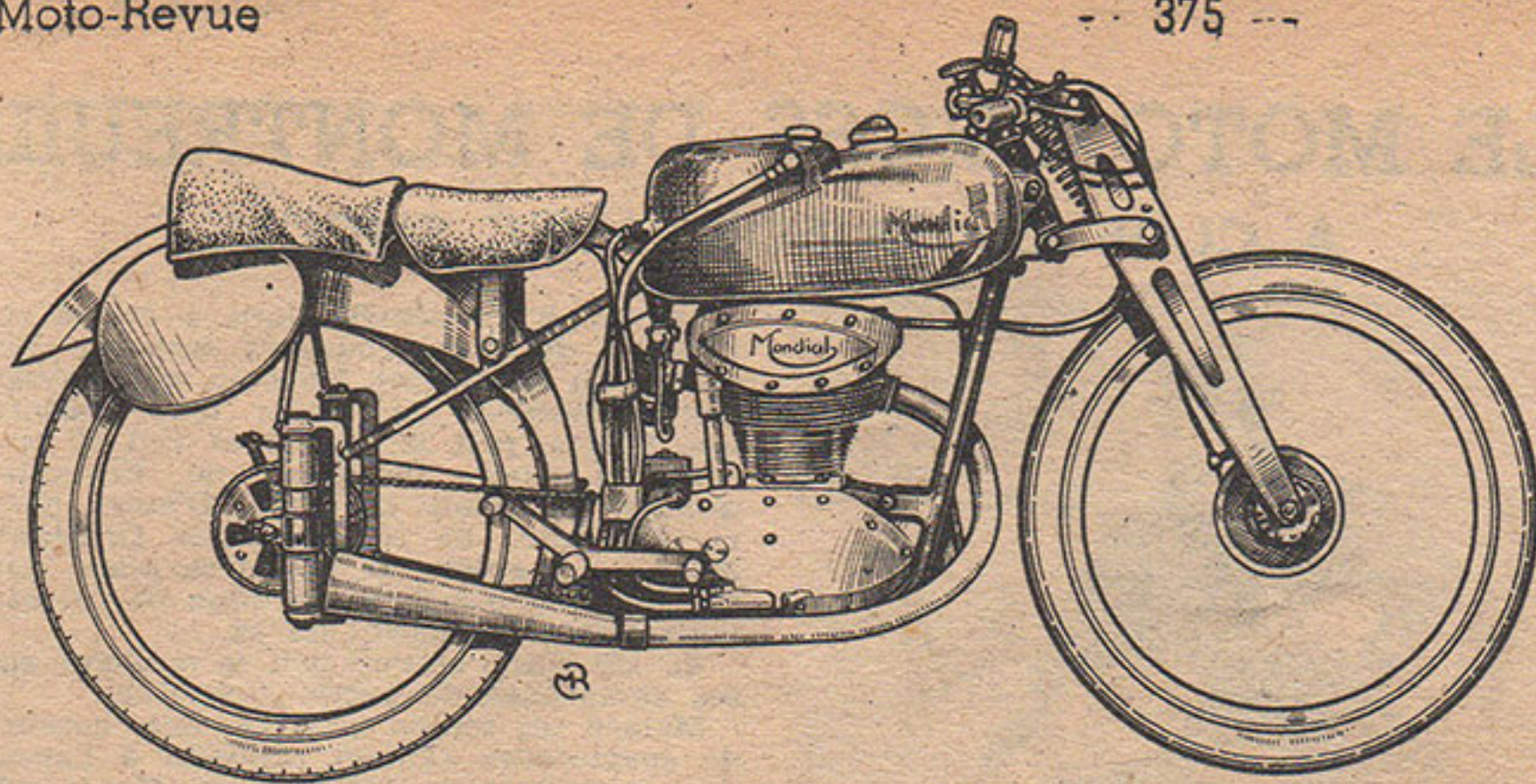
La machine du record : La position de la selle, le flasque prolongeant le réservoir en arrière sont des détails bien caractéristiques (vous rappelez-vous les Jonghi 250 et 350 de records d'avant-guerre?). Le record des 100 kms fut battu à 122 kmh. 479 (48' 51" 11/100), et celui de l'heure avec 122 kmh. 879 !

La machine du côté volant magnétique. On remarque le robuste cadre double berceau. Les dimensions du moteur permettent difficilement de supposer qu'il s'agit d'un 125 cmc. A noter que la machine était équipée de pneus de 25x3 striés.

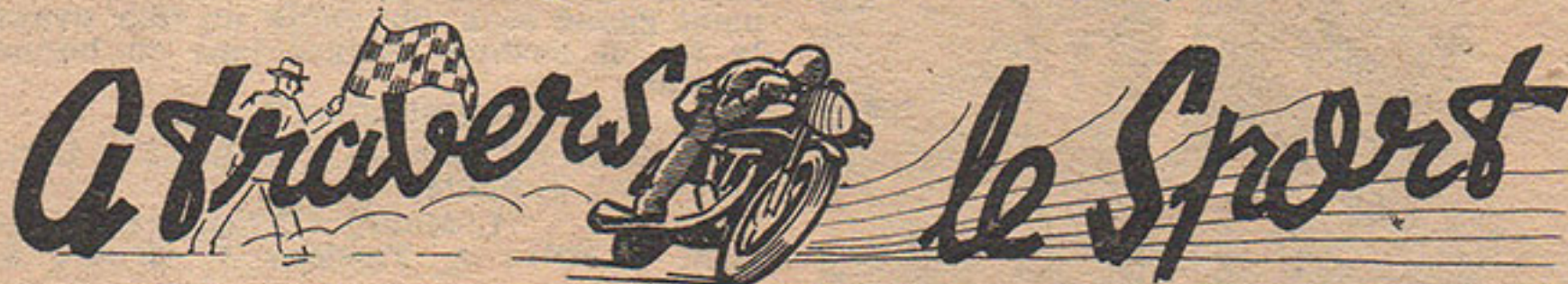


Le bloc-moteur de la 125 cmc. Jonghi des records, du côté commande de distribution et changement de vitesse. La netteté paraît avoir été le souci dominant du responsable de ce dessin. Le tunnel enfermant la cascade de pignons de commande de l'arbre à cames en tête est venu de fonderie avec le cylindre, dont la masse d'aluminium assure un refroidissement idéal. A l'avant et à la partie supérieure du bloc, on distingue le câble d'embrayage. En bas et à gauche, se trouve la pédale du changement de vitesse, avec indicateur de position.

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



La 125 cmc. F.B. Mondial, détentrice du record de vitesse pure de sa catégorie, avec Cavanna comme pilote.



CAVANNA BAT 4 RECORDS DU MONDE EN 125 CMC.

Le 14 octobre, le coureur italien Gino Cavanna se mettait en piste sur une 125 cmc. à double A.C.T. de la marque « F.B. Mondial », en vue de livrer un assaut à quelques records sur courte distance de la catégorie. Il réussit pleinement dans sa tentative, couvrant le kilomètre lancé à 130 kmh. 104, et le kilomètre arrêté à 94 kmh. 811. Les records du mile, départ arrêté et lancé furent également battus.

La F.B. Mondial avait fait ses débuts en course au circuit de Faenza, avec Francesco Lama comme conducteur. Cette marque a été créée récemment par les frères Boselli, constructeurs du moteur F.B. Le dessin de la machine est dû à MM. Drusiani et Sieti.

Le moteur est un monocylindre vertical de 53 mm. d'alésage par 56 mm. de course (123 cm. 54). Soupapes en tête à 40° commandées par deux A.C.T., actionnés par arbre vertical et pignons d'angle. Le rapport de compression atteint 9,7 à 1. Le carburant employé était l'essence à 80 d'octanes, ce qui donne à la performance encore plus de signification. Au régime de 8.600 t.-m., la puissance atteignit 10 CV. Culasse et cylindre aluminium, avec chemise en fonte nitrurée. Il y a un volant indépendant du carter moteur, mais fonctionnant à l'abri dans un compartiment séparé. Graissage par circulation, avec double pompe. Allumage par magnéto Bosch.

La boîte à 4 rapports fait bloc avec le moteur proprement dit. Suspension arrière coulissante, fourche à parallélogramme, pneus Pirelli de 20x2,00. Le poids de la machine atteignait 76 kilos. Le lieu de la tentative fut Cremona San Giovanni, en Toscane. Les circonstances furent particulièrement défavorables, la pluie et le vent étant de la partie. En plus la machine avait l'équipement et les rapports de circuit. Tout ceci n'empêcha pas Cavanna de réussir d'emblée, ayant couvert dans un sens le kilomètre à 132 kmh. 938. La machine n'avait aucun profilage et nous l'avons dit plus haut, marchait à l'essence pure. Il est hors de doute que les ingénieurs et le coureur italien s'emploieront prochainement à faire mieux.

Km. lancé : 27" 67/100, moy. 130 kmh. 104 (ancien record Nash, New-Impérial, 31" 9/10, 113 kmh.).

Mille lancé : 45" 58/1000, moy. 127 kmh. 108 (ancien record De la Barre, Puch, 53" 7/10; 108 kmh.).

Km. arrêté : 37" 97/100, moy. 94 kmh. 811 (ancien record De la Barre, Puch, 40" 3/10; 89 kmh.).

Mille arrêté : 55" 61/100, moy. 104 kmh. 183 (ancien record De la Barre, Puch, 60" 2/10, 96 kmh.).

MAGNIFIQUE VICTOIRE DE TOTO MARNAY

AU VELODROME DE ZURICH

Le jeune « Toto Marnay » a participé dernièrement à une épreuve internationale qui s'est déroulée au vélodrome de Zurich, une piste d'une difficulté particulière avec des virages relevés à la

LE VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE

OUVRAGE INDISPENSABLE AUX USAGERS
DE LA MOTO, DU VELOMOTEUR ET DU
SIDECAR.

EST TOUJOURS DISPONIBLE A NOS
BUREAUX.

NOTEZ SON NOUVEAU PRIX :
\$00 FRANCS.

AJOUTER 45 FRANCS POUR EMBALLAGE
ET PORT RECOMMANDE

Victorieux à Zurich des plus grands champions continen-taux, Toto Marnay a réédité son exploit au dernier meeting de Buffalo, enlevant le classement général.

verticale, bien qu'elle n'excédât pas 300 mètres au tour. La course réunissait un lot impressionnant, et on relevait dans la liste des engagés les noms de Pagani, Juhan, Leoni, Kaufman, Milani, Hofer, Bianchi et Gerber. Tous ces conducteurs, qui comptent parmi les meilleurs d'Italie, de Tchécoslovaquie, d'Autriche et de Suisse furent battus par notre représentant sur sa rapide Velocette K.T.T.

Nous ne pouvons qu'adresser à Toto Marnay nos vives félicitations, et lui souhaitons de continuer dans la bonne voie. La moyenne de 96 kmh., qu'il réalisa sur ce parcours, est plus éloquent qu'un long commentaire :

RESULTATS

1. Toto Marnay (Velocette), moy. 96 kmh. 200, France ; 2. Leoni (Guzzi), Italie ; 3. Franta Juhan (Velocette), Tchécoslovaquie ; 4. Kaufman (Velocette), Suisse ; 5. Hofer (Velocette), Autriche ; 6. Milani (Guzzi), Italie ; 7. Schenquel (Guzzi), Suisse ; 8. Bianchi (Guzzi), Italie ; 9. Gerber (Guzzi), Suisse.



LE GRAND PRIX DES VITICULTEURS

Les sportifs Marocains qui eurent la chance d'assister à Meknès à cette belle épreuve, ne sont pas près de l'oublier.

