

# Moto revue

VÉLOMOTEURS  
MOTOS SIDECARS  
CYCLECARS

36<sup>e</sup> ANNEE. — N° 931. — 19 NOVEMBRE 1948

LES NOUVEAUTES  
AU SALON  
DE LONDRES

LE NUMERO :  
20 frs

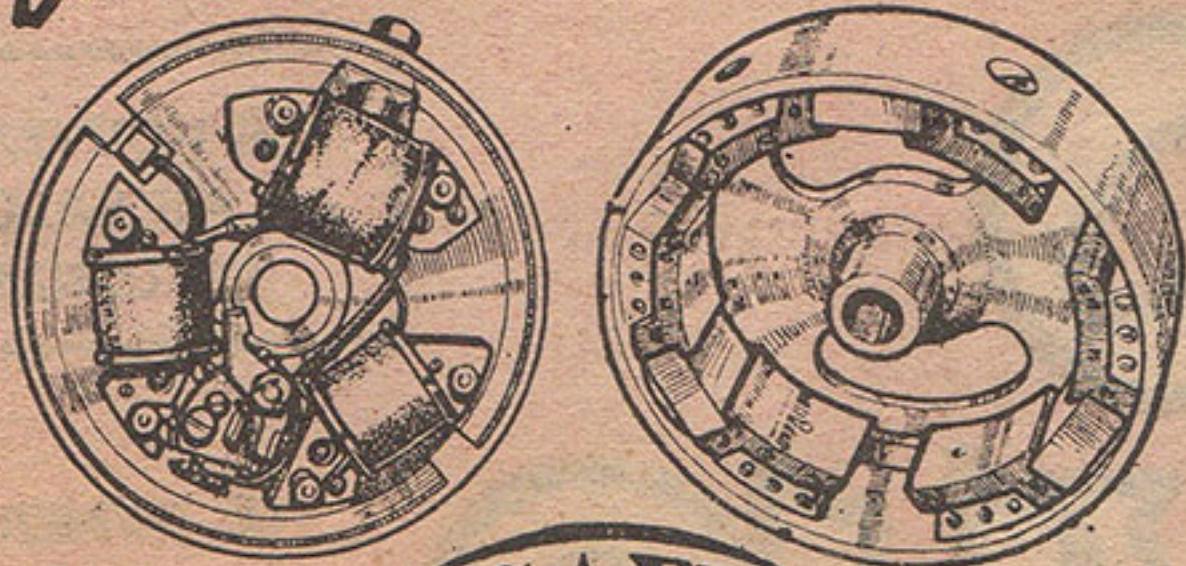


TÉLÉPHONE :  
GUTENB. 73-32  
4 LIGNES GROUPÉES  
C. C. POSTAL : 297-37

RÉDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITÉ  
12, RUE DE CLERY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

UN ESSAI DE LA NORTON « INTERNATIONAL 30 »  
Notre essayeur, entouré du coureur Lefèvre et de Garreau, agent Norton,  
va démarrer. Nous publierons cet essai dans notre numéro 932.

# Volants Magnétiques



**SAFI**

## ALLUMAGE — ECLAIRAGE

pour Vélocycleurs 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

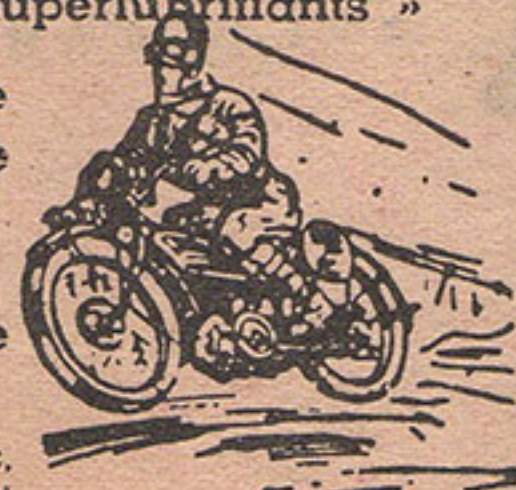
Le « Superlubrifiant des Champions »  
et le « Champion des Superlubrifiants »

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 545 francs.



Société BRET-OIL

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

# NEW-MAP

La motocyclette de grand luxe

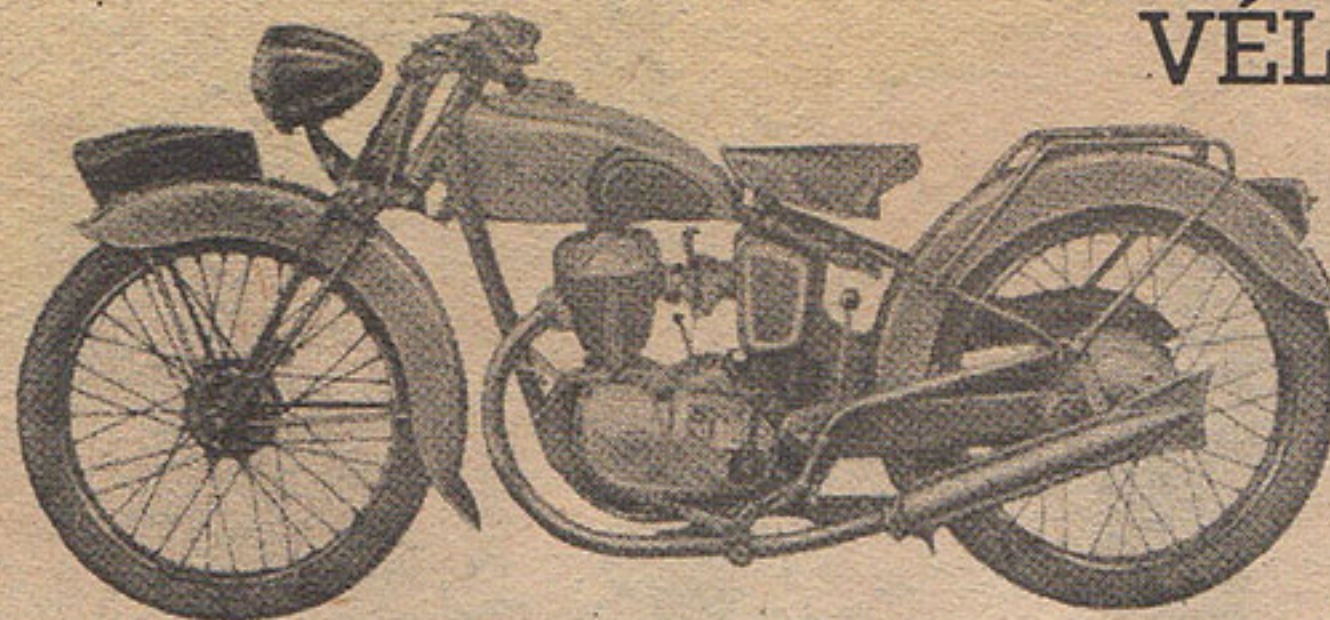
LES PLUS BEAUX  
VÉLOMOTEURS

Modèles 2 temps

125 cmc.

3 et 4 vitesses

sélecteur au pied



Modèles 4 temps

125 cc. à culbuteurs

Suspension AR

réglable et breveté

**3** supériorités  
incontestées

UNE CONSTRUCTION SOignée - DES MOTEURS DE QUALITÉ - UNE PRÉSENTATION RACÉE

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

MOTOCYCLETTES NEW-MAP

Bureaux et Usines :

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS — 30, rue de Charenton (Bastille)

BORDEAUX — 63, rue de Bègles.

ALGER — 1, rue du Quatre-Septembre.

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs



REDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITE :  
12, RUE DE CLERY, 12  
(Immeuble métro Sentier)  
PARIS (2<sup>e</sup>)

# 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.

### ◆ AMELIORATIONS A LA CIRCULATION EN ALLEMAGNE

On vient de lever, en Allemagne, l'interdiction de circuler le dimanche, en vigueur jusqu'à présent. D'autre part, l'abondance des importations de pneus rendra possible la suppression du rationnement en cette matière. Notre confrère Hollandais « Motor », en rapportant ces nouvelles, s'indigne à juste titre, en pensant que dans plusieurs pays victimes de l'agression allemande, les restrictions sont plus sévères que jamais. Mais nous en avons vu bien d'autres chez nous, en matière d'incohérence et d'injustice, et il en faut beaucoup plus, à présent, pour nous faire sursauter.

### ◆ LA MOTO GAGNE AUX U.S.A.

Depuis la fin de la guerre, le nombre de motocyclistes, aux Etats-Unis d'Amérique, est en nette augmentation. On attribue cette progression au fait qu'une bonne partie de la jeunesse américaine a fait connaissance avec la moto au cours des hostilités, et s'est rendue compte de ses possibilités et moyens. Au cours de l'année 1948, 14.881 motos étrangères ont été importées aux U.S.A. Sur ce total, 11.260 sont d'origine britannique.

### ◆ UNE NOUVELLE 125 ITALIENNE

La firme C.M. produit une nouvelle 125 cmc. deux temps, bloc moteur 3 vitesses et sélecteur, suspension arrière oscillante et fourche avant télescopique. Vitesse : 75 kmh., consommation 1 litre de mélange aux 45 kms.

### ◆ COMMEMORATION DES DEFUNTS A CASTELLAZZO- BORMIDA

Le 2 novembre, jour de la commémoration des défunts, une messe solennelle de requiem a été dite dans le sanctuaire de Castellazzo Bormida pour le repos de l'âme des motocyclistes trépassés.

## LA PITIE DE NOS ROUTES

**F**AUTE de crédits suffisants, les Ponts et Chaussées, malgré des efforts méritoires ne parviennent plus à maintenir nos routes en état et on constate que peu à peu elles se détériorent. Rapidement la situation empire.

L'Etat nous extorque des sommes exorbitantes qu'il s'empresse de gaspiller. Il oublie qu'il a le devoir de maintenir en bon état un réseau routier indispensable à la vie nationale.

Non seulement de mauvaises routes nous interdisent d'utiliser les possibilités de nos machines et nous imposent une fatigue supplémentaire, mais encore elles désagrègent nos machines et provoquent des ruptures d'organes qui sont causes de graves accidents. Nos pneus s'usent d'autant plus rapidement que nous sommes amenés, pour ne pas être trop secoués, à les gonfler insuffisamment. Et ces pneus, nous ne pouvons les remplacer, à moins que nous soyons disposés à nous adresser au marché noir qui semble absorber toute la production des usines. Nous sommes contraints de les user jusqu'à la corde et nous sommes ainsi exposés aux risques toujours sérieux d'un dérapage ou d'un éclatement.

On a commencé naguère l'élargissement des routes et on a eu raison, car c'est la meilleure manière de réduire les chances d'accidents, mais souvent les travaux sont restés en plan et de chaque côté de la route il y a deux bandes de cailloux qui sont dangereuses pour les cyclistes, les motocyclistes et même les automobilistes. Par ailleurs, on a comblé les trous, mais on les a remplacés par des bosses. En d'autres endroits, la route fait penser à la tôle ondulée. Nous avons devant nous, l'autre jour, une voiture, elle bondissait comme une balle de tennis et était incapable de tenir sa ligne.

Si cela dure encore quelques mois, notre beau réseau routier sera complètement mort et c'est une partie essentielle de notre patrimoine qui sera définitivement ruinée.

### ◆ POUR L'EDUCATION DES CYCLISTES

Les cyclistes indisciplinés causent journalièrement de nombreux accidents routiers. Ceci est aussi apparent aux Etats-Unis que dans la vieille Europe, et les autorités de Washington ont organisé une vaste campagne d'éducation à laquelle de nombreux cyclistes, principalement les jeunes, seront invités à participer. L'enseignement du Code de la Route sera incorporé aux programmes scolaires et de nombreux tests et essais vérifieront la qualité des conducteurs et des machines. Ceci s'imposerait également chez nous.

### ◆ DEGRAISSAGE A LA VAPEUR

Un nouveau procédé de nettoyage des pièces est employé dans les garages et usines américaines. Il consiste en un jet de vapeur brûlante à forte pression dirigé sur la pièce, qui est ainsi dégraissée et nettoyée en quelques secondes.

### ◆ MOTOCAR NON COMMERCIALISE

La voiturette Volpe, lancée en Italie par la Société A.L.C.A. ne sera pas commercialisée. Les arrhes versés lors des nombreuses commandes seront remboursés à leurs propriétaires. C'est malheureusement le sort qui attend de nombreux prototypes actuels.

### ◆ SERAFINI VAINQUEUR EN AUTOMOBILE

Encore un motocycliste que le volant a tenté : Dorino Serafini, l'as italien qui pilota pour Gilera et Bianchi, a remporté le Critérium de l'A.S.A.I., épreuve pour voitures sports, adjointe au Circuit de Garda. Il pilotait une 1100 cmc. O.S.C.A.

### ◆ SIDECARS POUR SCOOTERS

Une firme italienne, la maison Giuseppe Tittarelli, de Rome, a mis en vente un sidocar spécialement étudié pour scooter Vespa.

NOTRE PROCHAIN NUMERO (932) PARAITRA LE 3 DECEMBRE 1948

# INFORMATIONS



L'Aeromarine C<sup>o</sup> de Vandalla (U. S.A.) a créé la première moto américaine à réaction. Deux propulseurs D.S.I, dont chacun développe une puissance de 30 lb sont montés de chaque côté de la machine, qui est d'un modèle plutôt léger.

## ◆ MOTOS VOLEES

1<sup>o</sup> VéloMOTEUR Motobécane, type D.45, n<sup>o</sup> d'ordre dans la série du type : 911.093, n<sup>o</sup> du moteur 411.621, immatriculé 8054 V.J.3. Email couleur beige. Signalement du voleur : Monsieur de grande taille, (1 m. 75 environ). Châtain, visage ovale, 40 ans environ. Il lui manque deux dents à la mâchoire supérieure.

2<sup>o</sup> Standard 350 cc. ACT incliné 45°, fourche tél., susp. AR, équ. Bosch, clé contact, 4 vit., sel. à droite. Couleur rouge. 2 tuyaux échappement sport. N<sup>o</sup> immatriculation 1945 RQ4, moteur 25956, type 4234. Ecrire d'urgence ou mieux téléphoner à « Moto-Revue », GUT. 73-32.

## ◆ INDEMNITES KILOMETRIQUES POUR LES MILITAIRES

Aux termes du décret n<sup>o</sup> 48.1635 en date du 16 octobre, publié au J.O. du 20 courant, les indemnités kilométriques allouées aux militaires admis à utiliser pour le service un véhicule personnel ont été relevées. Elles sont maintenant de 5 francs par kilomètre pour l'emploi d'une moto, et de 2 fr. 75 pour les vélomoteurs, quel que soit l'importance de la ville ou du kilométrage.

## ◆ LA TAXE MUNICIPALE ET LE COMMERCE DE L'ESSENCE

Certains détaillants en essence se plaignent de voir les clients affluer aux pompes du village voisin, où la taxe municipale est moins élevée et où par conséquent le prix du carburant est plus bas. La différence par litre peut atteindre jusqu'à 0 fr. 60, ce qui représente pour de grosses quantités une économie appréciable. Ne pourrait-on unifier cette taxe ou la comprendre dans le prix officiel du carburant ?

## ◆ MANQUE DE COURTOISIE

Un touriste étranger se rendit dernièrement chez un artisan-mécanicien du Nord et lui proposa le marché suivant : Remise gratuite de 30 litres de carburant en échange de 40 litres de tickets. Bien entendu, notre garagiste refusa. Ce refus n'étant pas du goût de l'auteur de la proposition, ce dernier injuria copieusement le commerçant et déchira sous ses yeux les tickets d'essence ! Quelle triste mentalité.

## ◆ DOUBLE SECTEUR

Nos ministres ont décidé la création d'un secteur libre du carburant au prix de 65 francs le litre. Nous ne savons pas encore dans quelles conditions il sera appliqué aux motocyclistes, mais nous allons nous renseigner auprès des personnes compétentes.

## ◆ LE SALON DE LONDRES

Le premier Salon anglais de la moto depuis 1939 battra son plein lorsque notre numéro paraîtra, puisqu'il ouvre ses portes du 18 au 24 novembre. C'est le Maréchal Montgomery qui a procédé à son inauguration.

## ◆ UN PEU DE SOUPLESSE MM. LES GENDARMES !

La presse italienne relate la mésaventure d'un motocycliste étranger circulant sur les routes de France. Interpellé par deux gendarmes, il se vit dresser contravention pour défaut de rétroviseur. En vain celui-ci fit-il observer que les lois de son pays n'imposaient pas cet accessoire, et que la convention internationale de 1926 autorisait les conducteurs à circuler temporairement en France avec des véhicules comportant l'équipement réglementaire dans leur pays d'origine. Les gendarmes le mirent dans l'alternative suivante : Le paiement immédiat d'une amende de 150 francs, ou la mise en fourrière de sa moto. Il préféra évidemment payer, mais en référa à son Automobile Club qui protesta auprès du Capitaine commandant la Compagnie de gendarmerie en cause. Celui-ci a reconnu ses torts, mais l'amende était payée... et il n'est pas question d'envisager son remboursement (Voir M.R. n<sup>o</sup> 920, page 178). De tels procédés ne sont guère pour encourager le tourisme chez nous. Nos représentants de l'autorité devraient montrer plus de souplesse, surtout quand l'intéressé est dans son droit.

## LES HAUSSES

Le Conseil d'Administration du Syndicat National de la Presse Périodique Technique et Professionnelle, réuni le 5 octobre 1948, a voté, à l'unanimité, l'ordre du jour suivant :

« Le Conseil d'Administration du Syndicat National de la Presse Périodique Technique et Professionnelle.

considérant que l'augmentation des prix de revient de la Presse Technique et professionnelle a été constante et lourde depuis plus d'un an par suite de la hausse des salaires, des tarifs d'impression, du prix du papier, des transports, des taxes postales et téléphoniques, etc...

déplore la nécessité dans laquelle vont se trouver les publications périodiques de procéder à la révision de leurs prix d'abonnements et de publicité en fonction de la hausse de leurs prix de revient,

maintient, en outre, les décisions prises en février dernier relativement à la possibilité de révision immédiate en cours de contrat, du prix des abonnements et de la publicité ».

ABONNEZ - VOUS

DES AUJOURD'HUI !!

demain il sera trop tard !

## La 125 cmc. PUCH TYPE SPORT

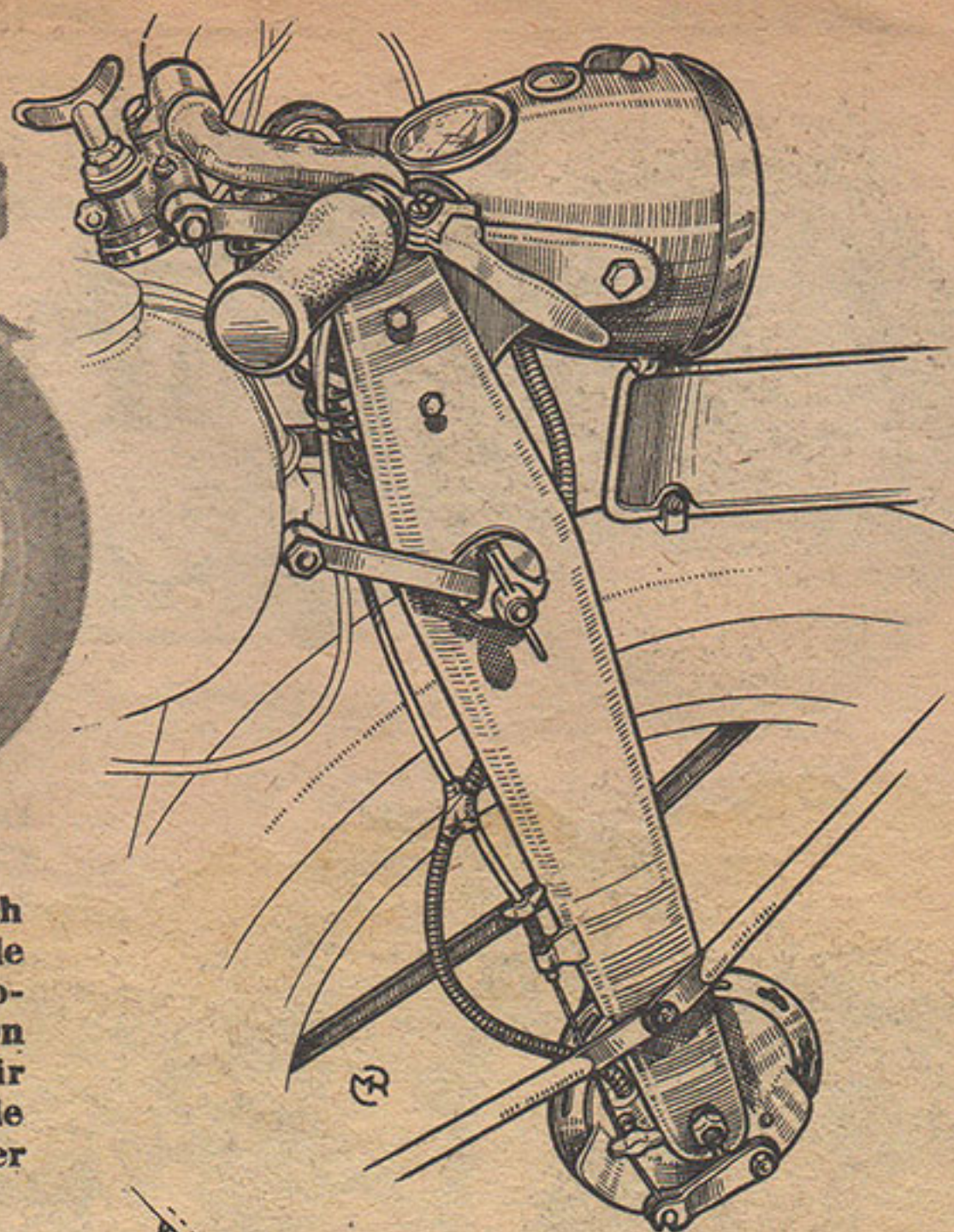
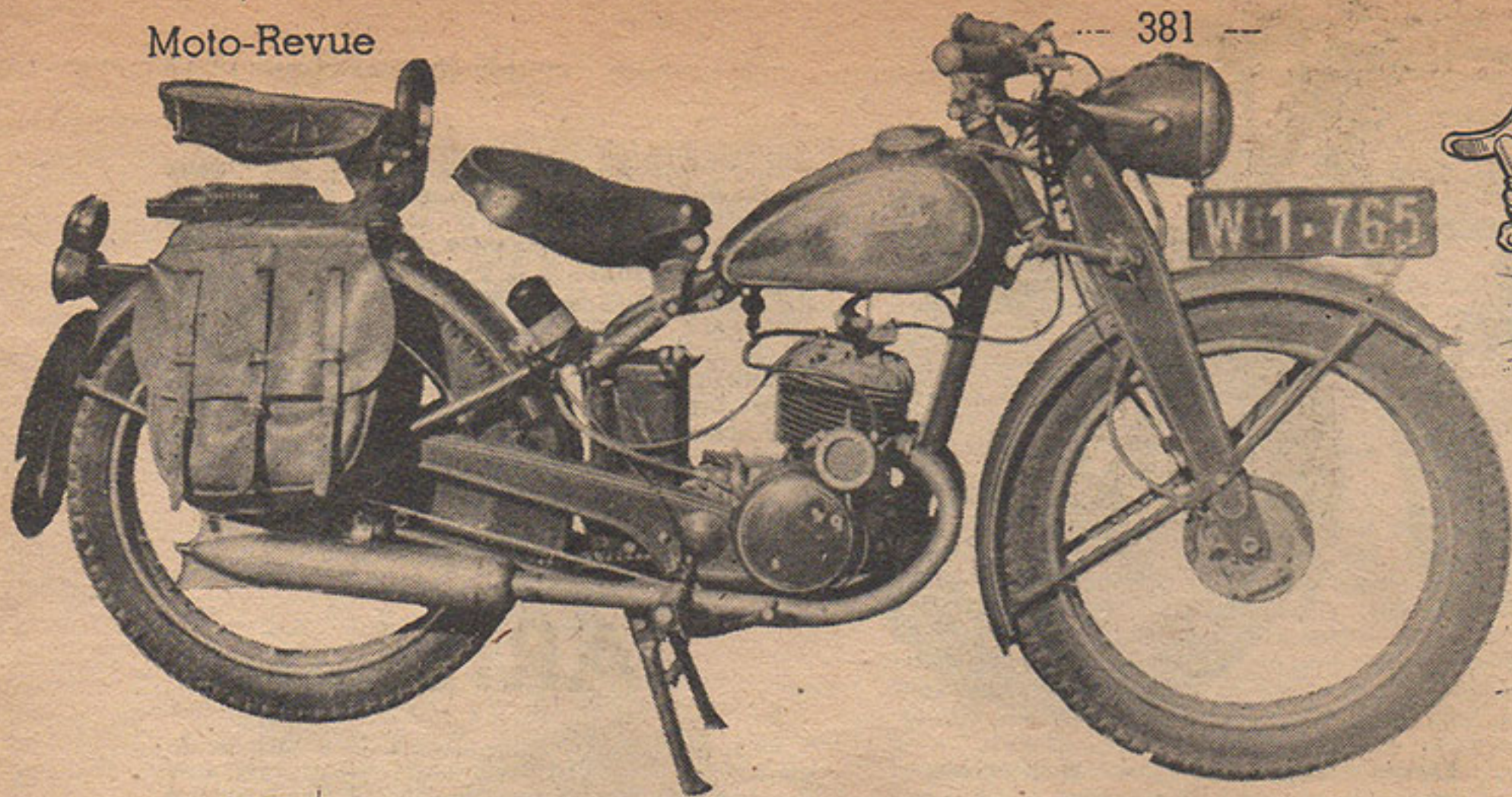
Les récentes performances de Puch effectuées avec des 125 cmc. dans de redoutables épreuves d'endurance et de vitesse, ont placé cette marque autrichienne au premier plan de l'actualité motocycliste. Aux Six Jours Internationaux, l'Equipe Autrichienne s'est classée seconde toutes catégories, derrière les Anglais, qui montaient de puissantes machines, avec deux 250 (Weingartman et Suchanek) et trois 125 cmc. (Hunger, Riede et Beranck). Les records battus en Belgique avec Delabarre et Frère le furent avec des 125 cmc. strictement de série. Le kilomètre arrêté fut couvert à 89 kmh. 330, le mile arrêté à 96 kmh. 286, et le kilomètre lancé à 109 kmh. 856.

Le deux temps Puch est d'un principe connu depuis 25 ans, et fréquemment démontré ici même. Le cylindre comporte deux alésages. Les deux pistons, de petit diamètre et à longue jupe, sont montés sur les extrémités en fourche d'une bielle de forme spéciale, à maneton unique. Cette disposition permet d'obtenir, avec le décalage des temps, un balayage en équilibre rationnel et efficace des gaz brûlés. Les gaz sont aspirés dans le carter pompe, puis refoulés dans le cylindre arrière par l'orifice de transvasement. Le piston correspondant les comprime dans la chambre d'explosion commune aux deux alésages. La lumière d'échappement est ménagée à l'avant du cylindre postérieur. Il n'y a donc d'une bougie pour les deux cylindres. Le moteur fait bloc avec le changement de vitesse, la transmission arrière s'effectuant par chaîne intérieure. Il y a trois vitesses commandées par sélecteur. On retrouve le système d'allumage par dynamo avec régulateur de tension et batterie 6 volts, 25-35 w. dérivé de celui des machines allemandes, mais celui-ci est intégralement de fabrication Puch. Le détail le plus curieux, sur le moteur sport, est la présence de deux carburateurs synchronisés de façon particulière, assurant soit l'économie, soit le rendement. Il n'y a bien entendu qu'une commande, mais une timonerie spéciale fixée sur la culasse permet à la poignée tournante de l'actionner d'abord que le volet d'un des deux carburateurs. Le boisseau des gaz du second carburateur ne se lève que si la poignée est ouverte davantage, de façon à assurer une bonne alimentation aux hauts régimes. Il y a deux filtres à air efficaces avec volets de départ. Voici quelques autres détails techniques sur la 125 Puch type sport :

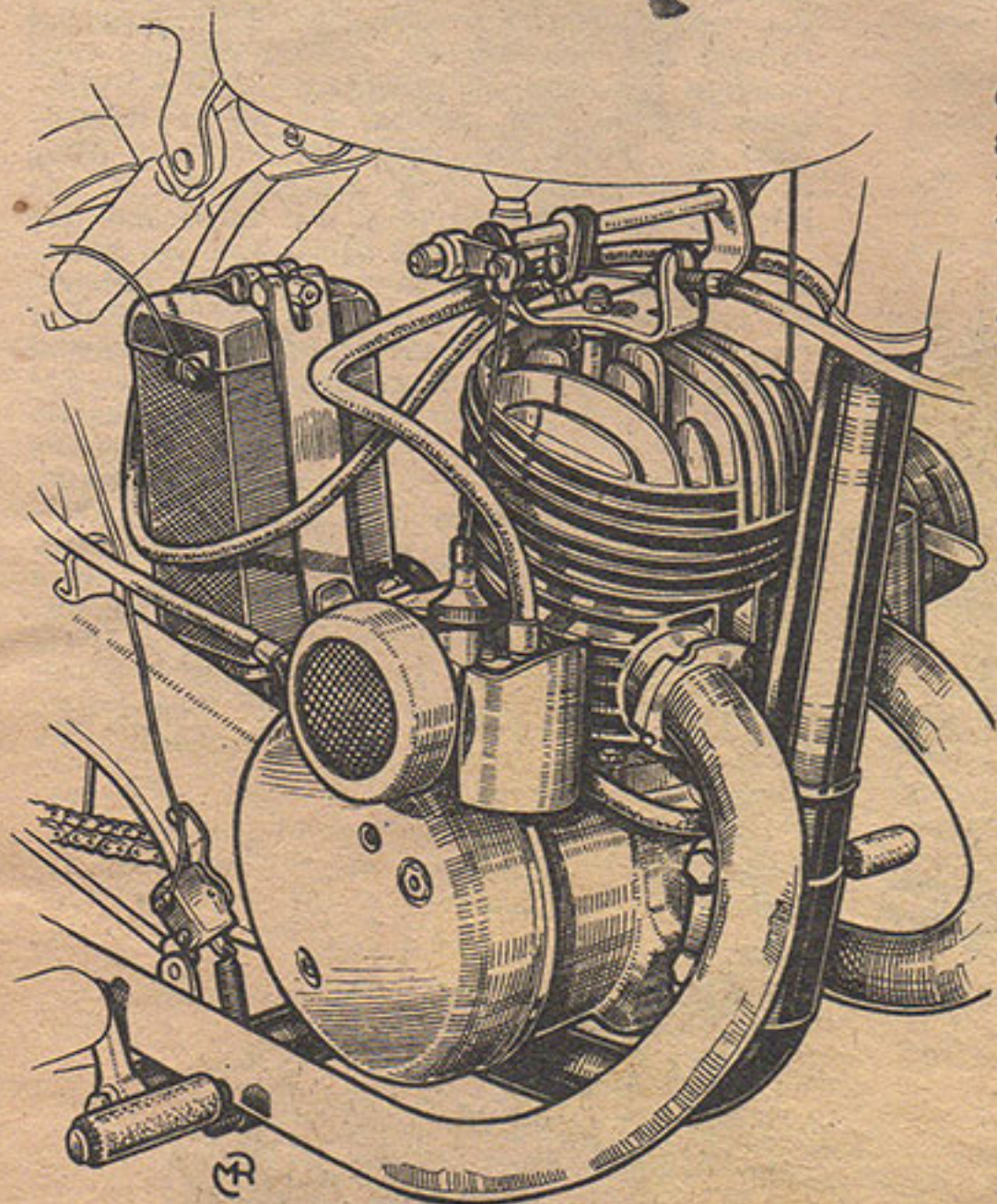
Alésage : 2x38 mm. Course : 55 mm. Cylindrée exacte : 124 cmc. 75. Rapport volumétrique : 6,5 à 1. Puissance maximum : 7,5 CV à 5.000 t.-m. Graissage du moteur par mélange (1/25<sup>e</sup> pour marche normale, de 1/20<sup>e</sup> à 1/15<sup>e</sup> pour utilisation sportive). Graissage séparé pour l'embrayage, la boîte et la transmission primaire.

Boîte trois vitesses, par pignons balladeurs et clabots. Rapports de boîte : 2,56 ; 1,35 et 0,82 à 1. Rapports définitifs : 22 ; 11,7 et 7,1 à 1. Sélecteur incorporé disposé à gauche. On monte les vitesses en actionnant la pédale vers le haut. Le kick repliable est également à gauche. Fourche tôle emboutie, avec amortisseurs réglables et frein de direction. Guidon réglable. Pneus de 25x3. Le poids de la machine est de 85 kgs. La vitesse normale est de 90 kmh. La consommation de mélange aux 100 kms n'excède pas 2 l. 4. La capacité de franchissement avec une personne est de 40 %, et de 30 % avec un passager, car cette 125 est étudiée pour le tourisme à deux.

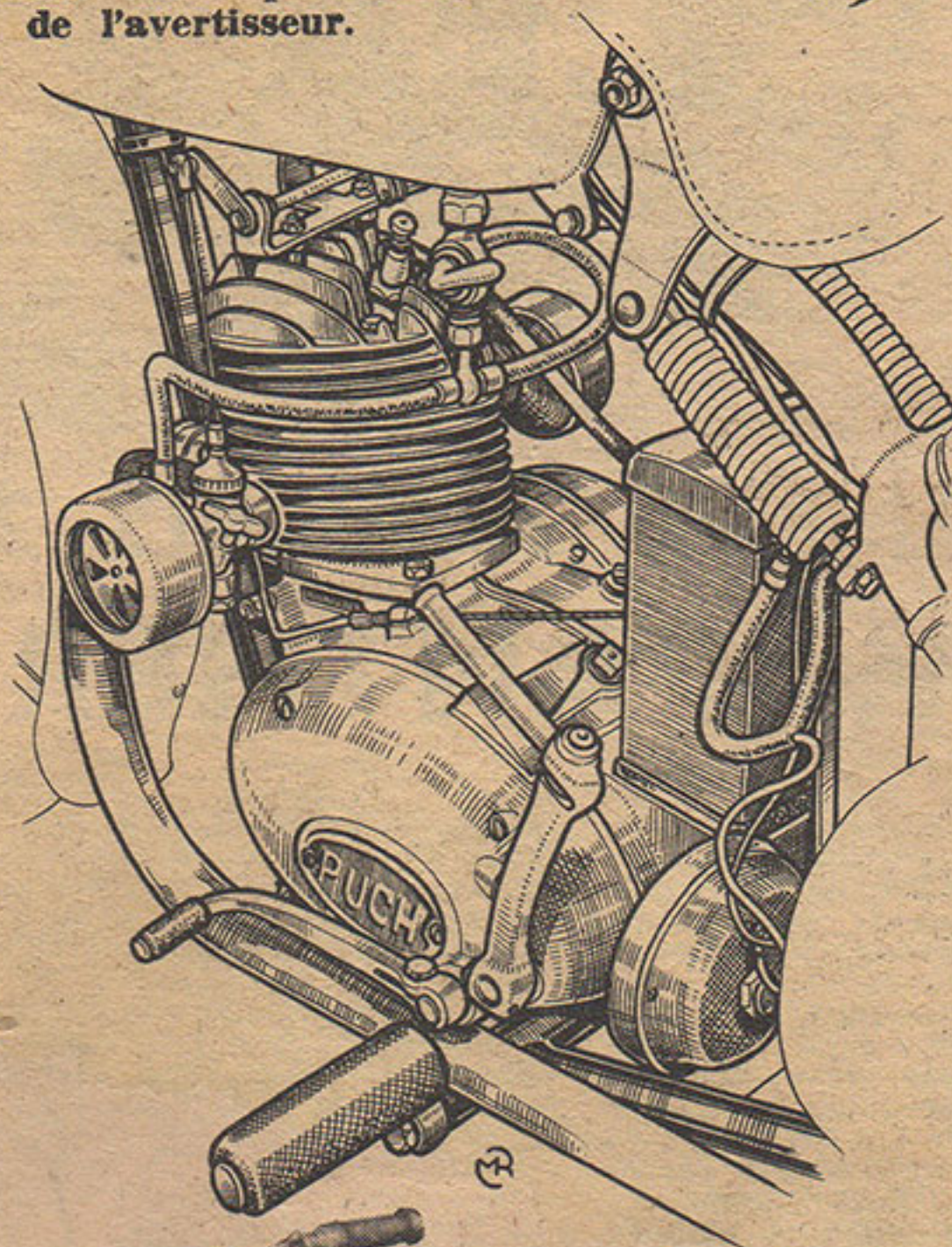
La machine que nous avons photographiée et dessinée (voir page ci-contre), est celle de M. Edouard Loffler, ingénieur de la maison Puch, qui s'est aimablement mis à notre disposition pour tous renseignements sur la production de cette firme.



Ci-dessus : La 125 cc. Puch sport avec l'équipement de route. Ci-dessous : Son moteur vu du côté gauche. On remarque les filtres à air des deux « carburateurs » et le logement assez particulier de l'avertisseur.

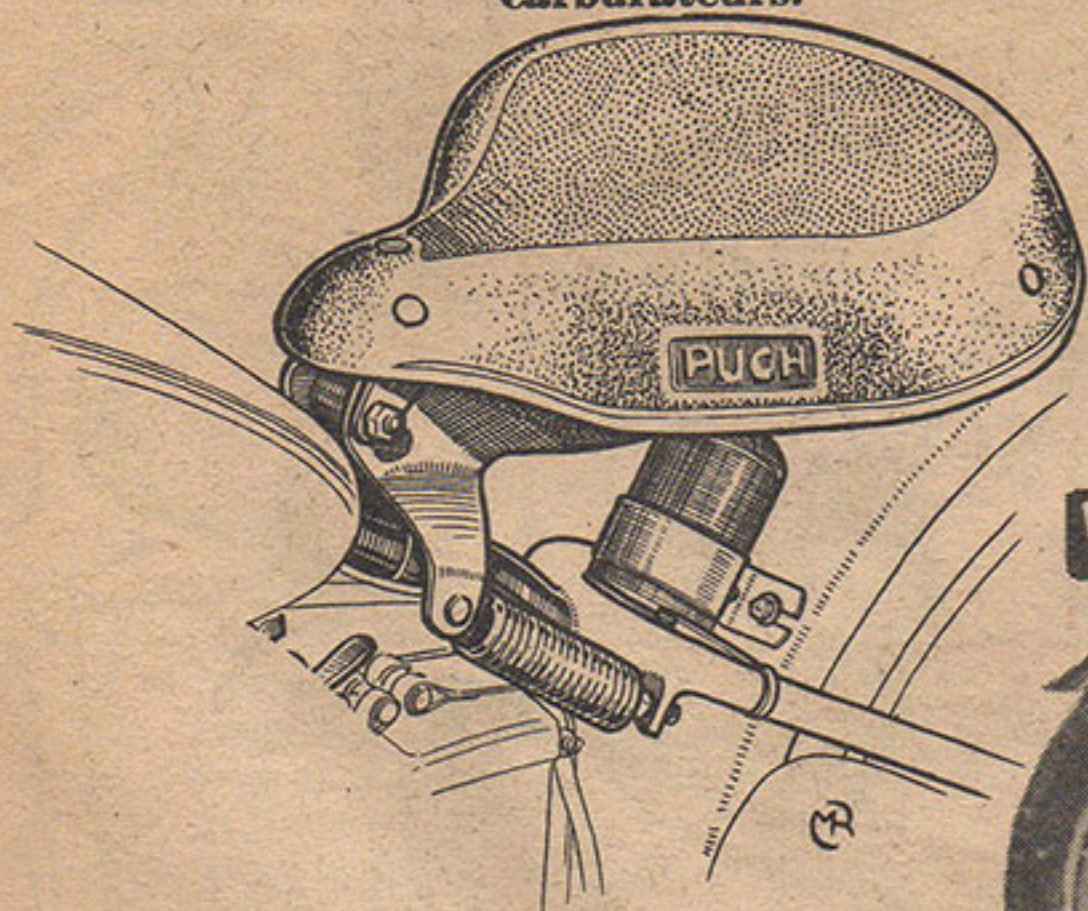


Ci-dessus : La robuste fourche en tôle emboutie à amortisseurs réglables, le phare avec compteur incorporé, dont la commande est dissimulée dans le tambour de frein.