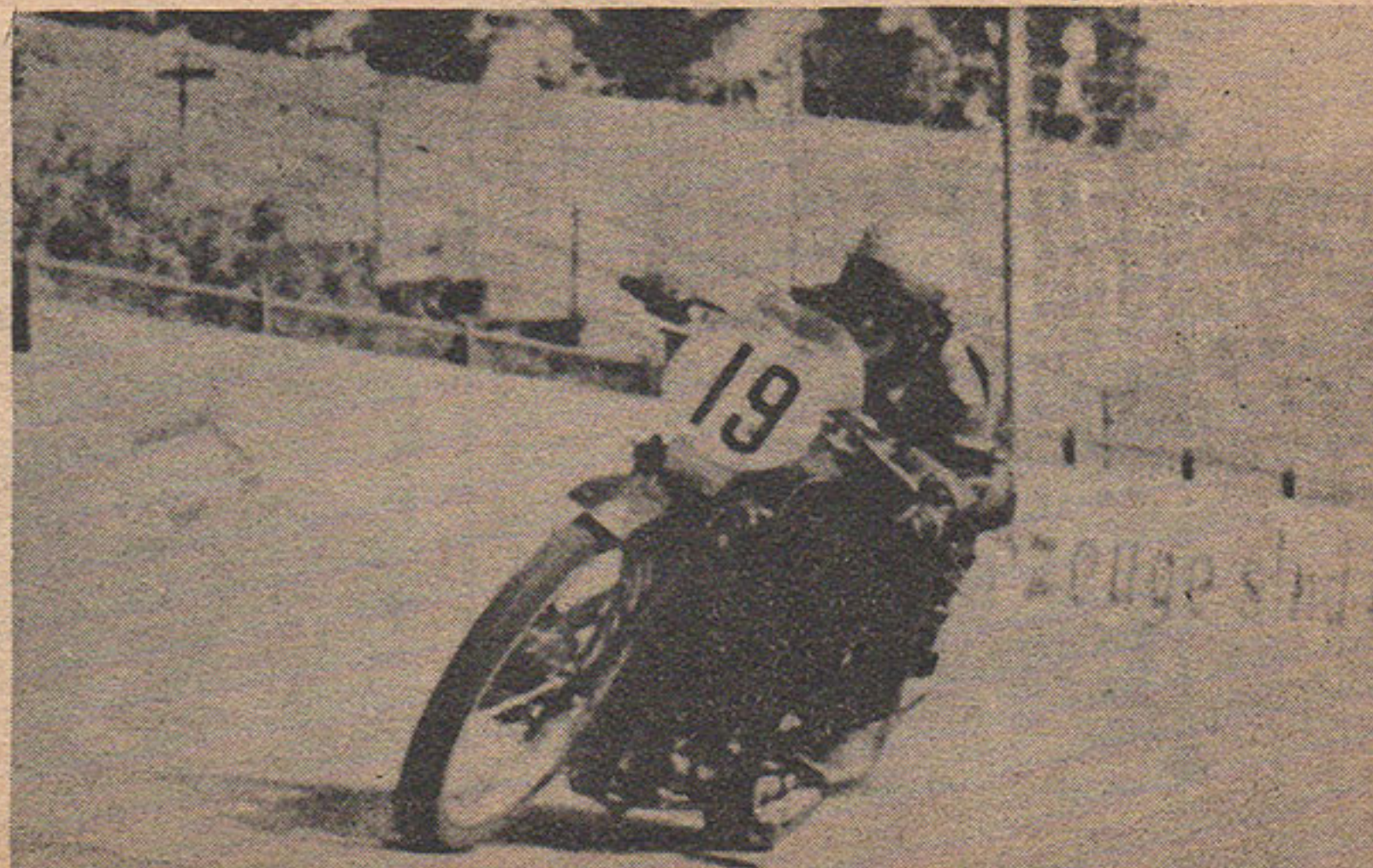
Dans toutes les catégories, la lutte entre les coureurs fut passionnante, mais le « clou » de la journée fut la course des 500.

Zonco n'avait pas digéré d'avoir été battu par son camarade Janin au Grand Prix d'Anfa et il commanda directement de Milan une Guzzi Dondolino. Il voulait sa revanche, il l'a eu, très sportivement d'ailleurs.

Dès le départ, c'est une lutte sans merci, entre les deux Dondolino et la Norton Manx de Madama. Ils se doublent, l'un après l'autre, prennent des virages étourdissants, les roues miaulent, les machines dérapent, les pneus marquent le goudron ; le public est vibrant, il trépigne, l'air est plein de bruyants échappements. Les chronométreurs sont sur les dents, car le commandement change à chaque tour à l'avantage de l'un ou de l'autre.

La bagarre est impitoyable, la foule hurle le nom de l'un ou de l'autre de ses favoris, les supporters pâlisent ou rayonnent tour à tour. Ça rappelle l'ambiance des Six-Jours au Vel d'Hiv.

Les commissaires aux virages ont les sueurs et le souffle coupé. Zonco, Po-



mares, Janin, Madama prennent ensemble et vite l'épingle dangereuse du Comptoir Métallurgique.

Les 2 kms 100 du circuit difficile en triangle sont bouclés en 1' 25" par Janin, 1' 24" puis 1' 25" par Zonco. Joly le speaker est déchaîné, les primes nombreuses, le soleil ardent, les toilettes éblouissantes; c'est un superbe Grand Prix. Pomares, Raguenet, Tomasino ne peuvent suivre ce train d'enfer et finalement après bien des péripéties, c'est Henri Zonco qui franchit la ligne d'arrivée en grand vainqueur, follement applaudi.

RESULTATS

125 cmc., 15 tours : 1. Domingo, en 31' 42", moy. 64 kmh. 879; 2. Pionco; 3. Mangin; 4. Vilain.

250 cmc., 25 tours : 1. L'inévitable Highero (Triumph), en 42' 48", moy. 73 kmh. 600; 2. Santenac; 3. Cano.

350 cmc., 25 tours : 1. Martinez (Terrot), en 41' 49", moy. 75 kmh. 300; 2. Raguenet; 3. De Phillippe; 4. Scotto.

500 cmc., 40 tours : 1. Zonco (Guzzi), en 57' 17" 2/10, moy. 87 kmh. 980; 2. Janin, 57' 23" 6/10; 3. Madama, à un tour.

AUZIAS Pierre

DU PLUS PETIT JUSQU'AU PLUS GRAND...

Les dernières courses de la saison sportive française ont, comme d'habitude, allongé le palmarès des Pistons Borgo et c'est justement un des moteurs de la plus petite cylindrée et un de la plus grande cylindrée qui ont complété le palmarès 1948.

En effet, dans la célèbre course du Mont Ventoux à laquelle ont participé pour la première fois les petites 4 CV Renault, c'est M. Landon qui est arrivé premier avec plus d'une minute d'avance sur le deuxième dans la catégorie 1100 cmc. et cela grâce à l'équipement de moteur avec des Pistons Borgo qui ont été fournis par l'Agent de Marseille, les Ets Barbero, 27, rue d'Italie.

A quelques jours de distance de la victoire dans les petites cylindrées (55 mm. d'alésage de la Renault), Borgo a gagné également dans les gros alésages (93 mm.) avec la voiture Talbot de Rosier, 1^{er} dans la Coupe du Salon à Montlhéry, le 10 octobre.

Décidément, Borgo gagne à tous les échelons !

Au Moto-Cross de Montreuil : De haut en bas: Legrand, vainqueur du meeting. Un concurrent suivi de Verrechia. Un groupe de concurrents au départ: On distingue Legrand (n° 51), Verrechia (n° 55) et Sombardier (n° 17).

LE MOTO-CROSS DE MONTREUIL A CLOS LA SAISON AVEC SUCCÈS



Le match France-Belgique a été la révélation de deux coureurs français. Legrand, du Moto-Club 500 cmc. qui, devant des adversaires de classe tant français que belges, prit le départ et tint la tête jusqu'au bout, montrant de brillantes qualités de pilote de cross. D'autre part, en 250 cmc., ce fut le jeune Orléanais Moury qui enleva la première place. Lui aussi est un débutant, puisque ce fut son deuxième cross parmi les as.

En 125 cmc., Mélioli prit le meilleur sur ses camarades de petite cylindrée.

Malgré un temps gris, un bon nombre de spectateurs avaient répondu à l'appel des organisateurs (Moto-Club Montreuillais et A.M.S.).

Dans une épreuve pour 500 cmc., Verrechia qui tenait la tête eut certainement gagné sans une chute un tour avant la fin, il termine malgré tout en bonne position.

RESULTATS

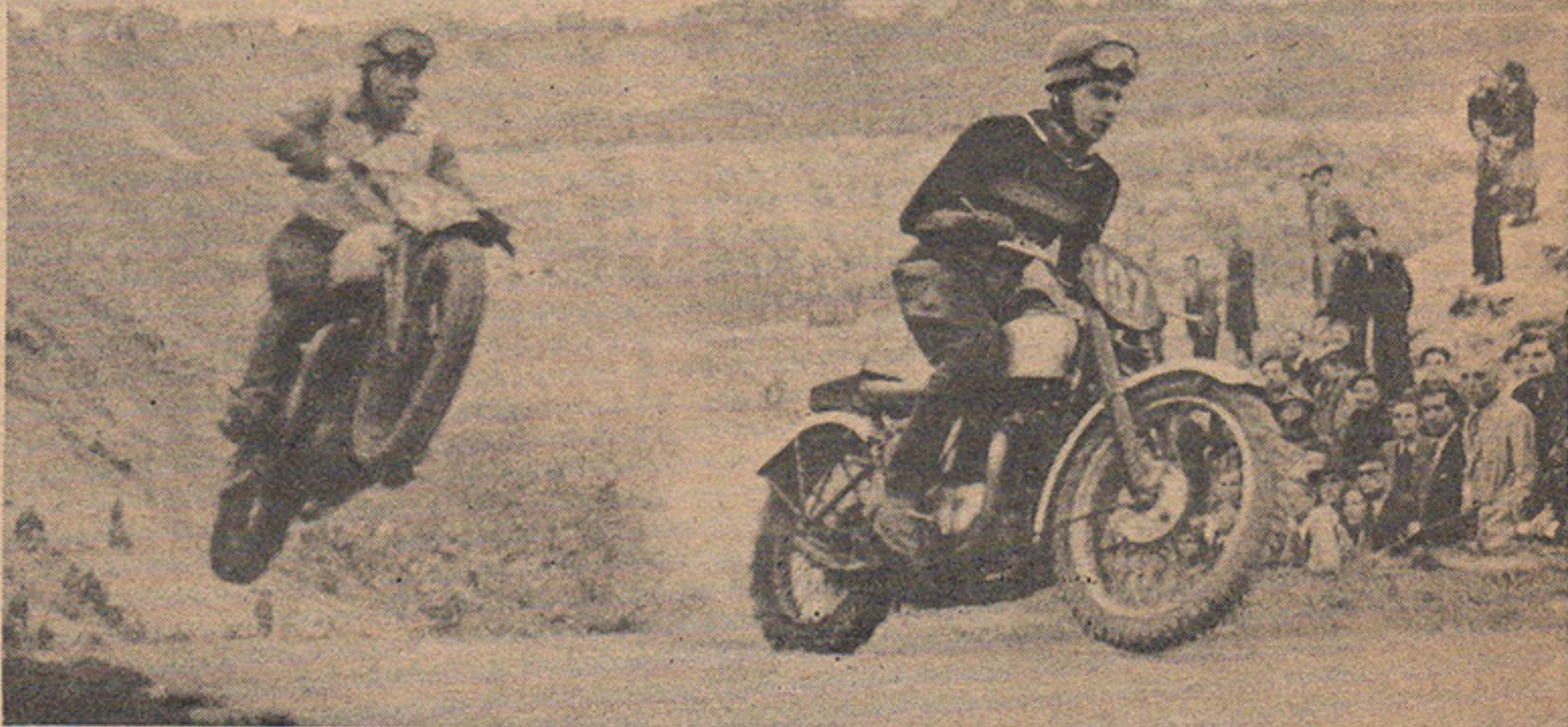
1^{re} série 125 cmc. — 1. Mélioli; 2. Leri; 3. Adnet; 4. Sablé.

250 cmc. ... 1. Moury (Orléans); 2. Mariani (AMS); 3. Fossier; 4. Brulé; 5. Adnet.


350 cmc. ... 1. Deshaie; 2. Cozette; 3. Bobio.

Finale des 500 cmc. — 1. Legrand (MC); 2. Sadever; 3. Bonin Roger; 4. Viaud; 5. Masslot.

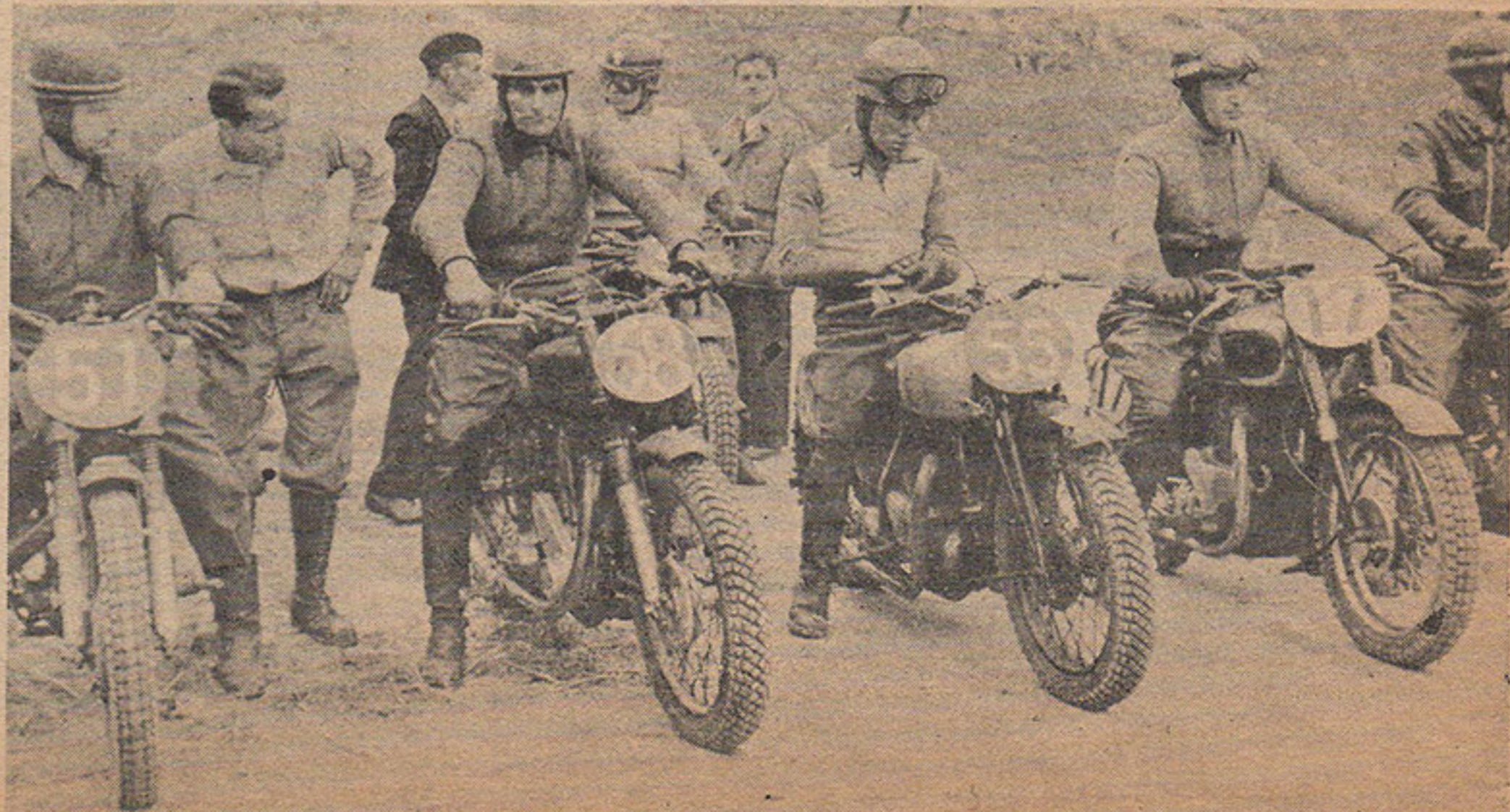
Match France-Belgique. — 1. Legrand (MC); 2. Deshaies; 3. Sadever, etc..



AVIS IMPORTANT A NOS ABONNES

ATTENTION 
Dernier Numéro
de votre abonnement

CE CACHET, PORTE SUR VOTRE BANDE D'ABONNEMENT, VOUS AVERTIT QUE VOUS RECEVREZ LE NUMERO AVEC LEQUEL VOTRE ABONNEMENT SE TERMINE. L'INDICATION DE CE NUMERO FIGURE D'AILLEURS SUR CHAQUE BANDE D'ABONNEMENT. EN HAUT ET A GAUCHE NOUS VOUS DEMANDONS INSTAMMENT DE PRENDRE NOTE DE CES INDICATIONS. BEAUCOUP D'ABONNES N'Y PORTENT AUCUNE ATTENTION, ET LEUR CORRESPONDANCE NOUS OCCASIONNE UNE NOTABLE PERTE DE TEMPS ET DES FRAIS DE POSTE INUTILES. SIMPLIFIEZ-NOUS LE TRAVAIL. C'EST VOTRE INTERET COMME LE NOTRE.



Clubs

■ M.C. NARBONNAIS. — LE KILOMETRE LANCE, ORGANISE A LEZIGNAN PAR LE M.C. NARBONNAIS. — Très belle journée de sport motocycliste, chaque participant donnant la pleine mesure de ses moyens. Au deuxième départ, prix hors classement, Peany, du M.C. Narbonnais, batit le record avec le temps de 24" 3/5, soit la moyenne de 146 kmh. 341. L'organisation fut en tous points impeccable, ainsi que le service d'ordre. Une mention spéciale est à adresser au chronométrage qui fut d'une régularité parfaite. Public nombreux et discipliné.

CLASSEMENT

Vélocoteurs. — 1. Amiel (MC Léznigan), 47" 1/5; 2. Falcou (MCL), 48"; 3. Duarte (MCL), 52" 2/5; 4. Moutoumet (Carcassonne), 56" 2/10; 5. Tavella (MCL), 60"; 6. Pollin (MCL), 1' 9".

175 cmc. tourisme. — 1. Mestre (MCL), 38"; 2. Journet (MC Narbonne), 45" 4/5; 3. Saury (MCL), 46" 2/5; 4. Soulié (MCL), 51".

175 cmc. compétition. — 1. Parx (MC Carcassonne), 34".

250 cmc. tourisme. — 1. Belmas (MC Castelnaudary), 45"; 2. Audié (MC Narb.), 46" 3/5.

250 cmc. compétition. — 1. Amat André (MCN), 35" 2/5.

350 cmc. tourisme. — 1. Amat Henri (MCN), 34"; 2. Amat Maurice (MCN), 35"; 3. Maillouchen (MCL), 40" 4/5; 4. Calvayrac (MCL), 41", etc...

350 cmc. compétition. — 1. Gardeigne (MCN), 31"; 2. Verdier (MC Carc.), 31" 4/5; 3. Baldeion (MC Carc.), 33"; 4. Lasserre (MCL), 34" 3/5, etc...

500 cmc. tourisme. — 1. Longuère (MCN), 30"; 2. Pons (MCN), 35"; 3. Jalabert (MCN), 36" 4/5; 4. Serenne (MC Carc.), 40", etc...

500 cmc. compétition. — 1. Pech (MCL), 25"; 2. Peany (MCN), 25" 1/5; 3. Fages (MCN), 25" 4/5; 4. Doublet (MC Castelnaudary), 27"; 5. Ventresque (MCN), etc...

Sidecars. — 1. Auchaire (MCN), 37"; 2. Colomiers (MC Carc.), 40" 2/5; 3. Pujot (MC Castelnaudary), 40" 3/5.

■ AMICALE MOTOCYCLISTE DE NANTES-BASSE-BRETAGNE. — Le Moto-Cross organisé par l'A.M.N.B.B. remporta un beau succès. En voici les résultats :

Catégorie 125 cmc. — 1. Leininger (Vanne), record du tour, 1' 49"; 2. Rineau (Nantes); 3. Pierré (Nantes); 4. Acqueberge (Nantes); 5. Allain (Nantes), etc...

Catégorie 175 cmc. — 1. Lelan (St-Nazaire), temps au tour 1' 57"; 2. Queuniet (Nantes); 3. Savarit (La Rochelle).

Catégorie 350 cmc. — 1. Chouan (Nantes) temps au tour 1' 49"; 2. Loyau (Nantes); 3. Azianis (Nantes); 4. Raulic (Vannes); 5. Guignodeau (Cholet); 6. Lepout (Vannes); 7. Crochart (Cholet).

Catégorie 500 cmc. — 1. Retière (Nantes); 2. Vrignaud (Nantes); 3. Belloc (Nantes).

Catégorie 1000 cmc. — 1. Laisne (Nantes), record du meilleur temps des 4 tours en 7' 34".

■ MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme-Sport Camping). Le dimanche 7 novembre 1948, le M.C.C. assistera à la fête annuelle organisée par nos Amis du Sporting Moto-Club Parisien et à la matinée artistique qui se déroulera à l'Auberge Tartarin à Sucy-en-Brie. Départ Siège Social à 13 h. précises. Itinéraire : La Belle Epine, Carrefour Pompadour, Bonneuil, Sucy. Le soir retour vers 18 heures.

Le M.C.C. clôturera sa saison active par l'organisation des deux dernières sorties ci-dessous qui compteront pour le Championnat Touristique 1948.

Dimanche 14 : Sortie de propagande dans le XVI^e arrondissement de Paris. Inauguration du siège de la Section parisienne nouvellement créée chez M. Pailler Albert, 69, avenue Kléber, qui recevra les adhésions et fournira tous renseignements. A 11 heures réunion d'information à l'intention des futurs adhérents qui sont invités cordialement. Rassemblement des participants à 10 h. au Siège de la Section d'Issy-le-Moulineux, Café Sirven, 16, rue Jeanne d'Arc (à côté du S.E.V.). Départ en groupe à 10 h. 30 derrière auto-pilote.

Dimanche 21 : Le M.C.C. assistera aux épreuves de Courses sur Prairies organisées par nos Amis du Moto-Club au Stade Municipal de Montrouge. Rassemblement des participants au Siège de la Section de Montrouge, Café Murat, 96, avenue Aristide-Briand (à côté des magasins G. Monneret). Départ à 13 h. 30 précises.

Le M.C.C. vient de créer une Section locale dans le XVI^e arrondissement, dont le Siège est fixé chez Pailler, 69, avenue Kléber.

Le club envisage également la fondation d'une Section dans le XIV^e.

La prochaine réunion mensuelle aura lieu le jeudi 2 décembre à 21 heures, au Siège social, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon-s.-Bagneux.

Trois vétérans du motocyclisme allemand, qui ont repris le guidon des machines qu'ils conduisaient avant 1940 : Ci-dessus : Heiner Fleischmann, sur N.S.U. Ci-contre : Georg Meier, sur D.K.W. En bas de la page : Hermann P. Muller, sur D.K.W.

LE SPORT EN ALLEMAGNE

(De notre correspondant)

Le Championnat : Après la 3^e course comptant pour le championnat, couru au « Schottenring », les grands coureurs H. P. Muller, Herz et Georg Meier avaient nettement pris la tête du classement dans leurs catégories respectives. La 4^e course à Hambourg ne faisait que confirmer leur supériorité et après la 5^e course au Eggberg, ils ont été couronnés « Champions allemands 1948 » :

Cat. 125 cmc. : Doring (DKW).

Cat. 250 cmc. : H.P. Muller (DKW).

Cat. 350 cmc. : Herz (NSU).

Cat. 500 cmc. : Georg Meier (BMW).