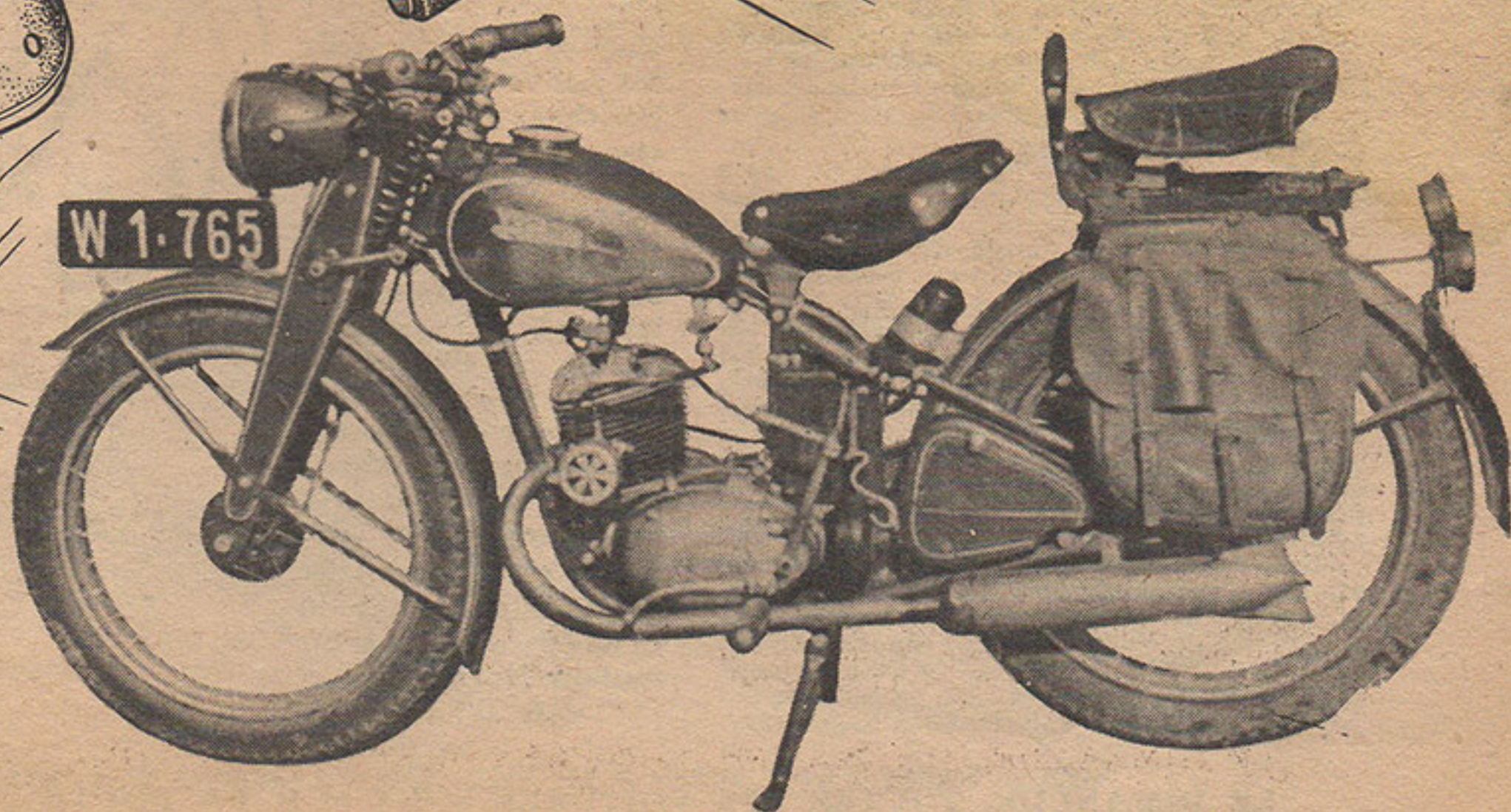


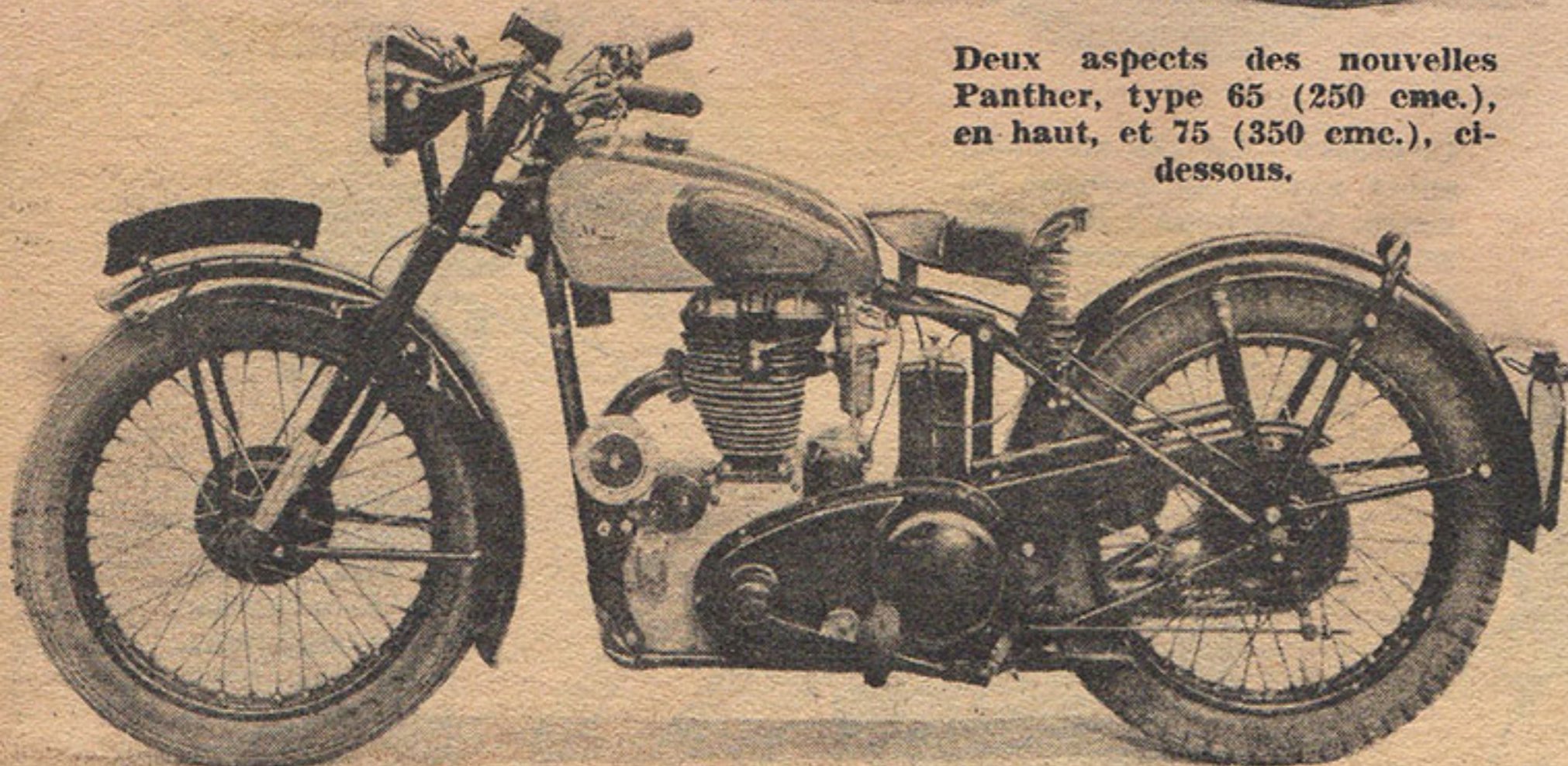
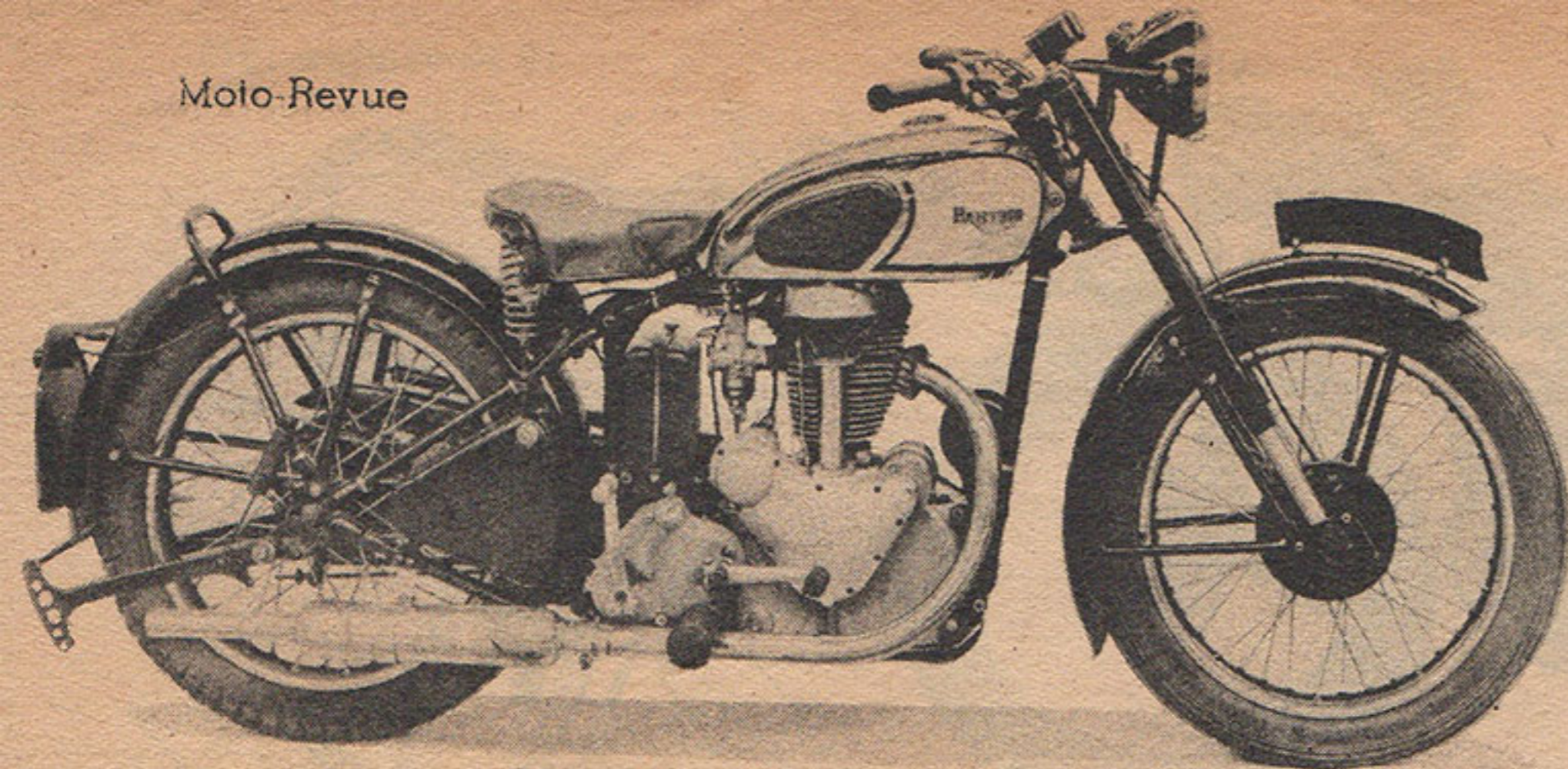
Ci-dessus : Le moteur côté transmission. On distingue, sur la culasse, la timonerie permettant de synchroniser la commande des deux carburateurs.

La machine côté kick. La sacoche à outils est bien disposée et assez volumineuse. Le gabarit de la moto est prévu pour le montage d'un tansad.



La selle oscillante est suspendue au moyen de 2 ressorts. Dessous est disposé le conjoncteur disjoncteur.





Deux aspects des nouvelles Panther, type 65 (250 cmc.), en haut, et 75 (350 cmc.), ci-dessous.

par une tuyauterie extérieure de l'huile à la culbuterie. Allumage à avance automatique par batterie et bobine sur le modèle 65, par magnéto sur le modèle 75. Boîtes Burman à 3 rapports sur le 65, à 4 rapports sur le 75. Embrayage à garniture liège sur le 65, à garniture néoprène sur le 75 qui a quatre vitesses. Roues à roulements à billes indé réglables et à galets côté transmission. Réglage de la chaîne par cames jumelées. Le modèle 65 pèse environ 145 kilos et le modèle 75, 150 kgs.

## ARIEL

Les divers modèles Ariel donnent à la clientèle une entière satisfaction. Ils ont été longuement éprouvés, qu'il s'agisse des monos 347 cc., 497 cc. et 600 cc. (le seul modèle à soupapes latérales), des bicylindres 498 cc. et de la quatre cylindres 1000 cc. Tous les modèles peuvent être, moyennant supplément, équipés de la célèbre suspension arrière qui combine des leviers oscillants et des glissières. Le mouvement de l'axe de la roue a été calculé de telle sorte que la tension de la chaîne reste constante. La fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques figure sur tous les modèles. Les attaches des bras de la fourche ont été légèrement allongés pour permettre un meilleur braquage, mais la chasse reste la même que précédemment. Le phare est monté sur deux courts supports. L'écartement des deux bras a été un peu augmenté. Les rayons de la roue avant sont maintenant montés sur le tambour de frein, ce qui accroît la rigidité latérale de la roue. Les freins sont les mêmes que précédemment. Le

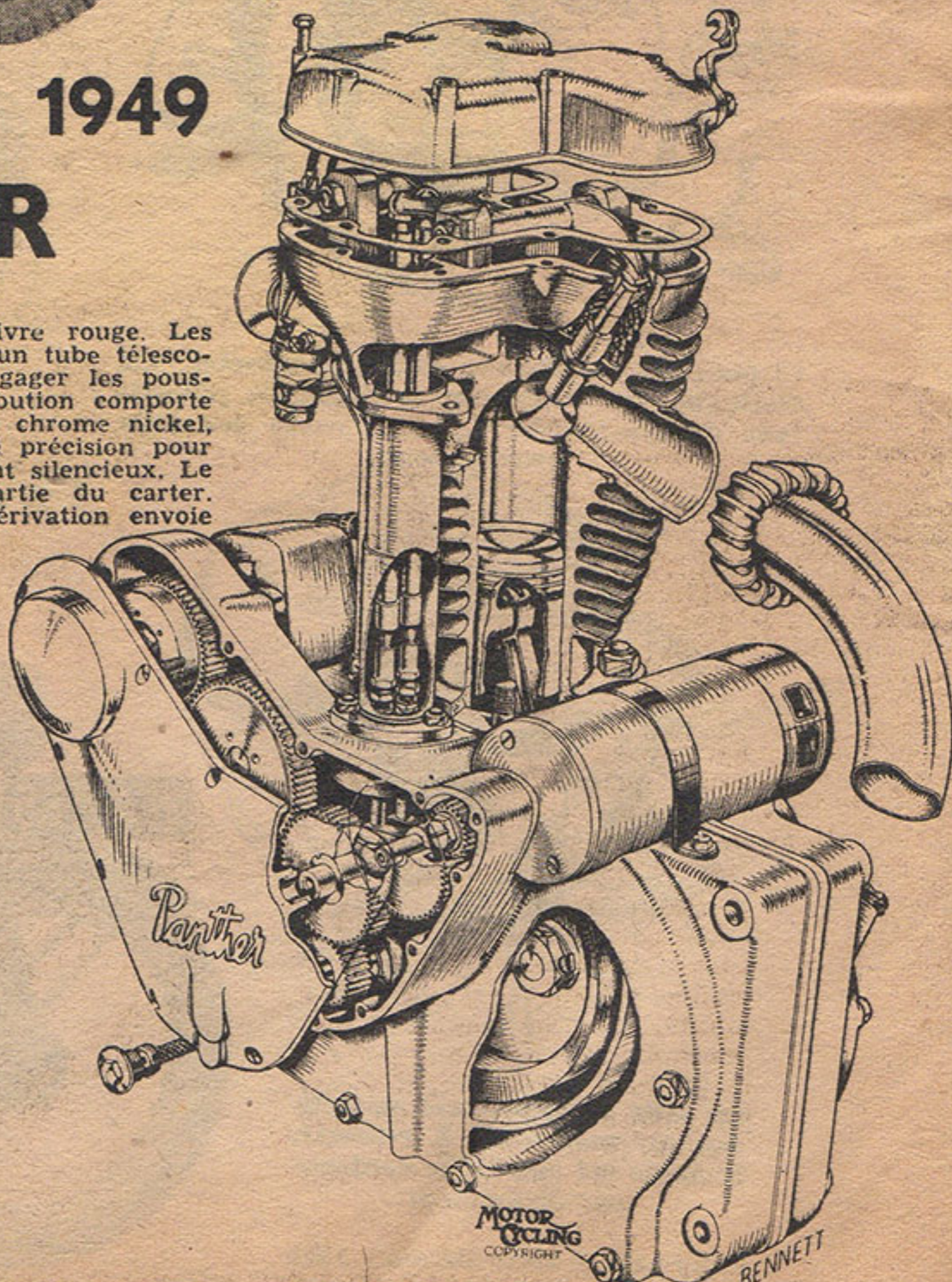
## PROGRAMMES ANGLAIS 1949 P.M. PANTHER

Le programme P. M. comprend trois modèles pour 1949. Le premier c'est la célèbre Panther (modèle 100) avec son moteur de 87 d'alésage et de 100 mm. de course, soit une cylindrée de 598 cmc. et un taux de compression de 6,5 à 1. Il n'a pas subi de changements depuis l'an dernier et il est trop connu pour que nous ayons à le décrire. Cette grosse machine qui convient aussi bien pour le sidecar que pour le solo, associe des performances très élevées à une consommation extraordinairement réduite. Tout comme les deux autres machines, elle est équipée d'une fourche télescopique Oleomatic utilisant la compressibilité de l'huile et inspirée des trains d'atterrissage des gros avions.

Les modèles 65 et 75, dont les moteurs sont des monocylindres verticaux montés dans un cadre classique, identique dans les deux cas, ont donné d'excellents résultats dans les épreuves d'endurance. Ces moteurs à culbuteurs ont leur réserve d'huile dans le carter. Le modèle 65 a un moteur 60x80 mm. d'une cylindrée de 248 cmc. Le piston Hapolite à jupe complète, à fond légèrement bombé. Rapport volumétrique 6,5 à 1. Le moteur de la 75 a une cylindrée de 348 cmc. avec un piston dont le fond est légèrement concave et le rapport volumétrique est le même. Axe flottant maintenu latéralement par des jones. Pied de bielle à bague de bronze. Deux segments d'étanchéité et un râcleur. Cylindre et culasse en fonte avec rapports de culbuteurs venus de fonte. Les soupapes d'admission et d'échappement ont le même diamètre. La culbuterie est protégée par une calotte en alliage léger.

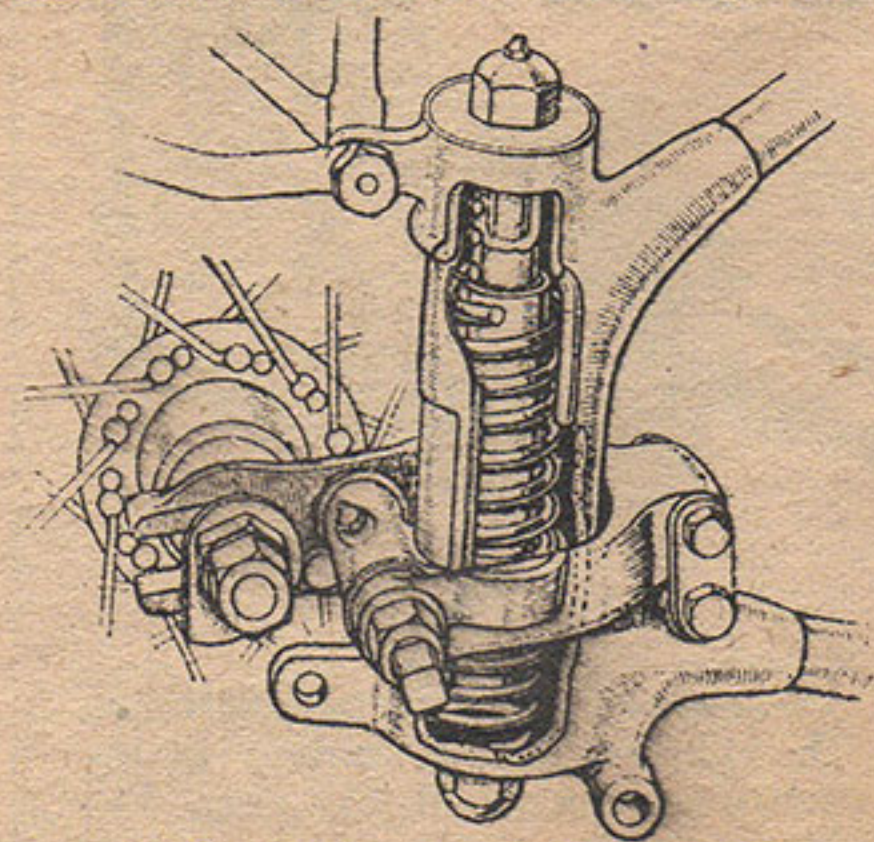
Joint de culasse en cuivre rouge. Les deux tiges passent dans un tube télescopique qui permet de dégager les poussoirs réglables. La distribution comporte six engrenages droits en chrome nickel, usinés avec une extrême précision pour assurer un fonctionnement silencieux. Le réservoir d'huile fait partie du carter. Pompe à piston. Une dérivation envoie

Une coupe partielle des nouveaux moteurs Panther 250 et 350 cmc., qui ne diffèrent entre eux que par l'alésage du cylindre. On remarque le tube central enfermant les tringles de commande, le carter protégeant la culbuterie, la largeur des pignons entraînant la distribution, la magnéto et la dynamo. Cette dernière est séparée et disposée à l'avant du cylindre. Le carter moteur forme réservoir d'huile.



garde-boue avant de la 600 cc. possède des flasques latéraux. Tous les modèles possèdent maintenant une béquille centrale.

Les modèles de luxe NG (347 cc.) et VG (497 cc.) ont un moteur à culbuteurs à simple tube d'échappement. Les Red Hunter NH et VH (397 cc. et 497 cc.) peuvent être livrés avec simple ou double échappement, avec tubes bas, nor-



Détail de la suspension arrière des Ariel « Square Four » 1.000 cmc., et « Red Hunter » 500 cmc. bicylindre. (Cliché The Motor Cycle)

maux ou surélevés. La 600 cc. à soupapes latérales est une machine qui convient particulièrement au sidecar. Rappelons avant de passer aux polycylindres que les monos Red Hunter réalisent des performances très élevées, la 497 cc. atteignant normalement le 135 kmh.

La 498 cmc. à deux cylindres jumelés existe sous deux formes : la KG est un

modèle de luxe. La KH Red Hunter a un moteur à taux de compression élevé spécialement mis au point, dont la vitesse dépasse le 145 kmh. et a des accélérations foudroyantes.

Quant à la 1000 avec son curieux moteur à deux vilebrequins accouplés par engrenages, elle a maintenant un glorieux passé derrière elle et elle reste une des machines de luxe les plus admirées. Elle est aussi souple, aussi maniable qu'elle est rapide et ce n'est pas peu dire, car elle peut atteindre le 160 kmh.

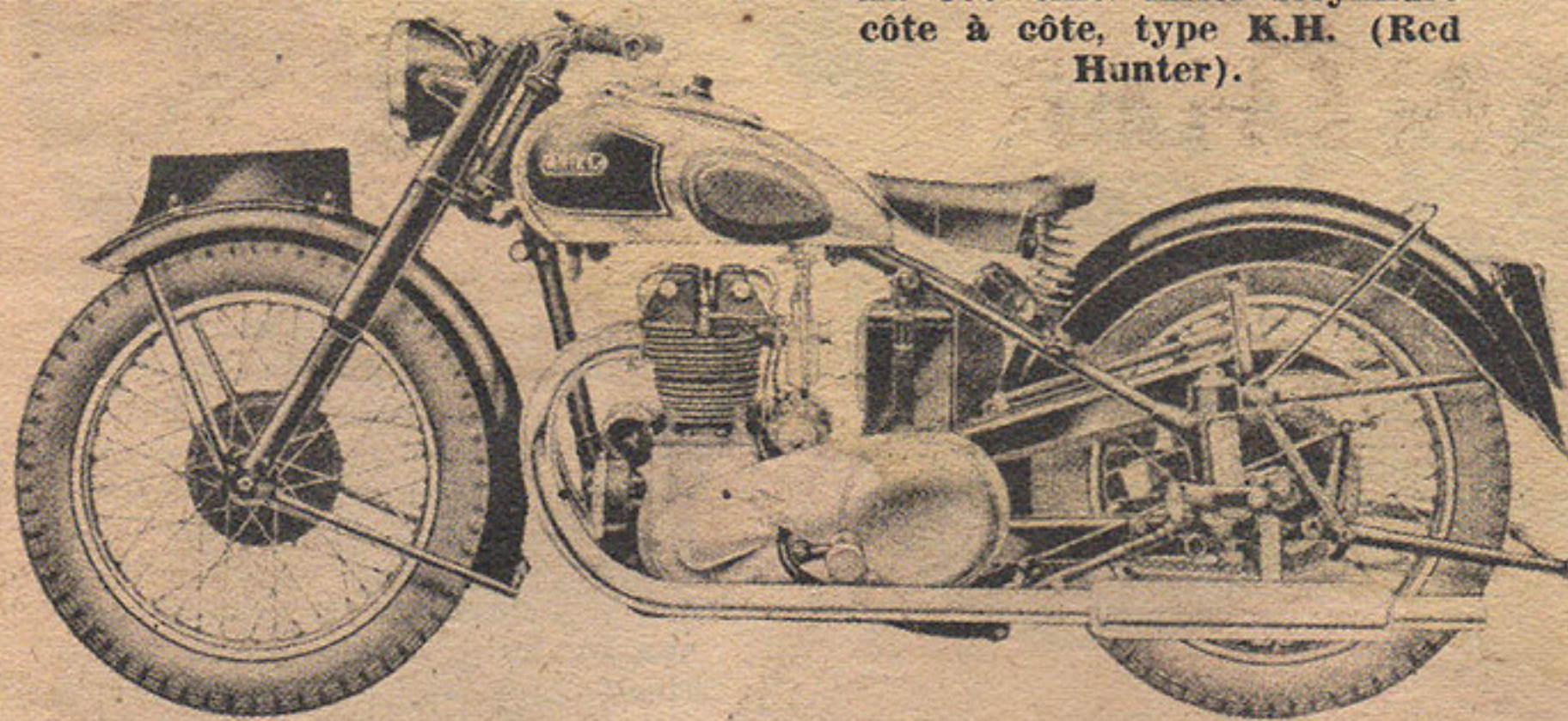
Ariel exporte beaucoup et la clientèle étrangère réclamait à cor et à cri la célèbre suspension arrière. C'est pourquoi Ariel était contraint de ne mettre sur le marché britannique que des machines à arrière rigide. Mais on espère que dans les mois à venir un certain nombre de machines destinées à la clientèle intérieure pourront être livrées avec suspension arrière. Tous les modèles peuvent également recevoir des filtres à air Vokes. Signalons enfin que la dynamo Lucas a un débit de 60 watts. Voici la liste des divers modèles du programme Ariel pour 1949 :

- 347 cmc. NG de luxe soupapes en tête
- 497 cmc. VG de luxe soupapes en tête
- 347 cmc. NH Red Hunter soupapes en tête
- 497 cmc. VH Red Hunter soupapes en tête
- 600 cmc. VB de luxe soupapes latérales
- 498 cmc. KG bicylindre de luxe soupapes en tête
- 498 cmc. KH bicylindre Red Hunter soupapes en tête
- 1000 cmc. 4G Square Four.

## SUNBEAM

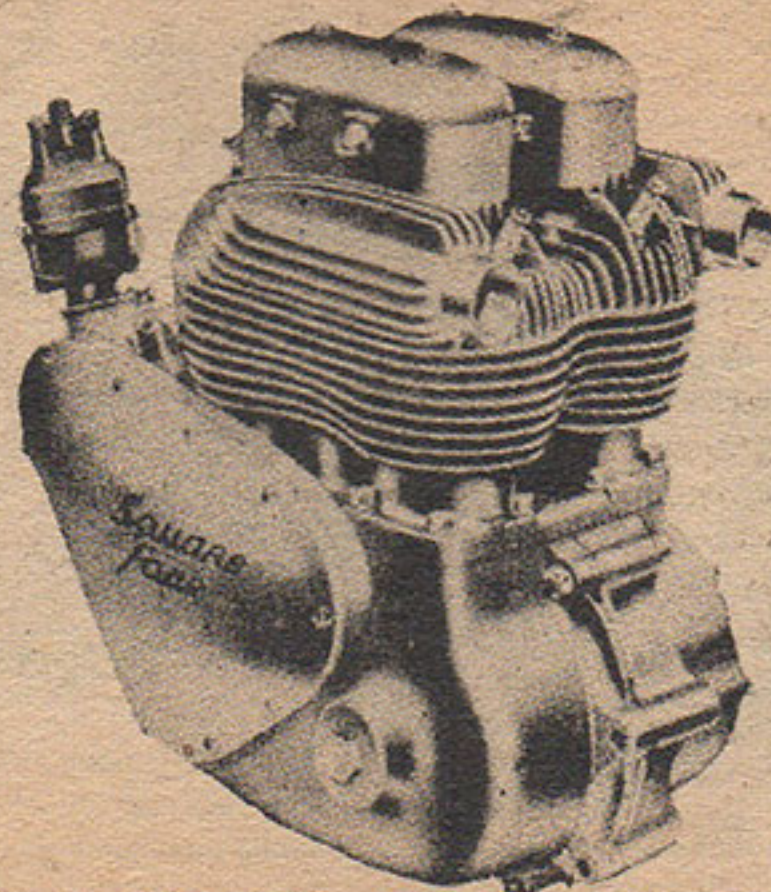
Il est difficile de concevoir une machine de conception plus moderne que la Sunbeam avec son deux cylindres en ligne à arbre à cames en tête et sa transmission acatène. Maniabilité, silence et confort sont de premier ordre. Mais cer-

La 500 cmc. Ariel bicylindre côte à côte, type K.H. (Red Hunter).



Le nouveau moteur de la 1.000 cmc., quatre cylindres Ariel 1949 type 4.G. Les modifications portent principalement sur le boîtier des culbuteurs, la forme des ailettes et de la culasse. La netteté du carter paraît également avoir été travaillée. Ce nouveau moteur est monté dans un cadre à suspension arrière et fourche télescopique. Nous publierons une photo de l'ensemble dans un prochain numéro.

(Cliché The Motor Cycle and Cycle Trader).



tains motocyclistes réclamaient un modèle plus sportif et plus rapide. C'est à leur intention qu'à la S7 de luxe vient s'ajouter un modèle allégé, la S8. Le moteur a un rapport volumétrique de 6,8 à 1 au lieu de 6,4 à 1, qui sera porté à 7,2 à 1 quand de l'essence à un nombre d'octane plus élevé sera couramment vendue. Le piston a quatre segments : deux segments d'étanchéité et un râcleur évidé au-dessus de l'axe de piston et un râcleur au-dessous de l'axe de piston. La nouvelle fourche élastique a un ressort dans chaque bras et un amortisseur hydraulique. Les pneus sont de plus faible section 3,25x19 à l'avant et 4,00x15 à l'arrière.

## QUELQUES ÉCHOS D'OUTRE-MANCHE

### DEUX NOUVEAUX VILLIERS 98 CMC.

Ce sont deux petits moteurs destinés aux autocycles. L'un n'a qu'une vitesse, l'autre deux. Ces moteurs ne sont plus horizontaux, mais légèrement inclinés (15°). Ils n'ont plus, comme leurs prédécesseurs, un vilebrequin en porte à faux, mais un vilebrequin complet constitué par deux flasques assemblés par un maneton emmanché à la presse. Comme les nouveaux 122 cc. et 197 cc., ils ont un piston à fond et deux canaux de transfert latéraux, un orifice d'admission à l'arrière et un orifice d'échappement à l'avant, mais légèrement déporté pour que le tube d'échappement ne gêne pas le montage dans un cadre. Roulement lisse du côté volant, et du côté transmission un roulement à billes avec joint d'étanchéité à rondelles et à ressort. Volant magnétique avec possibilité de monter un redresseur de courant cuproxyde, ce qui permet la charge d'une batterie. Embrayage à deux disques et à ressort unique. Commande du changement de vitesse par flexible et levier sur le guidon. Carburateur Villiers. Le type 1F à deux vitesses développe 2 3/4 HP à 4.000 t.-m., le type 2F, monovitesse, donne 2 CV à 3.800 t.-m.

### COUREURS EN GREVE

A Brands Hatch devaient se disputer des courses. Un nombreux public avait fait le déplacement, mais à la dernière minute les coureurs inscrits estimèrent que les prix offerts étaient insuffisants et refusèrent de prendre le départ. Cette attitude était d'autant plus fâcheuse qu'en s'inscrivant pour l'épreuve, ils connaissaient fort bien les conditions qui leur étaient faites et qu'ils étaient entièrement libres de ne pas les accepter. S'imaginer-t-on, par exemple, les concurrents du T.T. se mettre en grève au dernier moment ?

### L'INSTITUT GALLUP ET LES HUILES

L'institut Gallup ne se confine pas à la politique, mais exerce son activité dans bien d'autres domaines. Ainsi il vient de faire une enquête sur les marques d'huile préférées par les motocyclistes. Parmi les motocyclistes qui exigent une marque d'huile, 69 % demandent une certaine marque que nous ne pouvons naturellement indiquer.

### 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 :

300 FRANCS.

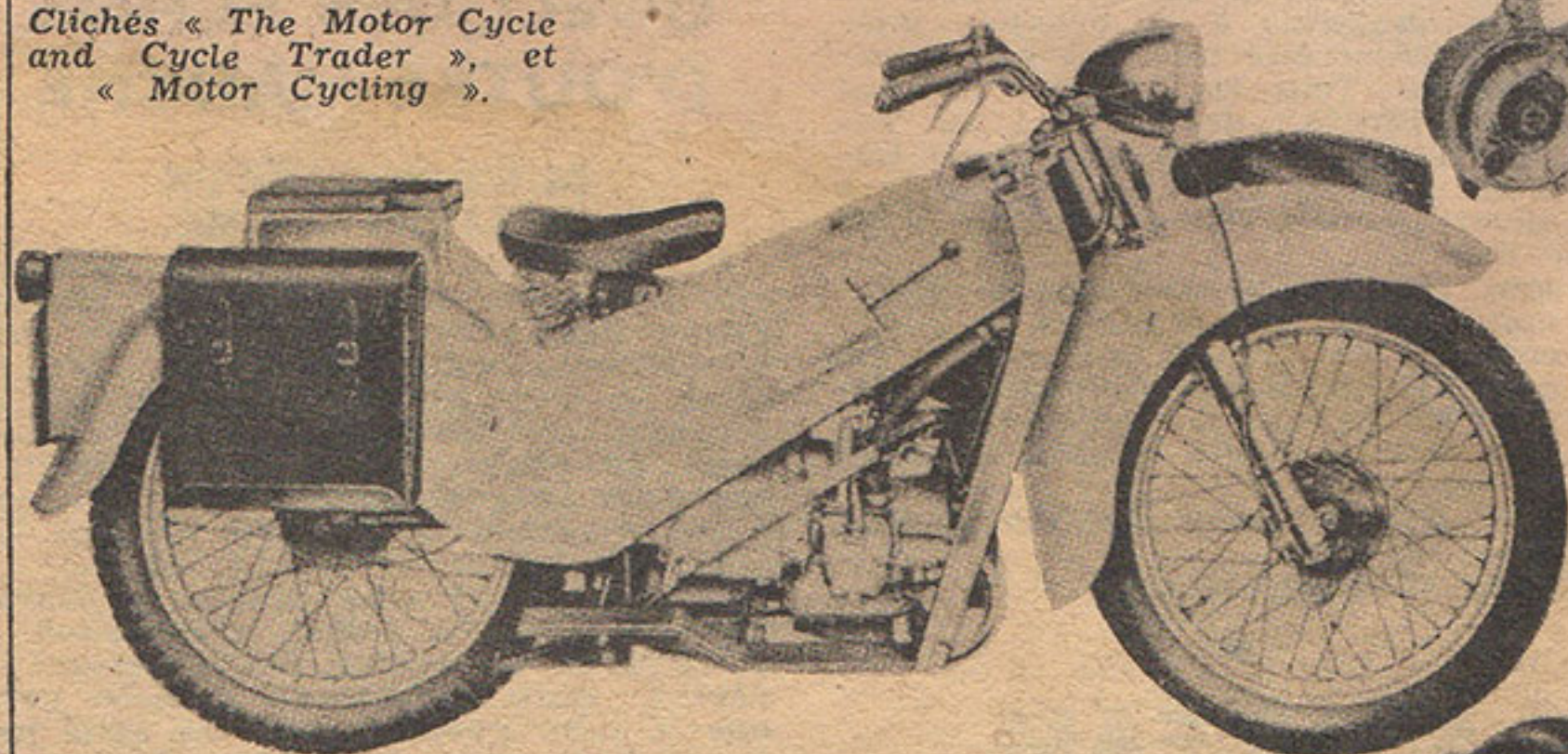
AJOUTER 45 FRANCS POUR EMBALLAGE ET PORT RECOMMANDE

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

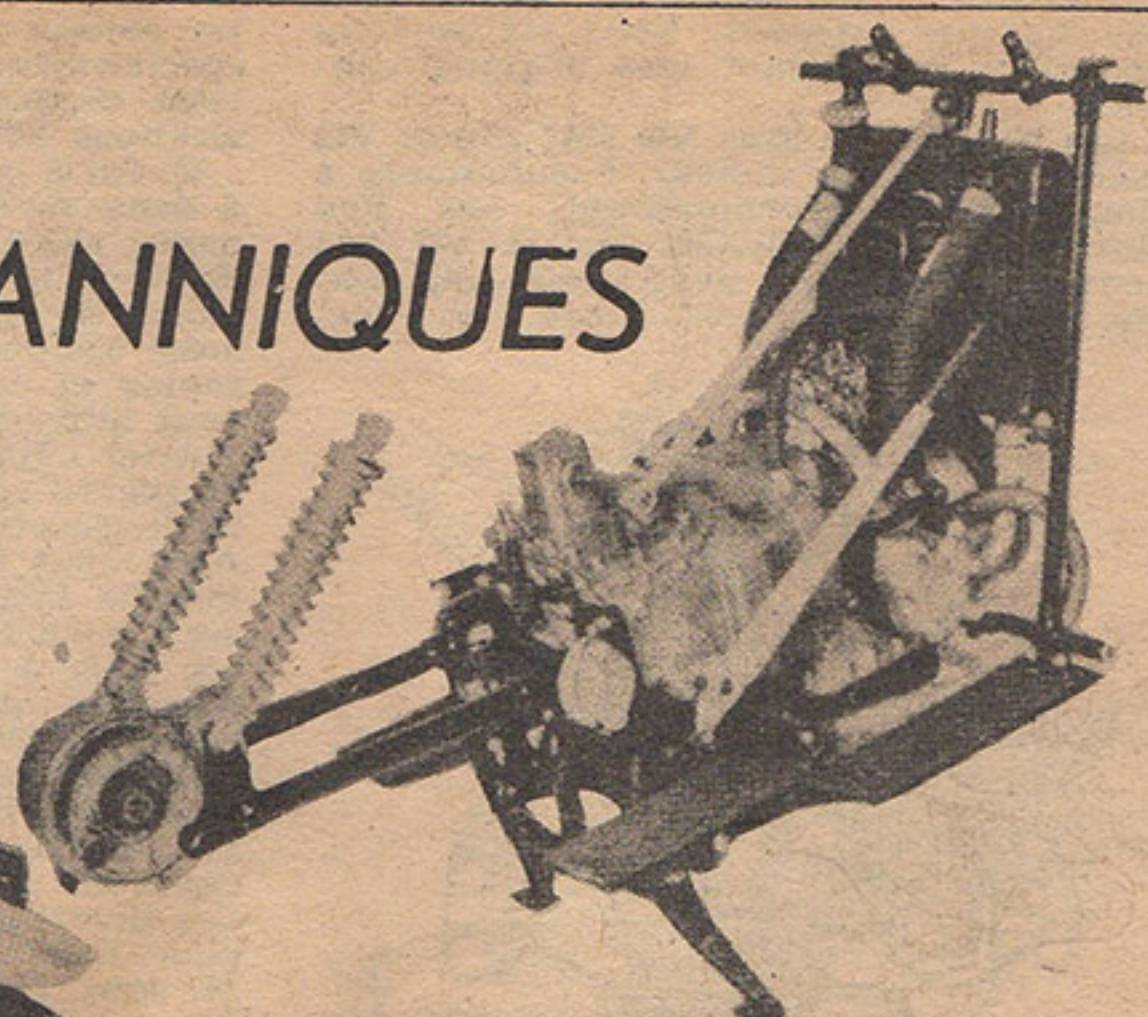
# Quelques nouvelles MACHINES BRITANNIQUES

Le premier Salon de Londres de la paix sera marqué par de multiples nouveautés à sensations. Les derniers champions du monocylindre abandonnent leur position et exhibent les polycylindriques qu'ils préparaient depuis de nombreux mois.