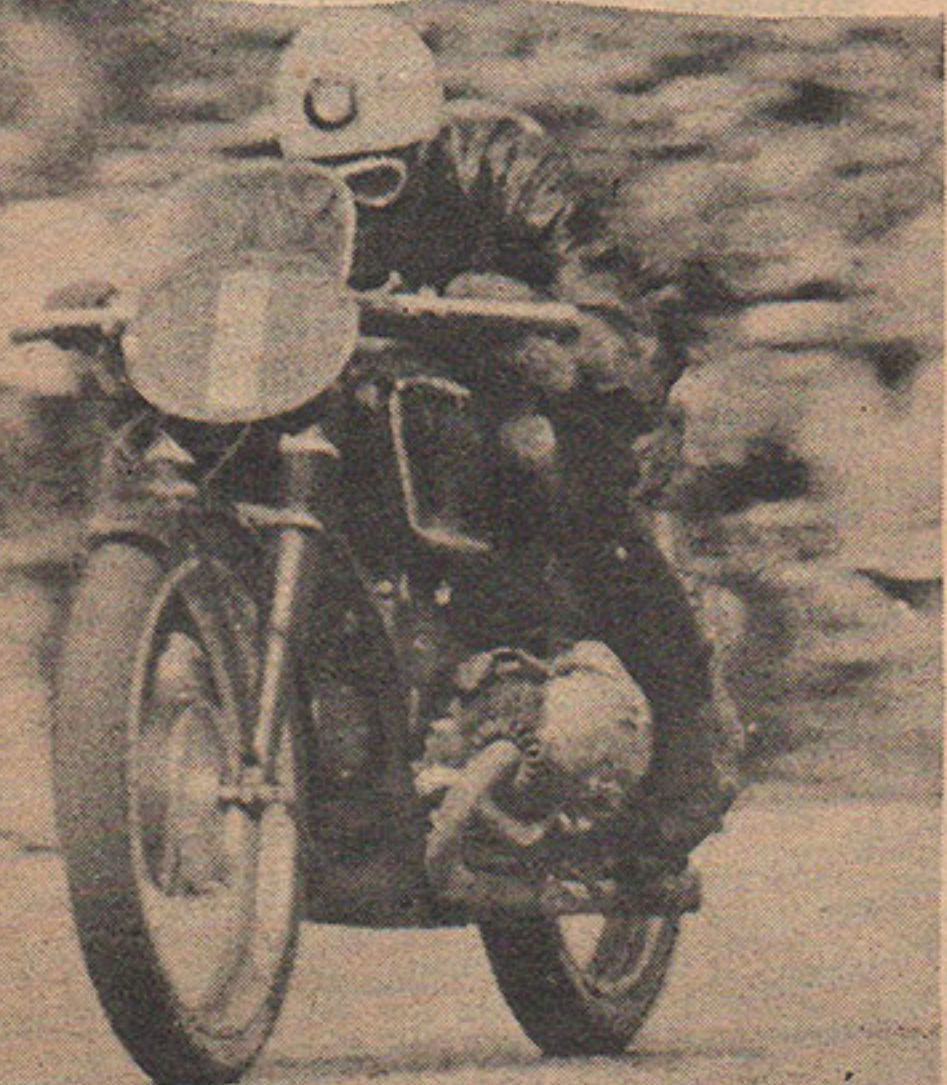
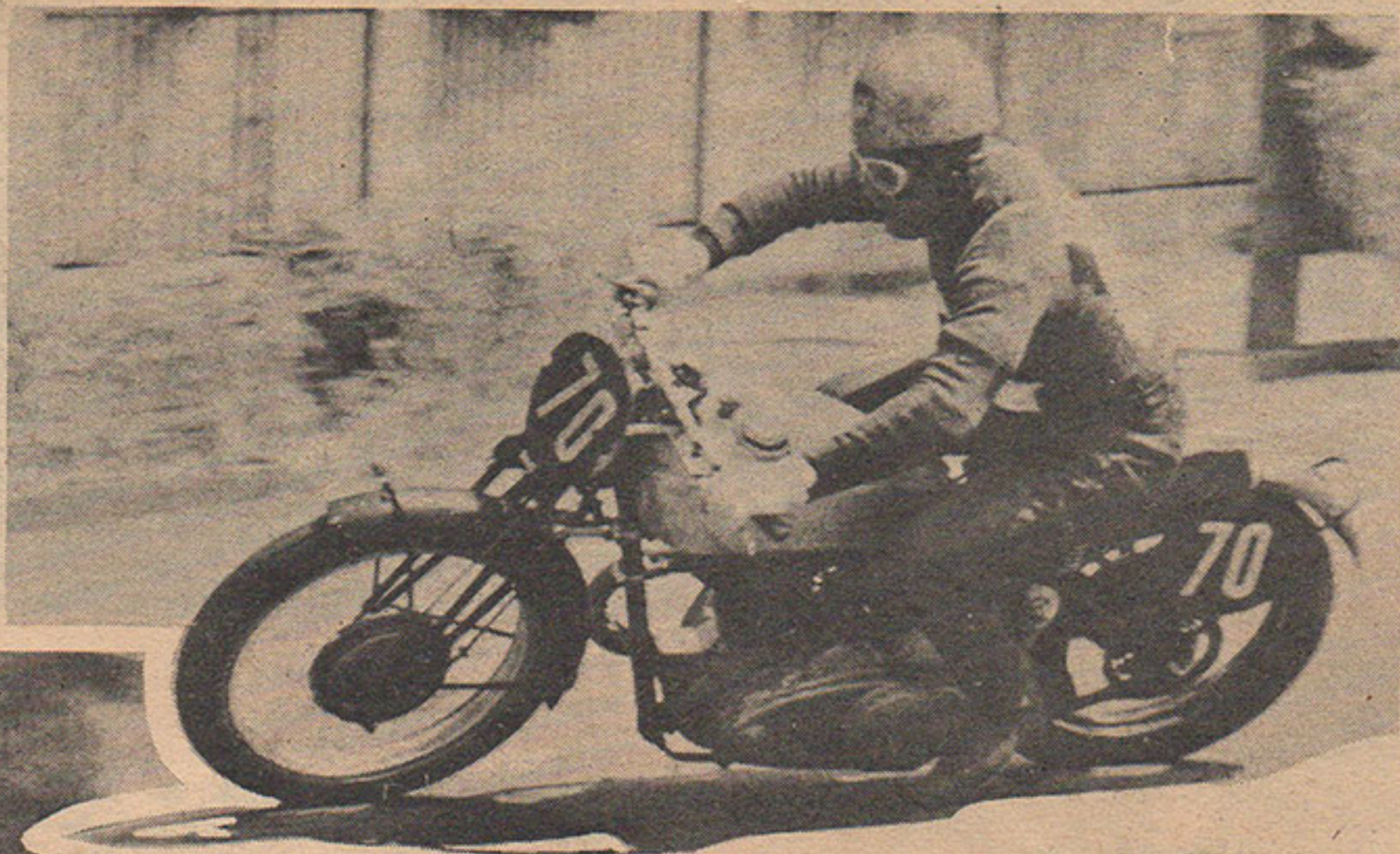
La 6^e et dernière course à Nuremberg apportait enfin la décision des sidecars, dont les courses furent plus serrées et la supériorité des champions moins nette. Voici les lauréats :

Sidecars jusqu'à 600 cc. : Bohm (NSU).

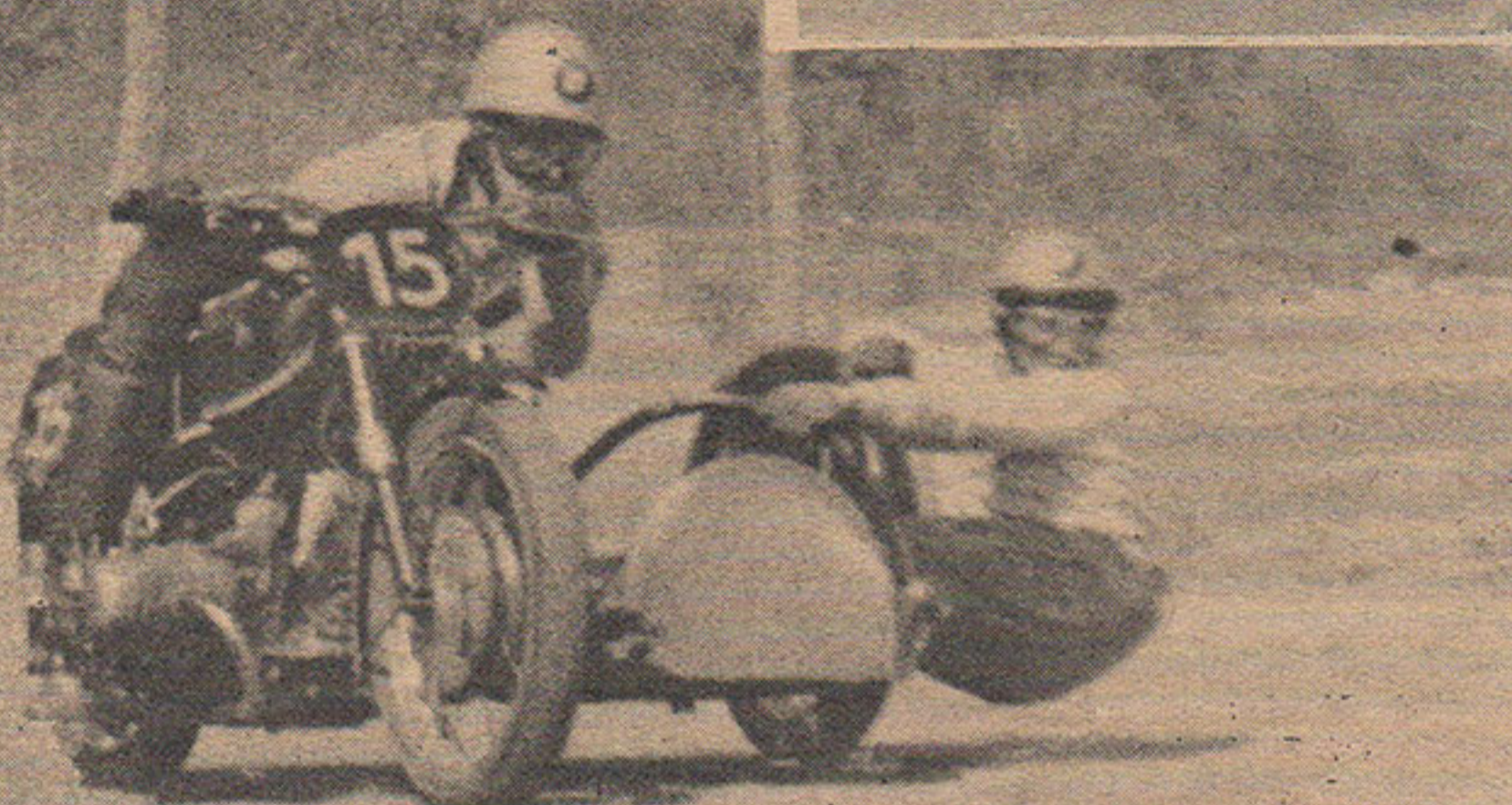
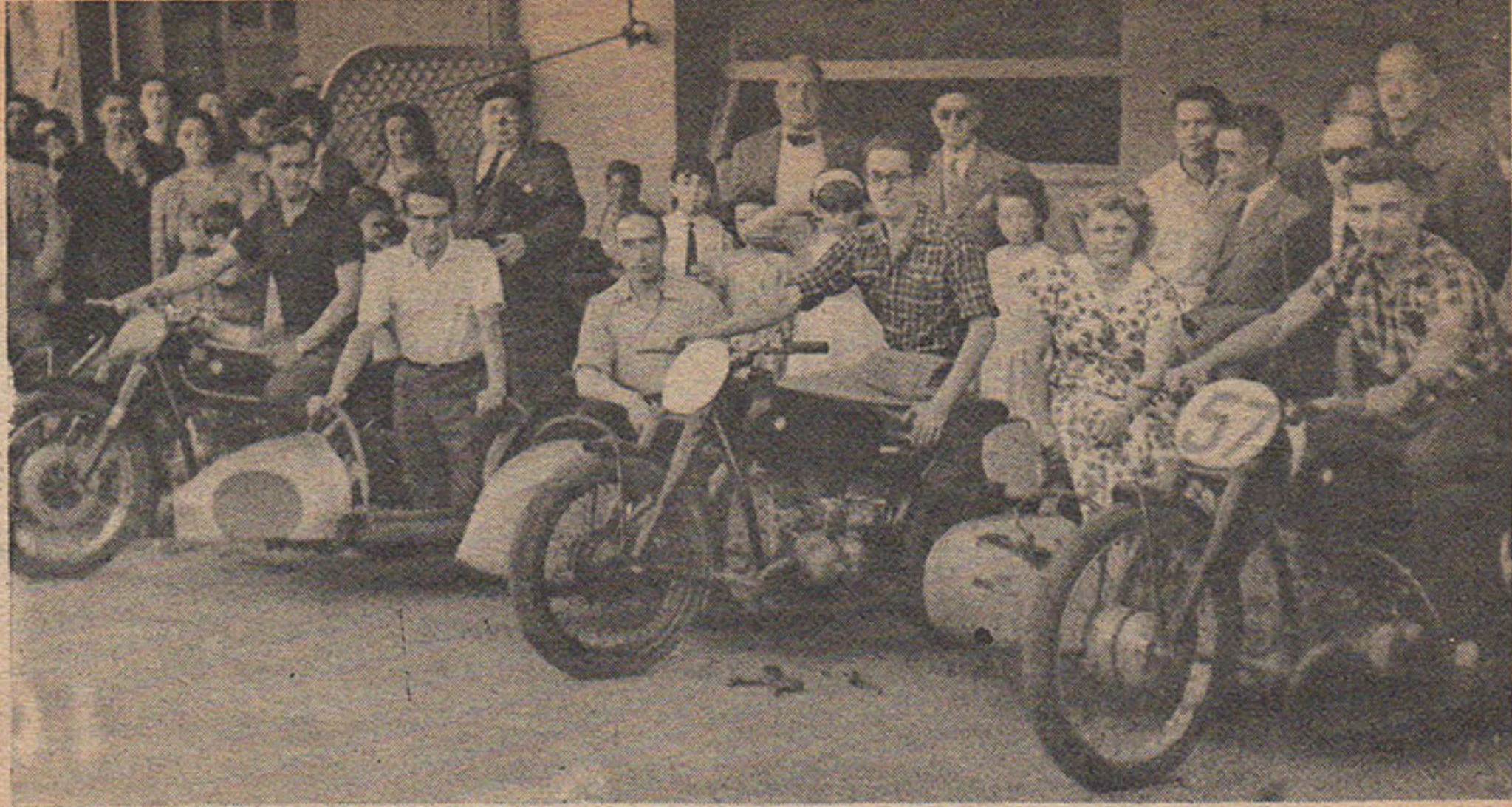
Sidecars jusqu'à 1200 cmc. : J. Muller (BMW).