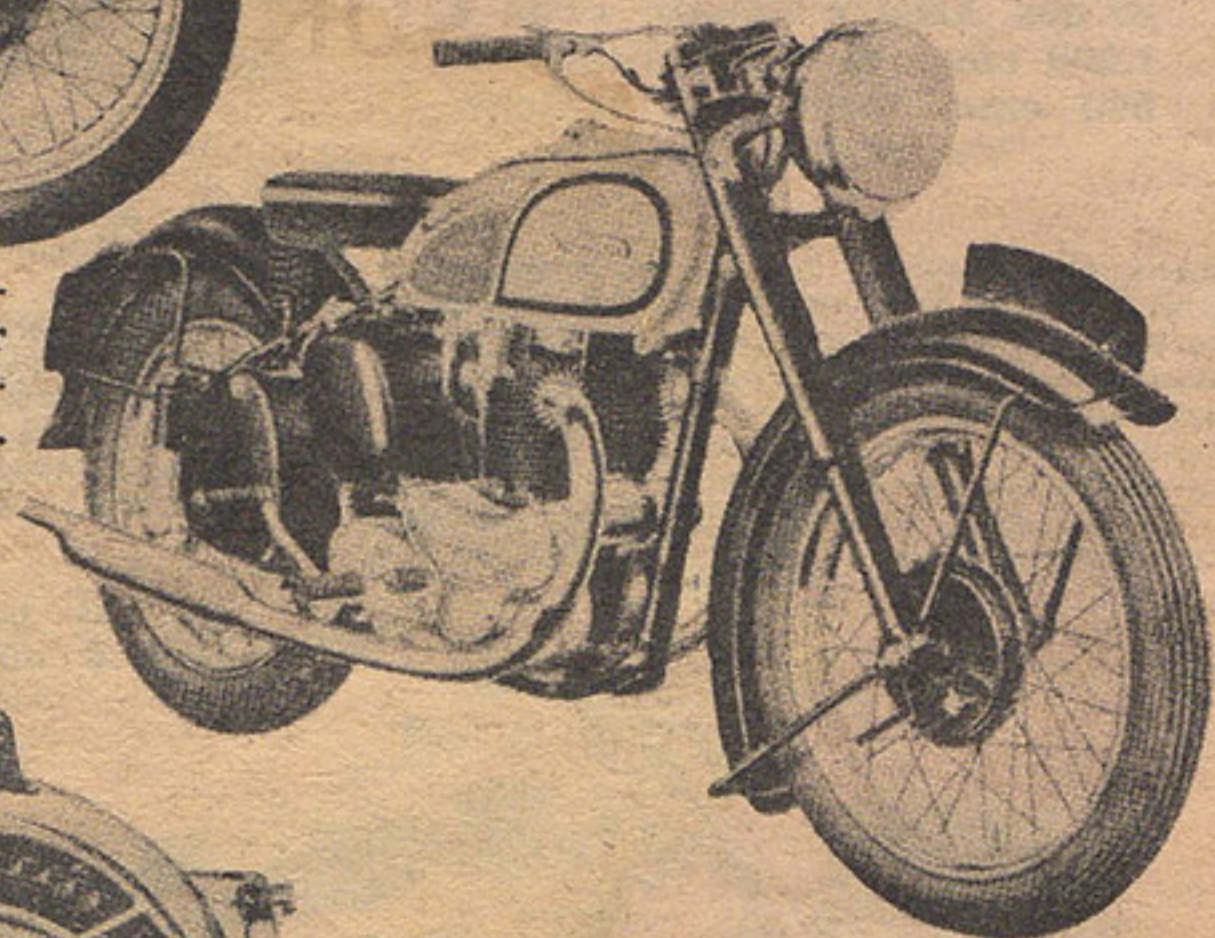
Clichés « The Motor Cycle and Cycle Trader », et « Motor Cycling ».



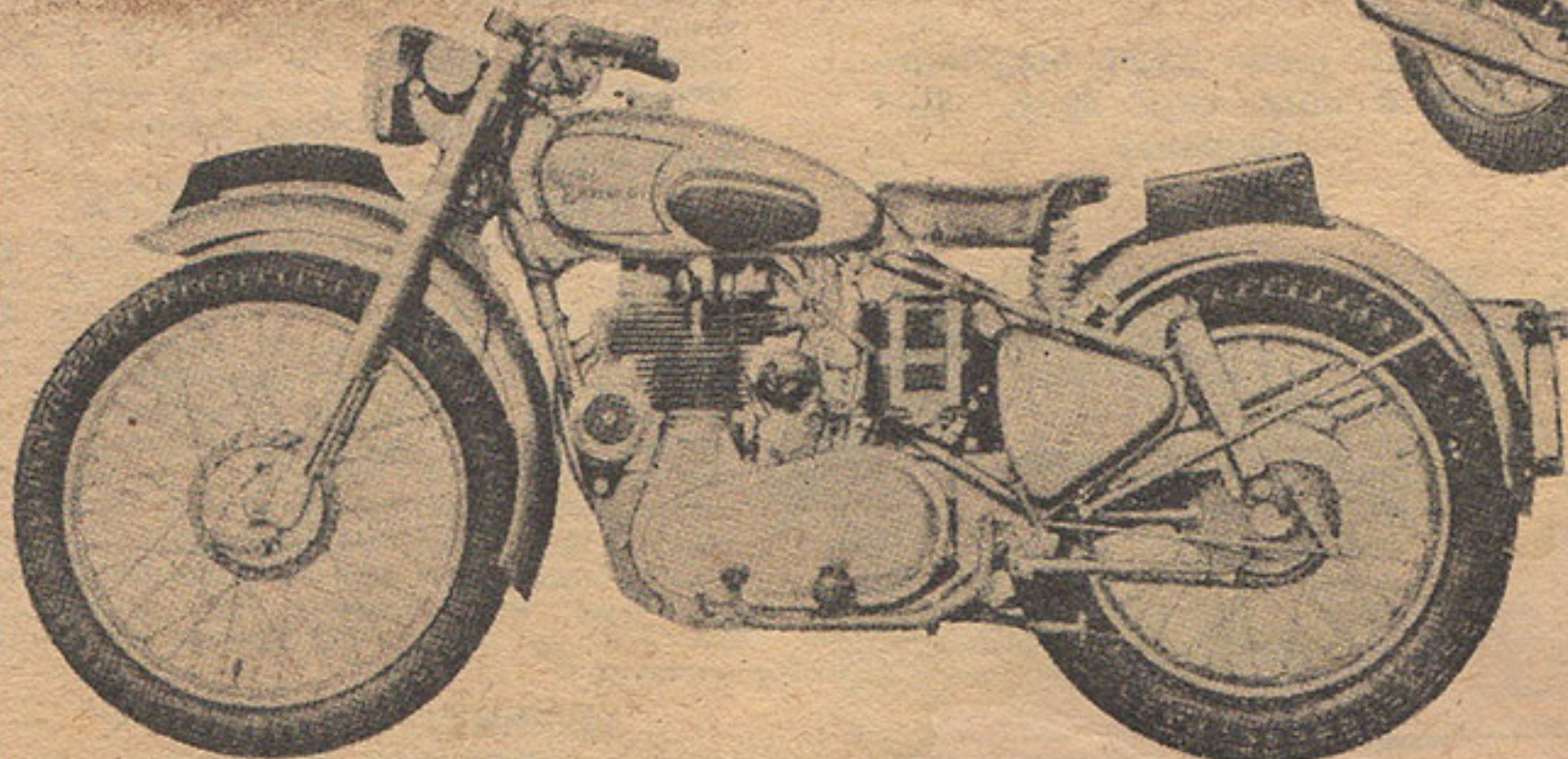
Ci-dessus : La sensationnelle moto légère lancée par Velocette sous le titre : La moto de tout le monde. Bloc-moteur 150 cmc. flat-twin 4 temps à soupapes latérales, refroidissement par eau, transmission acatène, protection très étudiée. Nous la présenterons en détail très prochainement.



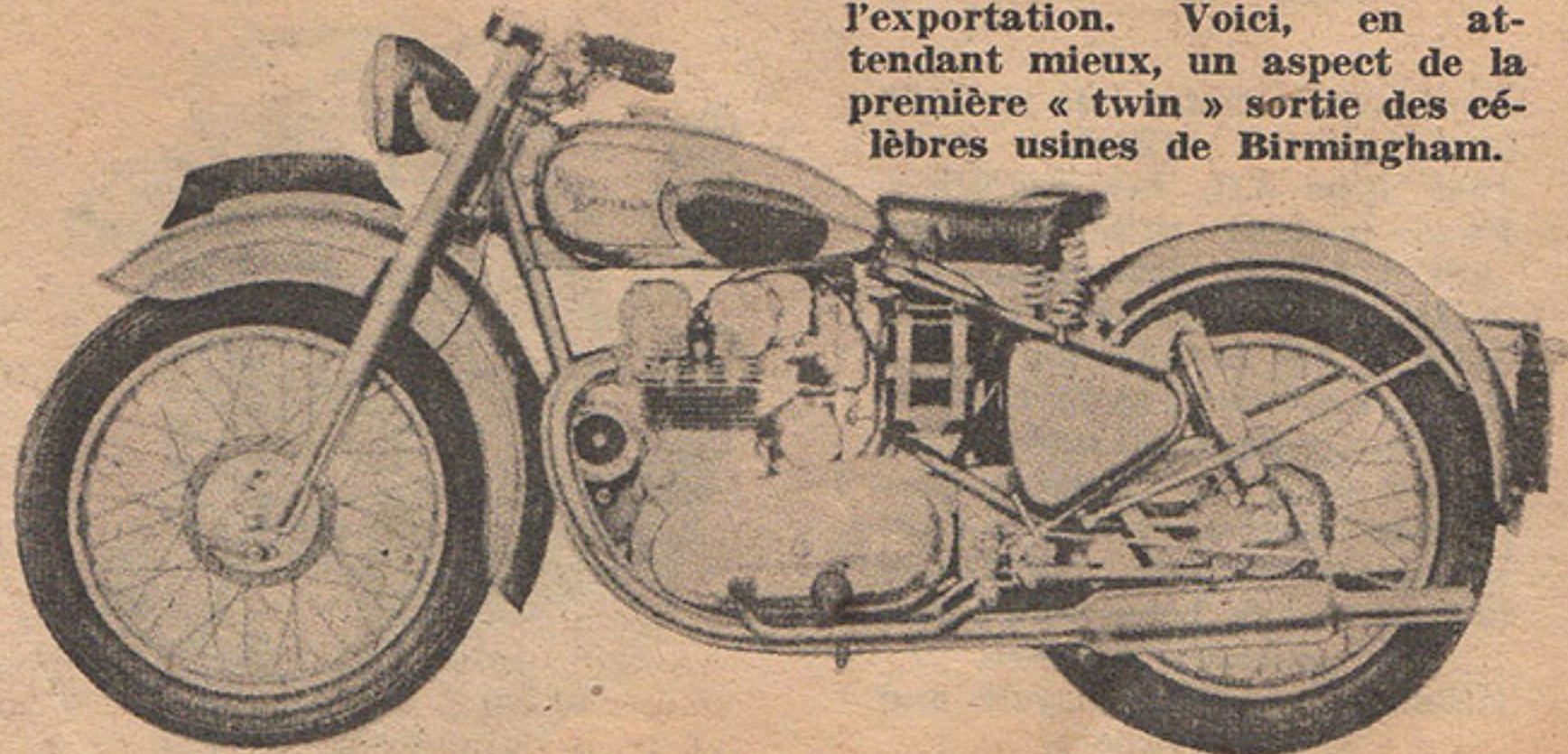
Ci-dessus : La partie inférieure du châssis, le bloc-moteur et les marchepieds de la 150 cmc. Velocette.



Ci-dessus: Norton suit le mouvement, et présente à son tour une 500 cc. Vertical twin conforme à la ligne classique des motos britanniques 1949. Tout est nouveau sur cette machine: Moteur, boîte garde-boue, réservoir, cadre. Elle sera mise en vente en Angleterre dès le printemps de l'année prochaine, les premiers exemplaires étant bien entendu réservés à l'exportation. Voici, en attendant mieux, un aspect de la première « twin » sortie des célèbres usines de Birmingham.



Royal-Enfield remanie sa gamme de motos 350 et 500, et produit ces deux belles supersport. Ci-dessus : La 350 cc. « Bullet » monocylindrique. Ci-contre : La 500 cc. Vertical Twin. Ainsi qu'on peut le constater, l'expérience acquise sur la machine de trials présentée ici voici quelques mois a été largement mise à profit sur ces nouveaux modèles, surtout pour la partie cycle. A noter que les cylindres et les culasses sont en alliage léger. On a conservé la fourche télescopique avec garde-boue indépendant. On remarque l'inclinaison importante des coulisseaux de la suspension postérieure.





# LES NOUVELLES INDIAN

Les deux modèles Indian dont nous avons donné la description dans un de nos derniers numéros ne sont pas destinés à rester des prototypes, avec le but d'attirer la curiosité du monde motocycliste. Ils sont le fruit de quatre années d'études et d'essais sévères. Les ateliers de Springfield ont été remaniés et rééquipés pour une vaste production en série, avec les machines-outils les plus modernes, des installations entièrement nouvelles pour le traitement des pièces, pour les procédés anti-rouille, pour l'émaillage au four, etc... C'est plus de six millions de dollars qu'Indian a investis dans cette usine ultra moderne et c'est la meilleure preuve de l'entière confiance qu'a la célèbre marque dans ces nouvelles machines. Non seulement le dessin est conforme à la technique la plus moderne, mais encore la réalisation en est impeccable, qu'il s'agisse de la qualité des matériaux ou de la précision d'usinage. On a cherché la qualité à tout prix sans rien sacrifier à un bon marché dont l'acheteur est tôt ou tard la victime. C'est seulement en répartissant sur de très grandes séries les énormes frais généraux que ces machines peuvent être livrées à un prix normal.

L'allègement est à l'ordre du jour. Il est évident qu'une machine légère est plus facile à manœuvrer et que plus le rapport de puissance à poids est élevé et plus les performances sont brillantes, qu'il s'agisse des accélérations ou de l'ascension des côtes. La Scout 220 cmc. ne pèse que 109 kgs pour une puissance de 12 CV et la Arrow de 440 cmc. 125 kgs pour une puissance de 22 CV. De tels rapports n'ont été qu'exceptionnellement atteints sur des machines de série.

Mais la robustesse et la tenue de route n'ont pas été sacrifiées à l'allègement,

d'utiliser pleinement les possibilités de la machine.

Elle est extrêmement maniable même pour un novice. Pas de manette d'avance, pas de décompresseur, pas de manette d'air. Un guidon entièrement dégagé et monté sur caoutchouc pour accroître le confort.

■  
L'avant de la 440 cmc. bicylindre Indian : guidon relevé, fourche télescopique d'une grande netteté, pare-brise efficace avec armature robuste et rigide.

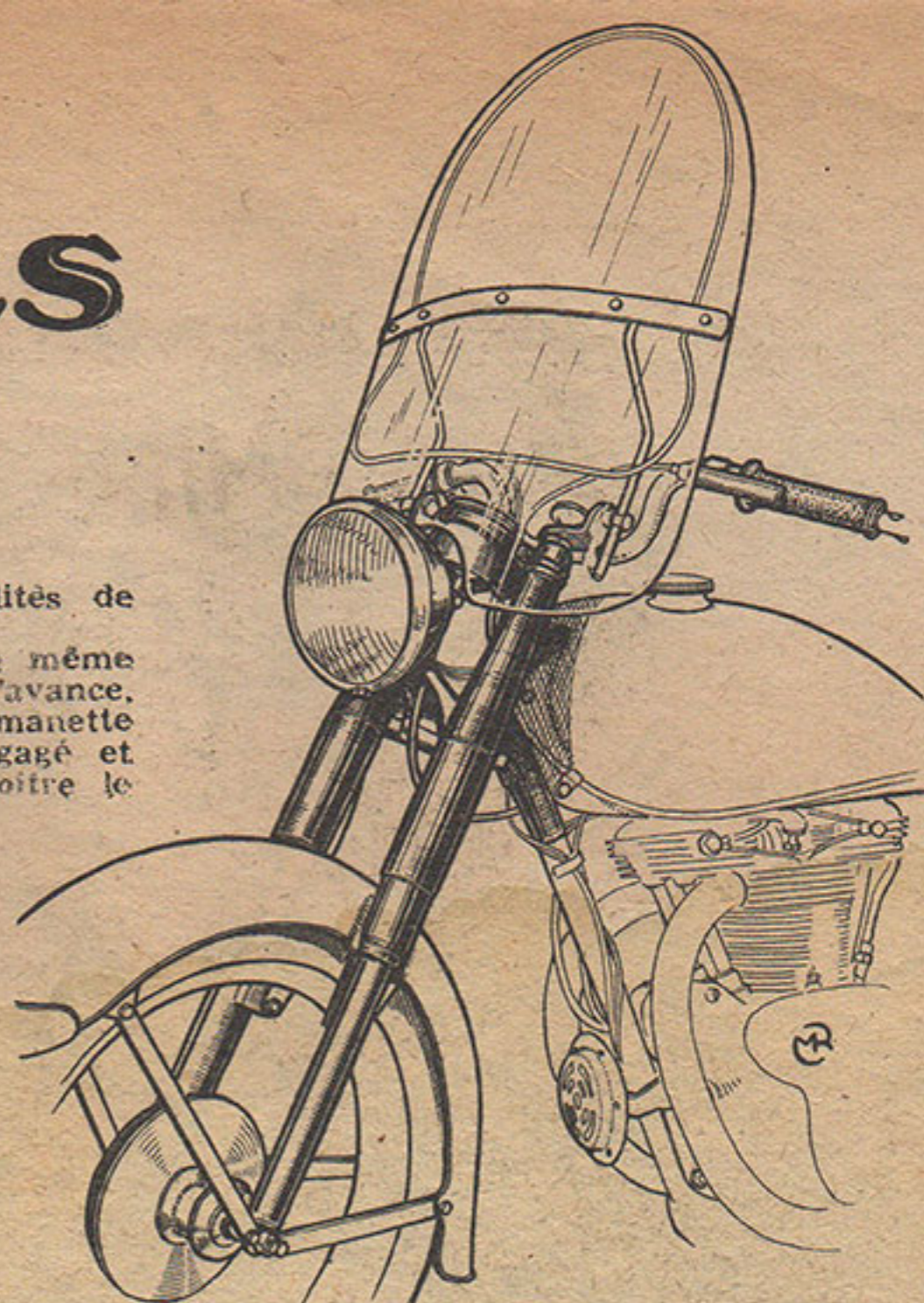
■  
Le débrayage est commandé par la main gauche et les gaz par la poignée droite, le changement de vitesse par le pied gauche, la pédale de frein arrière par le pied droit. Le commutateur d'éclairage et le bouton d'avertisseur sont à portée du pouce. L'indicateur de vitesse est sur la fourche et se trouve dans l'angle visuel.

Les freins, avec leur surface de 155 cm<sup>2</sup>, leur diamètre de 15 centimètres, leur garniture collée aux segments et rodée sont à la fois très progressifs et très puissants.

Les pneus de 3,25 de section sont spécialement fabriqués et leur qualité ne se rencontre pas dans le commerce. Les jantes à base creuse sont d'un dessin spécial. Les roues sont montées sur roulements annulaires à billes et à galets.

■  
Ci-contre : le moteur de la « Scout » 440 cmc. Kick et sélecteur sont placés à gauche, ce qui surprend un peu.

■  
Le moteur « Arrow », 220 cmc. monocylindrique, vu du côté transmission. Les tiges de culbuteurs sont à l'avant et à l'arrière du cylindre. La magnéto est à l'avant et la dynamo à l'arrière.



Les pare-chocs sont mis en forme à la presse hydraulique et d'une résistance à toute épreuve.

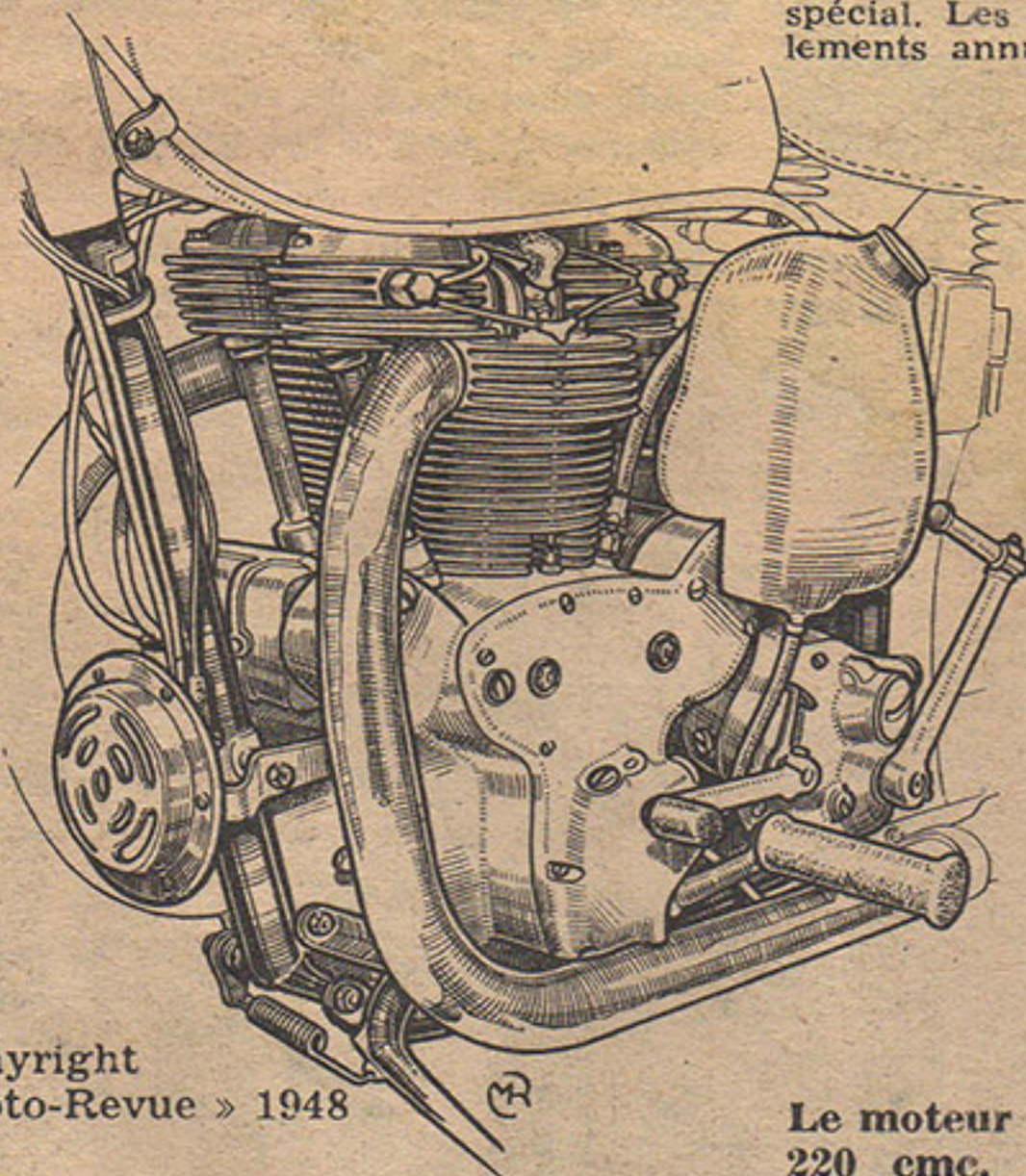
Rappelons que les réservoirs en acier soudé électriquement ont une grande capacité (respectivement 15 et 3 litres) que les moteur avec culasse en alliage léger et sièges rapportés, cylindres également en alliage léger et chemise centrifugée s'accrochent fort bien, par suite de l'intensité et de l'égalité du refroidissement, d'un taux de compression élevé (7 à 1). Avec ses neuf disques, dont 4 garnis de liège, l'embrayage est très doux. La chaîne primaire est jumelée et le petit pignon comporte un amortisseur.

Le changement de vitesse à engrenages toujours en prise et sélecteur au pied donne quatre rapports. Tout est donc de la conception la plus moderne. La magnéto possède une avance automatique. Enfin la présentation est égale à celle des plus luxueuses machines européennes. Et la Scout possède une excellente suspension arrière.

Avec la Arrow on tient sans effort le 80 à l'heure, la vitesse instantanée étant beaucoup plus élevée. Les performances de la Scout sont encore plus brillantes. Et jamais, quoi qu'on leur demande, ces machines ne donneront le moindre signe de fatigue.

En vérité deux créations qui font le plus grand honneur à l'industrie motocycliste américaine et qui sont appelées à prendre une place importante sur le marché mondial.

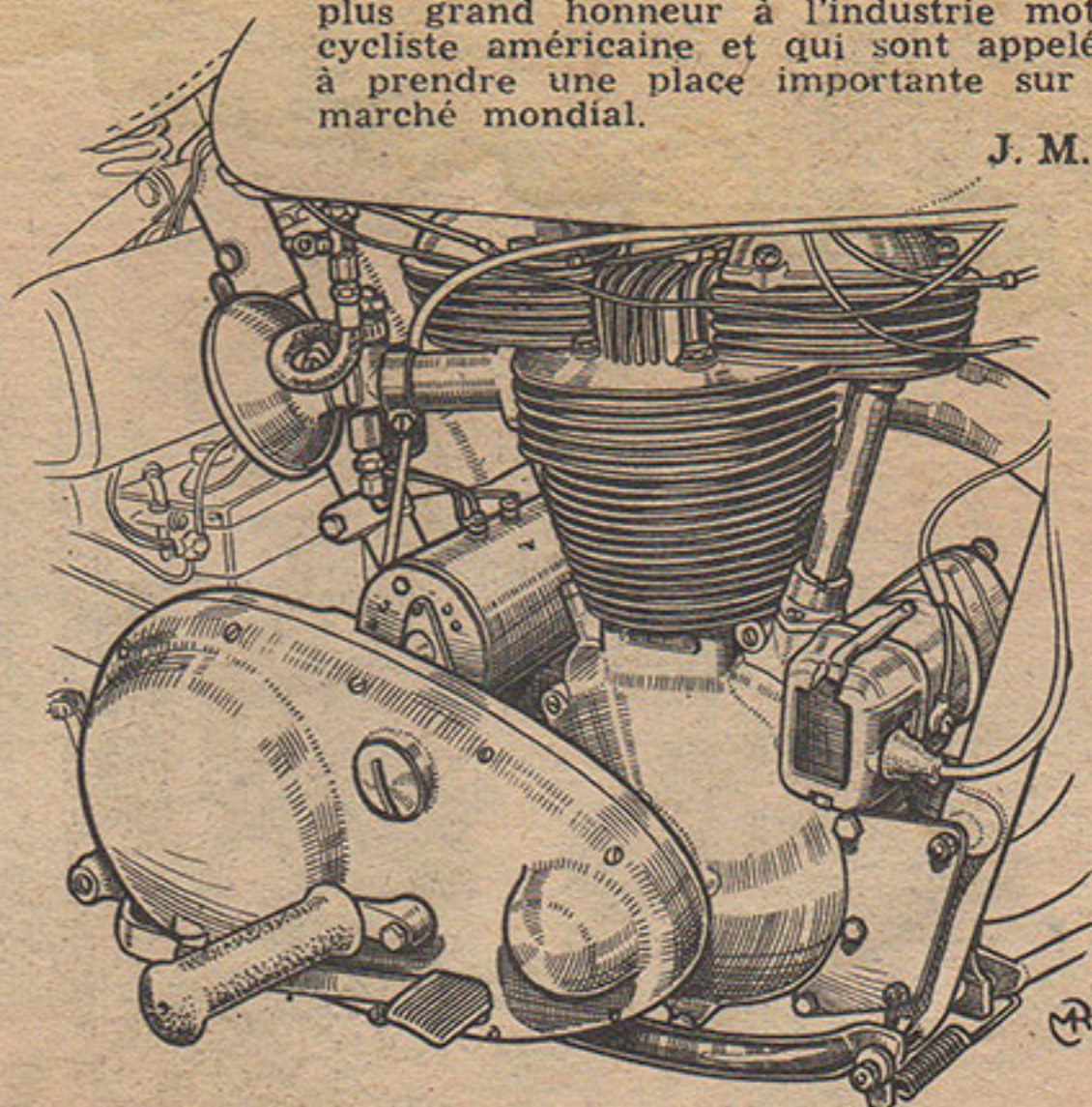
J. M.

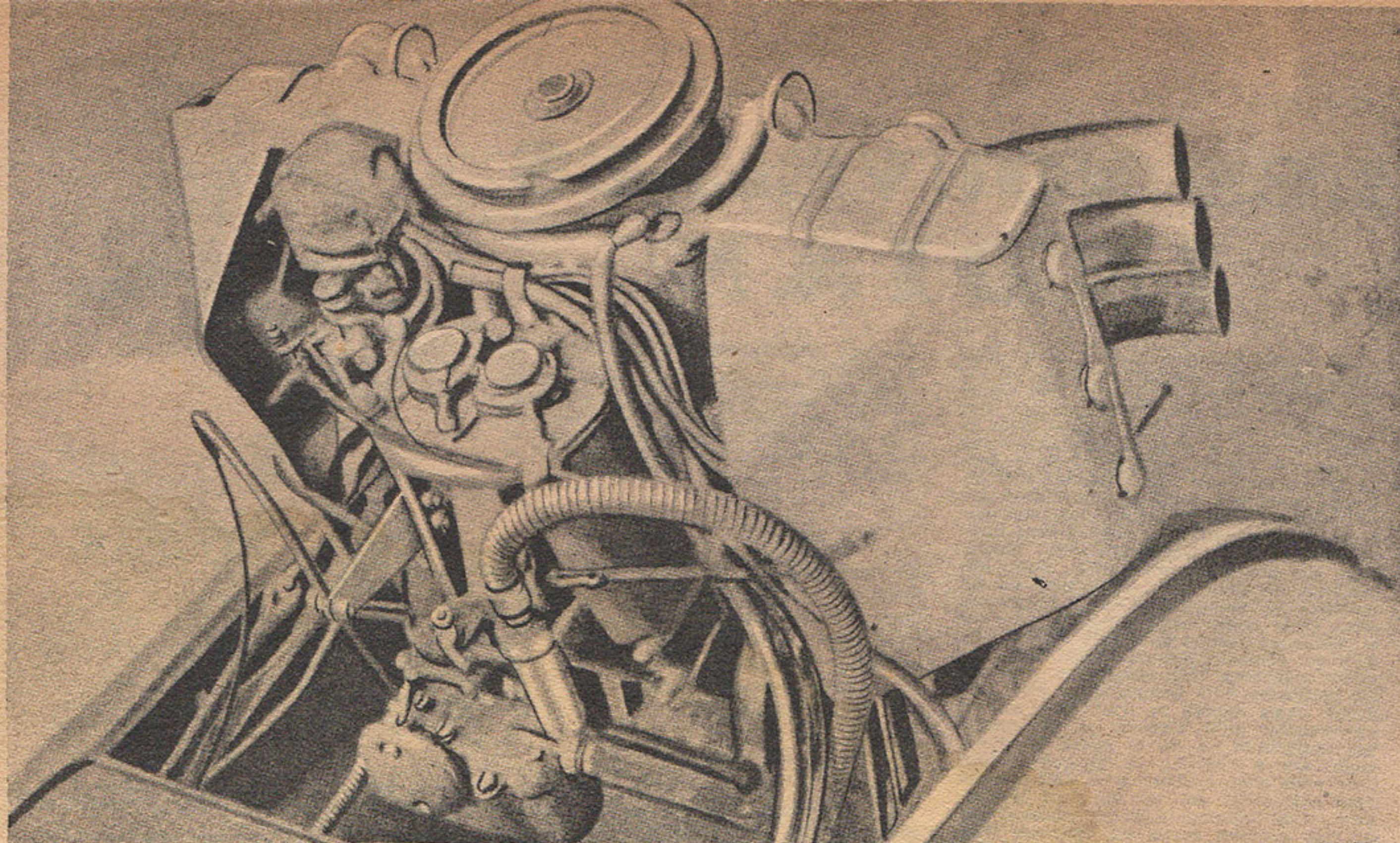


Copyright  
« Moto-Revue » 1948

grâce au dessin scientifique du cadre, à l'emploi de tubes à haute résistance en acier au chrome molybdène soudés par induction. La fourche télescopique inspirée du train d'atterrissage a un débattement de 12,5 centimètres.

Grâce à la bonne répartition des masses et à la rigidité latérale du cadre, la tenue de route est parfaite et permet





## QUELQUES INTERESSANTS PROPULSEURS

**R**ARES sont les propulseurs qui sont équipés de moteurs 4 temps. A peu près tous possèdent des deux temps sans dispositif de suralimentation. La plupart du temps, ils possèdent un distributeur rotatif. Des rendements excellents



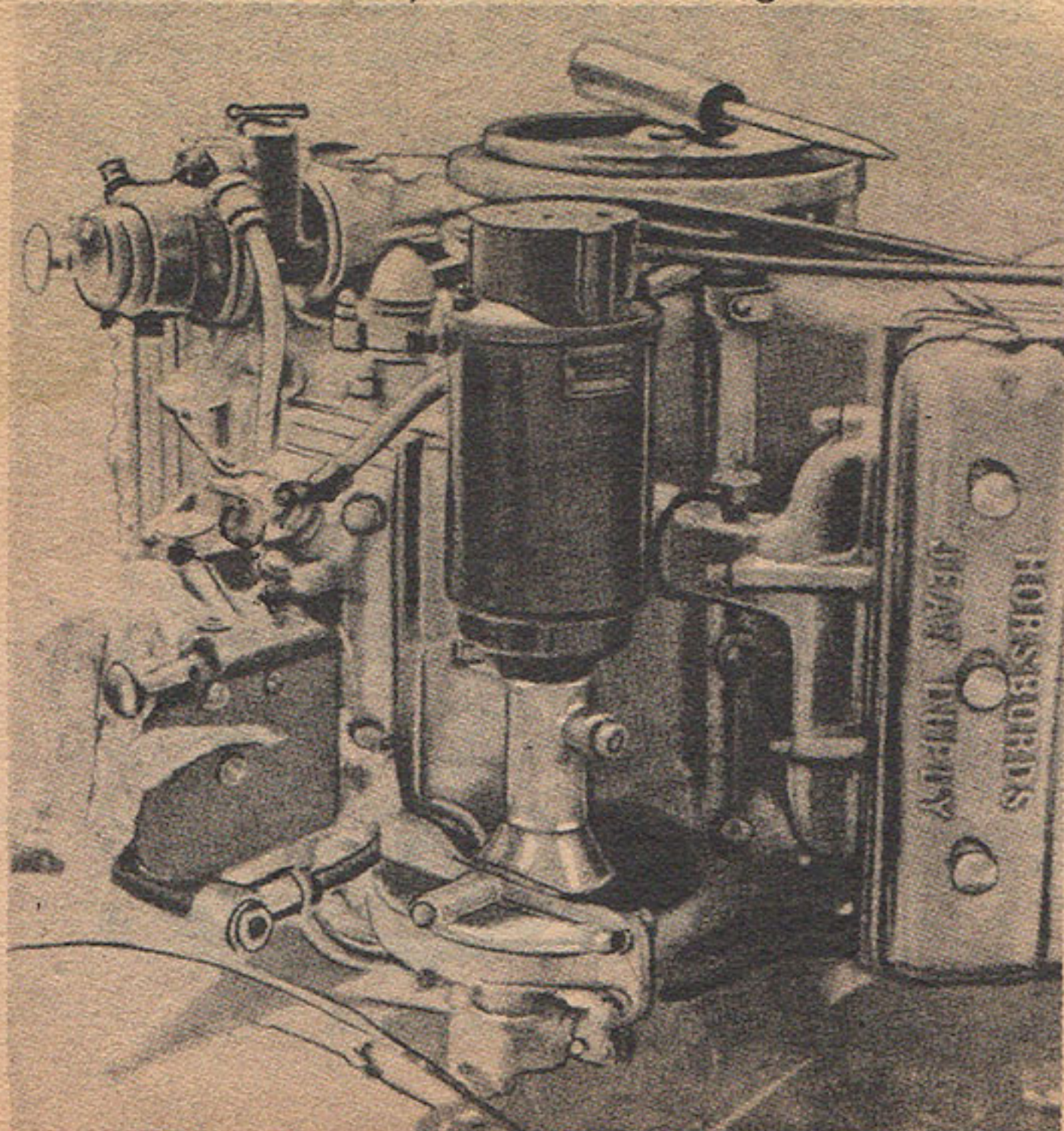
En haut de la page : Le moteur Sorliano à compresseur.

## HORS - BORD

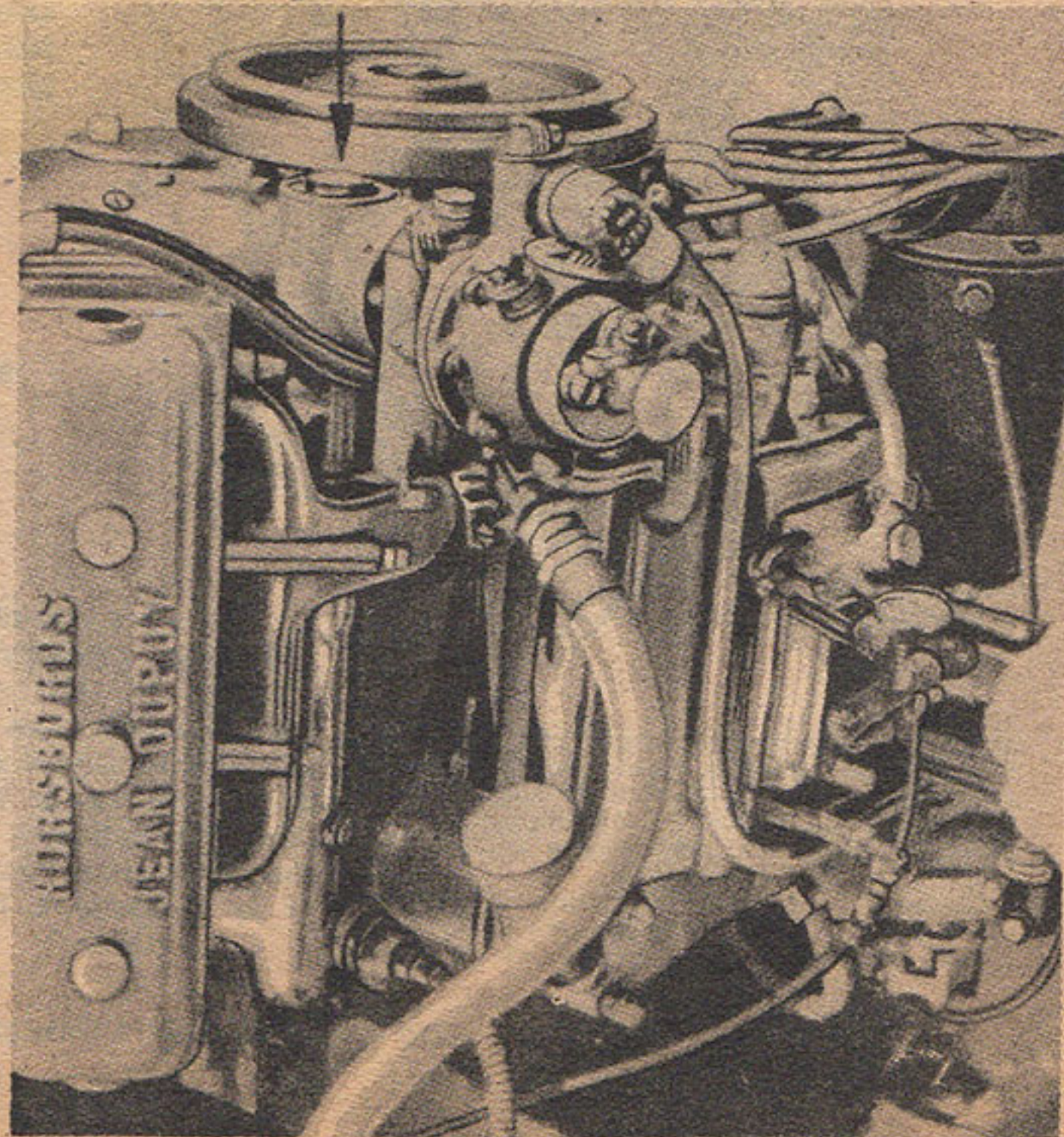
sont obtenus puisqu'un 250 cmc. de course donne fréquemment une vingtaine de chevaux. Le régime dépasse 6.000 t.-m. Evidemment, le constructeur de hors-bord se trouve dans des conditions plus favorables qu'un constructeur de motos. Le moteur d'un hors-bord et surtout d'un moteur de course tourne à une vitesse

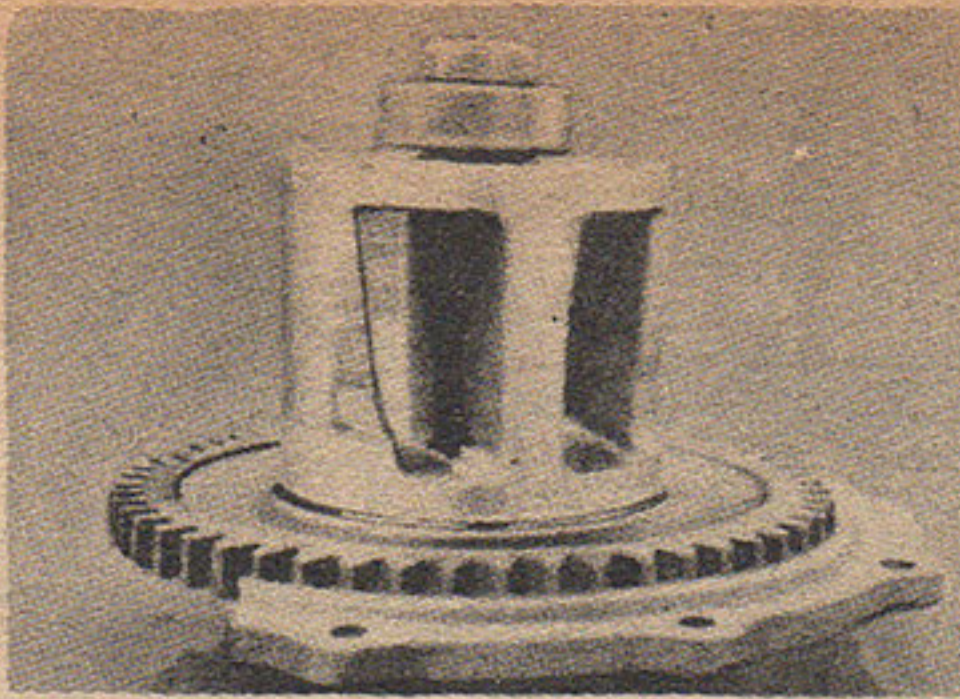
constante et presque toujours à un régime voisin de son maximum. Cela est excellent pour un moteur à 2 temps. La marche des gaz dans le cylindre peut, pour un moteur tournant à un régime et sous une charge constante, être fort bien assuré par un écran déflecteur. Pour les moteurs de motos, les difficultés viennent de la marche réduite sous une faible charge, d'où résulte un mauvais remplissage. De plus, à chaque

Ci-dessous : Le moteur 1000 cc. Jean Dupuy flat-six, vu du côté allumage.

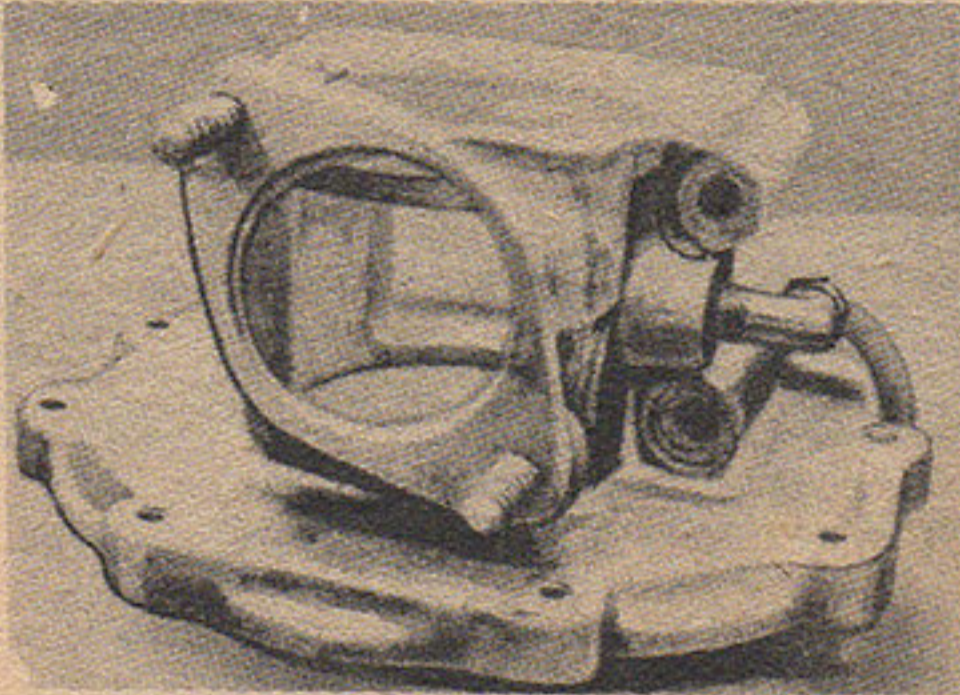
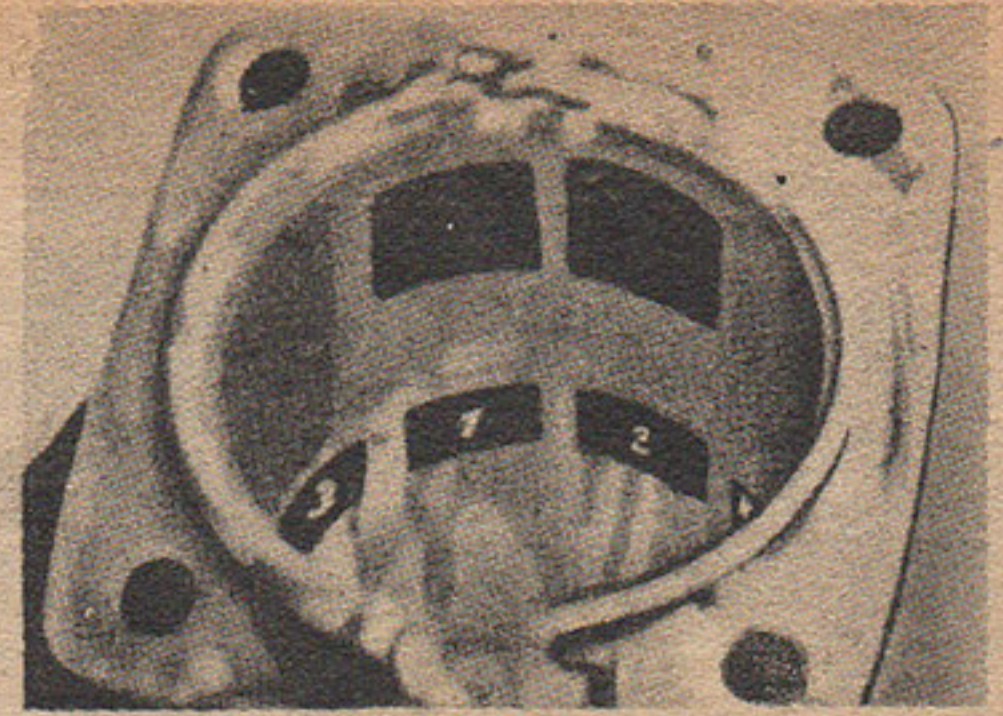


Le moteur Dupuy, vu de l'autre côté. On remarque le flexible du compte tours.

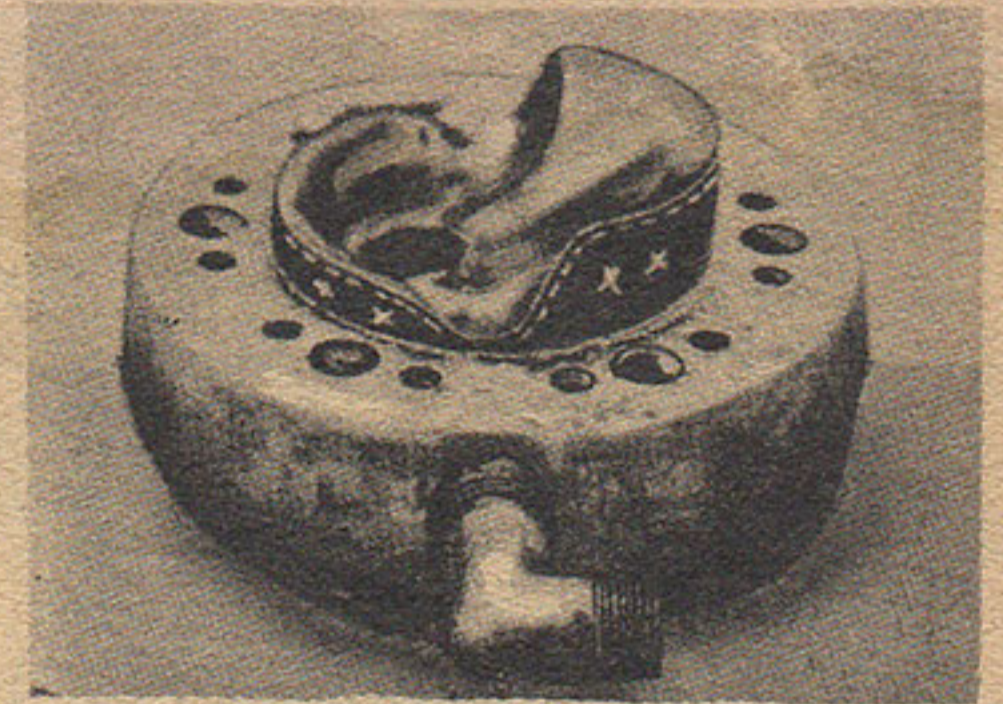




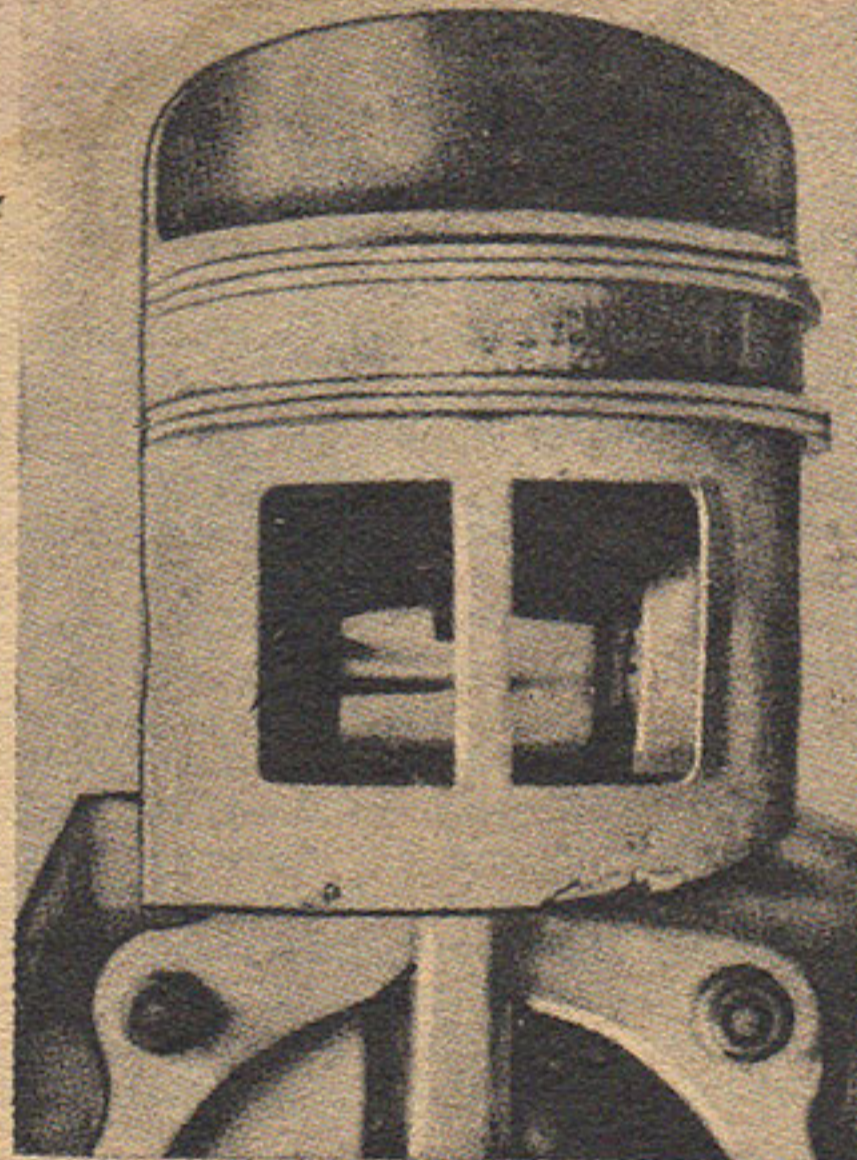
exemple de Laros, exige pour sa cylindrée de très gros carburateurs de 25 mm., un par cylindre, car nous avons deux cylindres avec chacun un carter séparé. En apparence, on peut se demander pourquoi, puisque les manetons sont calés à 180° et que l'explosion se produit en même temps dans les deux cylindres. Cela oblige également à avoir deux distributeurs cylindriques rotatifs. C'est



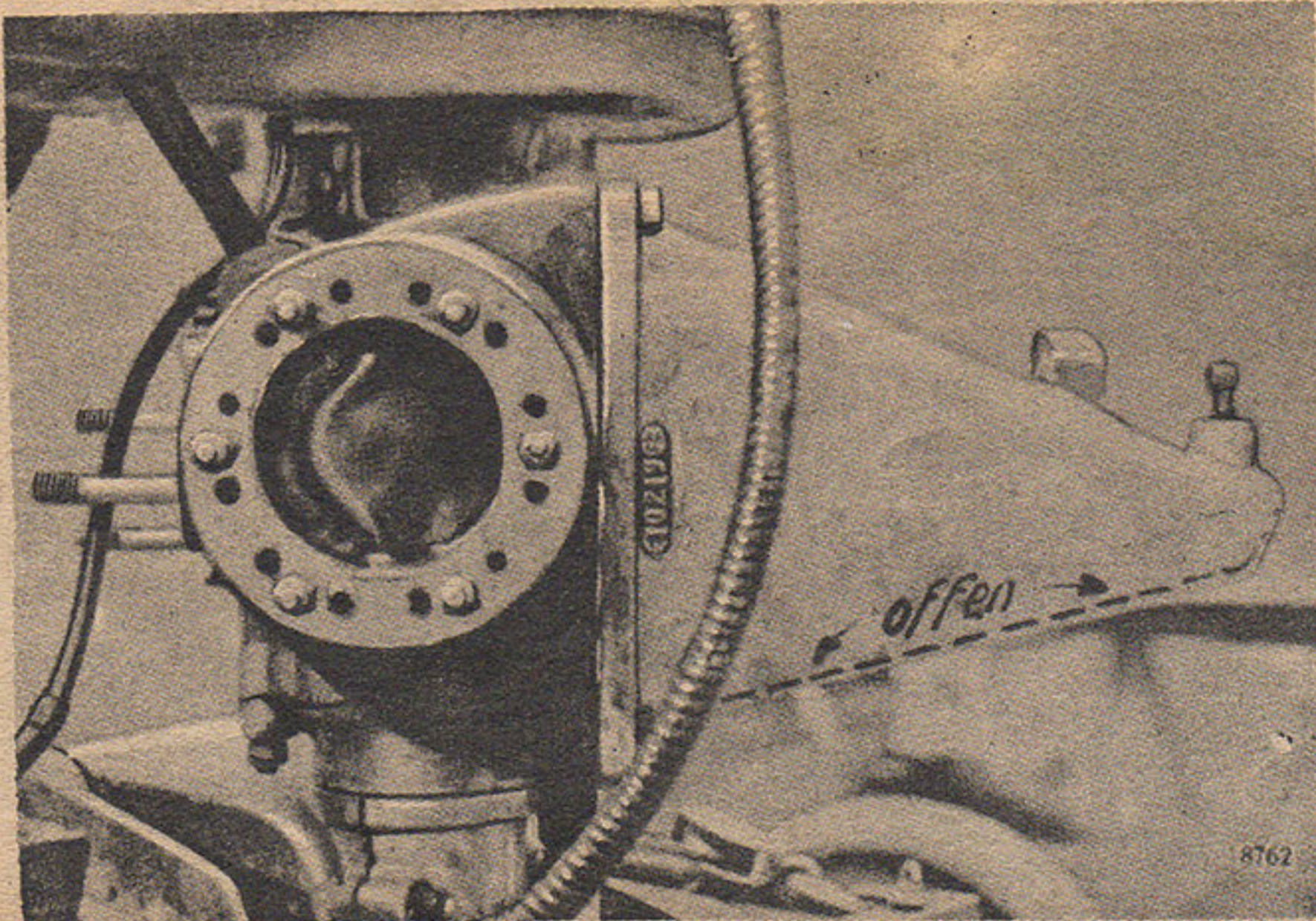
Quelques détails du moteur Johnson de course. A gauche : Le distributeur rotatif et son carter. A droite : Le cylindre vu par en bas et l'intérieur de la culasse. Ci-dessous : Le piston à écran (remarquez l'espacement des segments). Au bas de la page : Vue de dessus, la culasse étant retirée.



variation de régime ou de charge, il serait théoriquement nécessaire de modifier la forme de l'écran déflecteur. On voit que le moteur de moto à 2 temps soulève des problèmes beaucoup plus délicats que ceux du moteur marin. Le refroidissement est lui aussi plus facile à assurer puisqu'on a une quantité illimitée d'eau froide. Le danger est même celui d'un refroidissement trop intense. Quant à l'alimentation, le distributeur rotatif permet de prolonger la durée de l'admission dans le carter. A la vérité, on se représente assez mal ce qu'est le fonctionnement d'un 2 temps aux hauts régimes. La marche des gaz se poursuit comme un courant ininterrompu depuis l'orifice d'admission jusqu'à celui d'échappement. Un 2 temps de course, par

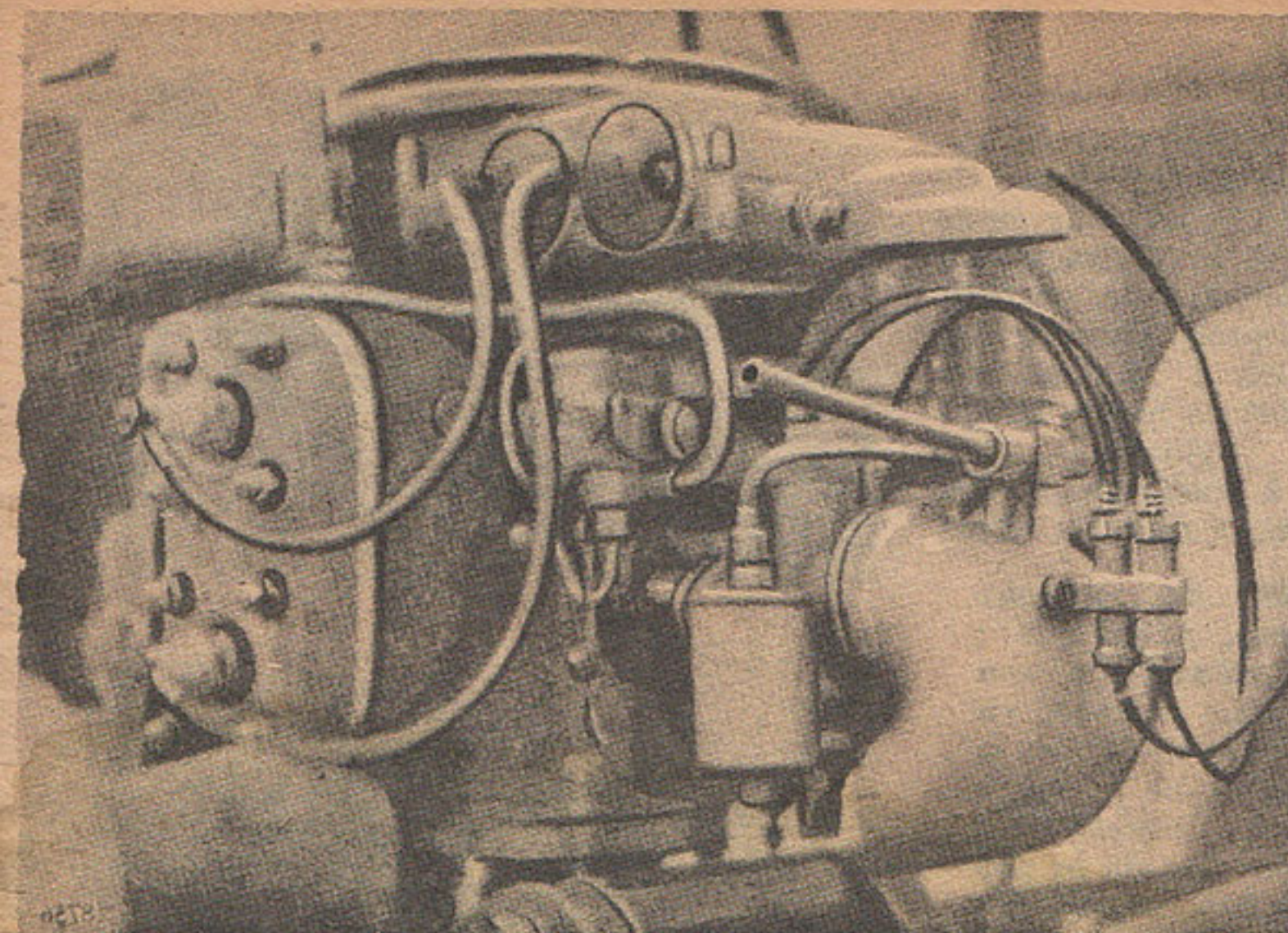


qu'il est beaucoup plus avantageux d'utiliser deux carburateurs de dimension moyenne plutôt qu'un seul, car de cette manière, on arrive plus aisément à assurer le remplissage égal des deux cylindres. Quant aux tubulures d'admission, toutes droites de gros diamètre, il faut croire qu'elles n'ont été adoptées qu'après des essais comparatifs. L'absence de chambres de détente ne paraît pas à priori très heureux. L'exemple des propulseurs de tourisme montre lui aussi l'intérêt de diviser la cylindrée. Alors que pour un propulseur de tourisme de 500 cmc. à deux cylindres on obtient une puissance de 20 CV, avec quatre cylindres de 125 cmc. de cylindrée unitaire, on arrive aisément toutes autres conditions égales, à une puissance de 30 CV. Le Laros 500 de tourisme est de ce type. Il possède deux distributeurs cylindriques rotatifs. Les deux carburateurs alimentent ensemble et alternativement chacun des deux carters. Il en résulte une grande continuité de marche de la colonne gazeuse.

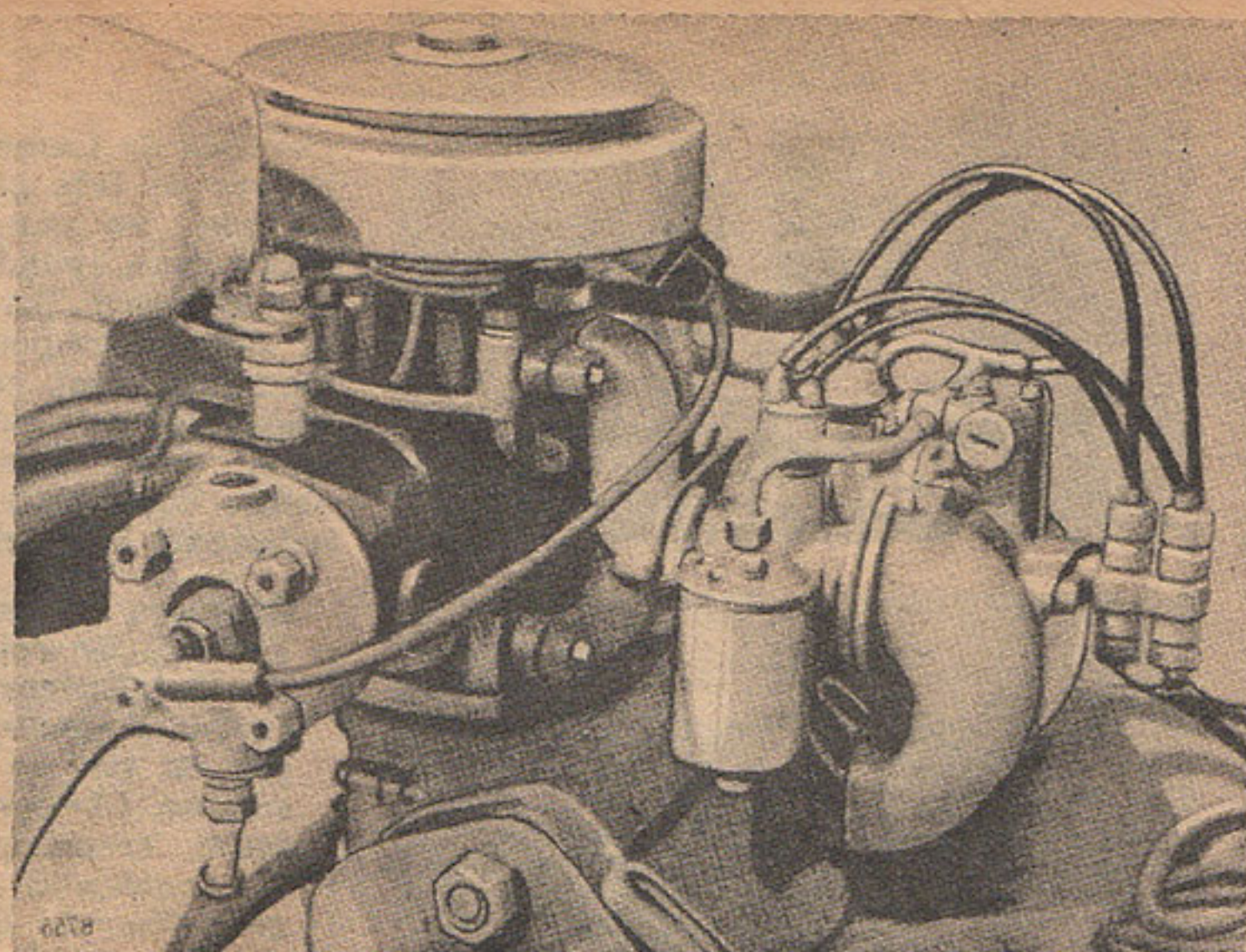


Aux régimes élevés on est surpris de la violence de l'échappement. A quelques mètres de distance, on a l'impression de recevoir des pierres.

Le moteur Johnson de course est probablement celui qui est le plus répandu. Il a deux cylindres lui, dans la catégorie 250 cmc. Il n'a par contre qu'un distributeur qui est logé en avant du carter. Le carburateur est assez primitif. C'est un carburateur de 55 mm. Le distributeur tourne à la demi vitesse du moteur. Les sections de passage sont très grandes. Le distributeur rotatif s'ouvre alors que les orifices de transfert et d'échappement ne sont pas encore masqués. On utilise ainsi l'effet extrac-



Vue latérale du Laros de course à 2 carburateurs et 2 distributeurs. Une conduite d'huile graisse les cylindres.



Le 4 cylindres Laros de tourisme comporte deux carburateurs jumelés à prise d'air en coquille.

teur de l'échappement pour aider au début l'aspiration des gaz frais. Le résultat est qu'on obtient l'introduction d'une charge complète malgré l'espace mort du carter. Il y a un mais ! c'est qu'en cas d'un retour de flamme, le carburateur peut prendre feu. Les orifices offrent une très grande section. C'est ainsi que celui d'échappement s'étend sur presque la moitié de la circonférence du cylindre. Des barettes empêchent bien entendu l'accrochage des segments. Les orifices de transfert encadrent ceux d'échappement. La culasse est également très curieuse. On voit que la forme est telle qu'elle s'adapte parfaitement à celle de l'écran déflecteur du piston. Le taux de compression est extrêmement élevé et le carburant employé a une forte teneur en alcool, au moins 50 %.

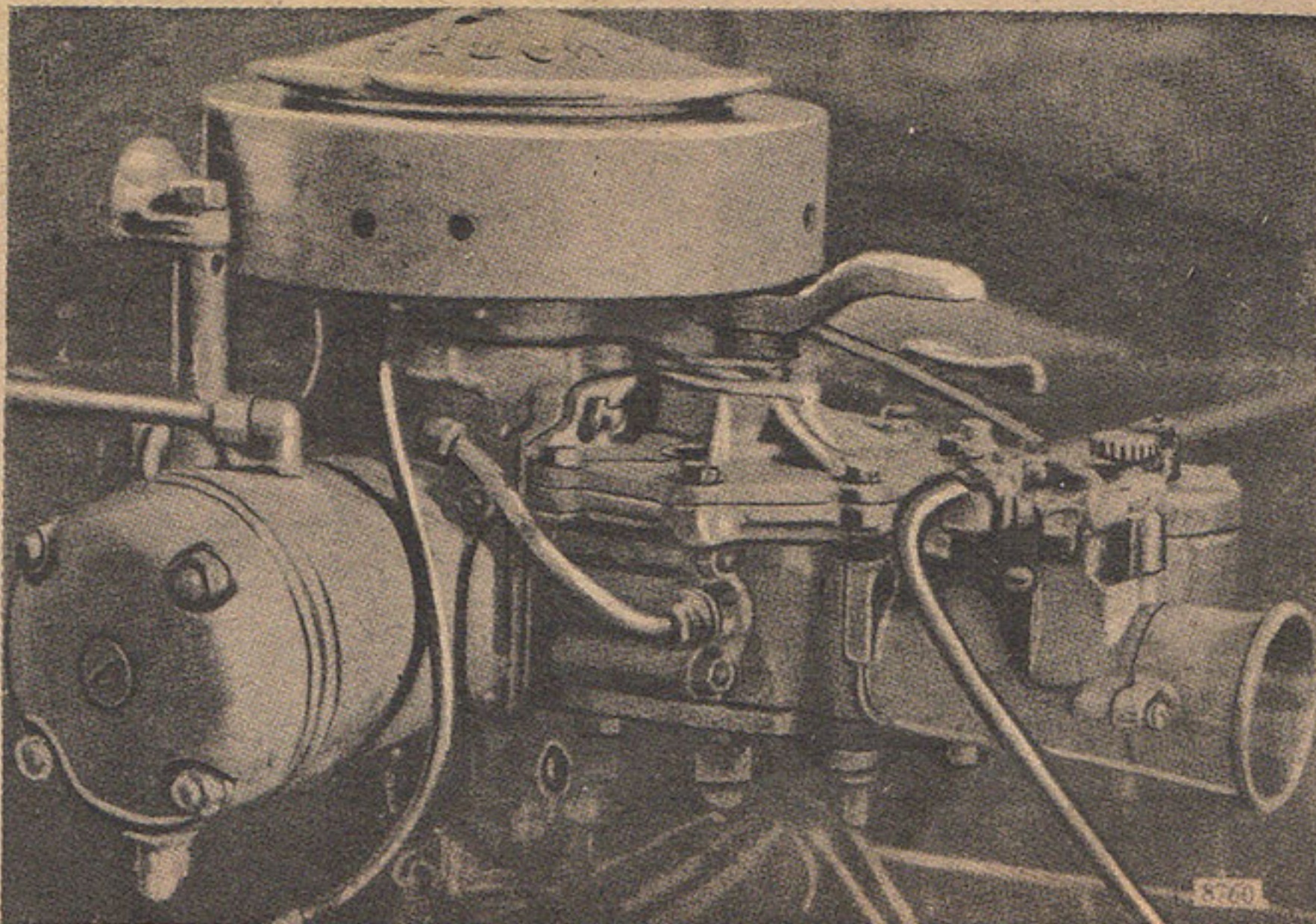
Dans la catégorie 1.000 cmc. l'usage des compresseurs est autorisé. Nous trouvons dans cette classe des 2 temps à 4 cylindres. La cylindrée unitaire est alors trop élevée pour tirer de ce type de moteur tout ce qu'on peut en attendre. Nous trouvons aussi des quatre temps six cylindres à compresseur et arbres à cames en tête. Ce sont des merveilles de mécanique, mais qui ne sont naturellement pas livrables en série et dont le prix serait d'ailleurs prohibitif. Les 2 temps de cette cylindrée n'ont aucune chance de battre de tels 4 temps et comme ce sont les 2 temps qu'on peut se procurer, il n'y a que peu de représentants des 1.000 cmc. Il semble que l'avantage du 4 temps soit un peu moins grand sur des distances supérieures à une dizaine de kms.