La Course du Grenzlandring : Course pour la première fois le 19 septembre au nouveau circuit découvert cette année au Bas-Rhin, près de la frontière belge, cette course a remporté un succès éclatant auprès du public. 250.000 (!) spectateurs applaudirent les nouveaux champions qui furent tous présents. Le circuit peut être considéré comme le plus vite de l'Europe et peut servir comme piste d'essai. Georg Meier sur sa demi-litre BMW y fit un tour record à 196,8 kmh et une moyenne de 193 kmh. Doring, sur la 125 DKW, s'adjugea la première place avec une moyenne de 108,4 kmh. en faisant un tour à 110 kmh., ne restant que peu au-dessous du record du monde. Dans la catégorie des motos de 350 cmc., Herz (NSU), remporta la victoire avec un tour à 195,8 kmh. et une moyenne de 184,9 kmh. Dans les sidecars l'ancien champion d'Europe Schumann, sur DKW, fêta son retour par une victoire dans la catégorie des 600 cmc. et une 2^e place dans la grande catégorie de 1200 cmc. avec la même DKW de 500 cmc.

HORNICKEL-Bacharach



LES COUREURS FRANÇAIS A ST-SÉBASTIEN



L'écurie Jean Murit a fait cette année en Espagne, de brillantes démonstrations. Ci-dessus, de gauche à droite : Jacques Drion, sur side 600cc. (passager Claude Drion). Au centre, Roger Sceaux (dans le side, son passager Emo). A droite : Murit Jean (passager Lapeyronie), recordman du tour en sidecar « cylindrée libre » et 2^e à Saint-Sébastien. Ci-contre : Un splendide virage de Jacques Drion, qui devait terminer 2^e des sidecars 600 à Saint-Sébastien.

NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 125 fr.
 PETITES ANNONCES COMMERCIALES (minimum 5 lignes) LA LIGNE 200 fr.

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 au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution. Il n'est pas accepté d'annonces relatives à des demandes d'achats d'épaves « avec papiers ».

MOTOS A VENDRE

750 Gn.-Rhône av. side 190.000
 750 Harley avec side 175.000.
 350 Terrot sélect. 4 vitesses, 95.000, 250 M-Goyon sélecteur 90.000, BONNET, 28, r. Ernest Renan, Issy-les-Moulineaux.
 TERROT 4 CV avec side Parmentier, 11, rue Voltaire, Pavillons-sous-Bois (Seine).
 JAWA 350 culb. 4 vit. sélect. impec DEBRAY, à Tourouvre (Orne). Téléphone 6.
 BIANCHI 250 cc. 4 t. à culb. 3 v. sélect. susp. AR parfaite très b. ét. gén. vis. principal. dim. et lundi, 34 bis, rue Sadi Carnot, Montrouge (Seine).
 N.S.U. 250 sup. cul. 4 v. sél. p. ét. pns nfs 90 rep. vél. réc. éch. c. 4-5 CV soulté. G. FROGER St Denis de Gatine, May.
 BELLE moto Anglaise Calthorpe 5 CV culbutés 4 vit. sélecteur, pns neufs parfait état. JEAN, 6, passage Four à Chaux
 INDIAN side 1200 9 cv comme neuve vds ou éch. ctre Torpédo, HERAULT, à Saint-Maurice (Nièvre).
 PR Racer moteur 750 ou 500 culb. 4 cyl. air. c. grise BARTHELEMY 48 r. A. Lançon-13^e
 A V. épave Terrot 5 CV cadre Ariel 5 CV BMW R35 cadre moteur Zundapp Russie, moteur Saroléa 1000 flat twin FARGERELLE 25 r. F. Lefrant Granville (Manche).

DRESCH 500 l. cd 2 cy prt ét. méc. pns nfs t. b. prs. résv. et nb. pces chr. gd sacs cr t-sad phot. DEVETERRE, r. Hte Borne, Conflans (S.-et-O.).
 V Châssis BNC spécial monoplace bon état, DUBOIS, à Anderville (Oise).
 PEUGEOT 515 culb. 4 vit. sél susp. AR télesc. ach. nve févr. 41 roulé 10.000 kms ét. except. Ecr. DE ROUX, 13, r. Roux de Brignolles, Marseille.
 PEUGEOT P114 2 CV parf. ét. Prx intér. ONFROY, AUT.14-08
 MONET-GOYON 250 lat. 4 t. CARRE 3 r. M. Levasseur, St Owen, visible samedi apr. midi
 D.K.W. 198 parfait état. PRO. 10-81 de 12 h. à 14 h.
 MOTOBECANE 2 et 4 temps LECOMTE Marcel, 34, rue Coste, Versailles.
 EPAVE Gn. Rh. 350 lat. cplte s. pns 35.000. MURATET 14 al. Marguerites, L'Hay les Roses.
 PART. vds DKW imp 500 NZ 2 cyl. susp. AR 4 vit. sélect. pns nfs vis. ts ls jrs LOYER 4 r. Ernest Mallet, Créteil (Seine) Pièces Triumph T.W.N
 D.K.W. 250 parf. ét 100 000, vis. le lundi, LIBRAIRIE, 4, av. H. Barbusse, Asnières.
 B.S.A. 500 culb. Et. Emp. side Précision imp. mot. 3.000 kms Monet 30 r de Neuilly, Clichy
 V. 250 Velocette, 500 B.M.W. Dassaud, r. Thiers, Puy-Dôme

SUP. MATCHLESS 1. tél. susp. AR 350 cc. LEGUILLOCHET, 6 imp. de la Grosse Boutelle-18^e
 URG. BSA M20 4 vit. sél. pns neufs prix int. BUNGE, 3, r. J. B. Dumas, Paris, 17^e
 ZUNDAPP KS 600 side ét. imp Le Boulanger, Lillebonne (S.I.).
 ARDIE 125, 1^{er} du Bol d'Or 48 parfait état. BETBEZE, impasse du Gymnase, Nanterre
 500 B.S.A. lat. WM20 av. side Bern. av. ét. nf. GEDELL, 94, r. Amelot-11^e sf sam. dimanche
 350 DOLLAR mécaniq. neuve. 350 Gillet H 2 temps impec. 250 Terrot 2 temps, 750 side R. Gillet 4 v. 350 Jonghi Spécial susp. AR présentation et ét. neuf. MOTO-SPORT, à Brie-Comte-Robert (S.-et-M.).
 PETIT trimoteur charge 50 kgs transformable en 5 min. en vélomoteur ordinaire. Amortisseurs S.E.T.A.C., 3, r. Caran d'Ache, 17^e (Champerret).
 RETOUR St-Sébastien Guignabodet vend une partie de son matériel de course F.N. 600 spéc avec susp. et son side compétit. 250 Jap Racing 4 v. susp. 1 tél. Brie Comte Robert (Seine-et-Marne).
 PART. v. BMW R6 av. side Précision, vis. 12 à 16 h. Dauriche 92 Fg du Temple, Paris
 A V. 250 Magnat course rap. mot. O.C.P. impec. VISADE, rue des Landes, Mont de Marsan (Landes)

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

VDS mot. compl. 500 Triumph culb. cadre fourche 250 Triumph boîte NSU 4 vit. sél. 750 Zundapp side état neuf, reprise moins forte. ERB, 19, rue Cronstadt, à Nice (Alpes Maritimes).
 M. GOYON 350 lat. sélecteur bon état, 80.000 frs. GIRARD, Saint Aignan (L.-et-Ch.).
 B.S.A. M20 b. état side Terrot + caisse porteur vernis 4 b. pns, 35 r Départ. ODE. 02-54
 N.S.U. 250 culb. 4 vit. sélec. b. ét. b. pns side Impérial neuf Puren 187 r. Diderot Vincennes
 B.M.W. R6 état neuf avec ou sans side. BASELIS, 229, rue Solférino, Lille (Nord).
 550 cc. Excelsior Manxman ét. nf 350 cc. DKW S.B. bon ét 200 cc. Zundapp pneus neufs, 1300 cc. Harley type Police, ét. neuf. KIENE 73 quai du Point du Jour, Billancourt
 CSE naissance v. roadster 5 CV Georges Irat tr. b. état gén. ROLLAND, 3, r. des Clotins, Montsoult (S.-O.)
 DOLLAR 350 cc. mot. Chaise bs pns. Jonghi 100 cc. sorti juin 47 sélec. tr. b. ét. gén. BAILLOT 48 r. de Verneuil, 7^e, t. 1. j. 8 à 20 h. sf dim. Lit 32-46

TERROT 350 accid. BOLATRE 54 av. de Saint-Ouen, Paris.
 GNOME 500 D3 av. ss side très bon état. LAFAGE, 42 r. de Lozère, Orsay (S.-et-O.).
 BMW R35 culb. card. f. téles. t. sad parf. ét. tél. hres rep. AVR. 15-80 ou écr. Tisserand 3 r. Valette, Montreuil-s-Bois
 NSU 250 sup. cul. 4 v. sél. pns nfs imp. 10 bd la Somme-17^e
 PART. v. FN 1948 susp. totale 350 lat. imp. 6000 kms GELEE 7 av du Petit Parc, Vincennes visib. le matin 10 h. 12 hres
 500 culb. Chaise avec side 70.000. BLONDIAUX, 35, r. J. d'Arc, Champigny (Seine).
 TERROT nve 500 cc. sup. cul culb. eq. side 700 k. Bourdon 49 av. Delacourt Pavillon-s-B.
 GNOME D4 side Bernardet gd tour. tr. b. ét. méc. Fon. aret 50 bd St Marcel 5^e. Por. 17-96
 TERROT hc4 350 4 vit. sél. 1948 gar. nve tt équ. + rem. mono. r susp. 125.000 PL. 43 r. Tilly Colombes 3^e 19 h. et sam.
 CHEZ Fouilloud et Roulin, 208 r. St Maur, Paris, spécialiste Harley, DKW 250 NZ parf. ét. Harley Davids. 750 cc av. ou ss side bas prix roue AR Puch et Gnome-R. diverses pièces moteur Français.
 VELOM. Peugeot 100 cc. impec. écr. Fèvre 47 bis av. de Clichy
 VEND 500 FN 4 v. sélect. M86 fin 1939 grand luxe mieux q. neuve. HUBERT 6 r. Berzélius 17^e avant 9 h. apr. 20 heures
 MOTOBEC. 100 cc. 3 vit. sél. b. état. HUGUET Fleurs, 64, av. P. Brossolette, Malakoff (S.).
 TERROT 100 cc 2 tps 2 vit. démar. t. sad b.ét 40.000. Dève 20 rue Richaud, Versailles.
 TRIUMPH Angl. 4 cv 4000 kms ét. nf confiance 1 r. d'Ulm-6^e
 TRIUMPH T. 100 imp. ou éch. ctre BMW R51 ou R73. Rouère 139 bd Delambre, Argenteuil
 MOTOBECANE 100 cc b. état Potignon 6 r. Félix Terrier-29^e

TERROT HR ou GR 2 cyl. CA-ZF 9 Pce A. Briand Argenteuil
NORTON 500 16 H b. ét. Teinturerie 15 r. Dr Heulin 17^e.
MOTOBECANE 125 4 tps LACA 51 r. Mimosas Gournay-s.-Mar
PART. v. M. Goyon 2 t 250 cc ét. impec. pns nfs 55.000 frs 145, av Italie-13^e GOB. 49-19
Triumph sp. tw. mod. 40 b. ét. Mombazet, Châtel-Guyon, P.D.
GRD choix motos allemandes, Triumph 350 4 vit. sél. luxe DKW 500 NZ susp. AR luxe DKW 500 NZ susp. AR luxe DKW 500, 350 type SB, 17, rue Olivier de Serres, Paris-15^e.
V. ou éch. 250 comp. Terrot b. ét. pns nfs 95. POITTE, 5 rte de Ruell, Le Chesnay (SO)
350 PEUGEOT P107 av. side léger ens ou sél. bon état LARA 32 r. Buffon Ste Geneviève des Bois (SO) sam. dim.
Harley Davidson MP 7 cv gd luxe bleue et chr. Pla. 15-88
Terrot 350 culb. tr. b. ét. pns nf 65000 Mur 15r.St-Sabin-11^e
MOTOBEC. 500 cc culb. 4 soup. sélec. ét. nf, CASQUIL, à Ayguetinte (Gers).
PART. vend sup. Side Gnome Rhône D5 récent, 5 CV susp AR prix intér. j. timbre pour réponse. Ecrire HAVAS, LImoges, n° 0592-E
DRESCH 500 2 cyl. cardan parf. ét. méc. pns nfs bel ét. 55.000. LAUTIER, 8 square du Thimerais-17^e (après midi).
600 et 750 BMW course R73 touris. side Précis. Ariel 350 Norton 16 H Dresch 2 cyl. Robert, 17 r. Bateliers, Cligny.
PART. v. DKW 500 NZ 2 cyl. 4 v. sél. susp. AR nve. Duchemin 28 av. de Bry, Le Perreux
500 NSU sup. cul. cyl. incl. f. télédr. M. 4 vit. photo sur dem. S. VETU, 263, rue de Lillie, Béthune (P. de C.).