On sait tout ce qu'à fait pour le hors-bord un espagnol, Soriano, marquis d'Ivanrey. Il construisit un six cylindres 4 temps équipé d'un compresseur Roots. Il y a deux blocs de 3 cylindres chacun, les soupapes sont

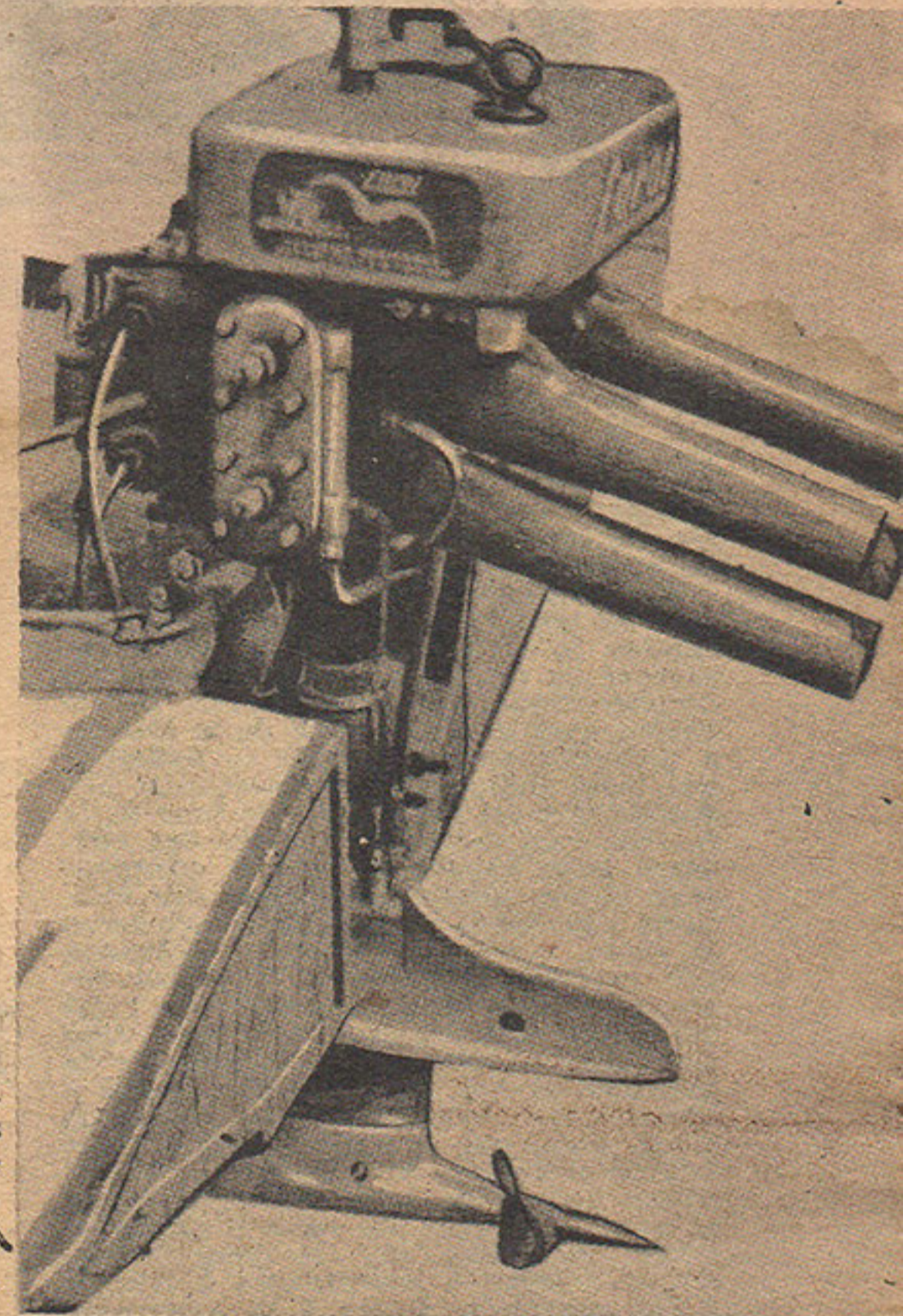
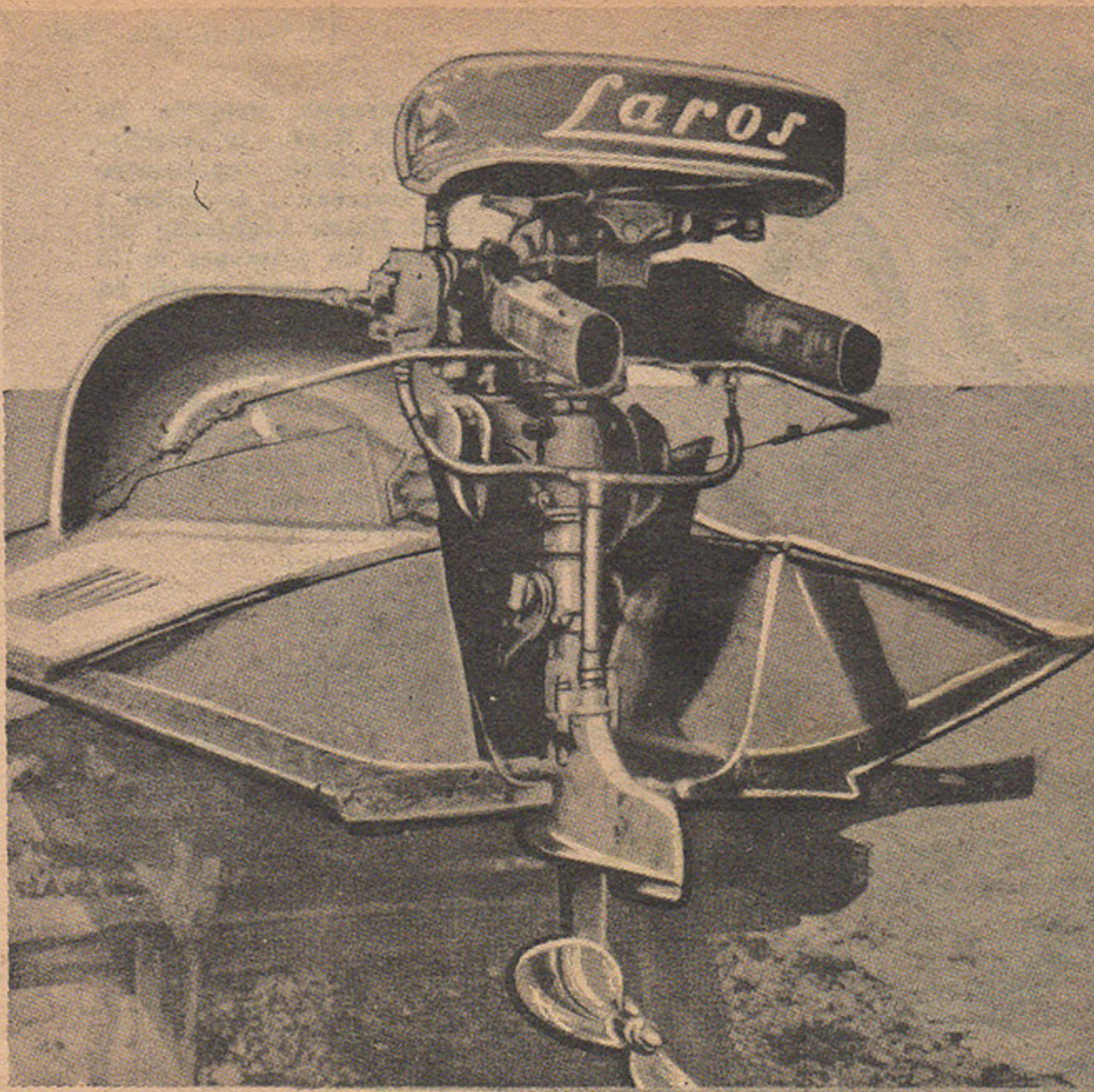
verticales et il y a un seul arbre à cames par bloc ; l'attaque des soupapes se fait par culbuteurs. Ces moteurs ont une grande sûreté de marche, mais ne permettent pas d'atteindre des vitesses beaucoup plus élevées que les deux temps de cette cylindrée (à ce propos, n'est-il pas regrettable qu'on n'ait pas construit des six cylindres 2 temps de 1.000 cmc., ce qui aurait ramené la cylindrée unitaire à une valeur très acceptable). Un beau jour, Soriano confia à Dupuy le soin de continuer cette œuvre. Dupuy remania de fond en comble le moteur Soriano. Les culasses devinrent hémisphériques et les soupapes inclinées furent attaquées par deux arbres à cames. Le compresseur est resté un Roots et un Scintilla assure l'allumage. Mais de

tels moteurs ne peuvent que rester exceptionnels. Les cylindrées de 250 et 500 cmc sont de loin les plus populaires. En nous pensons que le 2 temps a un avenir beaucoup plus brillant que sur terre, pour des raisons que nous indiquions au début de cet article. Il est également une catégorie qui, en course, commence à se développer en Amérique, c'est celle des 175 cmc. Avec un petit moteur de ce type développant plus d'une dizaine de chevaux, on atteint avec un hors-bord des vitesses déjà élevées. Et le petit moteur est léger et peu encombrant. Ce n'est pas là un petit avantage, car les amateurs de hors-bord transportent avec eux coque et moteur. Le 4 temps viendra-t-il menacer le 2 temps dans les cylindrées égales ou inférieures à 500

Un autre moteur Laros, de la classe A. Allumage par volant magnétique.



Deux autres moteurs Laros, de la classe A (à droite) et 4 cylindres classe C (ci-dessous). Ces photos font bien ressortir le montage sur la coque.



cmc. ? Un 500 2 temps peut développer de manière continue une quarantaine de CV. Il y a bien des 4 temps de 500 cmc. à compresseur qui donnent une soixantaine de CV., mais en pointe, et qui ne pourraient peut-être pas soutenir un tel effort plus de quelques minutes. Il faudrait alors

les utiliser à admission réduite et peut-être n'en tirerait-on pas plus d'une quarantaine de CV. en marche normale. Et le 2 temps est si simple. Enfin, même pour les types de course, il restait, avant la guerre, d'un prix abordable.

MELLIER

## QUELQUES ECHOS DU MOTOCYCLISME EN ALLEMAGNE

B.M.W. fait des efforts pour se procurer des machines-outils afin d'entreprendre la fabrication des motos sur une plus grande échelle en 1949.

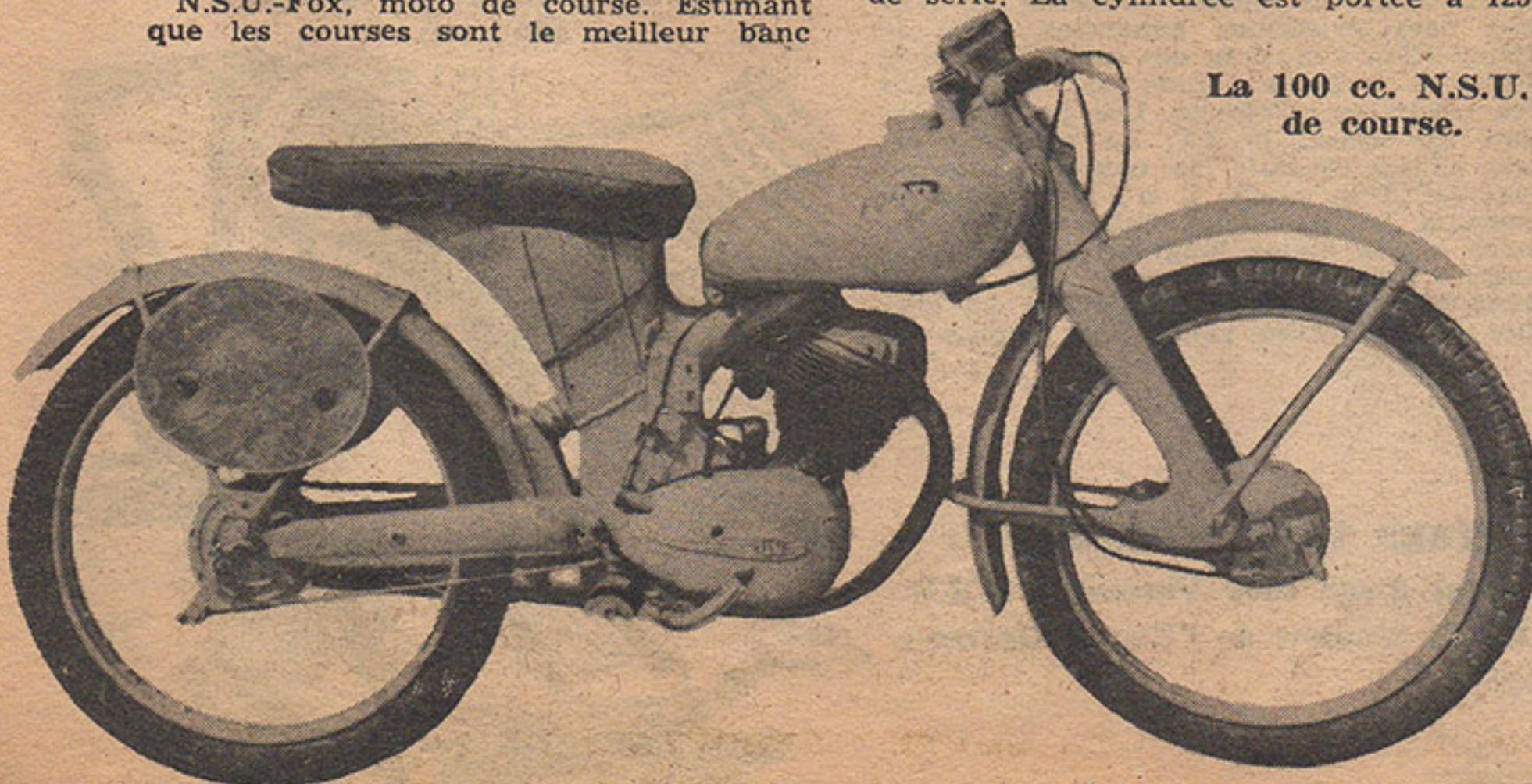
Les usines Hercules, de Nuremberg, ont réparé la plus grande partie des dommages de guerre. La fabrication des motocyclettes débutera prochainement chez eux avec une moto de 125 cmc. à moteur Fichtel et Sachs.

N.S.U.-Fox, moto de course. Estimant que les courses sont le meilleur banc

d'essai pour les prototypes, N.S.U. s'est décidé à essayer la nouvelle N.S.U.-Fox dans les compétitions, avant de commencer la fabrication en série.

Comme le montre la photo, quelques transformations y ont été apportées. La selle oscillante est remplacée par un coussin permettant le plat-ventre ». La moto de course dispose d'une boîte à 4 vitesses au lieu de 3 vitesses sur la moto de série. La cylindrée est portée à 125

La 100 cc. N.S.U. de course.

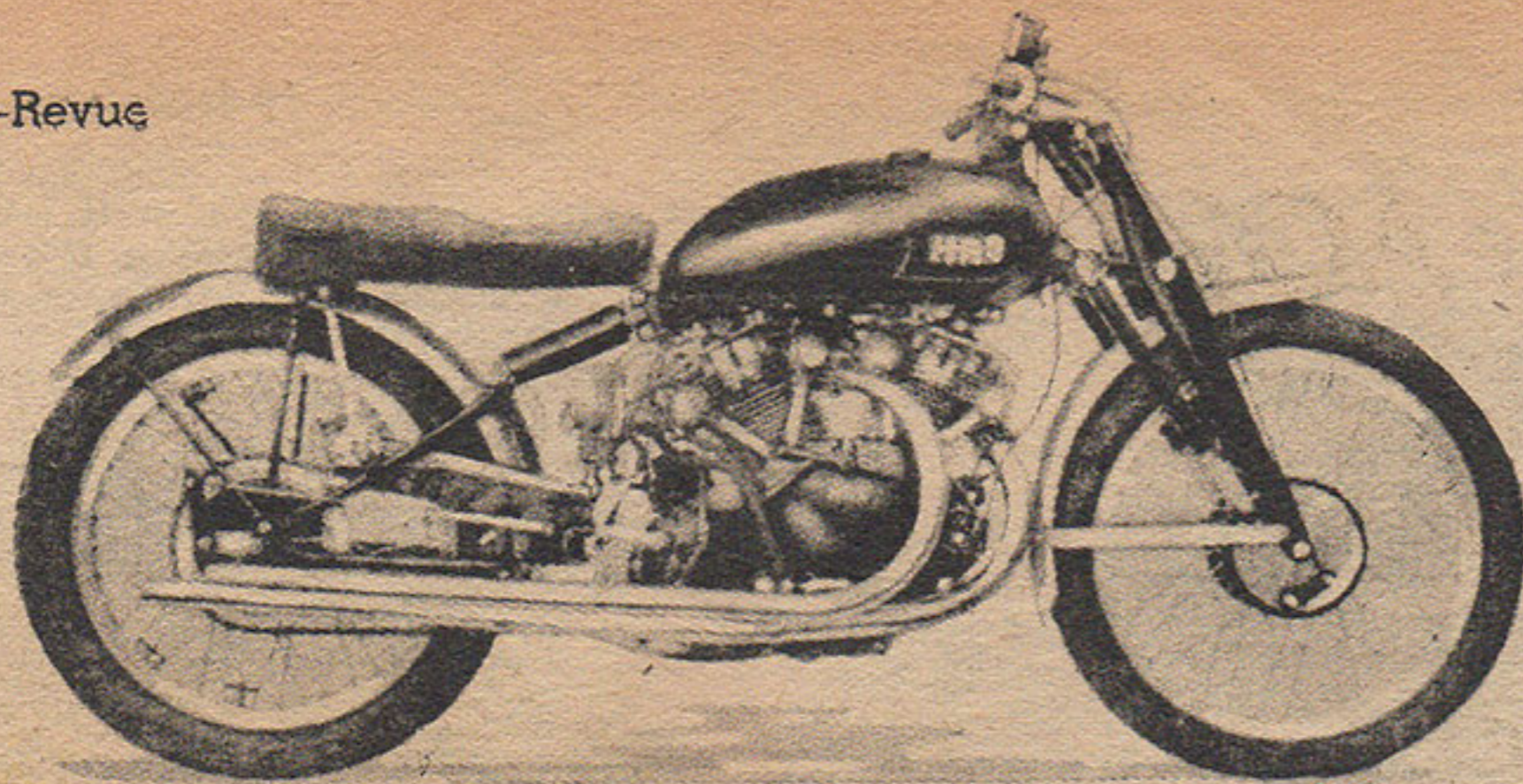


cmc. et assure 10 CV pour une vitesse maximum de 120 kmh. environ.

La course de « Monte-Carlo à Garmisch », sous le patronage des troupes d'occupation américaines, a été l'objet de quelques belles compétitions dans les différentes classes. Dans la catégorie 500 cc., Kraus, sur B.M.W. à compresseur, a enlevé facilement la victoire, Thorn-Prikker s'est adjugé les 350 cc. devant Nitschky et Bodmer qui se sont livrés un combat acharné, tous deux sur N.S.U. H.P. Muller (D.K.W.), a démontré une fois de plus sa supériorité dans la catégorie des 250 cmc.

La course de Karlsruhe était la première grande compétition après la réforme monétaire en Allemagne. Elle a obtenu un succès éclatant devant 40.000 spectateurs. L'ancien champion d'Europe Georg Meier était une fois de plus le héros de la journée. Dans une finale passionnante, il enlevait la victoire d'un dixième de seconde devant son camarade Kraus dans la catégorie des motos de 500 cmc., tous deux sur B.M.W. à compresseur, faisant le meilleur tour à 122 kmh. Dans la classe des 350 cmc., les favoris Herz, Nitschky et Schnell ont dû abandonner et la première place revenait à Speck sur D.K.W. H.P. Muller, une fois de plus, a remporté la victoire dans la catégorie des motos de 250 cmc. toujours sur sa B.M.W.

L'inauguration du circuit de Kreuznach fut l'occasion d'un beau sport. Les champions Fleischmann sur N.S.U., Mansfeld sur D.K.W. et Lottes sur D.K.W. ont gagné respectivement dans les catégories des motos de 500, 350 et 250 cmc.

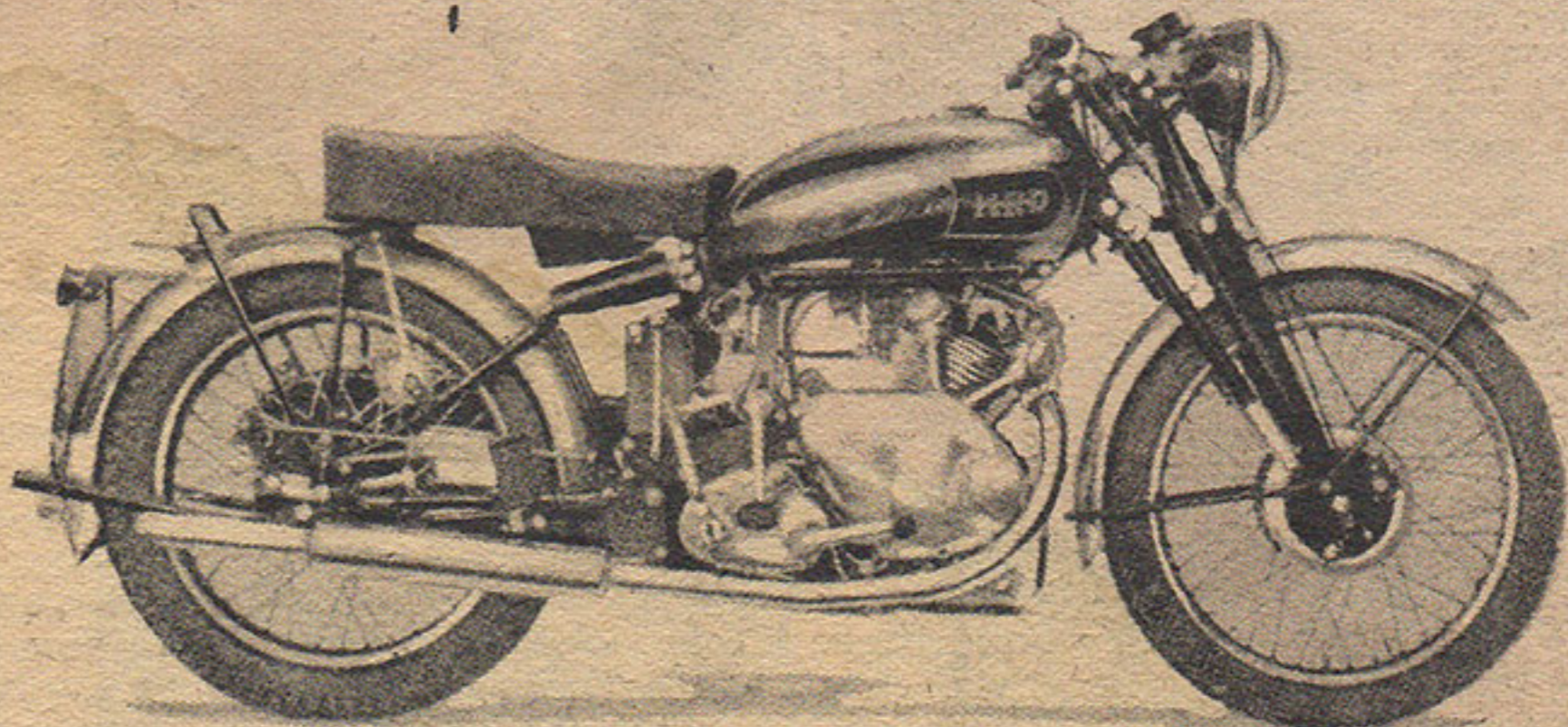


Deux nouveaux modèles de Vincent H. R. D., la célèbre marque anglaise représentée par M. Garreau ; ci-contre : La 1.000 Black Lightning est établie sur les principes de la Black Shadow, mais traitée en véritable machine de course. Elle vient de battre les records de vitesse pure en sidecar. Ci-dessous : la 500 cmc. monocylindrique Comet, à boîte séparée. Ces deux machines sont équipées de la fourche « Girdraulic ».

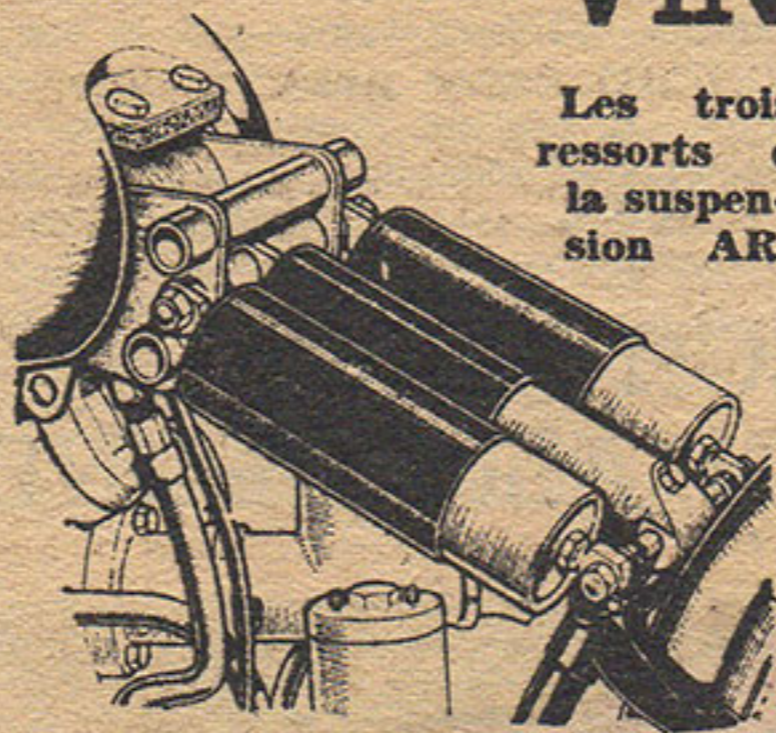
**N**ous avons déjà donné des descriptions détaillées de la Rapide et de la Black Shadow, brillantes représentantes de la machine anglaise de grosse cylindrée. Nous n'y reviendrons pas. Mais cette marque ne s'endort pas sur ses lauriers et voici qu'elle présente de nouveaux modèles.

Tout d'abord signalons que sur les modèles type C une nouvelle fourche est montée, la « Girdraulic ». Ce nom d'apparence un peu barbare nous indique les caractéristiques de cette fourche. Gir = guider, c'est le nom anglais de la fourche à parallélogramme ; draulic = hydraulique, nous indique qu'un amortisseur hydraulique y est incorporé. Les bras de la fourche sont donc articulés sur des biellettes avec bagues en bronze phosphoreux autograisseur. Le réglage des biellettes supérieures s'opère par contre écrou et écrou, celui des biellettes inférieures par rondelles d'épaisseur. Mais ces réglages ne sont nécessaires qu'à très longs intervalles. Les ressorts sont logés dans des tubes télescopiques qui vont de la direction au bas de la fourche. Quant à l'amortisseur hydraulique, il occupe la même place que le ressort central d'une fourche ordinaire. Un dispositif à excentrique permet de faire varier la chasse et aussi la pression des ressorts quand on utilise un sidecar. Sur les types C l'ancienne fourche à amortisseurs à friction a été conservée. Quant à la suspension arrière elle n'a subi aucun changement sur les types B, mais elle comporte un amortisseur hydraulique sur les types C.

Venons en maintenant aux nouveaux modèles. L'un de ceux-ci fera rêver les sportifs : c'est la Black Lightning, l'Eclair Noir, une machine de course construite en petites séries et d'un prix naturellement élevé, 400 livres, plus 108 livres de taxe d'achat. Avec les 80 CV que peut développer son moteur, elle doit atteindre



## LES NOUVELLES VINCENT H. R. D.



Les trois ressorts de la suspension AR.

pistons est prévue pour permettre l'emploi de divers carburants. Les rapports volumétriques vont de 7.3 à 1 pour l'essence à 70 d'octane jusqu'à 13 à 1 pour le méthanol.

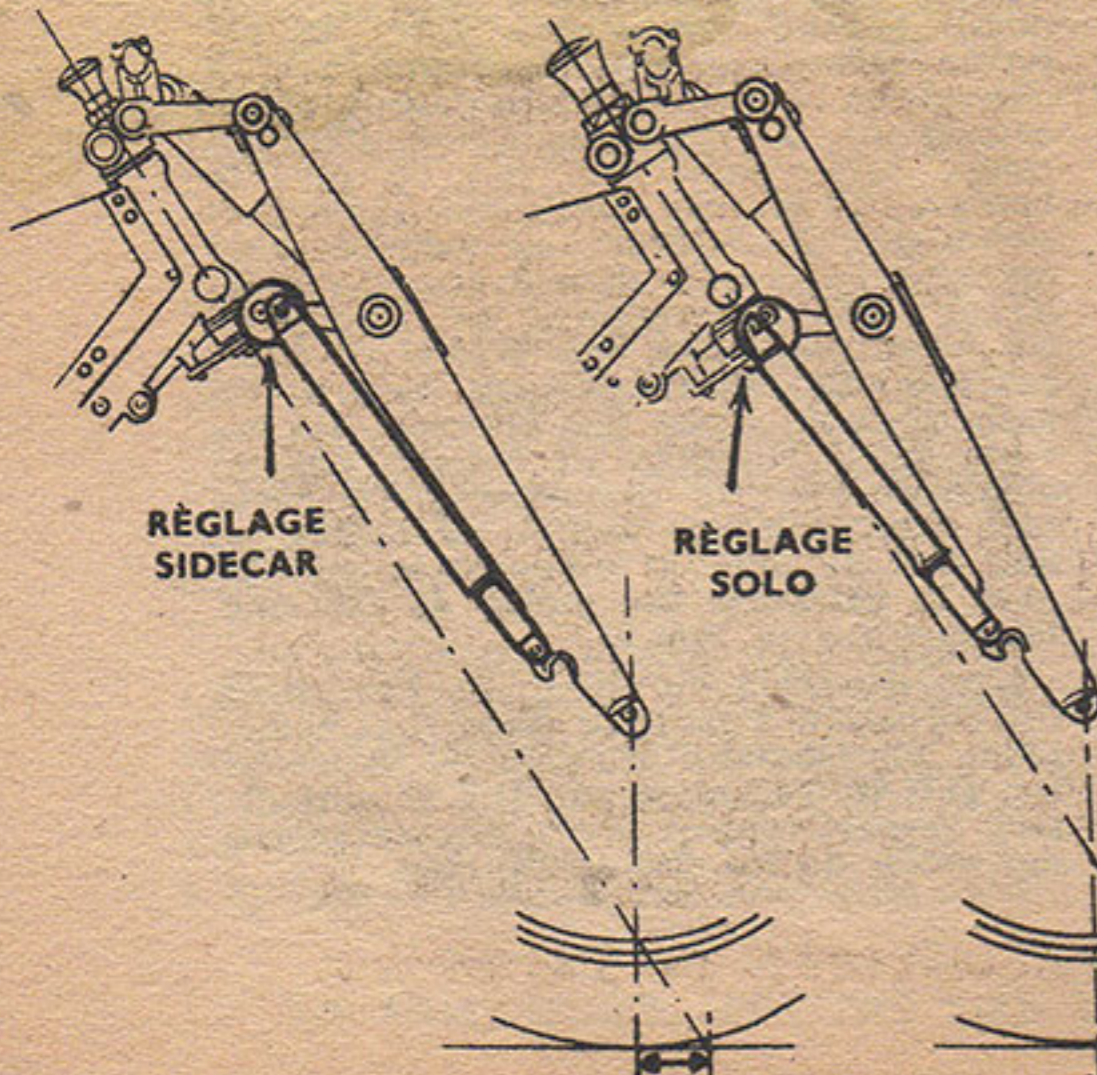
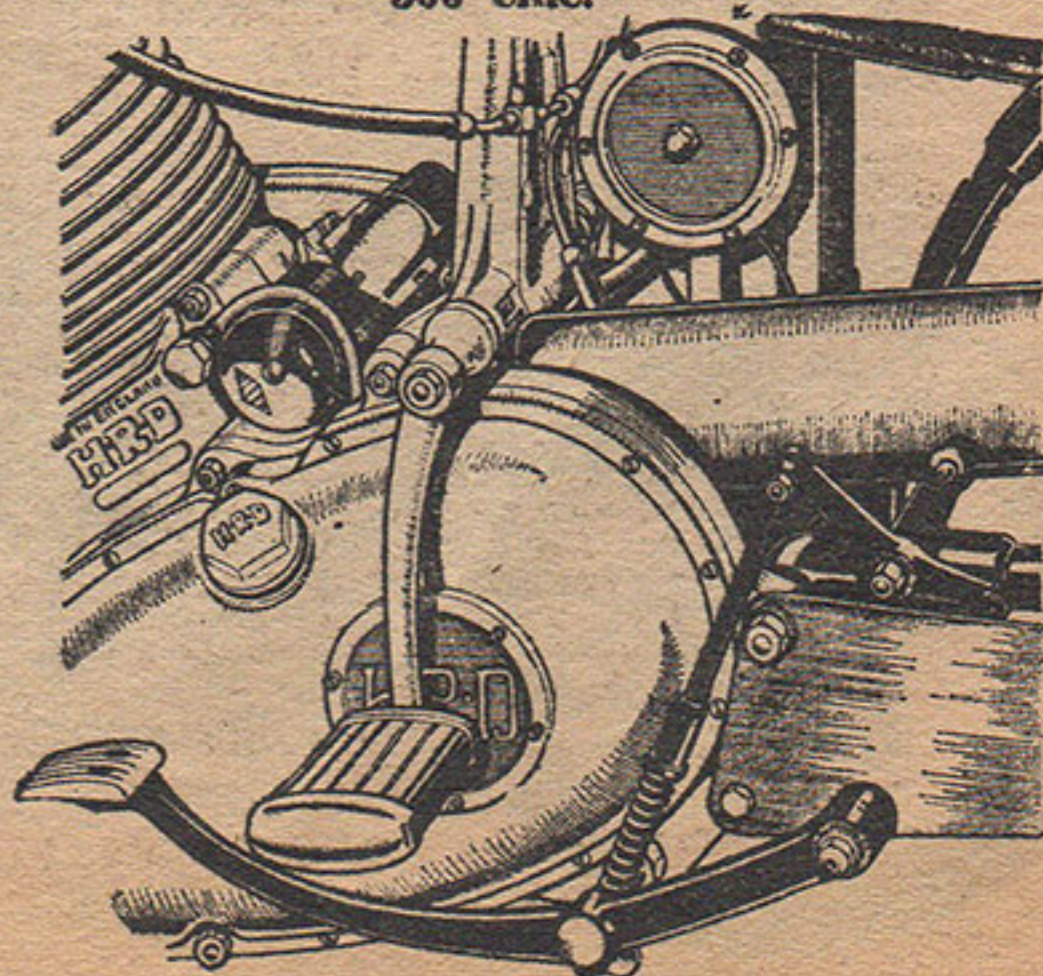
Il n'y a pas de kick starter, le sélecteur a été allégé et la position de son levier adaptée à l'emplacement des repose-pieds qui ont été reculés. Les engrenages du changement de vitesse donnent les rapports 1, 1.19, 1.6 et 2.06 à 1. Avec des pignons de chaîne arrière de 22 et 46 dents, la démultiplication est de 3.43 à 1. Le nouvel embrayage à disque flottant a été étudié en collaboration avec Ferodo.

Sur les jantes en alliage léger sont montés, à l'avant un pneu strié 3.00x21 et à l'arrière, un pneu à pavés 3.50x20.

Détail de la fourche Girdraulic, et de son dispositif permettant de modifier la chasse.

des vitesses fantastiques et n'est pas utilisable dans des conditions normales. Elle ressemble par bien des points à la Black Shadow et son moteur présente les mêmes caractéristiques générales. Mais la distribution comporte des cames de profil différent à levée rapide. Le croisement des temps est prolongé. Les carburateurs sont des Amal 10 TT. La magnéto est une Lucas spéciale de course à avance réglable à la main. Il n'y a pas de silencieux et les deux tubes d'échappement ont la même longueur. Un compteur dont l'entraînement se trouve dans le carter de la distribution est gradué jusqu'à 8.000 t.-m. Une gamme de

Ci-dessous : la pédale et la commande de frein par renvoi, la fixation du repose-pied, et le carter primaire de la Comet 500 cmc.

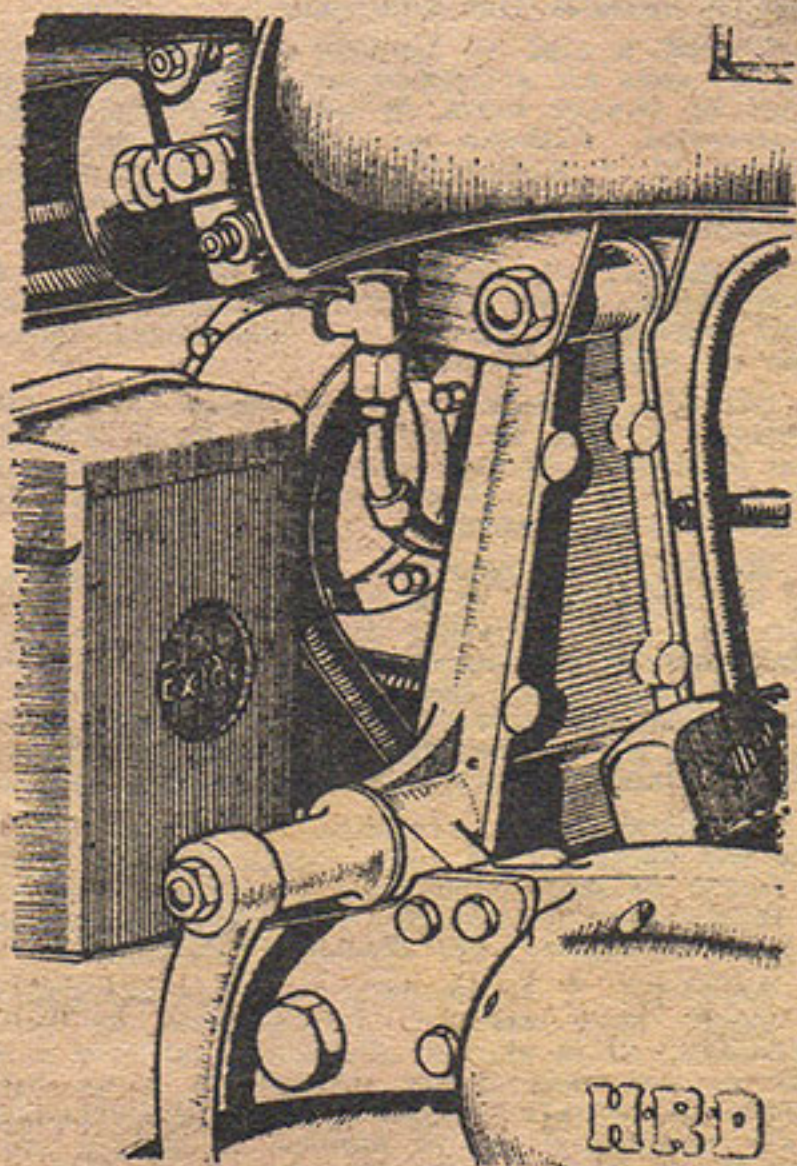


**TRES PROCHAINEMENT :**  
Essai d'une 1000 Vincent - H.R.D.  
Black Shadow de l'Ecurie Garreau.

Ce sont des Avon spéciaux. Les flasques de freins sont en magnésium, les tambours nervurés en alliage léger avec frette de fonte. Les deux freins jumelés AV ont des événements d'aération. Les garde-boue réglementaires sont en duralumin. La selle est du type Feridax. Le poids de la machine est d'environ 170 kgs.

On avait vu au cours de la saison apparaître dans quelques épreuves, une Vincent H.R.D. monocylindrique qui avait toutes les allures d'un prototype. Et voici précisément qu'une 500 monocylindrique fait partie du nouveau programme.

La Comet et la Meteor, monos 500 cc présentent bien des points communs avec la Rapide. Fourche à parallélogramme et amortisseurs à friction sur le type B (Meteor), fourche Girdraulic sur le type C (Comet), amortisseur hydraulique à l'arrière sur le type C, poutre maîtresse formant en même temps réservoir d'huile. Le cylindre incliné est fixé sur la poutre comme dans la Rapide. Le cylindre arrière est remplacé par une poutre ner-

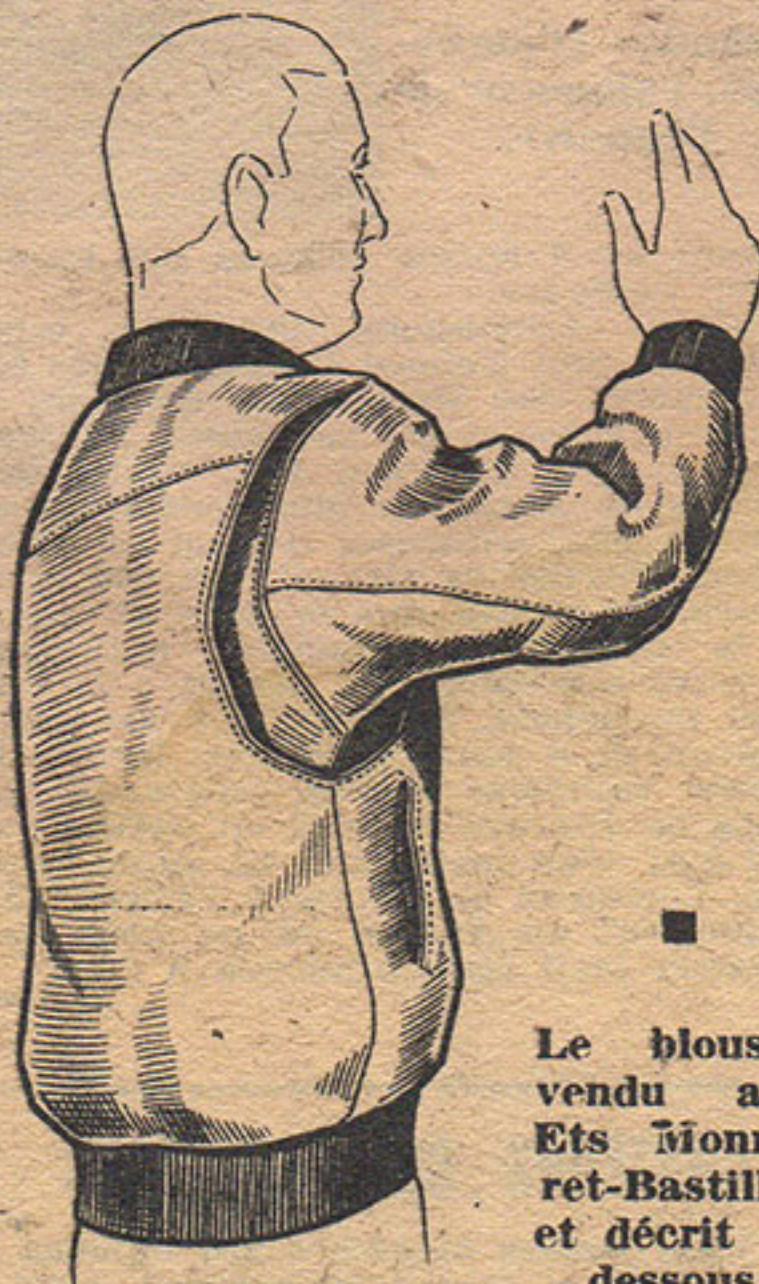


La poutre médiane du cadre de la H.R.D. Comet est d'une robustesse à toute épreuve.

vurée en alliage léger qui vient se fixer sur la poutre maîtresse, à la boîte de vitesses et aux attaches supportant le moteur, c'est-à-dire à droite une plaque de dural et à gauche la paroi interne du carter de chaîne primaire. La boîte de vitesses est une Burman. Le moteur a un alésage de 84 mm. et une course de 90 mm. La distribution est sensiblement la même, à l'exception d'un pignon. L'équilibrage est naturellement différent. Le maneton est naturellement plus court puisqu'il n'y a qu'une tête de bielle. Le carter diffère. Il est un peu plus étroit et de plus il ne renferme pas le changement de vitesse qui comporte une boîte séparée. La dynamo à régulateur (50 watts) occupe la place du cylindre arrière. Elle est entraînée par des engrenages à partir de la distribution et non pas par la chaîne primaire. Par suite de l'emploi d'une boîte de vitesses d'un type courant, la chaîne secondaire est non plus à droite, mais à gauche. La commande du frein AR s'effectue non plus par câbles, mais par tringle. C'est vers le mois de mars que commenceront les livraisons de ces monocylindres de haut luxe.

H.P.B.

# AGENTS et SPECIALISTES



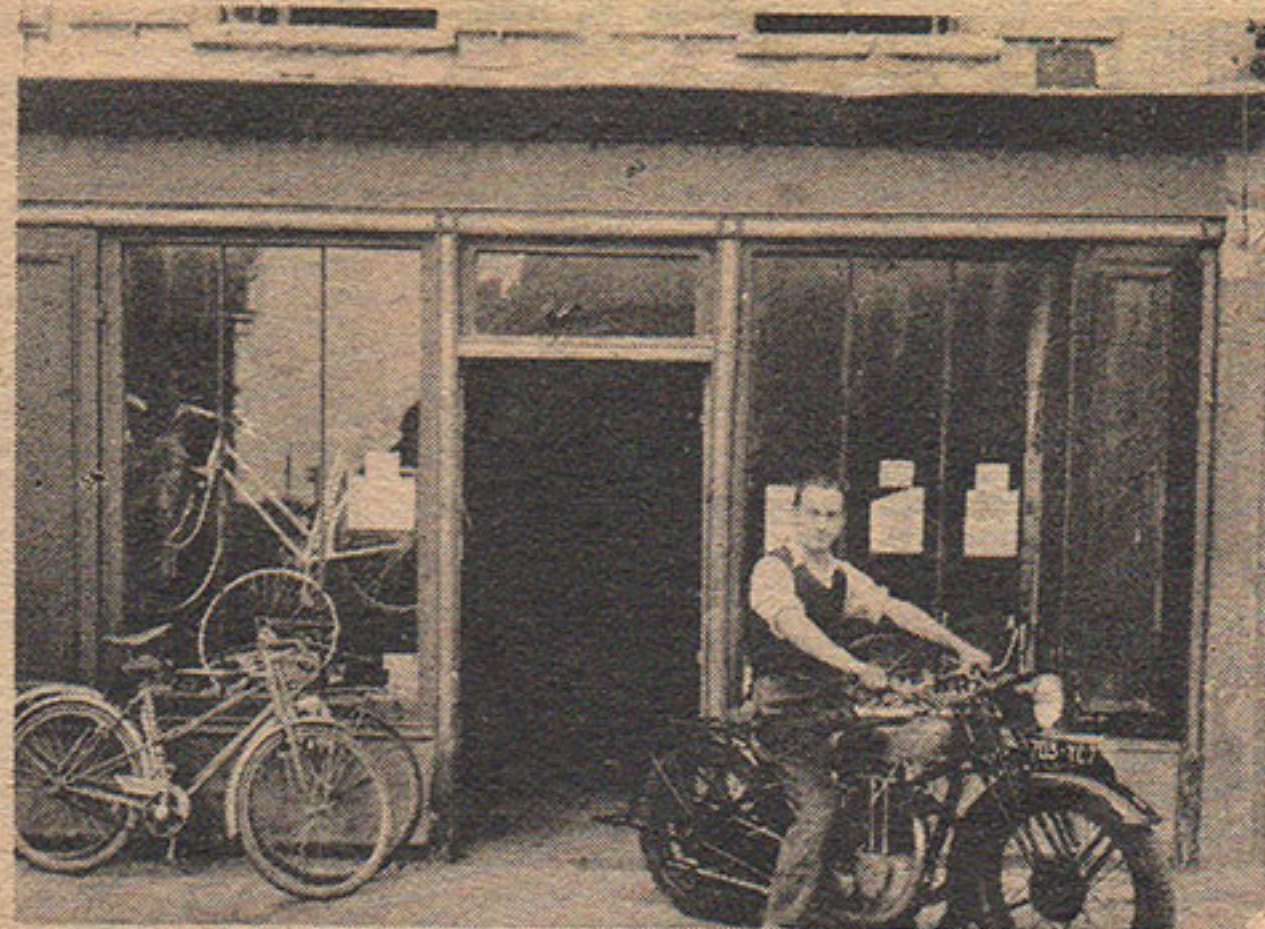
Le blouson vendu aux Ets Monneret-Bastille, et décrit ci-dessous.

## UN BLOUSON BIEN ETUDIE

Passant boulevard Beaumarchais, nous avons remarqué, à la vitrine du magasin de la Bastille de Monneret, un blouson bien compris pour le sport en général, et la moto en particulier.

Fermeture « Eclair » complète, bas, col et poignets en tricot, 2 poches en biais sur le devant; la particularité qui nous intéresse réside dans le montage des manches: Celles-ci sont à double soufflet, entièrement de la même matière que le reste du blouson; ce montage permet de lever les bras ou de les étendre en avant, sans que le vêtement ne remonte ou ne bride les mouvements. Les soufflets sont rappelés par un élastique, lorsque les bras reprennent leur position de repos. Ajoutons que ces blousons se font en toile forte ou en cuir souple parfaitement imperméable.

Le magasin de Briis-motos, à Briis-sous-Forge. Devant la vitrine, au guidon d'une moto, M. Delmotte, son propriétaire.



## REMERCIEMENTS A BUFFLIER

Possédant depuis le mois de mai un sidecar Bufflier et ayant eu un léger ennui avec le châssis, cette maison m'en a fait l'échange rapidement et gratuitement. J'en ai été le premier surpris agréablement, car je ne pensais pas que l'on puisse conserver les bonnes et honnêtes habitudes envers l'acheteur, malgré les restrictions actuelles. J'en remercie la firme Bufflier.

VAN HOVE Aimé, Guéret.

## REMERCIEMENTS A GARREAU

Notre abonné, M. André, de Châtillon-sous-Bagneux, remercie M. Garreau, qui le secourut à Sucey-en-Brie, alors qu'il était en panne d'essence. M. Garreau ne voulut accepter aucune rétribution et le dispensa formellement de lui restituer le carburant providentiel.

## LADEVEZE AU MOTO-CROSS DE MONTREUIL

Dans les résultats du dernier moto-cross de Montreuil, nous avons fait figurer à deux reprises le nom de Sadever. Ce mystérieux champion n'existe pas. La 2<sup>e</sup> place de la finale et la 3<sup>e</sup> du match France-Belgique ont été remportées par Paul Ladevèze, qui s'est, selon son habitude, comporté très vaillamment.

## OFFRES D'EMPLOI

La Société des Carburateurs AMAC recherche à l'heure actuelle un dessinateur d'études et un ouilleur professionnels. Les postulants devront se faire connaître directement avec leur curriculum vitae et se verront offrir une situation en rapport avec leurs capacités.

La même Société recherche également un spécialiste de l'entretien mécanique de l'atelier et plusieurs soudeuses à l'autogène professionnelles pour les guidons (atelier sis à St-Cloud).

## A BRIIS-MOTOS, REMISE EN ETAT DE TOUS MOTEURS

Les motocyclistes de la région apprendront avec plaisir qu'un motoriste, M. Delmotte, a ouvert à Briis-sous-Forge un magasin-atelier où il se chargera de tous travaux concernant la remise en état de l'équipement de leurs machines. Il invite également les clients de province à lui envoyer leurs moteurs, aux fins de révision dans les plus brefs délais, et avec toutes garanties. M. Delmotte demande aux usagers de profiter de la mauvaise saison pour faire effectuer leurs travaux.

# PROPOS 500

## UN GRAND PRIX ANGLAIS DES « RACERS 500 »

Lors du numéro du Salon, je vous ai parlé du premier Grand Prix d'Angleterre qui marquait un grand jour pour les Racers 500 Anglais. Le Royal Automobile-Club de Grande Bretagne comprenant l'intérêt de cette jeune catégorie avait remplacé la course d'ouverture habituellement en formule B (jusqu'à deux litres sans compresseur) et jusqu'à 500 avec compresseur) par une course de Racers 500. Le reporter Gregor Grant de Ligth Car en donne un compte rendu détaillé. L'épreuve se disputait sur 50 miles sur un circuit en forme de huit sur l'aérodrome de Silverstone. La rapidité des petits racers fut une révélation pour les non-initiés et le meilleur temps fut réalisé par Stirling Moss sur Cooper, 3 minutes 17 secondes pour un tour de 3 miles 67, soit environ 67 miles à l'heure (110 kmh.). A titre de comparaison notons que le record du tour, détenu par Villorosi sur Maserati 1500 cmc. double compresseur à 2 étages est supérieur seulement de 10 miles à celui de Moss, ce qui donne une moyenne au tour de 128 kmh. 360. Pas besoin d'autres explications pour prouver l'intérêt de la classe 500. Le rapport des puissances entre la petite Cooper de Moss et le monstre de Villorosi est de 1 à 5.

Revenons à la course. 26 voitures au départ. Quelques-unes fort remarquables, ainsi la Freikaiserwagen de Fry : châssis tubulaire, 4 roues indépendantes, suspension arrière par bandes de caoutchouc sous la voiture reliée aux bras de suspension par câble d'acier et poulies. Moteur Cross a soupape rotative.

La « Wharton » avec moteur B.S.A. 2 cyl. La Fairley avec un Norton A.C.T. La Marrott avec un moteur Scott « Replica » 2 cyl. 2 temps, refroidissement à eau. On attendait la Bond à traction avant avec moteur J.A.P. Les autres voitures étaient en majorité des Cooper.

Le départ fut le reflet de l'inexpérience en course de circuit des pilotes de 500 : la première ligne seulement démarra et peu à peu les autres suivirent. On a parlé de faux départs, mais il n'en fut rien et la course commença.

De suite, Moss (Cooper) prit la tête, suivi de Strang (Strang) derrière trois Cooper et Couard sur (Cowland), dans ce lot le constructeur Cooper, puis 4 ou 5 autres voitures assez loin. Dès le départ 6 Cooper étaient parmi les 12 premiers.

Au deuxième tour, Moss et Strang se disputent la première place, puis le moteur de Strang lâche. Spike Riando sur Cooper remonte et approche 95 miles (160 kmh.) au passage des tribunes. Il est à 7 secondes de Moss au troisième tour. Et ce fut le désastre pour Moss, sa transmission casse, et ce fut la série des abandons pour causes diverses. On remarquait que les voitures mises au point hâtivement étaient impitoyablement éliminées par la course. La Cowland équipée d'un Norton se faisait entre temps remarquer par sa rapidité. La malchance voulut qu'au dernier tour elle cassa sa chaîne de transmission.

Au dixième tour Rhiando tenait toujours la tête. Son réservoir dessoudé l'inondait de Methanol qui le brûlait et l'obligeait à se tenir plié en deux. Il terminait l'épreuve courageusement suivi de John Cooper, de Sir Francis Samuelson, d'Eric Brandon tous sur Cooper.

### RESULTATS

1. Spike Riando (Cooper JAP), moy. 60,68 miles, soit 97 kmh. ; 2. John Cooper (Cooper JAP), moy. 60,55 miles ; 3. Francis Samuelson (Cooper JAP), 59 miles 90 ; 4. Eric Brandon (Cooper JAP), 59,87 miles.

Rhiando (Cooper-Jap), vainqueur de l'épreuve.

Suivent les 4 autres voitures qui terminèrent l'épreuve.

Quelles conclusions tirer de cette épreuve : tout d'abord les possibilités inconcevables des Racers 500 dont les 4 premiers auraient pu se classer honorablement dans le Grand Prix contre des voitures de beaucoup plus puissantes et combien plus coûteuses d'achat et d'entretien. Ensuite ce Grand Prix 500 nous apporte la preuve que la mise au point et la préparation comptent plus que l'épreuve elle-même. Le déchet : 28 voitures au départ, 8 à l'arrivée est assez éloquent et il faut penser que les participants couraient depuis longtemps au moins en épreuve de côte où l'effort est peut-être plus instantané et moins soutenu. Lorsqu'on se reporte à l'activité du mouvement en France on ne peut que constater qu'il reste beaucoup à faire.

J. B.

## AMATEURS CONSTRUCTEURS

Vous pouvez obtenir à nos bureaux les plans et toutes instructions pour la construction d'une voiturette légère d'un des types prévus : Mono-place course pour moteur flat-twin (Racer 500 A) ; Biplace sport pouvant recevoir tout moteur (Racer 500 C).

Le prix de la série de plans et du manuel de montage pour CHAQUE MODELE est de 1.000 francs (joindre 40 francs pour envoi recommandé sous tube). Verser la somme ci-dessus, majorée des frais d'envois à notre C.C.P. 297-37. Hâtez-vous, car le premier tirage ne tardera pas à être épuisé. Il ne nous reste plus de plans Racer 500 B. Inutile de nous en commander.

## LE COURRIER DES « 500 »

M. RAPIN, Asnières. — Le règlement international « 500 » interdit la solution du trois roues.

Nous conseillons l'achat d'un moteur sans papiers. Il vous serait impossible de rouler. Les éléments du Tri-Peugeot me semblent un peu faibles, et je vous conseille les pièces avant de la Simca.

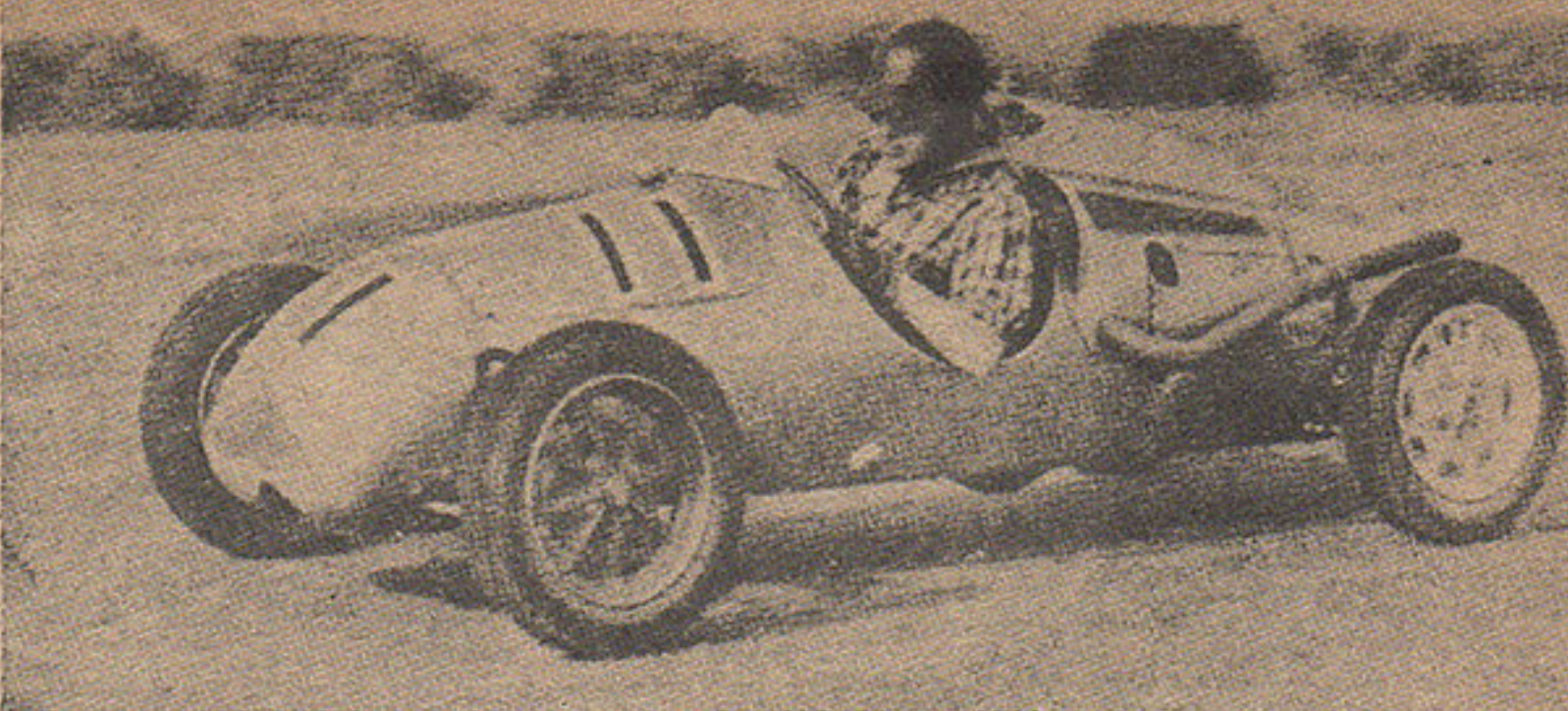
L'emplacement et la voie que vous donnez sont raisonnables.

M. ROBERT, à Reims. — Heureux de vous lire, car vous êtes, croyons-nous, des premiers qui nous ont écrit, aussi nous ferons tout notre possible pour vous aider.

Non, n'achetez pas de plan A. Le vôtre suffit. M. PIEVOST, à Pantin. — Le compresseur est interdit, mais tout type de moteur à 4 temps ou à 2 temps est permis s'il ne dépasse pas 500 cmc. Pour le Simca, il faudra le chemiser.

M. COLOS, à Sannois. — La marche arrière a été volontairement laissée de côté. Vous pourriez y remédier comme cela a déjà été fait en prévoyant une pédale ou un levier spécial qui par le moyen d'un câble actionne un pignon rove libre de vélo disposé sur l'axe de transmission. Vous pourrez ainsi faire toutes vos manœuvres. Mais le poids de la voiture est si faible que vous aurez meilleur temps de pousser votre voiture à la main, comme le font la plupart de ceux qui ont monté de semblables voitures.

En ce qui concerne le moteur, contentez-vous de 500 cmc., encore une fois vu le poids de l'ensemble, un tel moteur sera assez puissant s'il est bien réglé pour vous assurer la vitesse que vous désirez. En restant « 500 », il vous sera possible de solliciter tous les conseils dont vous aurez besoin auprès de la commission des « 500 »



qui ne pourrait le faire si vous vous excluez de cette catégorie en montant un moteur plus fort.

Il n'y a aucune crainte à avoir quant à la robustesse du châssis C, si les tubes sont de la section prévue et de la qualité d'acier convenable. Même observation pour la soudure autogène. Si elle est exécutée avec tous les soins désirables, elle doit donner entière satisfaction. Le même ressort ne peut travailler indifféremment à l'extension et à la compression. Vous avez pu remarquer que les ressorts de la suspension Grégoire, par opposition à ceux de la suspension Renault, sont à spires jointives. Il s'agit donc de deux types de ressorts très différents.

M. CAIRE, à Alpi. — La liste des documents reçus par vous est effectivement complète. Voici le détail de chaque envoi de plans : 1° Guide de construction. Planche de détails de montage. Planche Pl. 1 d'assemblage de châssis à poutre centrale. Planche Pl. 2 (exemple de carrosserie adaptable).

M. CHARIOT, à Oran. — M. GUILLERD, à Villeurbanne. — M. PARENT. — Nous lançons un appel dans cette rubrique aux fournisseurs éventuels de pièces adaptables.

M. COUSSE, à Royat. — Il est impossible de déterminer le prix de revient d'un Racer 500 C. Tout dépend de ce que vous pourrez exécuter par vous-même, et de ce que vous serez obligé de faire usiner à l'extérieur.

M. SALVY, à Montpellier. — Les plans édités par les soins de « Moto-Revue » sont des conseils pour les non-initiés qui ont ainsi des éléments calculés et simples à monter. La petite série dont vous parlez sera montée par les propriétaires même des futures voitures. A la rigueur, on pourra retenir un certain nombre de commandes de la province que nous grouperons avec les nôtres.

M. DEURREL, Ville s. Haine (Belgique). — Le prix des plans est de 1.000 francs français, plus 40 francs de port. Nous vous conseillons d'entrer en liaison avec le Club des 500 Belge, 69, rue de l'Eglise, Koekelberg, par Bruxelles (Belgique).

M. MULLER, à Villemonble. — Nous regrettons de devoir vous conseiller formellement de vous débarrasser de ce moteur. D'abord il est trop gros pour ce que vous voulez faire et il a un bon nombre de défauts qui font que son constructeur a dû renoncer à lui et monter le moteur 202. Ensuite ce n'est pas un 500 cmc. Vous allez au devant d'ennuis. Revendez votre moteur ou échangez-le chez un spécialiste.

M. MOUFFON, à St-Ouen. — La voiture de M. Chair est une Simca-5 chemisée. Moteur monté sur aiguilles. Carrosserie en aluminium. Culasse culbutée italienne. Sa vitesse est de 120 kmh. réels. Elle détient le record du Mont Ventoux à 750 cmc. sport.

M. BROSSAULT, à Tours et M. ROSE, à Monfaret. — Les plans du Racer « 500 » C sont à votre disposition contre mandat de 1.000 francs.

Contre remise des factures remises lors de vos achats des pièces détachées et selon la marche expliquée dans la brochure, vous serez convoqué au Service des Mines qui vous délivrera la carte grise du véhicule.

Naturellement ils ont été calculés pour assurer à la voiture des performances normales.

M. BONHEUR, à Barisis. — Nous lançons un appel dans le présent numéro aux artisans et revendeurs susceptibles de procurer aux constructeurs amateurs les éléments nécessaires.

M. HUGUENIN, à Paris. — Voir la réponse ci-dessus.

Le 500 D.K.W. deux cylindres deux temps est un excellent moteur. Quatre vitesses eussent été préférables, mais en raison du couple élevé du 2 temps, 2 cylindres, votre bloc doit convenir à la propulsion d'un cyclecar.

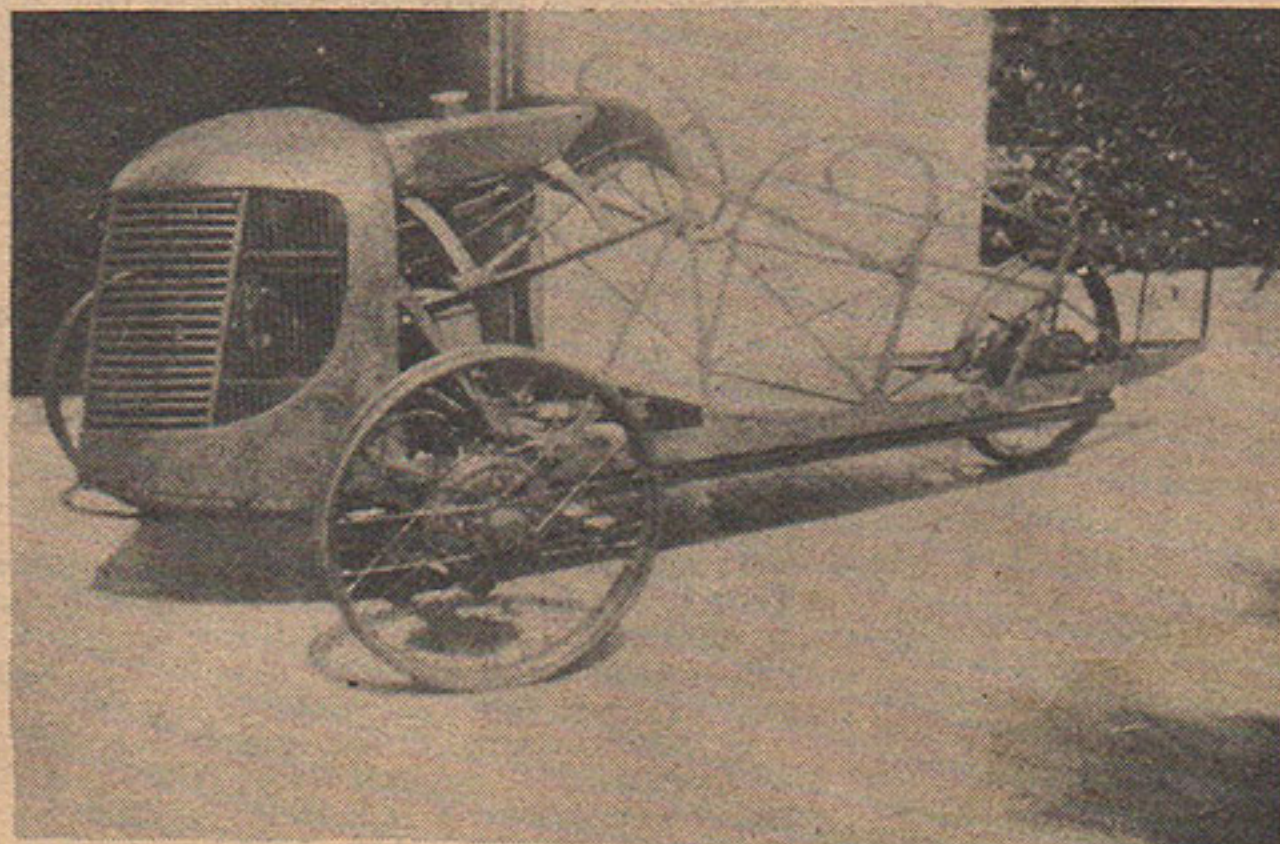
Nous demandons aux artisans susceptibles d'aider les amateurs, en confectionnant certaines pièces de châssis, suspension, supports moteurs, pignons, etc... de se faire connaître. Toute communication relative aux Racers 500 doit parvenir à nos bureaux. Joindre enveloppe timbrée.

PROCHAINEMENT PLANS DE CONSTRUCTION D'UN MOTOCAR 125 CMC. SIMPLIFIE,  
A LA PORTEE DE TOUS LES AMATEURS



# LE CYCLECAR

## UNE OPINION SUR LA CONSTRUCTION AMATEUR ET UN NOUVEAU 2 TEMPS



(Voir M.R. n° 913 du 2-4-48)

L'amateur peut-il construire lui-même ? A mon avis je répons : Oui ! mais si certaines conditions peuvent être remplies par le dit amateur.

Pour pouvoir construire à bon compte un véhicule d'utilisation et d'aspect agréables il faut posséder certaines connaissances indispensables, ainsi qu'un petit outillage rudimentaire, mais tout de même assez complet.

Un des outils importants sera la soudure autogène, indispensable pour une bonne réalisation. Je sais très bien que tous les amateurs ne peuvent disposer d'un poste de soudure, dans ce cas ils feront appel à un spécialiste.

Pour ma part, j'envisagerais la construction du motocar trois roues, soit en mono ou biplace en tandem, en appliquant les principes de la construction aviation, c'est-à-dire monocoque à revêtement travaillant pour obtenir la légèreté avec une rigidité maximum.

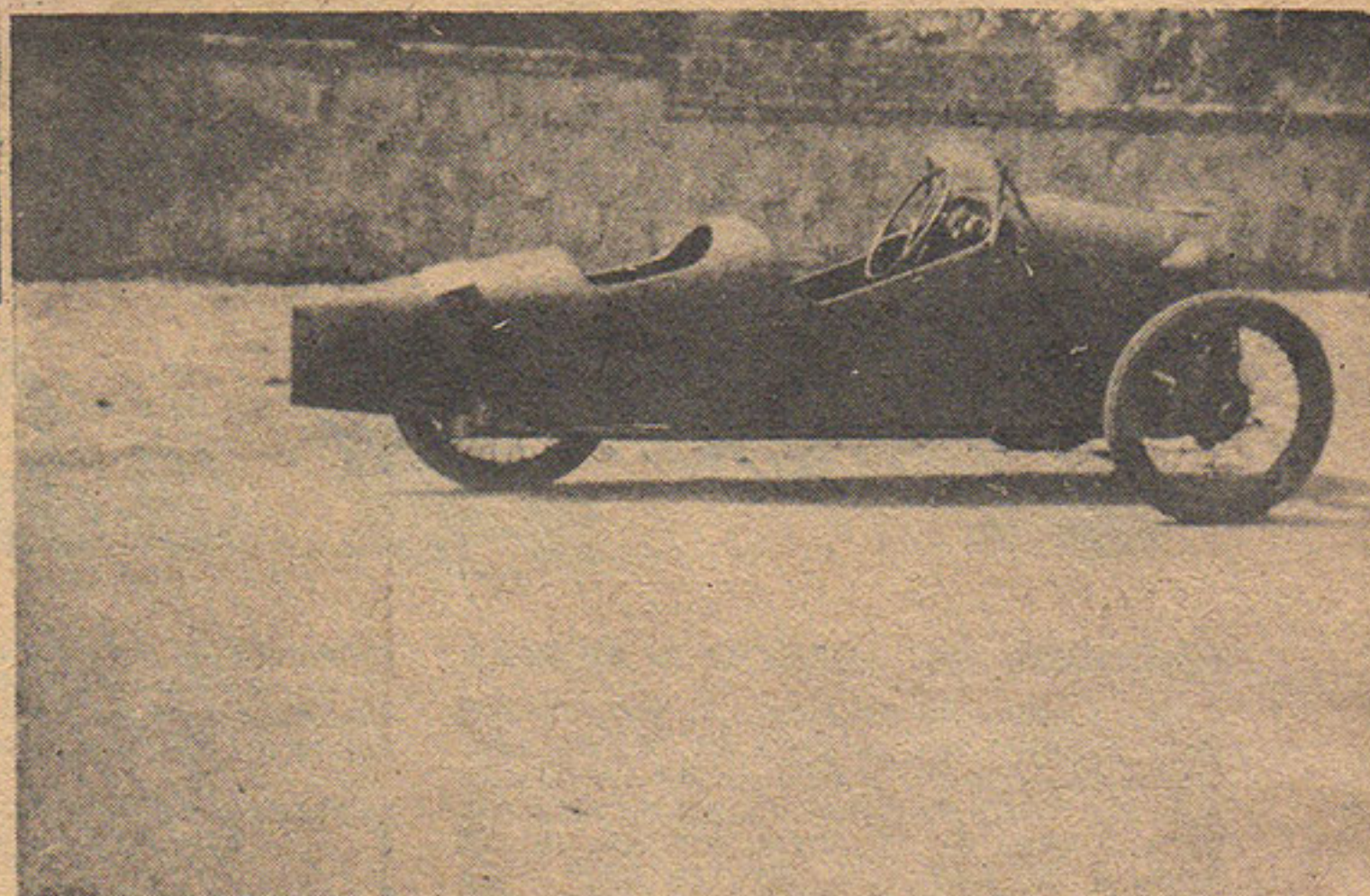
Comme matériaux utilisés, j'éliminerais les métaux dits légers pour des raisons très simples ; j'entends par là, la grande difficulté de travail pour gagner moins de 50 % de poids, compte tenu de l'écart

des densités et des coefficients de résistance. J'opterais donc pour l'acier. Acier de bonne qualité dans les pièces vitales et tôle d'acier pour la carrosserie.

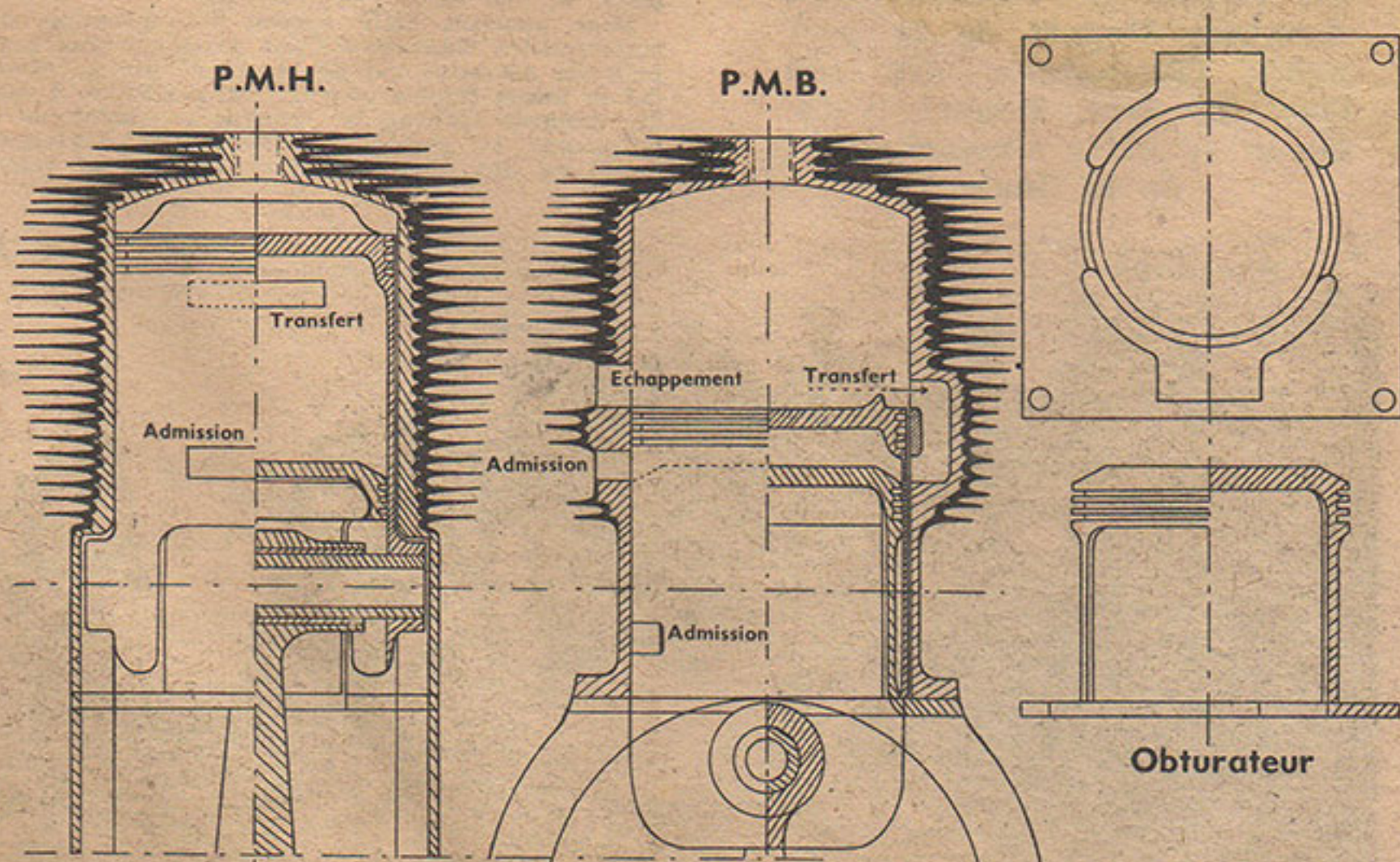
Cette dernière serait en forme de cigare ou torpille allongée très aérodynamique constituée en tôle formée et soudée, les membrures ou couples seraient formés par des petits fers en U très lé-

gers de 14-16 ou 18 mm à aile profonde, ou des tubes de 12-14-16 très légers, très faciles à cintrer et formant nervures de renforcement. Le tout formerait un châssis extrêmement rigide, monocoque, comportant quelques points de renforcement par soudure pour recevoir les organes principaux : essieux, ressorts de suspension, direction ou moteur ; ces points renforcés peuvent être confondus avec les nœuds de résistance. Si l'amateur ne peut réaliser ce qui vient d'être énoncé, il est préférable qu'il s'adresse à un bon tôlier carrossier, il ne le regrettera jamais et gagnera de ce fait du temps et de l'argent. Le moteur serait placé à l'avant ou à l'arrière, les deux dispositions ayant leurs avantages et leurs inconvénients. J'écris ces quelques lignes à titre de conseils pour les amateurs qui désireraient réaliser un bel engin sans risquer d'aller à un échec. Je me permets cela en connaissance de cause, puisque j'ai réalisé dans une période très dif-

Le châssis du cyclecar de M. Roumailbac.



Coupe du deux temps Chave, et détail des principaux organes.



ficile avec des matériaux plus ou moins convenables un motocar 100 %, y compris le moteur, ce dernier étant couvert par le « Brevet Chave » n° 910.525 S.G.D.G. L'engin représenté par les photographies à l'appui a les caractéristiques suivantes : Motocar biplace en tandem sur trois roues, deux à l'avant, une à l'arrière étant motrice.

Châssis avec 2 cornières accouplées formant T ; Essieu avant en fers à U accouplés ; Roues de motocyclette avec tambours de freins (19x3) ; Transmission par chaîne avec relai au centre ; Direction d'une Peugeot 5 CV ; Voie de 1 m. 20 ; Empattement de 2 m ; Suspension par ressorts à boudins à l'avant et à l'arrière, la roue arrière restant, même dans les virages, toujours verticales ; Freins sur les trois roues, au pied et à main, par câbles sous gaine ; Mise en marche par kick, à droite, extérieur ; Equipement électrique par dynamo 6 volts, batterie, klaxon, etc. ; Moteur de 300 cmc. ; Poids à vide 275 kgs ; Performances : 70 kmh. en palier.

La partie principale de tout véhicule tracté est bien le moteur pour l'amateur réalisateur ; il devra adapter un moteur existant.

En ce qui me concerne j'ai équipé mon motocar par un moteur de ma conception ainsi que ma fabrication. Il s'agit d'un nouveau moteur deux temps sans pré-compression ni mélange gazeux dans le carter. Le moteur porte donc la marque « Chave » sous le numéro du brevet 910.525 S.G.D.G. Conçu suivant le cycle à deux temps, il ne comporte qu'une seule pièce supplémentaire qui permet d'obtenir plusieurs avantages sur les moteurs deux temps connus à ce jour. 1° Il brûle l'essence sans mélange d'huile. 2° Les pièces principales ne fatiguent :

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

bielles, vilebrequins, reçoivent un graissage sous pression comme dans tous les moteurs classiques, grâce à l'isolement des organes, la précompression n'étant plus obtenue dans le carter. 3° La seule pièce supplémentaire appelée « obturateur » est une pièce fixe très simple, elle est fixée entre le groupe et l'embase du cylindre, qui comporte deux ou trois segments permettant d'obtenir l'étanchéité entre le carter et la chambre de précompression. Les bossages du piston moteur sont déportés vers l'extérieur et se débattent dans des alvéoles appropriées dans le cylindre sans qu'il s'en suive un frottement supplémentaire. Ceci permet d'utiliser l'intérieur du piston moteur comme deuxième cylindre servant de chambre d'aspiration et de précompression. Il est à remarquer que la précompression peut être très élevée avec un transfert très court et direct, ce qui permet d'obtenir un départ toujours facile comme sur un moteur utilisant le cycle à quatre temps. Ce moteur ne comportant ni soupapes, ni clapet, l'admission, le transfert et l'échappement étant obtenus par de simples lumières, il présente des avantages considérables sur les moteurs à quatre temps. En comparaison avec les différents moteurs à deux temps connus à ce jour, il a sur ces derniers, tout en conservant les avantages du cycle et sa

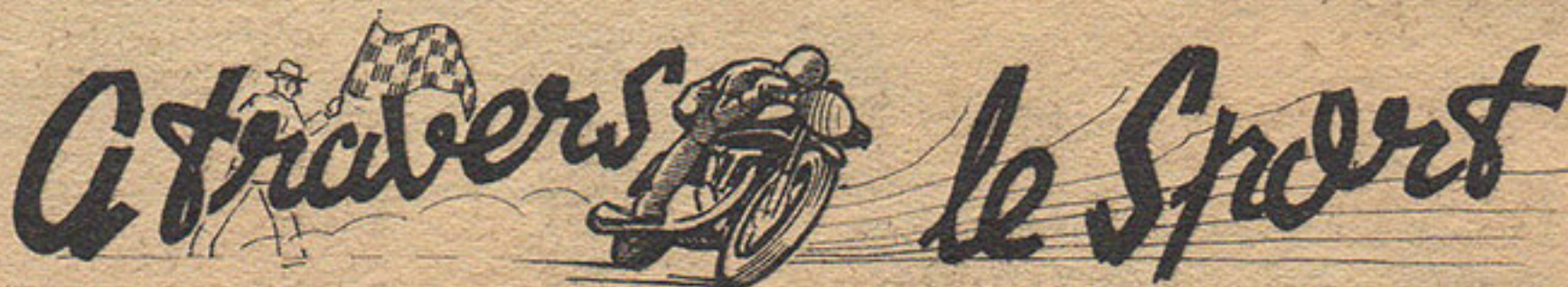
simplicité de construction, les améliorations suivantes : Pas de mélange d'huile au carburant. Graissage isolé et parfait des pièces mécaniques du moteur. Précompression très élevée, ce qui facilite les départs, le fonctionnement, ainsi que le ralenti.