TERROT 175 mod. 1939 b. ét. pns neufs, 1 pn. 300x19 neuf. BOYAU, 5, rue Crétel, 9^e.
250 JAWA roulé 6.000 kms au pl. of. MARTIN 100 r. Glacière
DOLLAR side 500 culb. type S3, 16 r. St-Simon, Lit. 70-46.
GN.-RH. 350 culb. 3 v. tr. b. ét. pr à roul. px 70 PAYEN 22 r. Quo Vadis, Perreux (S.)
PART. v. BMW 198 cc culb. ét. rnt pr 100.000 fr. piéc. détach. ttes marq. p. moto. METARD Annet sur Marne (S-et-M.)
Peugeot 100 cc t. b. ét. Pierre 82 Q. Jemmapes-10^e Nor 58-12
SUP. P. 415 grand luxe sélec. 4 vitesses. CATHALA, à Lacabarède (Tarn).
750 GNOME AX2 4 vit. side l'éc. impec. 120.000 repr. pl. faib PIJON 16 r. Justice, 20^e
F.N. très b. état 4 cv px 80.000 à déb. BURIDON, 22, rue des Cabœufs, Gennevilliers.
EPAVES et div. moteurs et pces BMW, Zundapp, NSU, Gilera, Norton, vis. sam. dim. mat. ou s. rend.-vs MOTO-Station 18av. Gallieni Bagnolet
TERROT 500 culb. 47 sup. cul av. side 4 vit. sél. état neuf Dieu 113 r. St Charles-15^e soir
Darmont E.deF. motr. s. capot 3 v m. AR ét. nf. Gravier 14 r. de la Trelle, Clermont Fer.
Automoto A16 (Peugeot P111) 4 cv lat. bon ét. b. pns équip. élec. comp. tan-sad, side Bernardet roue comp. petit panier, camionnette Amilcar 7 cv bs pns b. ét. HUGOT Photo, Bourbonne les Bains (H.M.)
PART. v. side 500 BSA Etoile B. parf. ét. SICARD, 77, rue Crozatier-12^e, vis. dim. lundi
ARIEL 350 cmc. armée 150.000 DKW 200 bon état 75.000 frs. BOULANGER 205 rte de Calais Beauvais (Oise). Tél. 635
MOTO Anglaise incomplète s. roues, 64 pl. Réunion-20^e.

D.K.W. Triumph 198 cmc. Téléphoner Chaville 10-96.
TER. 500 sup. cul. Delco side Bernar. impec. soir, Nor. 37-80
TERROT 500 4 v. sél an. 42 av. ou ss side Bernardet fei. repr. vélo. réc. GODET, 2, r. de la Monesse, Sèvres (S.O.).
PART. v. Indian Scoutt av. side. Goby 90 r. de l'Ourcq-19^e
D.W.W. 350 SB ét imp. 75.000 francs. Tél. OBS. 06-07.
PEUGEOT P112 à rem s. pns 35.000 frs. Tél. GRA. 40-14.
DKW 350 cc 4 vit. sél 130.000 Charbonnel 45 r. de Lappe-11^e
PEUGEOT 350 l. repr. vélo. Chevalier, 5 r. des Gardes, 18^e
G.-Rh. 750 X très rapide nve pneus neufs ALE. 00-23.
NORTON 16H imp. MAR 45 r. Jul. Lacroix, 20^e. Mén 63-30.
TRIUMPH Angl. 350 cc. 4 vit. MUR 50 r. Ménilmontant, 20^e
HARLEY 750 reprise moto. Café 62r. Couronnes, Mén 63-30
DKW 190 parf. ét. méc. 75.000 Café, 315 r. des Pyrénées-20^e.
MOTOBECANE 500 sup. cul. parf. ét. tous points de vue BOURGOIN, 59, r. de la Chine Paris-20^e, visib. t. 1. jours.
D.K.W. 125 sélecteur. SILVAIN, 22, boulevard M. Bertheaux, Sanois (S.O.).
PUCH 250 2 tps 4 v. sélect. excellent état pneus neufs. Inv. 58-85 (heures travail).
P. 105 mot. ref. 600 kms 70.000 METTIVIER A., Houdan, S.-O.

ECH. Harley der mod. 7 CV side c. Simca 8 ou 202 réc. + dif. DICK 7 r. Lecuirrot, 14^e.
V. ou éch voit. Georges Irat 6 CV imp 1. offre Chantepie JAMES et Co, av. Thiers, Vernon (Eure).
202 cabr. 2 pl. 15.000 hms orig. neuf v. ou éch. ctre belle moto récente. Vve BALAJAS, Chaumont (Yonne).
ON DESIRE ACHETER
CH. Velocar mat. MAR. 95-66
ACH. bloc S Motobéc. culb 350 ou 500. Ecr. Moto Club Léznignai (Aude)
ACH. Darmont ou Sandford de préférence faire offre JACQUINET, 23, rue de France, Avesnes s. H. (Nord).
ACH. Norton Manx ou Inter impec. Ecr. GYS, 18, rue Archimède, Calais.
CH. Gn. Rhône CV2 même 3 ref. ou ss pns. LOBSTEIN 12 r de l'île de France, Argenteuil
DISPOSE 120 ach. Zundapp KS600. Lolier 70 r. Lamarck-18^e
ACH. Vélo. réc. 35 000 env. FUNAI, 59 r. Morillons-15^e.
CHERCHE pièces Zundapp 500 roues, ch. dis. aig. p. b., etc. ou mieux une épave. Ecrire BOUCHARESSAS, à Menesplet (Dordogne).
SUIS ach. moteur Harrisart même mauv. ét. ou piéc. dét. THOLOME à Roquevaire B.d.R.
RECHERCHE moto accidentée Alcyon ou analogue avec bloc 175 Zurcher 2 tps 2 vitesses ou bloc moteur seul. Description, prix à Pierre VUILLEMIER, Cros (Gard).

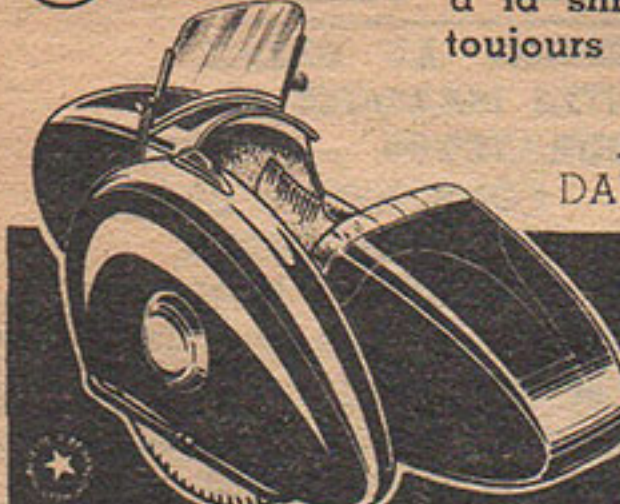
REVIL (Ets) 82 av. des Ternes ETO. 15-53, seul spécialiste pour tous équipements et accessoires moto, cycle, auto. Tabliers, cuissards, casques, serre-têtes, vestes, sacoches, bants, tan-sad, poignées tournantes, silencieux, dessus de selle caoutchouc, accus, sélecteurs, etc., etc...
C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois, Pièces pour moteurs Chaise et boîtes Burman.
Pr amat. très beau torp. spt Harris Léon Laisne 8 CV 4 pl. 4 roues indép. bs pns photo 130.000. DAYNEZ bd Laplace, Les Sables d'Olonne (Vendée).
V. Camte C4 mot. rév. 3 pns 70, 19 r. Lamartine, Suzy (SO)
V. Boite 4 vit. 1 cul. 1 cyl. 2 carters Terrot RSS. LEFEVRE 30 r. République Suresnes
V. Boite Staub 3 vit. m AR b. état. BAUDEY 104 r. des Martyrs de la Résist Houilles
SIDE Gnome Rhône 7 CV Buffler sport parf. ét. visible 8 h. à 18 hres tous les jours, 10, r. Elzévir, Paris, 3^e.
CUVE A MAZOUT neuve dim. 1,25x3,70 long. Poids 522 kgs, tôle 4 mm. fond bombé, trou d'homme, éprouvée à 1 kg. MOTO-REVUE 12 r. de Cléry, GUT. 73-32.

ECHANGES

DIVERS

VOITURES A VENDRE

FONDS - COMMERCE



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.

AGENTS DEMANDÉS
DANS TOUTE LA FRANCE

Etablissements BUFFLIER
 31, Cours Emile-Zola
 LYON-VILLEURBANNE
 A PARIS DEPREZ
 187 bis, rue Armand-Sylvestre
 COURBEVOIE
 M. BAZIN, 15, rue Pasteur à Puteaux

René BONNET

28, r. Ernest-Renan, ISSY-les-MOULINEAUX
 Métro Porte de Versailles — Tél. MIC. 03-72

EN VENTE LIBRE
SCOOTERS BERNARDET
SIDE CARS
 SANS BON D'ACHAT
 VERITABLE VELOMOTEUR **MOTOBECANE**
 LE PONEY « 49 »
 EXPOSITION ET DEMONSTRATION
 du 125 R 3 **GNOME-RHONE**
 à Fourche Télescopique
 Livraison Rapide — Catalogue ctre 20 frs timbres

ELECTRO-VULCANISATION

16, Cité Dupont (50, rue St-Maur) PARIS-11^e — ROQ. 00-43
 REPARE et RECHAPE tous pneus auto et moto en 8 jours
 Soudure de tringles — Occasions — Expéditions province

B.M.W. ZUNDAPP
 Agent Général LATSCHA, 19, r. Auguste-Bailly
 Asnières — Gré. 17-93

Assurez-vous
 AU SERVICE
 DES ASSURANCES
 12, rue de Cléry, PARIS-2^e

EMAILLAGE
 au four et à froid
SABLAGE
 Décors d'origine
 CYCLES — SIDECARS
 MOTOS
 accepte travail avec province
 MERCIER, 63, rue Albert
 Paris — GOB. 47-04

Pour le placement de vos disponibilités, vous avez le choix entre les

BONS DU TRÉSOR
 à intérêt progressif
 PRIX D'ÉMISSION : **9.950 frs**

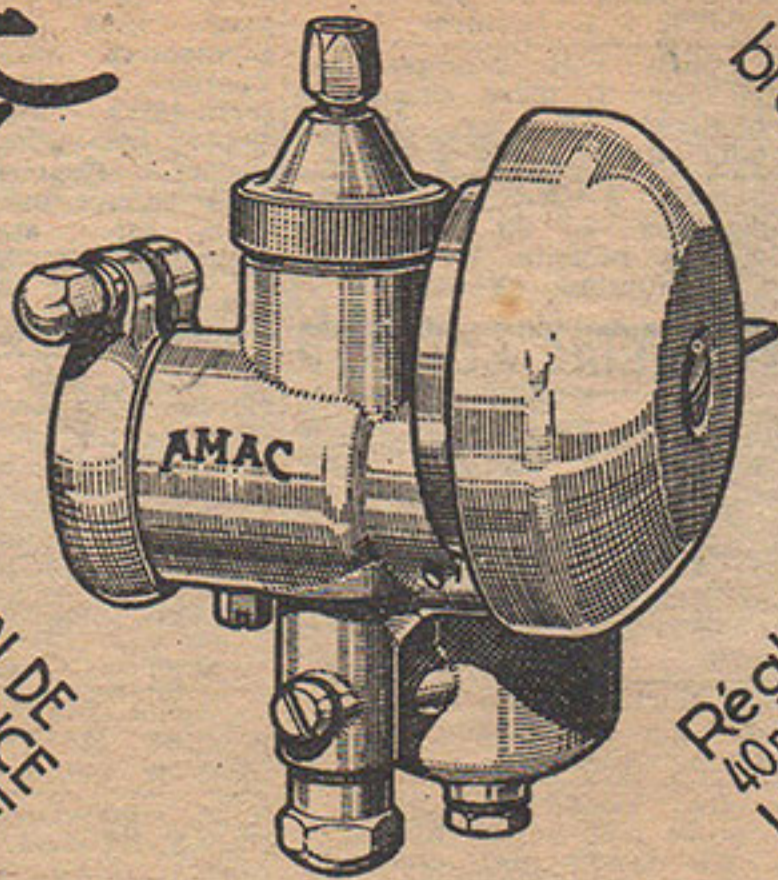
REMBOURSABLES

après 3 mois à	10.000 fr.
après 6 mois à	10.060 fr.
après 9 mois à	10.130 fr.
après 12 mois à	10.200 fr.
après 15 mois à	10.290 fr.
après 18 mois à	10.390 fr.

BONS DU TRÉSOR
 à 1 an, intérêt **2,5%**
 à 2 ans, intérêt **3%**

Intérêts absolument nets de tous impôts y compris l'impôt général sur le revenu

Avec
AMAC



à
cheminée
brevetée S.G.D.G.