J'ai réalisé à ce jour trois moteurs suivant le principe décrit plus haut : un premier en monocylindre de 40 cmc. ; un deuxième en 80 cmc. flat-twin et le troisième celui du motocar en 300 cmc. ; tous ces moteurs m'ont donné entière satisfaction. Je roule depuis 10 mois avec mon motocar qui, malgré son poids, me procure des résultats presque inespérés.

Avec l'application du nouveau perfectionnement au moteur pour automobile, j'envisage la construction d'un moteur trois cylindres en ligne de 700 cmc. à 1000 cmc. Le vilebrequin sera établi avec trois manetons décalés à 120°.

Le moteur en question procurera les avantages suivants : Couple d'un moteur six cylindres à quatre temps. Une très grande souplesse de marche avec une puissance élevée. Ce moteur sera remarquable par sa grande simplicité de construction et d'entretien.

M. ROUMAILHAC Jean,  
Prof. tech. adjoint d'automobile  
Ecole Industrielle et Com. de  
Casablanca (Maroc)



## RECORDS DU MONDE A MONZA

Une équipe de coureurs, sur une « Guzzi 65 » a battu sur la piste de Monza plusieurs records en 75 cmc. à des moyennes que l'on peut qualifier d'impressionnantes et qui vont de 85 kmh. 894 sur les 50 kms, à 75 kmh. 751 sur les 1.000 kms. Nous y reviendrons. Voici le détail des performances :

50 kms : 34' 54" 3/5, moy. 85 kmh. 894 (anc. record 55' 5") ; 50 miles : 56' 12" 3/5, moy. 85 kmh. 892 (anc. rec. 1 h. 31' 2") ; 1 heure : 85 kmh. 916 (anc. rec. 55 kmh.) ; 100 kms : 1 h. 9' 53" 4/5, moy. 85 kmh. 84 (anc. rec. 1 h. 52' 54") ; 100 miles : 1 h. 53' 20" 4/5, moy. 84 kmh. 190 (anc. rec. moy. 52 kmh.).

2 heures : moy. 84 kmh. 662 ; 3 heures : moy. 80 kmh. 891 ; 4 heures : 75 kmh. 441 ; 5 heures : 76 kmh. 725 ; 6 heures : 76 kmh. 778 ; 7 heures : 76 kmh. 792 ; 8 heures : 76 kmh. 675 ; 9 heures : 77 kmh. 480 ; 10 heures : 77 kmh. 994.

500 kms en 6 h. 30' 8" 1/5 (moy. 76 kmh. 891) ; 500 miles : 10 h. 18' 24" 8/5 (moy. 78 kmh. 071).

11 heures : moy. 77 kmh. 041 ; 12 heures : moy. 76 kmh. 168.

1.000 kms : 13 h. 12' 3" 3/5 (moyenne 75 kmh. 751).

## ...ET A MONTLHERY

Une équipe italienne composée de Benzoni, Ventura, Fornasari et Francone s'est livrée le 19 octobre dernier à une attaque contre les records de longue distance. Ils réussirent à s'approprier celui des 1.500 kms de la catégorie 250 en 15 h. 38' 33" 44/100 (moyenne horaire 95 kmh. 891).

L'ancien record appartenait à l'équipe Sourdou-Hommaire, sur Monet-Goyon, avec 87 kmh. 370. On se demande toutefois si ce record sera homologué, la F.I.C.M. ayant supprimé la distance ci-dessus de la liste des records à battre deux ans avant la guerre. Quoiqu'il en soit, la machine du record, une 250 cmc. Sertum semblable à celle qui remporta le dernier Bol d'Or, a fait une belle démonstration d'endurance. D'autres tentatives auront vraisemblablement lieu d'ici quelques temps. La vitesse de la Sertum atteignit 138 kmh. sur plusieurs tours.

## MOTOS ANCIENNES

En 1930, nous avions organisé une rétrospective de vieilles motos à travers les âges. Nos abonnés et lecteurs nous avaient ainsi, à cette époque, remis un tri De Dion, une motorette Terrot, une vieille La Française, etc., etc. Ces machines ne nous ont jamais été réclamées par leurs propriétaires, et comme elles embarrassent nos locaux, le présent avis est publié pour mise en demeure auprès des propriétaires d'avoir à les reprendre avant fin novembre. Après cette date, ces machines seront remises à un ferrailleur et leur montant de négociation tenu à la disposition des propriétaires. Dont acte (1ère insertion).

Au circuit de Villeneuve les Avignon. Départ de la première éliminatoire des 100 cmc. En tête, Bonnet, vainqueur de cette « manche » et de la finale.

## GRAND CIRCUIT MOTOCYCLISTE DE VILLENEUVE-LES-AVIGNON

C'est par une journée splendide, toute illuminée d'un soleil radieux, que s'est déroulé dimanche 24 le Circuit de Vitesse réservé aux petites cylindrées de 100 cmc. et 125 cmc. organisé par le Moto-Ball-Club Villeneuvois finaliste de la Coupe de France 1947.

Les quinze concurrents qui ont participé à cette belle épreuve, ont été chaleureusement applaudis par un nombreux public sportif massé sur tout le parcours qui comportait deux virages en épingle à cheveux, exigeant de la part des pilotes une adresse exceptionnelle en raison de la vitesse des engins dont la mise au point avait été poussée au maximum et qui atteignaient parfois le 100.

Le spectacle était vraiment impressionnant, car ces petits bolides se suivaient de très près. Il y eut quelques abandons pour accidents mécaniques, et les survivants de cette ronde infernale ont été frénétiquement applaudis par un public enthousiaste et compréhensif.

Voici les résultats : 1<sup>er</sup> éliminatoire : 100 cmc. : 1. Bonnet (Salon) ; 2. Rigouard (Avignon) ; 3. Geny (Avignon) ; 4. Cornut (Avignon). — 125 cmc. : 1. Roger (Salon) ; 2. Bonnet (Salon).

2<sup>e</sup> éliminatoire : 100 cmc. : 1. Moriss (Avignon) ; 2. Schaad (Le Thor) ; 3. Cache (Avignon) ; 4. Cartoux (Avignon). — 2<sup>e</sup> éliminatoire : 125 cmc. : 1. Darlay (Avignon) ; 2. Faure (Montélimar) ; 3. Vidal (St-Andiol).

Finale : 100 cmc. : 1. Bonnet (Salon) ; 2. Geny, Fils. — 125 cmc. : 1. Roger (Salon) ; 2. Bonnet (Salon) ; 3. Darlay (Avignon).

Barnavol

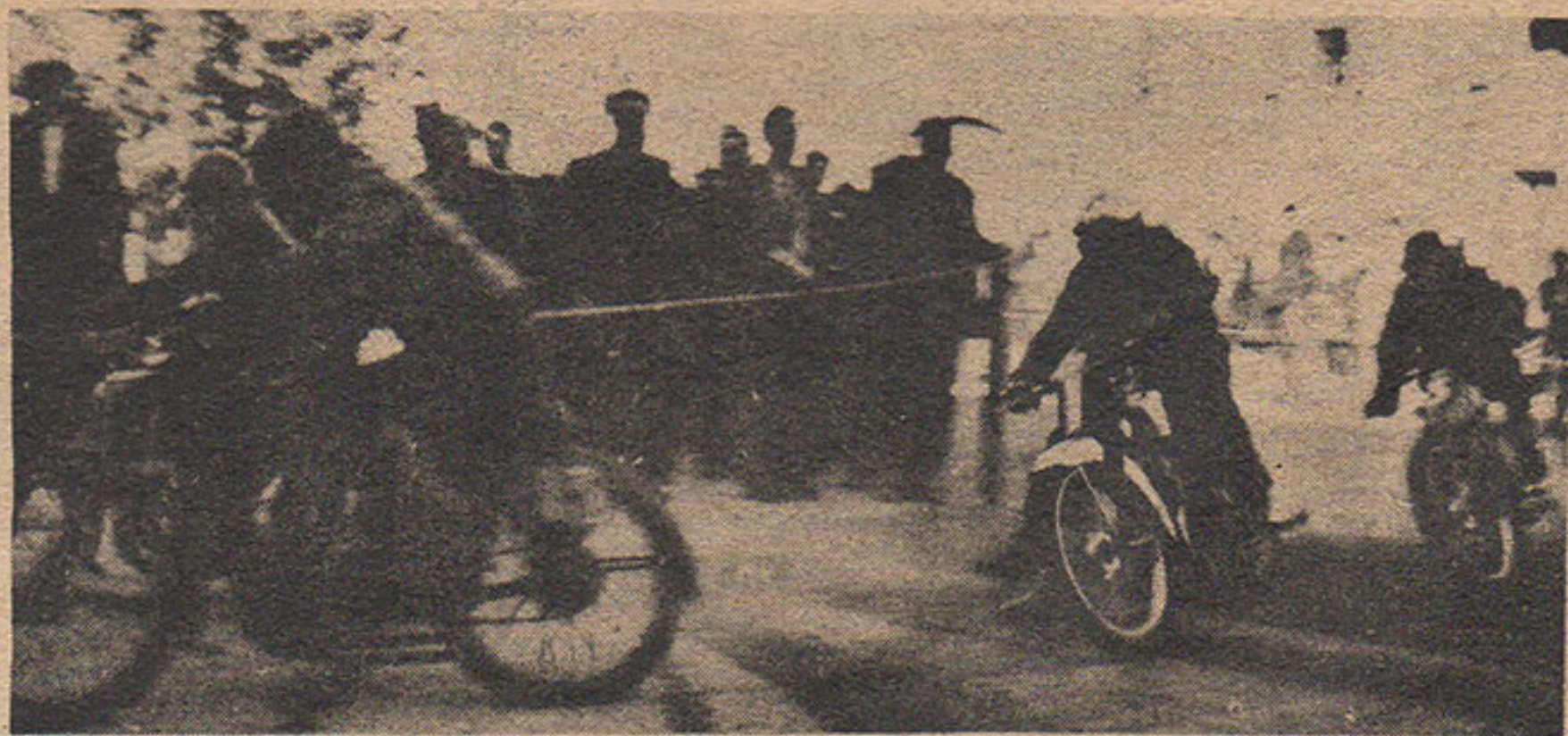
## Clubs

MOTORSPORT-UNION-SAAR. — Reprise du sport motocycliste en Sarre — Au 23 octobre 1948, nous avons réussi à regrouper en Sarre les six motos-clubs existant actuellement dans l'Union Motosportive que nous venons de créer, afin de faciliter la pratique des sports mécaniques en Sarre. Notre Moto-Club de St-Wendel avait déjà repris, il y a peu de temps, les relations avec les moto-clubs français qu'il entretenait déjà avant 1933 et nos représentants ont bien été accueillis à Metz, Longwy, etc.

Notre groupement se nomme Motorsport-Union-Sarre. Son président est actuellement M. Thomé, de St-Wendel-Sarre; le président adjoint, M. Koht, de Sarrebruck; le directeur sportif est un coureur bien connu, M. Port, de Sarrebruck, et le secrétaire M. Munkes, de St-Wendel.

Le siège social se trouve à Sarrebruck. Le bureau est actuellement à St-Wendel-Sarre, Schlossplatz, 8, tél. St-Wendel, N° 261.

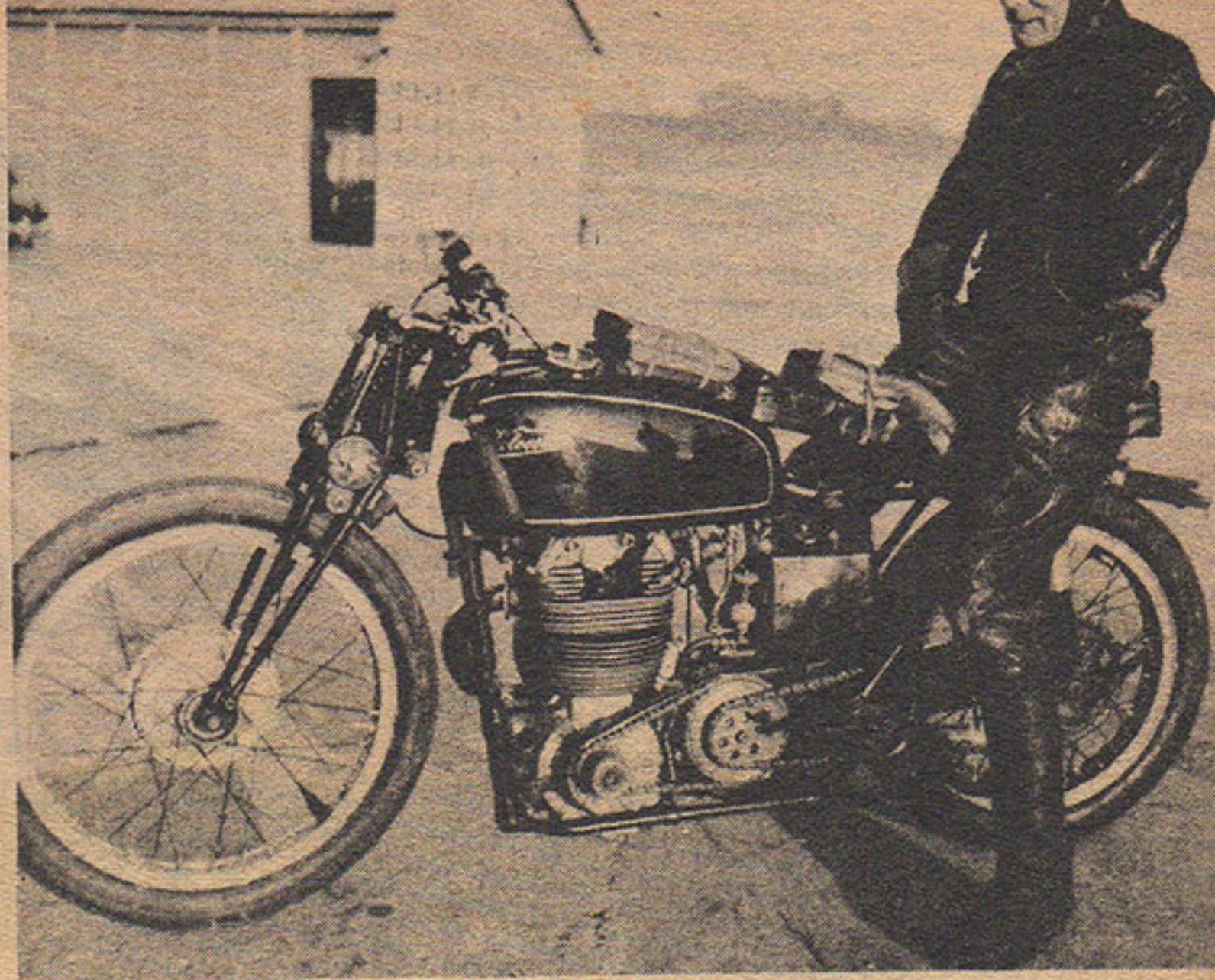
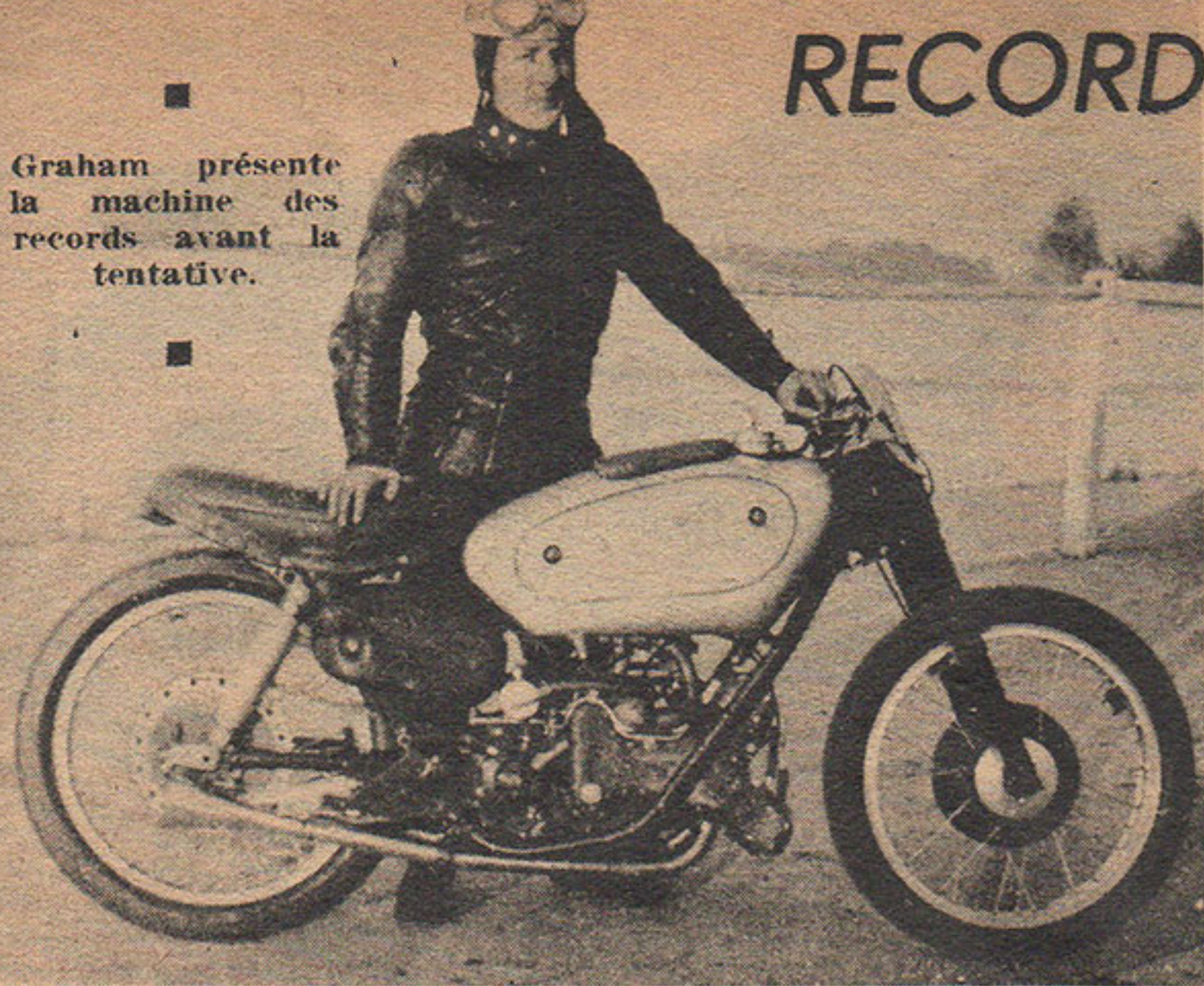
Nous publions cette adresse à l'intention des motocyclistes français voulant participer aux compétitions sarroises qui ne tarderont pas à revenir sur la même échelle qu'avant la guerre, et à celle des motards français se rendant en Sarre, ou la traversant et désireux d'obtenir des renseignements ou une aide, que nous accorderons volontiers.



USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT

# RECORDS A MONTLHERY

Graham présente la machine des records avant la tentative.



## GEORGES MONNERET, WEST et GRAHAM, au guidon de la 500 bicylindre A.J.S. battent 18 records du monde.

Avant l'ouverture du Salon de Londres, deux grandes firmes anglaises, A.J.S. et Velocette, avaient délégué à l'autodrome de Montlhéry leurs meilleures machines, leurs pilotes et metteurs au point les plus réputés en vue de tentatives contre plusieurs records du monde.

Le vainqueur du T.T., Frith, avec une Velocette équipée pour la piste, voulait s'approprier le record de l'heure en 350 que détient Guzzi avec la 250 à compresseur.

Mais, à l'heure où nous écrivons ces lignes, la vitesse atteinte ne fut pas suffisante pour partir avec quelque chance, car les tours les plus vites que nous ayons enregistré ne dépassaient pas 165 kms à l'heure.

Par contre, les essais de l'équipe A.J.S. étaient satisfaisants et, mercredi 10 novembre, lorsque le brouillard, se levant au cours de l'après midi, permit aux pilotes de tourner, Georges Monneret et Graham purent boucler quelques tours à

### LES NOUVEAUX RECORDS VALABLES POUR LES CATEGORIES

500, 750 et 1000 CMC.

2 heures : 356 kms 753, moyenne 178 kmh. 376 (ancien record : 338 kms 106, moyenne 169 kmh. 053).

500 kms : en 2 h. 51' 48", moyenne 174 kmh. 621 (ancien record 2 h. 50' 24", moyenne 167 kmh. 214).

3 heures : 524 kms 074, moyenne 174 kmh. 691 (ancien record 501 kms 643, moyenne 167 kmh. 214).

4 heures : 691 kms 166, moyenne 172 kmh. 916 (ancien record 623 kms 666, moyenne 155 kmh. 917).

500 miles : en 4 h. 40' 20", moyenne 172 kmh. 218 (ancien record : 5 h. 10' 7", moyenne 155 kmh. 678).

5 heures : 862 kms 137, moyenne 172 kmh. 427 (ancien record 779 kms 780, moyenne 155 kmh. 956).

Frith, sur la Velocette dont il poursuit la mise au point à Montlhéry.

belle allure, Georges réalisant même 50' 2/5, soit 182,017 à l'heure.

Aussi les chronomètres étaient convoqués pour le vendredi; un temps idéal, pas trop froid, sans vent, favorisait la tentative; le plateau de St-Eutrope était épargné par le brouillard, et à midi, Jock West, ingénieur-pilote et créateur des machines de course A.J.S., prenait le départ sur la 500 bicylindre de circuit, laquelle était légèrement modifiée pour la piste: guidon plus bas et étroit, repose-pieds à l'arrière, pas de garde-boue. A 13 heures, 178 kms 140 étaient couverts, et West se faisait relayer par Graham pour 60 minutes. Le premier record battu, celui des 2 heures, était de 356 kms 753, soit à la moyenne de 178 kmh. 376.

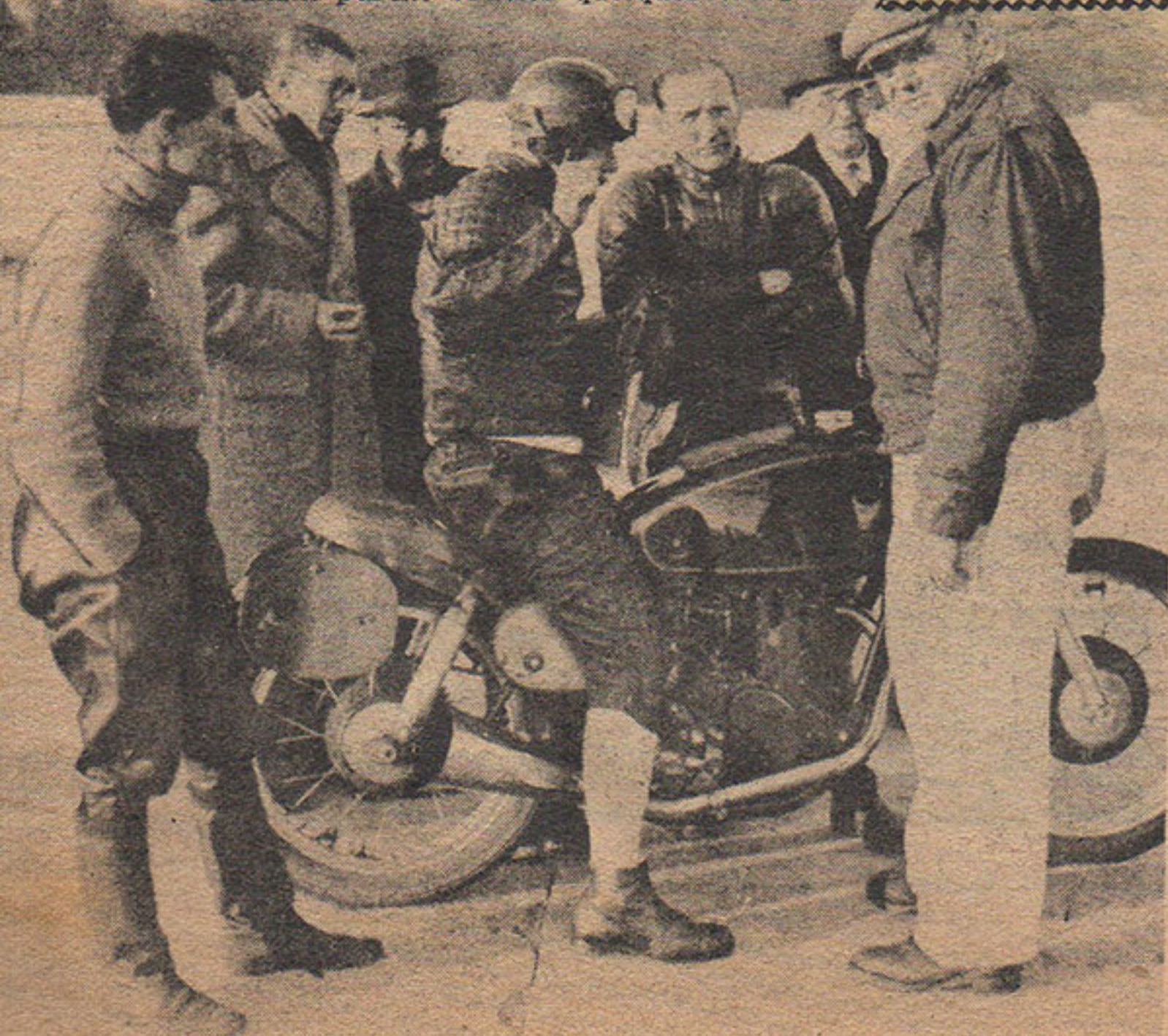
Au relai, il faut changer le pneu arrière, ce qui immobilise la machine 4'; Georges Monneret, le meilleur pistard de l'équipe, remonte ce retard, tournant à la corde à plus de 185, effectuant même des tours en 49", soit à 188. La moyenne remonte, et les records des 500 kms, puis des 3 heures, sont battus, le premier en 2 h. 51' 48" (moyenne 174 kmh. 621); le second à 174 kmh. 691 de moyenne, 524 kms 074 étant couverts. Après Monneret, c'est le tour de West de reprendre la piste; la vitesse tombe un peu, mais à la fin de la quatrième heure, 691 kms 166 sont bouclés à la moyenne de 172,916.

Enfin, Graham remonte pour une heure; les records des 500 miles en 4 h. 40' 20" à 172,218 de moyenne, et des 5 heures, couvrant 862 kms 137, à 172,427 de moyenne sont les derniers records battus, car la nuit tombe et la tentative ne peut être prolongée.

Comme conclusion, félicitons les trois champions comme il convient, West pour sa science de créateur et son cran de pilote, Georges Monneret pour sa valeur de pistard, et l'autorité avec laquelle il mit son expérience de recordman au service de l'équipe, et Graham pour son courage qui lui fit terminer son dernier relai, malgré la perte de ses lunettes, et la douleur qui lui brûlait les yeux, alors qu'il tournait à fond sans presque rien voir.

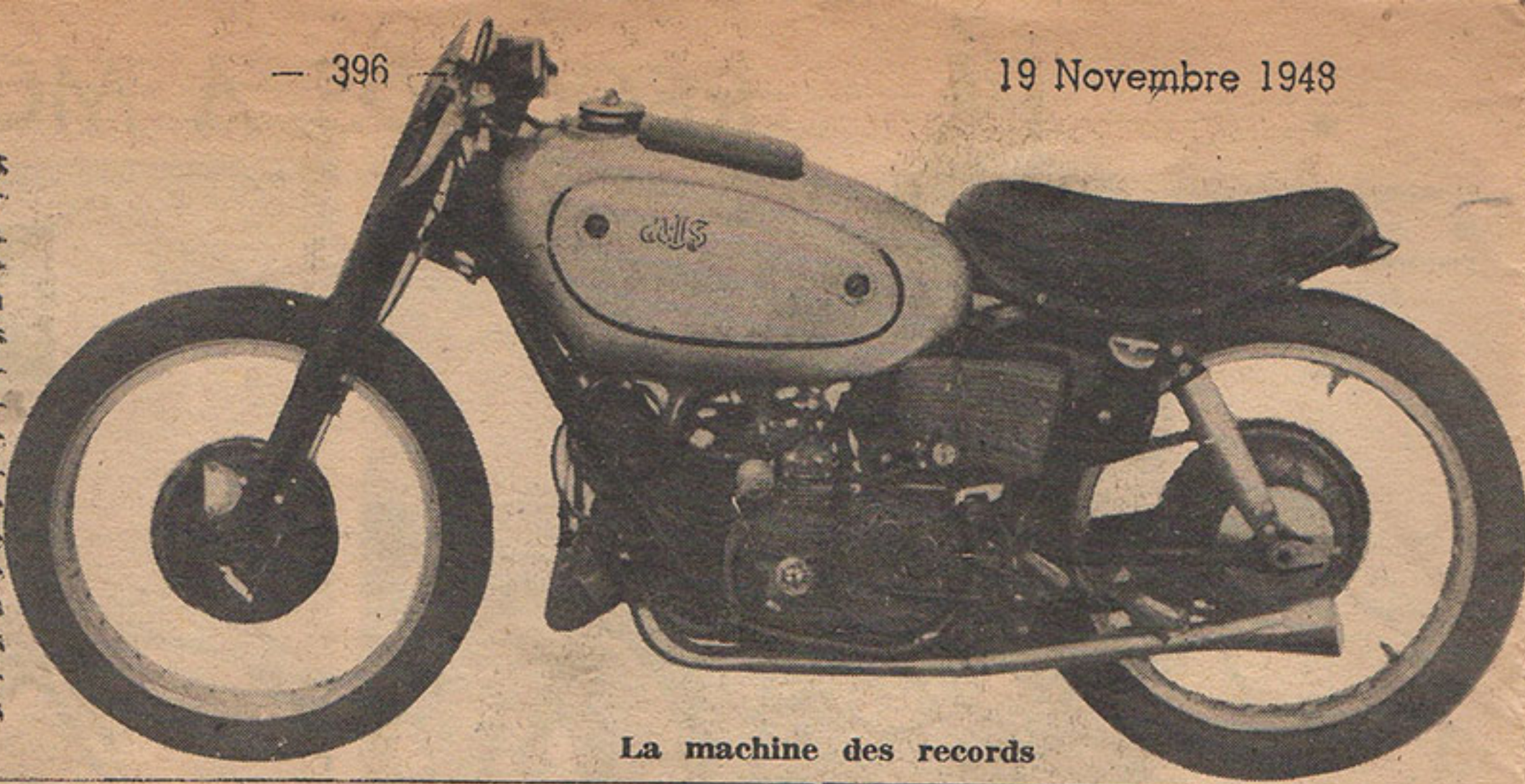
Précisons, pour les candidats recordmen qui pourraient croire qu'une telle performance se fait sans grande fatigue, que les trois pilotes, malgré la joie de la réussite, terminaient complètement épuisés et que, samedi soir, ils n'avaient pas encore complètement récupéré.

D. R.



Au cours de l'entraînement, la 350 A.J.S. fut également essayée: Voici Georges Monneret, alors qu'il venait de tourner à plus de 162, donnant ses impressions à Graham, très flegmatique. On reconnaît de gauche à droite Remondini fils, M. Lallemand, de chez Dunlop, Monneret, Graham et le metteur au point Robert Aumaître.

La 500 A.J.S. qui vient de battre 18 records du monde à Montlhéry, pour les catégories 500, 750 et 1000 cmc. est la bicyclette de circuit dont le réglage, l'équipement et la position ont été légèrement modifiés. Les garde-boue ont été retirés et le guidon, surbaissé, est très étroit. Le refroidissement est tellement énergique qu'il avait fallu, lors des essais, protéger le réservoir d'huile, pour que le lubrifiant atteigne une température satisfaisante. On remarque, sur cette photo prise sur la piste la veille des records, le carton ondulé, fixé par des sandows, qui masque l'avant du réservoir d'huile. Notez les tromblons réduits et le petit pare-brise.



La machine des records

## 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

A VENDRE sidecar châssis et pneus impec. bas prix. AUGÉ, 61, rue Rivay, Levallois.  
 MOTO allemande incomplète s. roues, 64, pl. Réunion, 20°.  
 R. 12 side caisse à rodé. THEVENY, 52, r. Moulin de Pierre, Clamart. Mic. 05-53.  
 CAUSE mal v. pl. of. r. D.K.W. 500 3 vit. ROBERT, 3, rue de l'Aigle, Compiègne (Oise).  
 FART. v. C55C 2 tubes g. boue envel. 4 vit. sélec. gd frein ailette. BOULARD, 18, rue Paestros, Pantin.  
 G. HERSTAL 500 Racing tte chrom. 95.000. Auffroy 26 r. de Paris, Cormeilles-en-Parisis.  
 ARIEL 350 cul. imp. BOURLON 108 rte Reine Boulogne (Seine)  
 500 TRIUMPH Allem. spt motr Mag 4 vit. sélecteur au pied, moto et pneus ét. nf. vis. de 12h.30 à 13h.30 et dim. mat. JEAN 3 r. Montchanin, 17°.  
 500 PEUG. 4 vit. impec. 1 chas. side Précis. HAUTEUR, 21 r. Jean Bart, Courbevoie.  
 DOLLAR 250 cul. bloc Chaise mot. nf châl. n. pn. parf. ét. BACH, 59 bd Levallois, Neuilly  
 V. ou éch. c. moto tourisme ens. Norton spt 500 c. HURQUIN 26 r. Gogue, Clamart.  
 SIDE Bernardet 48 d. gd tour. DATOUR, 196 av. d'Argenteuil Asnières (Seine).  
 MOTOBECA 500 sup. cul. impec. MAURICE, 35, r. Guy Mocquet, Paris (17°).  
 NORTON 500 lat. 16 H c. nve 130 MUR, 15 r. St-Sabin-11°.  
 RAVAT 350 culb. b. ét. b. occ. BOCQUENET 30 av. P. Brossollette, Plessis-Robinson.  
 B.S.A. 350 4 vit. sélect. état impec. MARCEL, 26, rue de Tanger, Paris, 19°.

B.S.A. WM 20 side Bernardet av. capote bte v. rechange. Ec. Cadolle 7r. l'Épinière St-Mandé  
 SUP. side Zundapp 750 repr. moto même ms état ou épave ESPAILLARD, à Vœuil (Chte)  
 350 MATCHLESS tél. mod. civil Turigny 52 r. Goutte d'Or, 18°  
 500 ZUNDAPP, 500 DKW, 350 NZ, 500 M.-Goyon 4 vit, 175 M.-Goyon, voit. DKW 4 cyl. 6 cv dern. mod. prends toutes mach. allem. en dépôt vente et rem. à neuf. DI VOZZO, 116, bd Sérurier, Paris, 19°.  
 EPAVE BM, DKW, NSU, FN, Terrot, Harley, Peugeot, Gilera, etc. écr. Laugier, Vincennes 7 r. F. Faure av. timb., en R12 bott. carb. échap. silenc. moteur et pièces diverses.  
 SIDE 4 cv culb. Sturmev Angl. av. side Terrot px intér. LEROY, 17 Cour Debille, 11°.  
 ZUNDAPP K 500 sel. side Impérial parf. ét. PACHEFF, 14, Abbé de l'Épée-5°, ap. 20 h.  
 TERROT 350 lat. YGNARD 11 r. de Sontay-16°, apr. 19 h.  
 ZUNDAPP 196 parf. ét. pneus nfs 90.000. LERENARD, 10 pce du Commerce. VAU. 22-52.  
 TRIUMPH 350 cmc. speed-twin 2 cylindres, roulé 3.000 kms. JEAN, 10, La Plaine, Marseille. Tél. Lycée 11-72.  
 TRIMOTEUR b. état 70.000 frs NERON, 67 r. Servan, 11°.  
 GN.-RHONE CV2 5cv culb. Re-bollon 16 r. Gde Truanderie-1°  
 B.M.W. R 23 impec. pneu nfs tan-sad 130.000. Beaufferay 162 r. Perronet, Neuilly-sur-Seine, dim. et lundi matin  
 D.K.W. un lot de trois 500 2 cyl. toute beauté noir et chrom. av. ou sans side motr cpl 500 SB pist. neuf orig. embiel. bte dyn. Une 250 DKW SB impec 350 Motobéc. b. ét. MAUBERT MOTOS, 3, impasse Maubert, Paris, 5°.

BMW R12 av. side Précis. ent. révis. pn. nfs. Ecr. pr rend.-vs LEGOUT 13 r. Verniquet, 17°  
 N.S.U. sup. cul. sel. 4 v. parf. ét. 85, 2 cv b. ét. 35, ach. épave réc. à rem. THOMAS, à Myennes (Nièvre).  
 R.-GILLET 125 4 v. sélect. état neuf. TIRBONOD 2 rue Félix Huguenet, Paris, 20°.  
 SIDE N-Map 500 culb. 4 v. 80.000. J. GUITTON à Saint-Didier des Bois (Eure).  
 A. v. moteur DKW 350 sélect. bon état px int. GIBASSIER, à Marmagne (Côte d'Or).  
 VDS Terrot 4 CV 4 v. HSST culb. état neuf 85.000. PASTOUREL, 1 av. Aristide Briand Antony (Seine).  
 4 cyl. Zundapp b. ét. pneu nfs 150.000. KUH, 141, av. Libération, Clamart (Seine).  
 125 MOTOCONFORT ét. neuf Robert DUCOS, 34, r. Edouard Nortier, Neuilly-sur-Seine.  
 SPLEND. occas. Harley Davidson 1000 culb. 4 vit. bons pneus av. ou ss sidecar Précision bipl. côte à côte spéc. M. BEAUVAIS, 11, rue Emile Level, Paris, 17°.  
 125 MOTOCONFORT 4 t. sélect. 3.000 k. au plus offrant. VOGEL, à Bidache (Nord).  
 250 N.S.U. 4 vit. sel. pied B. ps. GARAGE, 30, rue Louis Blanc, Courbevoie.  
 DKW 200 3 vit. sel. vélo mot. Vap, Dimanche, SEG. 02-25.  
 V. side Buflrier à dr. av pneu neuf 27.000. CHEVALIER, 6, villa Chevreuse, Issy-les-Mx  
 GNOME-RHONE 10 motos type Junior Major D5 X 750 2 cyl. culb. et AX2 7 CV 2 cyl. latér. comme nves et à remonter + Terrot 4 CV mod. 39 impec. Alazard 47 av. de Clichy Paris  
 VELOM. Peug. 3 v. mot. pneu nfs 50. Camino 14 r. Lafontaine-16°

ENS. Dollar Bernar. 500 ACT 37 b. ét. repr. vélomot. GAUDIN, 18, av. Saint-Saens, Neuilly-sur-Marne (S.O.).  
 TRIMOTEUR Peugeot 1 cv bon ét. 60.000. PIAT 5 bis r. Saint Jean, Noisy le Sec, apr. midi  
 TRIUMPH Angl. 250 cul. 4 vit. CHAUVEL 98 r. de Gentilly-13°  
 VELOMOTEUR Peugeot 125 cc. P 55 peu roulé. Rest. DAVID 94, bd Malesherbes, 17°.  
 FN 500 tr. belle 95.000 side Buflrier 20 000. BESANÇON, 6, passage Rochebrune, Paris-11°  
 VELOMOT. Motobéc. 4 t. ét. nf 57.000. VERNAELDE 96 rue Erlanger 16°. JASMIN 92-43.  
 PUCH 500 4 cyl. 2 tps ét. nf COUSIN 75 r. J.Ferry Bagnolet  
 SIDE 350 cc. 30.000 ôrage 41 av. A. Briand, Montrouge  
 V. épave Automouche Monet 2 cv 1 moteur Terrot 2 cyl. VA nf incomp. + 1 moteur MAJOR ét. nf. ALBERT 27 r. de Châtillon, Clamart (Seine).  
 D.K.W 350 ét. nf 140.000 voir AUGUSTE 27 rue de Châtillon, Clamart (Seine).  
 ZUNDAPP KS500 t. b. ét. Bouker 18 r. Wurtz, 13°. Gob.43-08

ACH. Gnome D3 D4 moteur 250 culb. anglais. EMO, 129, av. Simon Bolivar, 19°.