GAIN DE
PUISSANCE
ECONOMIE
MAXIMUM

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

SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

88, avenue Paul Doumer — PARIS (XVI^e)
Tél. : AUT. 18-42

AGENCE DIRECTE MOTOBECANE
Toutes pièces détachées : MOTOBECANE —
MONET-GOYON — TERROT — DOLLAR —
PEUGEOT. — Révisions et réparations sur devis.

SPECIALITES :

REALESAGES - EMBIELLAGES - CHEMISAGES
Réparations de Volants-Magnétiques, Magnétos
et Dynamos

EXPEDITIONS RAPIDES DANS TOUTE LA FRANCE

REFECTIONS D'EMBIELLAGES REALESAGES DE CYLINDRES

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

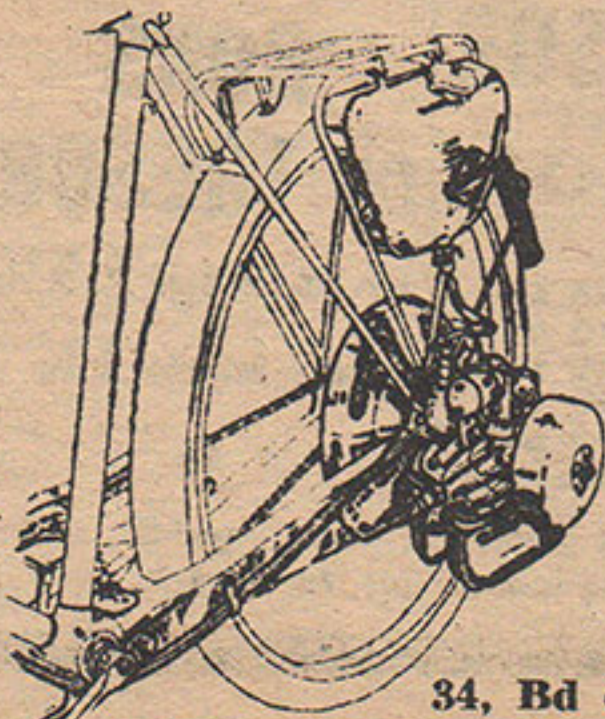
DELAIS RAPIDES

PERTUISOT

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



GROUPE MOTO-PROPULSEUR P.P. ROUSSEY



2 vitesses. Point mort. 49 cc.
Vitesse 45 kms à l'heure
TOUTES COTES

jusqu'à 14 % sans pédaler
MONTAGE RAPIDE

moteur avec embrayage :
31.500 frs.

sans embrayage :
29.500 frs.

Agences exclusives
accordées

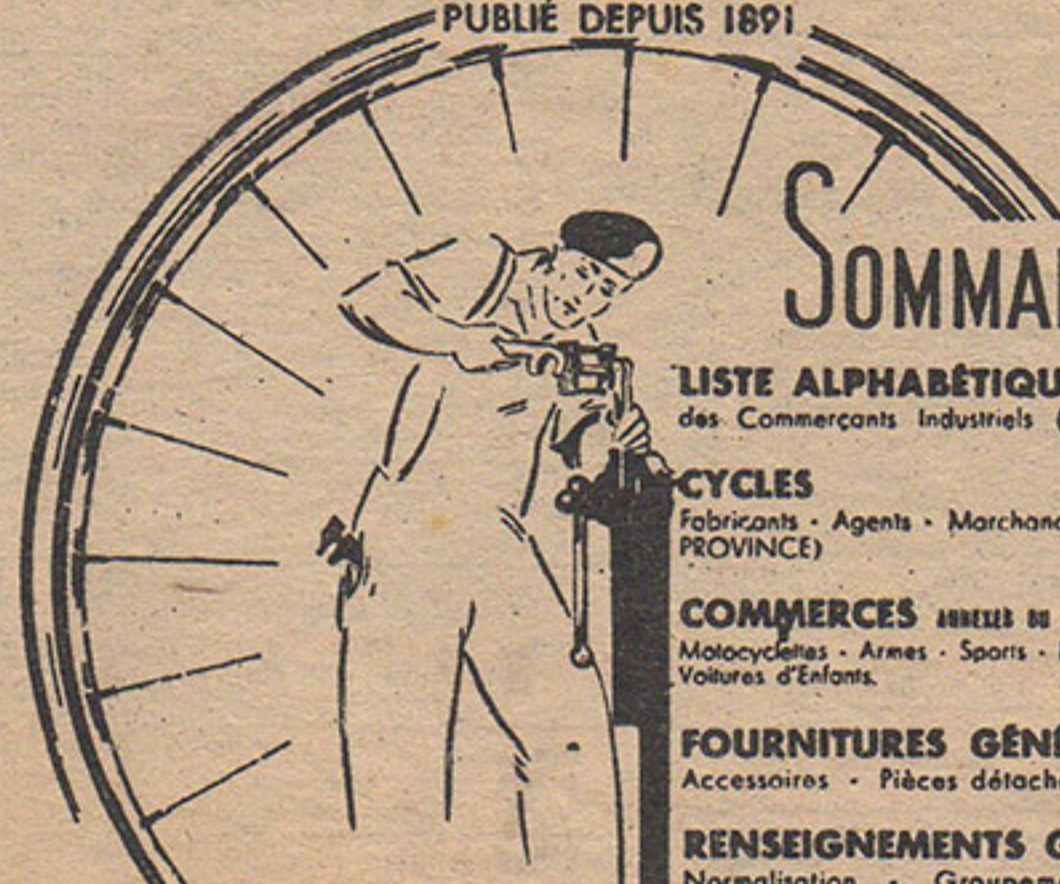
Société d'Exploitation
des Brevets Roussey

34, Bd du Parc - Neuilly (Seine)

BOTTIN DU CYCLE

ANNUAIRE GÉNÉRAL DU CYCLE
ET DES INDUSTRIES CONNEXES

PUBLIÉ DEPUIS 1891



SOMMAIRE

LISTE ALPHABÉTIQUE
des Commerçants Industriels (PARIS-SEINE)

CYCLES
Fabricants - Agents - Marchands (PARIS-SEINE-
PROVINCE)

COMMERCES ANNEXES DU MARCHAND DE CYCLES
Motocyclettes - Armes - Sports - Machines à coudre
Véhicules d'Enfants.

FOURNITURES GÉNÉRALES
Accessoires - Pièces détachées - Outillage

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX
Normalisation - Groupements Corporatifs
Journaux - Revues - Marques de fabrique

Professionnels

vous trouverez dans le BOTTIN DU CYCLE toute l'industrie et le
commerce du cycle, de la motocyclette, de la machine à coudre, etc.

L'ÉDITION 1948
VIENT DE PARAÎTRE

ANNUAIRE DU COMMERCE DIDOT-BOTTIN

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 108.750.000 fr.

19, RUE DE L'UNIVERSITÉ - PARIS (VII^e)

TÉLÉPHONE - LITRE 4-34-95 - CHÈQUES POSTAUX - PARIS 5.911



STÉ 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 REALESSES —

EMBIELLAGES — REALESAGES — REPARATIONS DE

DYNAMOS — MAGNETOS et VOLANTS MAGNETIQUES

Redressage de Cadres et Fourches Motos et VéloMOTEURS

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M.P.

Ce que vous ne trouvez pas ailleurs demandez-le
au spécialiste du piston moto

"PISTON PRÉCISION"

70, RUE D'ALSACE - Courbevoie - DÉF: 21-74

MODÈLES DE SÉRIE EN STOCK POUR
MACHINES FRANÇAISES
ET ÉTRANGÈRES.

EXÉCUTION DE PISTONS
SUR DEMANDE.

RÉALÉSAGES
EMBIELLAGES



Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

22 ANS D'EXPERIENCE EN COURSE

sont votre garantie en vous adressant à

Marcel PERRIN

10 FOIS RECORDMAN DU MONDE

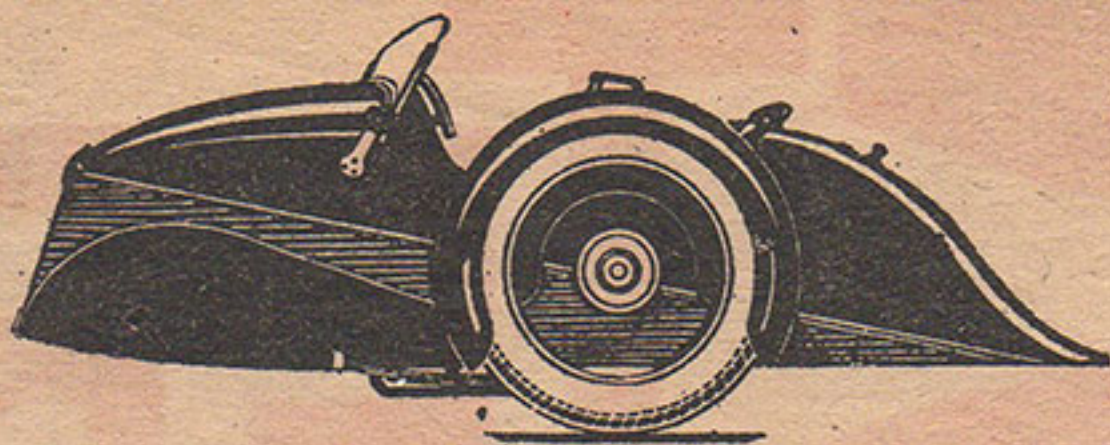
Agence Jonghi - Monet-Goyon - Motobécane
René Gillet - Terrot - Scooters Bernardet
Sidecars Bernardet et P. Humblot
Moteurs auxiliaires P.P. Roussey et Vap 4

LIVRAISON RAPIDE

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

LE SIDECAR
SANS CONCURRENCE

L.SIMARD



Livable sans bon très rapidement
12, rue Antoine-Primat, VILLEURBANNE, Rhône

1^{er} Grand Prix Tarare — 1^{er} Français Genève
1^{er} Grand Prix Bordeaux — 1^{er} Français Berne
1^{er} Course de La Barraque. Un Palmarès éloquent

Robert KIENE

73, Quai du Point du Jour, BILLANCOURT
MOL. 21-26

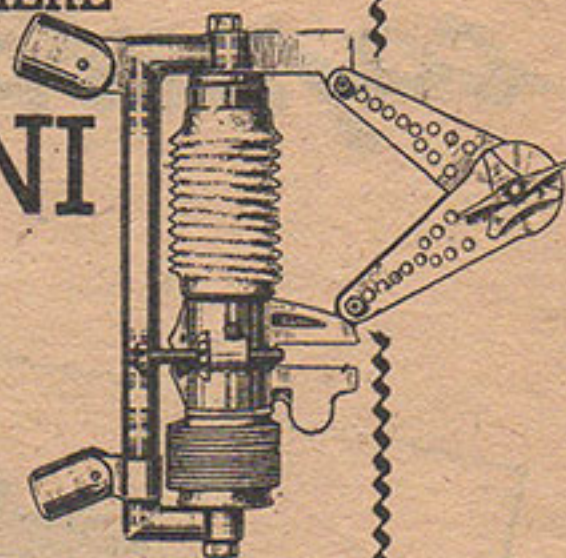
Agence Motoconfort, Magnat-Debon
Gillet-Herstal — Sidecar Bernardet
Toutes pièces détachées — Stock Amac —
Compteurs O.S., Jaeger — Magnéto dynamo
divers — Batterie Huitric-Fulmen
Tous pignons de chaînes



Assurez à votre ancienne machine
le confort et la tenue de route des
motos du Salon 48 avec les
FOURCHES TELESCOPIQUES et
SUSPENSIONS ARRIERE
adaptables

STIGNANI

agents dans toute la France
PAS DE CONFUSION
STAINS MOTOS
47, route de Gonesse, 47
STAINS (Seine) - Tél. 98



POIGNÉE TOURNANTE DOUBLE

SAKER

AIR ET GAZ



De toute beauté
SAKER
FIXATION DE CABLE
SANS SOUDURE
RESTE BIEN EN PLACE
NE COUPE PAS LE CABLE
PRIX DE DÉTAIL 670 Frs
SAKER LEVALLOIS

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

7, rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)
Téléphone : ETAMPES 497

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

H. DERCHE

8, rue Labat — PARIS

MON. 56-89



Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA
etc...

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves

Atelier de réparations et
mise au point de moteurs
de marques allemandes

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

SILENCIEUX WILMAN

1^{er} Prix au dernier Concours du T.C.F.