### DIVERS

SIDE 1 pl. 1/2 pr 500 ou 750 bs px Barre 88 av. Gambetta-20°  
 BOTTES parachut. caout. tiges cuir imperm. 2.500 francs LEPINAY rue Dauge, Caen.  
 V. éch. c. moto 250-350 Leica dern. mod. neuf. LEROUX, 29, bd Victor Hugo, Nantes.  
 V. roue comp. side Peuple et autres 26x3,5. LELLIG N-Sierck (Moselle).  
 V. fourche 125 DKW cplte, cadre VM Motobéc. 2 tps B. 1 V2. Dessort 54r. Arago St-Ouen  
 ACHAT vente éch. motos et pièces ABC. BARTHELEMY 48 r. Auguste Lançon Paris, 13°  
 V. piéc. P 112 cyl. cplte embiel. pign. distribution, 36, Faubg Saint Jacques, Valence.  
 APP. photo Derlux 3x4 Saphir 2.8 à vendre ou éch. contre 6x9. Ecr. à M. KEL 1 r. Martin à Niort (Deux-Sèvres).

REVIL (Ets) 82, av. des Ternes ETO 15-53. Seul spécialiste pour tous équipements et accessoires moto, cycle, auto, tabliers, culsards, casques, serre-têtes, vestes, sacs, gants, tan-sad, poignées tournantes, silencieux, dessus de selle caoutchouc, accus, sélecteurs, etc., etc., etc...

C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois. Pièces pour moteurs Chaise et boîtes Burman.

EUGATTI type 55, 2 l. 300 double arbre à cam. voiture sport pour compétit. bon état, accepte repr. moto. Garage Continental, Mâcon (S.-et-L.).

Un lot d'albalites réflecteurs pr magasins et ateliers, complets av. rosace, douille et griffe. Bas px selon quantités. Croquis sr dem. «Moto-Revue» 12 rue de Cléry

### VOITURES A VENDRE

CITROEN 11 AL coupé tôle 2 places et 2 places spider, très bon état mécanique, garanti roulé 35.000 kms. LAC, 12, rue de Cléry.

### FONDS - COMMERCE

CYCLES Motos Voit. enf. Ville Côte logt 6 p. B. Aff. cause senté. Touzard, Trouville (Cs)

**ELECTRO-VULCANISATION**  
 16, Cité Dupont (50, rue St-Maur) PARIS-11° — ROQ. 00-43  
 REPAIRE et RECHAPE tous pneus auto et moto en 8 jours  
 Soudure de triangles — Occasions — Expéditions province

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

**MONNERET-BASTILLE**  
 SPÉCIALISTE DE LA MOTO  
 Toutes pièces détachées - Réparations  
 Livraisons ultra-rapides dans toute la France, par notre  
**SERVICE SPÉCIAL PROVINCE**  
 7-9, Bd Beaumarchais - PARIS. Tél. Tur. 96-56

# LA SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

88, av. Paul-Doumer, PARIS-16<sup>e</sup>. Tél. AUT. 18-42

FABRICATION DE PIÈCES ADAPTABLES  
pour  
MOTOBECANE, TERROT, PEUGEOT, DOLLAR,  
MONET-GOYON

AGENCE directe MOTOBECANE  
Toutes pièces anciens et nouveaux modèles

SPECIALITES :

Réalésages - Embiellages - Chemisage

REPARATIONS et REVISIONS sur devis

REVISIONS : Volants magnétiques, Magnétos  
et dynamos

MOTOCYCLISTES, n'hésitez pas à nous con-  
sultier, la direction cherchant uniquement à  
satisfaire sa clientèle.

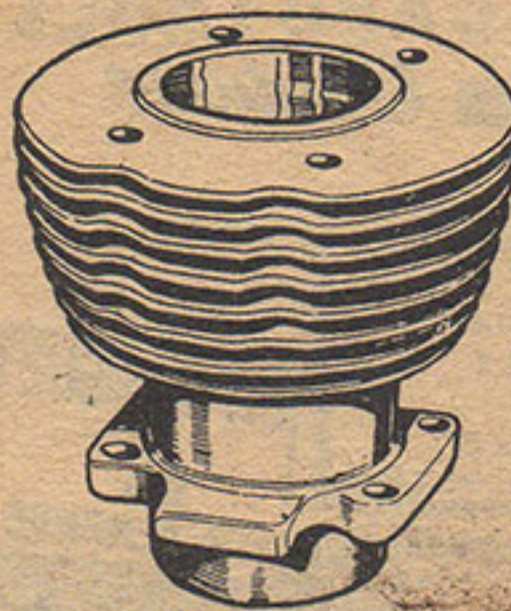
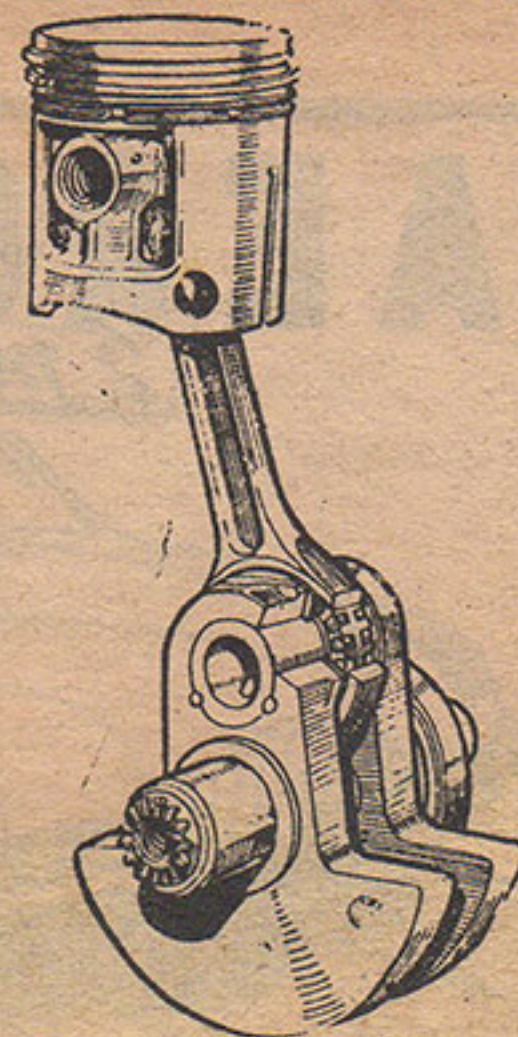
Travaux exécutés par des spécialistes, sous la  
direction du populaire Charles BELLISSENT,  
ex-champion d'Europe de Dirt-Track.

EXPEDITIONS RAPIDES DANS TOUTE  
LA FRANCE

## Réfections d'embiellages Réalésages de cylindres

TRAVAUX GARANTIS  
EXECUTES  
PAR SPECIALISTES

•  
DELAIS RAPIDES

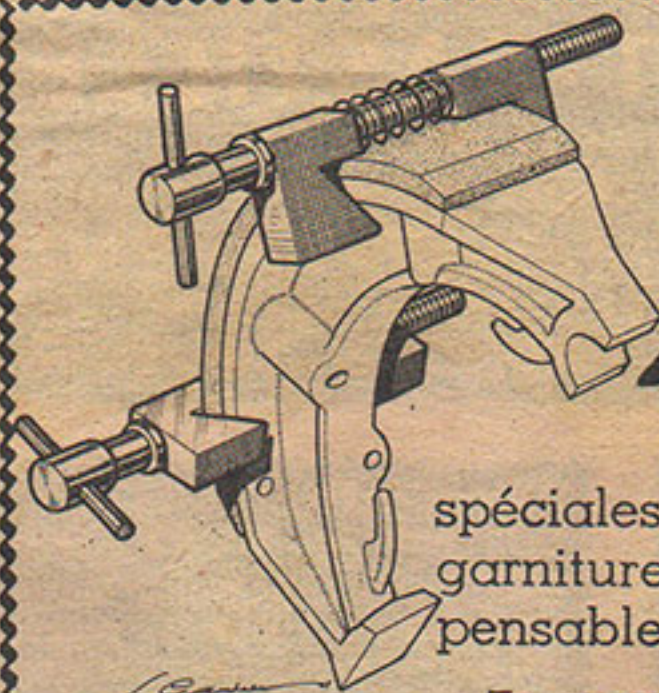


FOURNITURE  
DE TOUTES PIÈCES  
DETACHEES  
PISTONS COMPLETS,  
ACCESSOIRES

AGENT GENERAL POUR LES  
PIÈCES DETACHEES STAUB

### PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23  
PARIS-17<sup>e</sup> Tél. ETO. 12-46



## PRESSES

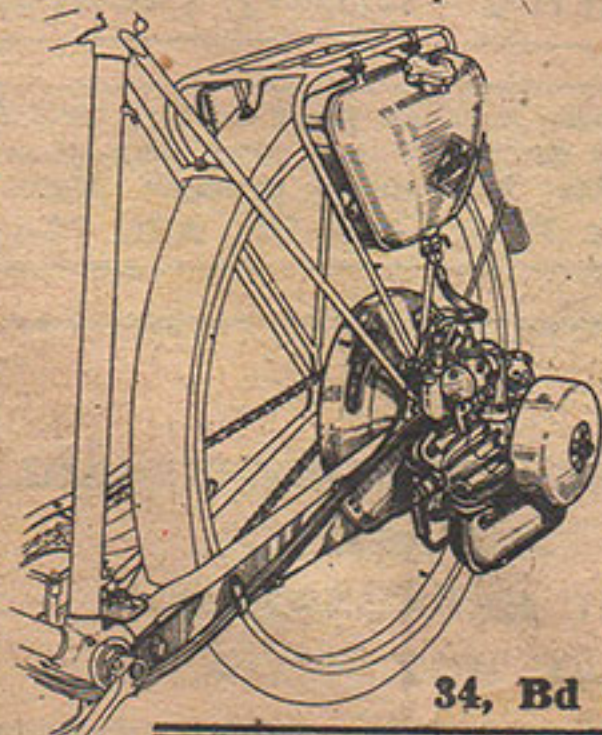
### FLERTEX

spéciales pour le montage des  
garnitures de freins Moto, indis-  
pensables dans tous les ateliers.

En vente chez les Commissionnaires

FLERTEX, 65, r. Jacques Dulud, Neuilly-s-Seine

## 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

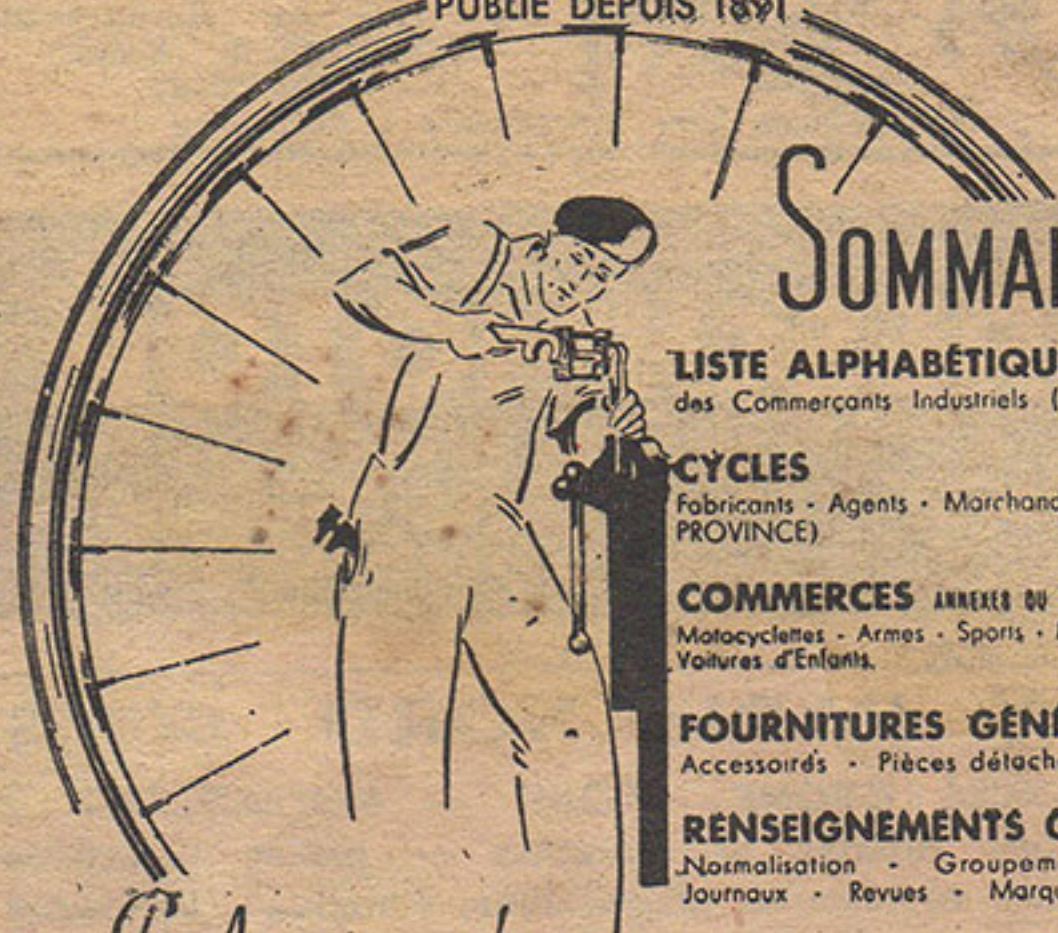
Société d'Exploitation  
des Brevets Roussey

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)

COMMERCE ANNEXES DU MARCHÉ 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 fabriques

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.

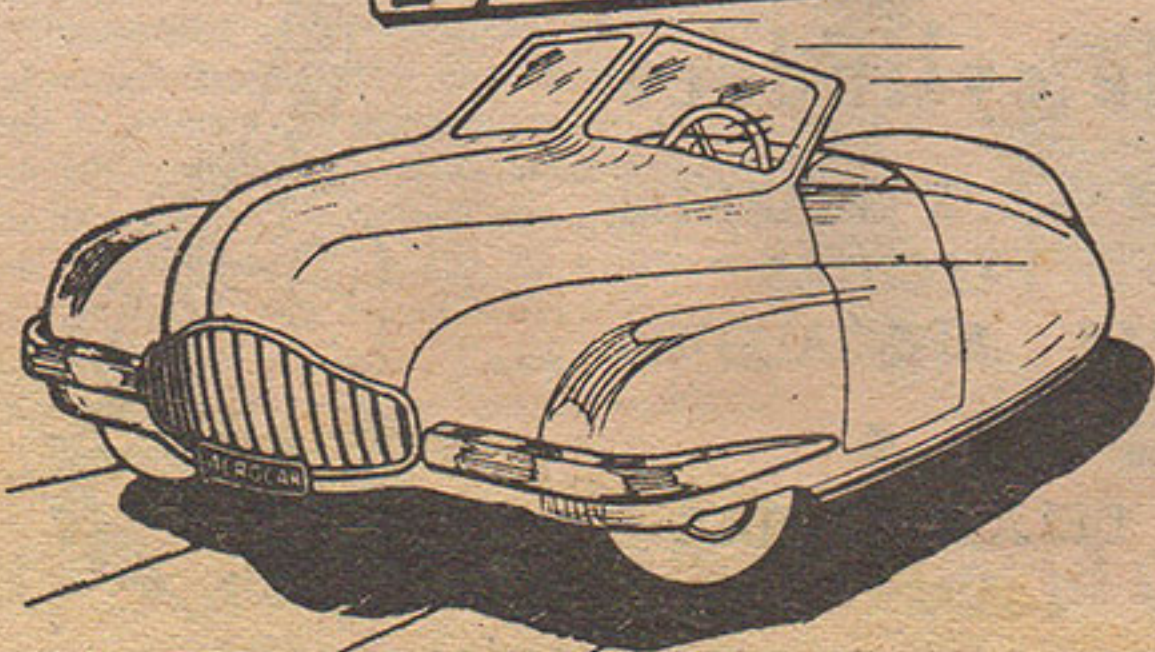
L'ÉDITION 1948  
VIENT DE PARAÎTRE

ANNUAIRE DU COMMERCE DIDOT-BOTTIN  
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 108.750.000 fr.  
19, RUE DE L'UNIVERSITÉ - PARIS (VII<sup>e</sup>)  
TÉLÉPHONE : LITRÉ + 54-95 - CHÈQUES POSTAUX : PARIS 5911

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

# AEROGAR

2 places



**CABRIOLET DECAPOTABLE**  
*Sans permis de Conduire*

**Type T**

VOITURE ENTIEREMENT  
EN ALLIAGES LEGERES.  
3 ROUES. SUSPENSION PAR  
BARRES DE TORSION ET  
AMORTISSEURS.  
MOTEUR 1 CV. 4 VITESSES  
VITESSE 50 km/h LONG. 3 METRES

CATALOGUE  
**E**  
SUR DEMANDE

**PRODUCTIONS A. MORIN**  
7, RUE DES GARDES - PARIS (18)

# C.P.D.M.

4, RUE CHAPTAL - LEVALLOIS - TEL. PER. 09-13

## EMBIELLAGES RÉALÉSAGES SOIGNÉS

PIÈCES POUR



MOTEURS

CHAISSE

ET POUR BOITES

BURMAN

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS

PEUGEOT - TERROT - MOTOBÉCANE - ZURCHER  
AUBIER - MONET-GOYON

ACCESSOIRES

PORTE-BAGAGES TAN SAD - REPOSE PIEDS - ETC.  
PORTE BIDON - CLÉS A BOUGIE INOX  
PIÈCES POUR BOITE G.M.

UNE MAISON QUI GROUPE TOUTES VOS COMMANDES  
**FOURNITURE EXCLUSIVE AUX AGENTS**



AVANT

APRÈS

Expédition gare Vincennes - Fontenay

### RENOVATION DES CADRES

ET RESERVOIRS MOTOS  
Travail rapide et soigné  
**Raymond BONNOT**

174, rue de Romainville  
MONTREUIL (Seine)  
AVR. 01-47

## MONNERET-BASTILLE

SPÉCIALISTE DE LA MOTO

En magasin : Grand choix de vélomoteurs  
**DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT**  
AGENT DE TOUTES LES GRANDES MARQUES  
7-9, Bd Beaumarchais - PARIS. Tél. Tur. 96-56

MOTOS DRESCH D.F.R.

## DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

### SABLAGE EMAILLAGE au FOUR

sur tous métaux  
Spécialité pour Vélos,  
Motos, Tris.

**NERON**

67, rue Servan - PARIS-11

Agence **AIGLON**  
Sidecars **BUFFLIER**

Grand choix de belles Motos  
occasion — Toutes pièces  
détachées pour ttes marques

**Sté MOTOS HENRI**

178, Cours Lieutaud, 178  
MARSEILLE. Tél. : C-42-14

### MOTOS PARIS - NORD CYCLES

AGENCES GNOME - RHONE — MOTOBÉCANE

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

Atelier et magasin d'exposition, 3, rue Ernestine, PARIS-18<sup>e</sup>

### SPÉCIALITÉ D'EMBIELLAGE ROUX, 23, r. Martre - Clichy (Seine)

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

PROFESSIONNELS DE LA MOTO,  
DE L'AUTOMOBILE  
ET DU CYCLE

LE **Courrier Agents**  
DES

EST L'ORGANE INDISPENSABLE  
A L'AGENT,  
AU REPARATEUR,  
AU MOTORISTE.

12, rue de Cléry-2<sup>e</sup> — GUT. 73-32  
Vente excl. par abonnements: 12 n<sup>os</sup> 300 fr.

# Les Ets BONNET

172, avenue Edouard-Vaillant - BILLANCOURT  
Téléphone : MOL. 15-46

LIVRAISON IMMEDIATE des vélomoteurs JONGHI  
125 cmc. sélecteur 3 vitesses et GNOME-RHONE,  
contre bon d'achat.

Venez voir la nouvelle R. 3 à fourche télescopique  
cadre en tubes

En vente libre : Motos légères GUILLER 150 cmc.  
et SIDECARS BERNARDET avec pneu.

AMATEURS D'OCCASIONS : Notre service DEPOT  
VENTE vous fournira la machine au point que vous  
désirez. Fait vendre aux meilleurs cours et sans frais

Agences : TERROT, MOTOBECANE, ALCYON

POUR TOUTES PIECES DE MOTOS

B.M.W. — ZUNDAPP — N.S.U.

Adressez-vous à la Société

## C. E. M. E. C.

Rue des Prés, à BIEVRES (Seine-et-Oise)

Ecrire, ou se rendre à cette adresse

Envoi de pièces contre remboursement

Téléphone : MANSARD 67-22

## 1932, FABRICATION REPRISE ET... ATTENDUE 1948

pour une Dépense de UN Franc par litre :



Charles BOISSEAU Fabricant.

111, Boulevard Magenta, 111 — PARIS (10<sup>e</sup>)  
ou chez votre GARAGISTE

Ajoutées au carburant :

Suppriment cliquetage et calamine.

Economisent : Essence 10 à 20 % ; Huile 20 à 30 %

Contre ce BON ou Référence M.R.48/11 et 250 Francs  
(pour 250 litres) plus frais d'envoi :

1 ou 2 boîtes ..... 40 frs

Pour 4 boîtes ..... 50 frs

Pour 12 boîtes ..... 80 frs

Compte Chèque Postal : 1662-40 PARIS

## REALESAGES - REFECTION DE VILEBREQUINS

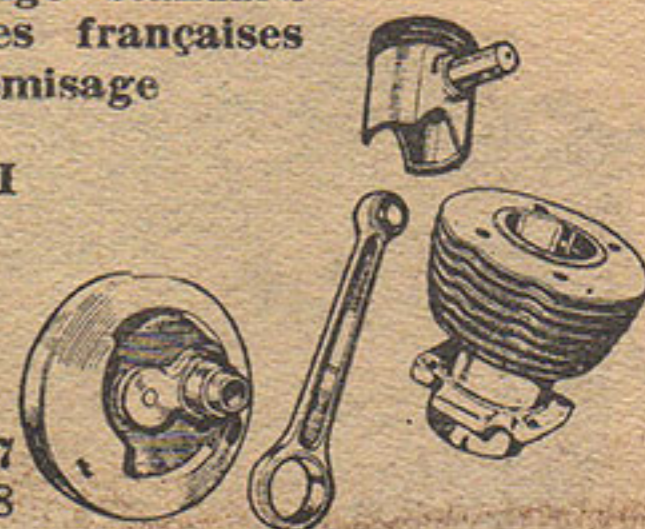
Délai minimum. Echange standard  
immédiat pour marques françaises  
courantes — Chemisage

TRAVAIL GARANTI  
PAR SPECIALISTE

### STIGNANI

STAINS MOTOS

47, route de Gonesse, 47  
STAINS (Seine) Tél. 98



## LE CATALOGUE DES CATALOGUES

1948

EST PARU

IL PUBLIE :

PRIX ET CARACTERISTIQUES  
de TOUTES les MARQUES du Monde  
Voitures Particuliers — Véhicules  
Industriels — Tracteurs Agricoles  
Caractéristiques et N<sup>os</sup> de châssis  
des véhicules antérieurs à 1948

TABLEAUX DE RECLAGE  
des moteurs des principales marques  
françaises et étrangères

Tarifs d'Assurances

Tous renseignements concernant  
la circulation automobile  
Adresses des principaux  
fournisseurs de l'Automobile

PIECES DESCRIPTIVES  
DES PIECES DETACHEES

PEUGEOT 202 ET 402

Prix : 500 frs franco recommandé  
contre mandat, chèque bancaire ou postal.  
(Il n'est pas fait d'envoi  
contre remboursement)

Editions LEFEVRE

1, Avenue Félix-Faure — PARIS-15<sup>e</sup>  
Téléphone : VAUGIRARD 43-24  
Chèques Postaux 268-48, Paris

## MONNERET-BASTILLE

SPÉCIALISTE DE LA MOTO  
LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS  
TOUS LES EQUIPEMENTS  
POUR TOUS LES SPORTS

7-9, Bd Beaumarchais - PARIS. Tél. Tur. 96-56

## AUTO-UNION — D.K.W.

STATION-SERVICE

83

Avenue de la Grande-Armée

83

PARIS-17<sup>e</sup> - Tél. : PAS. 46-25, 46-45, 46-70, 46-79

## SILENCIEUX WILMAN

FORME TROMBLON



à spirale démontable

3, rue d'Evreux - COURBEVOIE (Seine)

AGENCE MOTOBECANE — REPARATIONS  
DE TOUTES MARQUES DE MOTOS

## BRIIS - MOTOS

DEVIS PAR CORRESPONDANCE — DELAIS RAPIDES  
ACCESSOIRES - PIECES DETACHEES TOUTES MARQUES  
M. DELMOTTE, Motoriste à BRIIS-sous-FORGES (S.-et-O.)

POIGNÉE COMMUTATRICE

## SAKER

Une merveille!

BREVETÉE S.G.D.G.



TOUTES LES COMMANDES  
ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN  
PRIX DE DÉTAIL 1200 F.  
SAKER LEVALLOIS

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

Vve H. BARTHELEMY  
1, bd Voltaire, Asnières  
GRE. 15-97 et 34-12  
Agence exclusive  
MOTOBECANE  
Pièces détachées  
Réparations par Spécialistes  
Achats. Ventes. Echanges

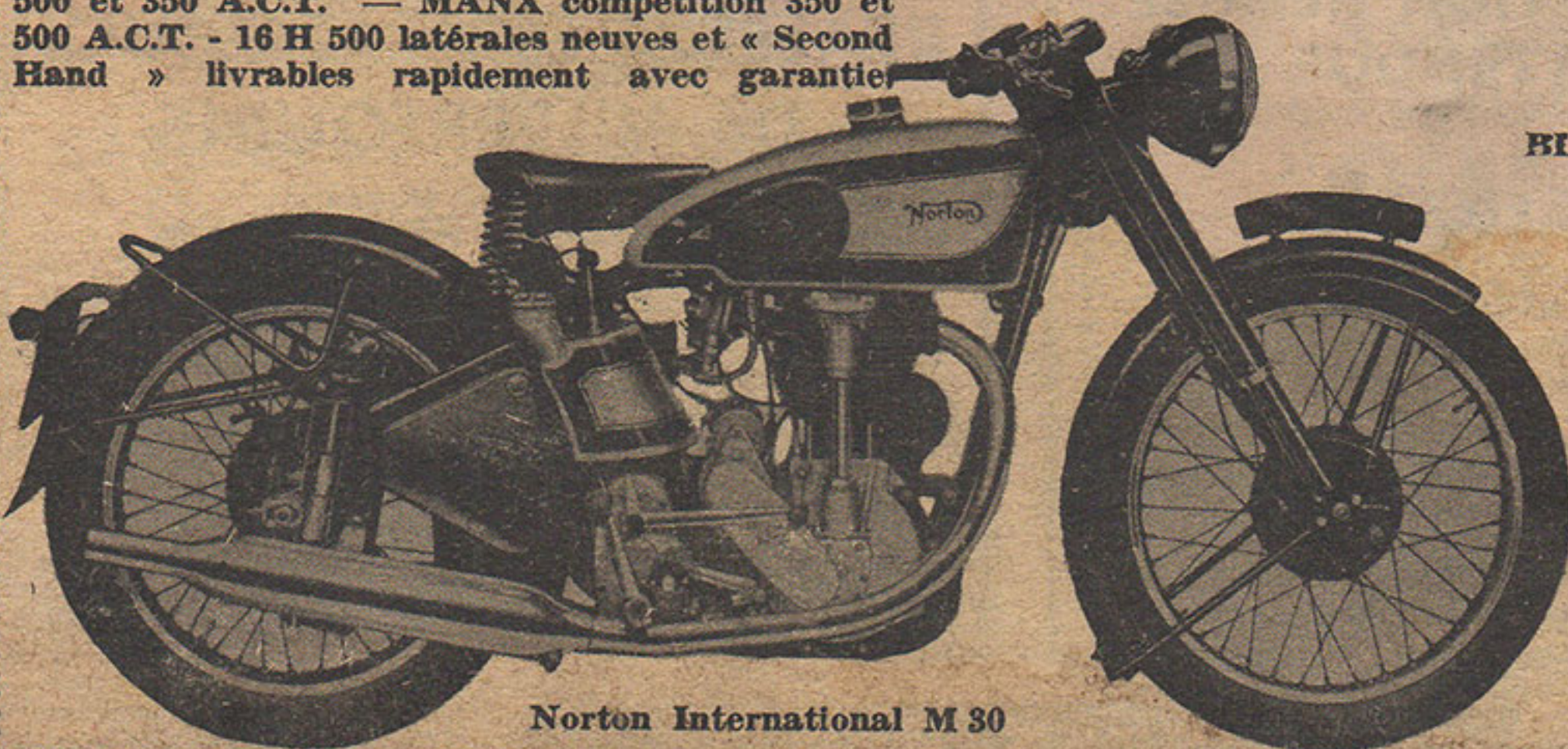
# LES PLUS BELLES MOTOS CHEZ GARREAU

AGENCE GÉNÉRALE  
TOUS LES MODELES

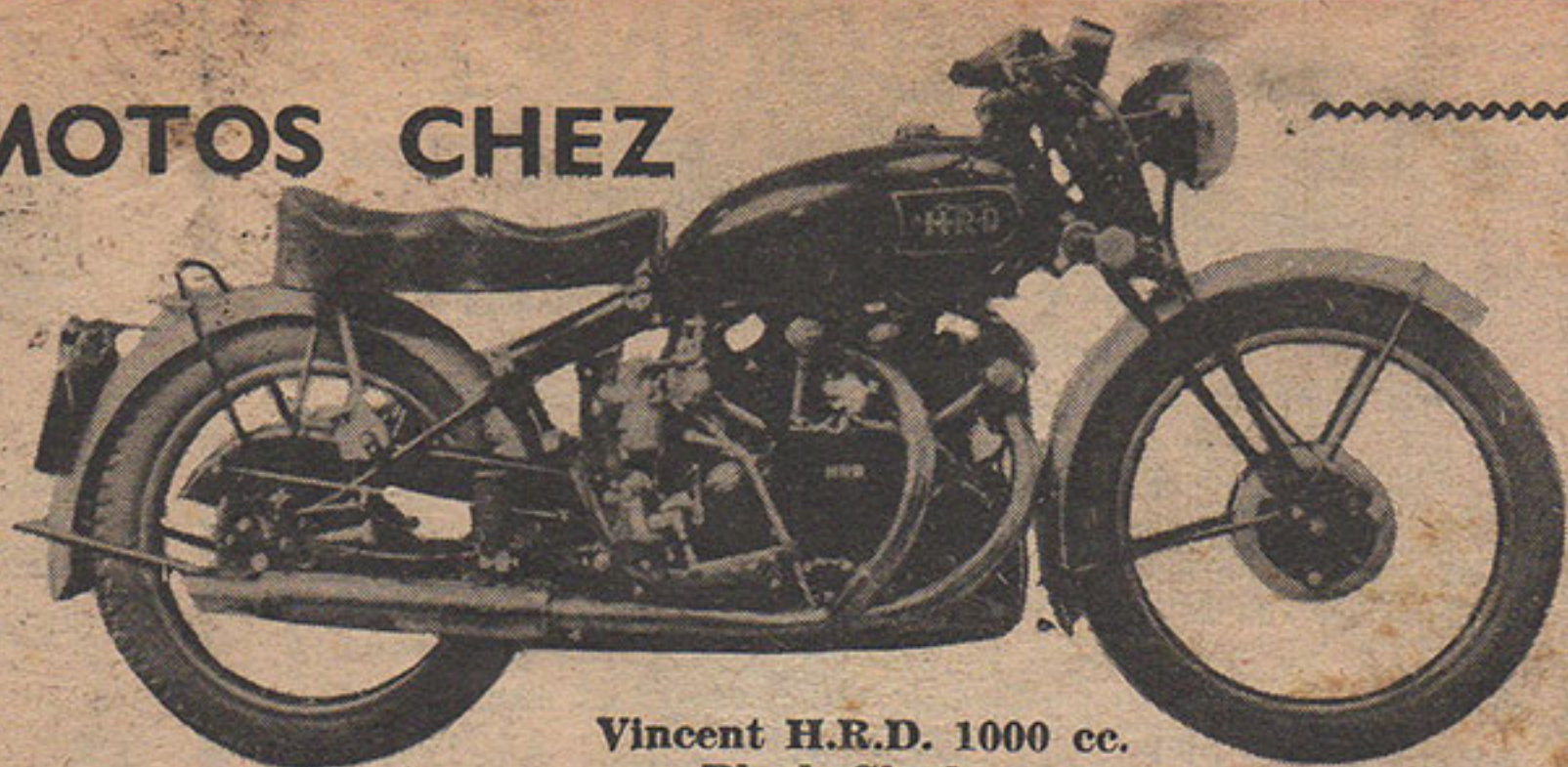
## Norton

visibles en magasin

ES2 - 500 culbut. — 30 et 40 INTERNATIONAL  
500 et 350 A.C.T. — MANX compétition 350 et  
500 A.C.T. - 16 H 500 latérales neuves et « Second  
Hand » livrables rapidement avec garantie.



Norton International M 30



Vincent H.R.D. 1000 cc.  
Black Shadow

THE VINCENT  
**H.R.D.**

RAPIDE 180 à l'heure  
BLACK SHADOW 200 à l'h

### Indian

SCOUT et ARROW

SACOCES CUIR  
grandes dimensions  
1<sup>ère</sup> qualité

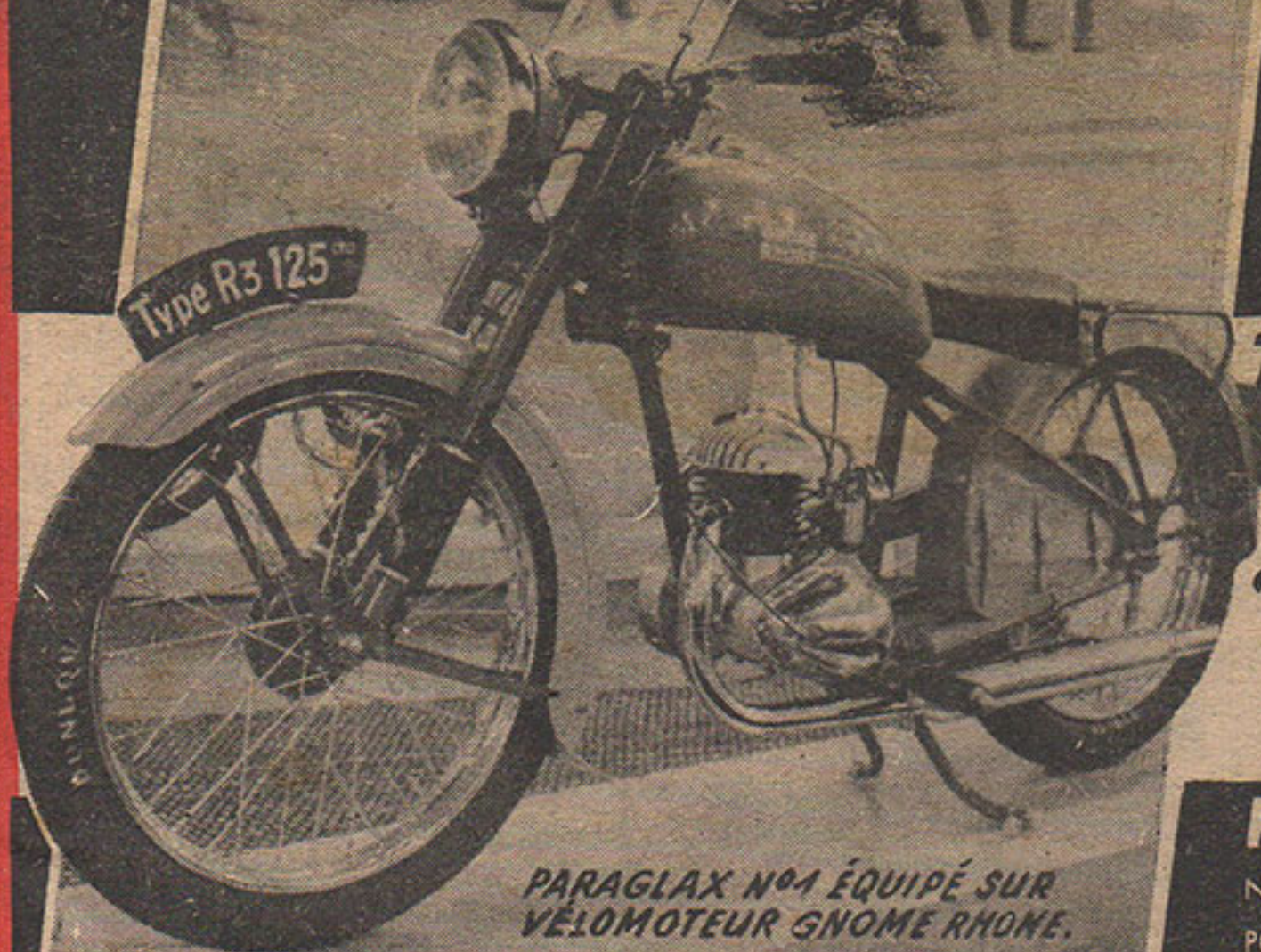
22, rue Robert-Lindet  
**PARIS - XV<sup>e</sup>**

— Tél. : VAU. 07-09 —  
Fermé le Lundi



STÉ NLE D'ETUDE ET DE  
DE MOTEURS

# GNOME



PARAGLAX N°1 ÉQUIPÉ SUR  
VÉLOMOTEUR GNOME RHONE.

## Pour la 1<sup>ère</sup> fois

DANS LES ANNALES DU SALON  
DES PARE-BRISÉS SUR LES MACHINES EXPOSÉES!  
DES PARE-BRISÉS SUR MONET-GOYON, SAROLEA, GIMA, B.S.A. !!!

UNE RÉVOLUTION... OUI !!! MAIS SURTOUT  
UNE PREUVE ÉCLATANTE DES QUALITÉS DU

### FAMEUX PARE-BRISÉS PARA-GLAX

MOTOCYCLISTES, à l'approche de  
l'hiver, équipez votre moto d'un " PARAGLAX "  
VOUS SEREZ MIEUX PROTÉGÉ du FROID QU'AVEC  
LE PLUS CHAUD DES MANTEAUX DE CUIR !  
VOUS n'aurez plus le VISAGE FOUETTÉ par la PLUIE !  
VOUS N'AUREZ PLUS BESOIN DE LUNETTES !

*Trois modèles*

## PARA-GLAX

N° 1 VÉLOMOTEUR et PETITE MOTO \* N° 2 MOTO \* N° 3 GROSSE MOTO

*Tous livrés en Plexiglas*

DE 3 mm. D'ÉPAISSEUR ET AVEC UN BON DE GARANTIE

EXPÉDITION DANS TOUTE LA FRANCE ET UNION FRANÇAISE.  
EXPORTATION \* AGENTS et REPRÉSENTANTS DEMANDÉS

**PARA-GLAX** 17, Rue Condorcet, 17  
TRU. 76-10

NOUVELLE ADRESSE Réception de 9 h. à 12 heures  
POUR PARIS : VENTE AU DÉTAIL : Ets REVIL 82, AVENUE DES TERNES (17<sup>e</sup> Arr.)