Silence parfait sans diminution de puissance
Adaptables : motos Françaises et Etrangères 2 et 4 temps
3, rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)

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, rue Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine) — PER. 19-11

STOCK IMPORTANT

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

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

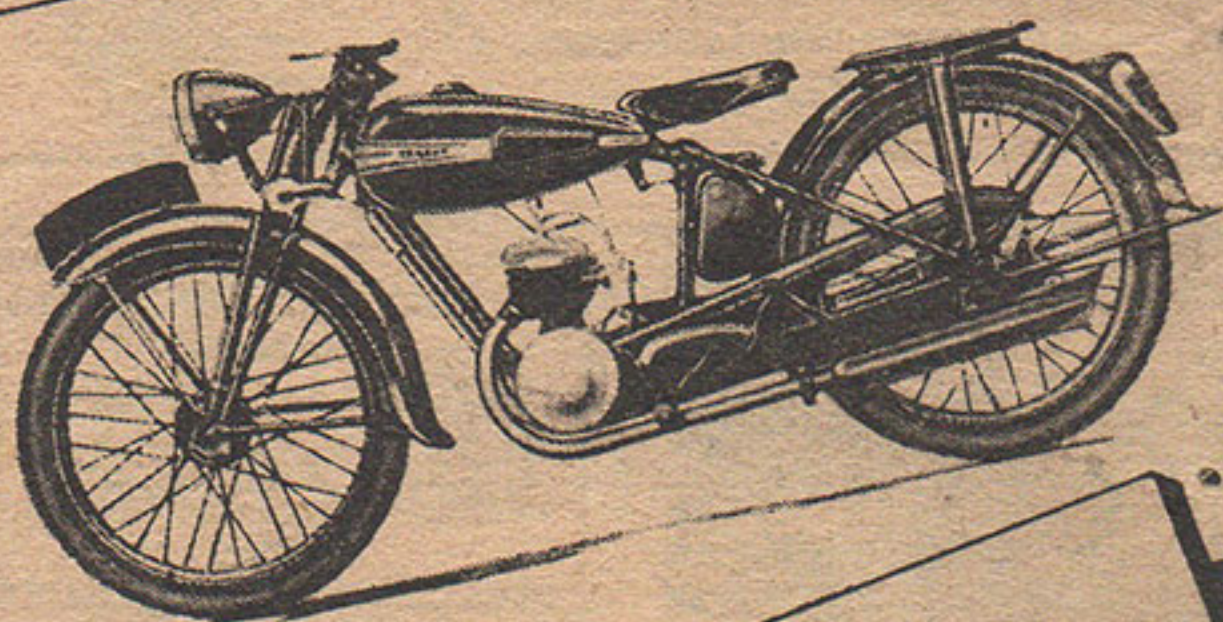
MOTOS PARIS-NORD CYCLES

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

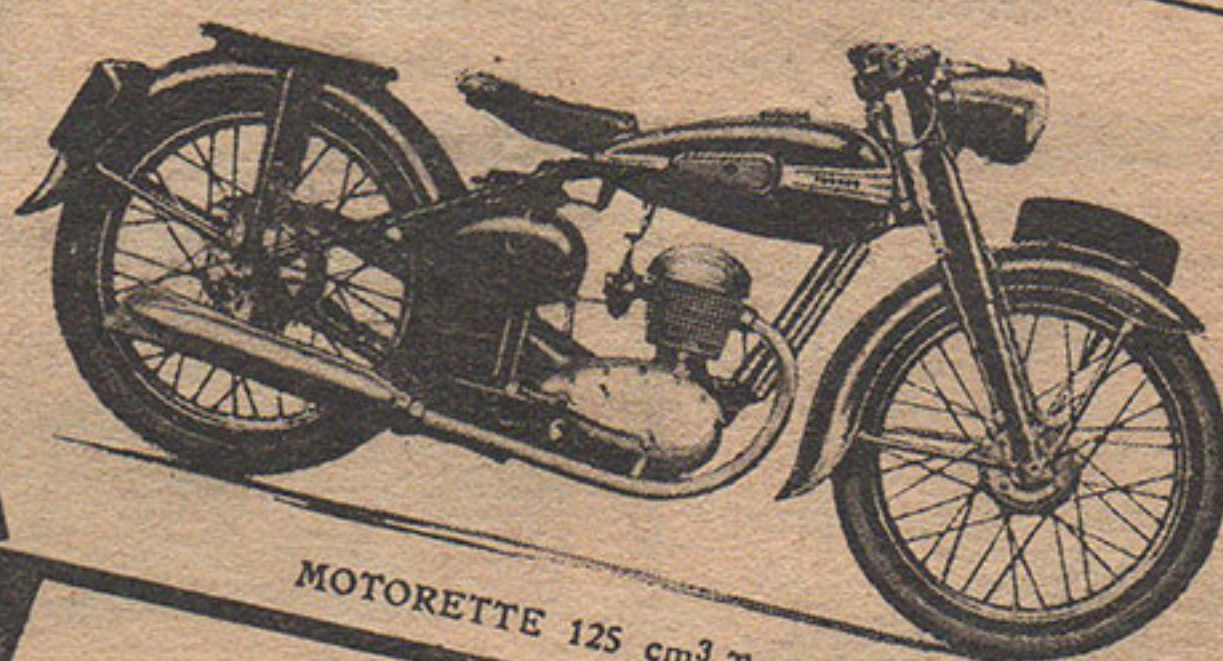
Atelier et magasin d'exposition, 3, rue Ernestine, PARIS-18^e

TERRROT

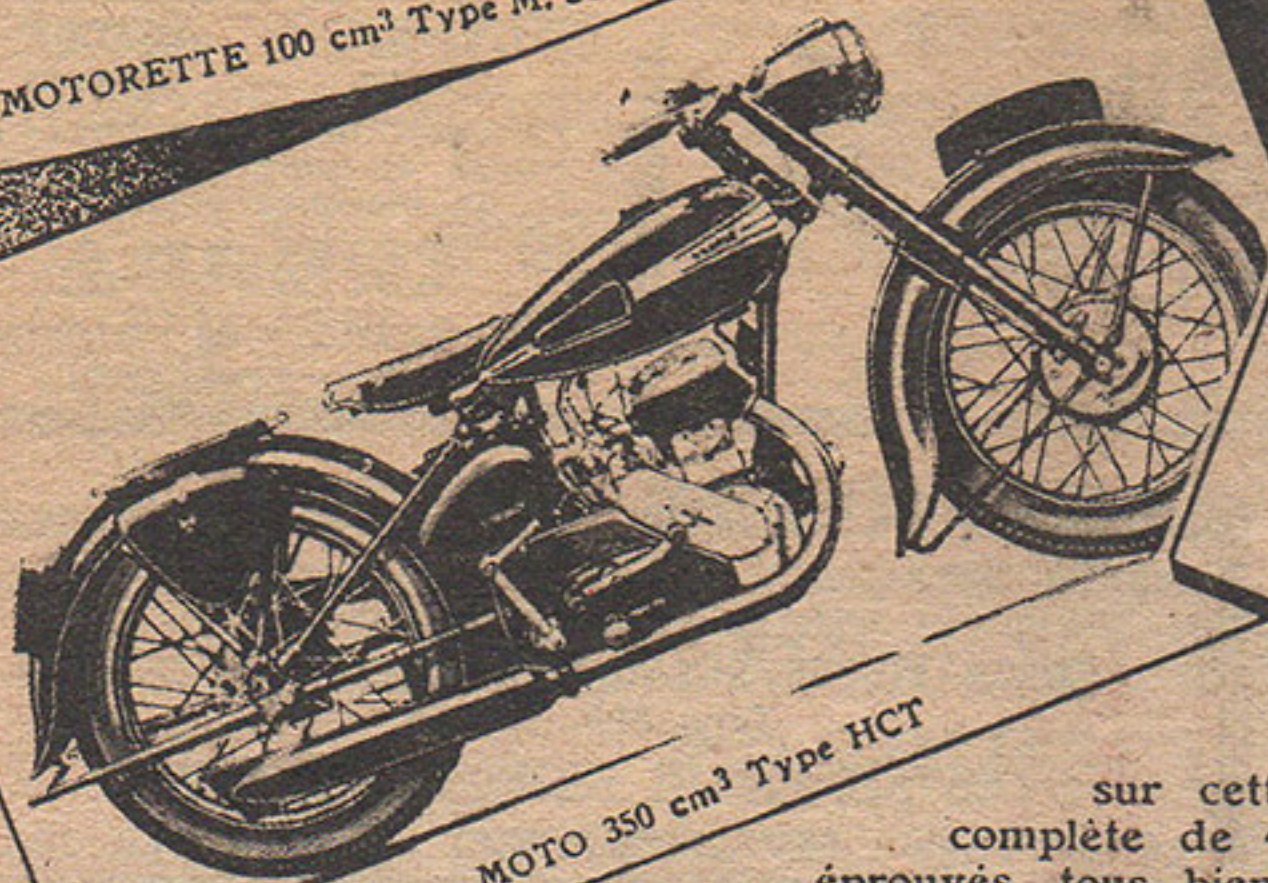
présente une gamme complète de
4 MODÈLES
capables de satisfaire toutes les demandes



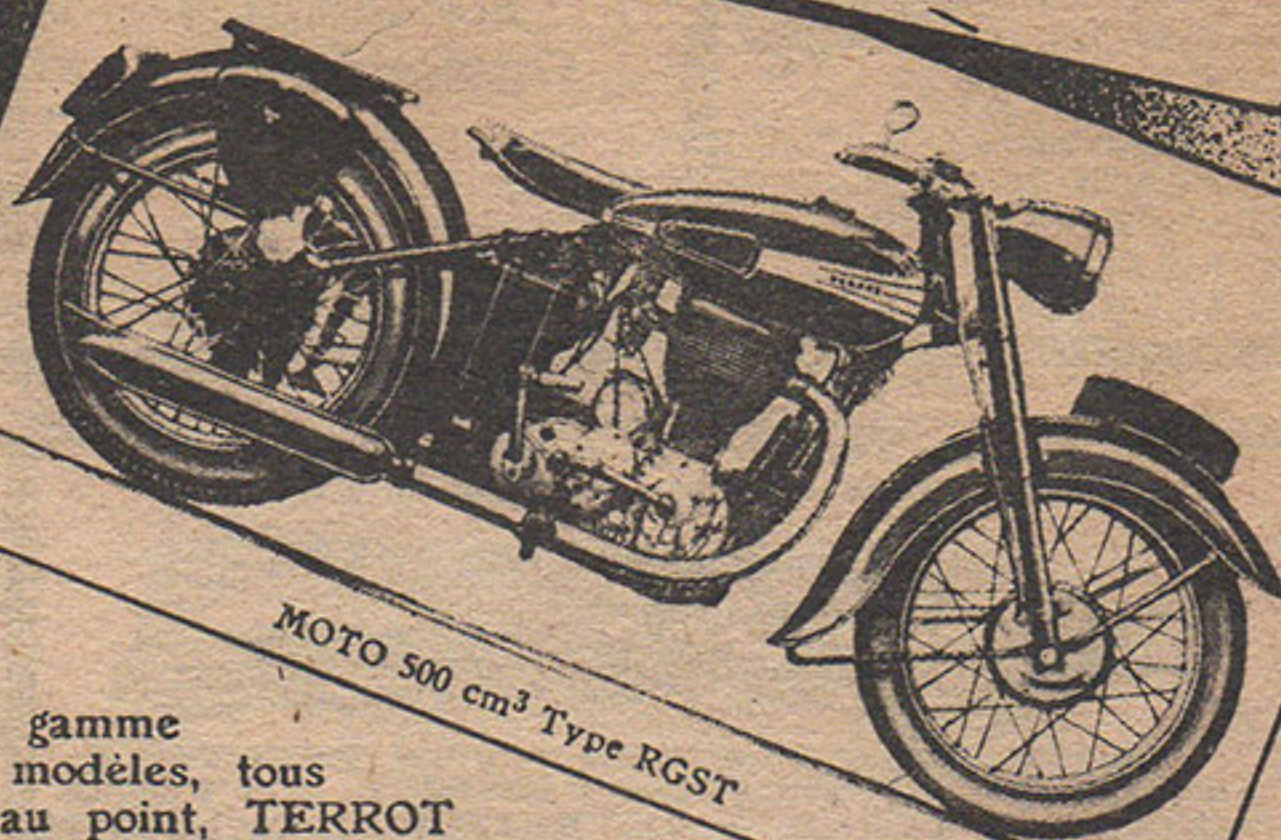
MOTORETTE 100 cm³ Type M. 349



MOTORETTE 125 cm³ Type ETP



MOTO 350 cm³ Type HCT



MOTO 500 cm³ Type RGST

sur cette gamme
complète de 4 modèles, tous
éprouvés, tous bien au point, TERRROT
appliquera en 1949 les résultats de 40 années de
recherches incessantes sur l'amélioration de la suspension.
Confort augmenté sur les 4 modèles par la généralisation de la
selle à grand débattement et oscillation contrôlée.
Meilleure suspension avant et encore plus parfaite tenue de route
grâce à une nouvelle fourche télescopique à partir de la 125 cm³ et sus-
pension arrière sur la 500 cm³ autorisant les moyennes les plus élevées.

Terrrot justifie sa réputation par sa qualité

ÉTABLISSEMENTS TERRROT, 2, rue André Colomban - DIJON