

LE SALON  
DE BRUXELLES  
—  
REALESAGE

Provisoirement  
BI-MENSUEL  
LE NUMERO :  
25 frs

VÉLOMOTEURS  
MOTOS SIDECARS  
CYCLECARS

# Moto revue



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

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

Georges HOUEL, coiffé du Casque d'Honneur de « Moto-Revue »  
qu'il remporta pour 1948, après une brillante saison.

# LES SIDECARS LOUIS SIMARD & FILS

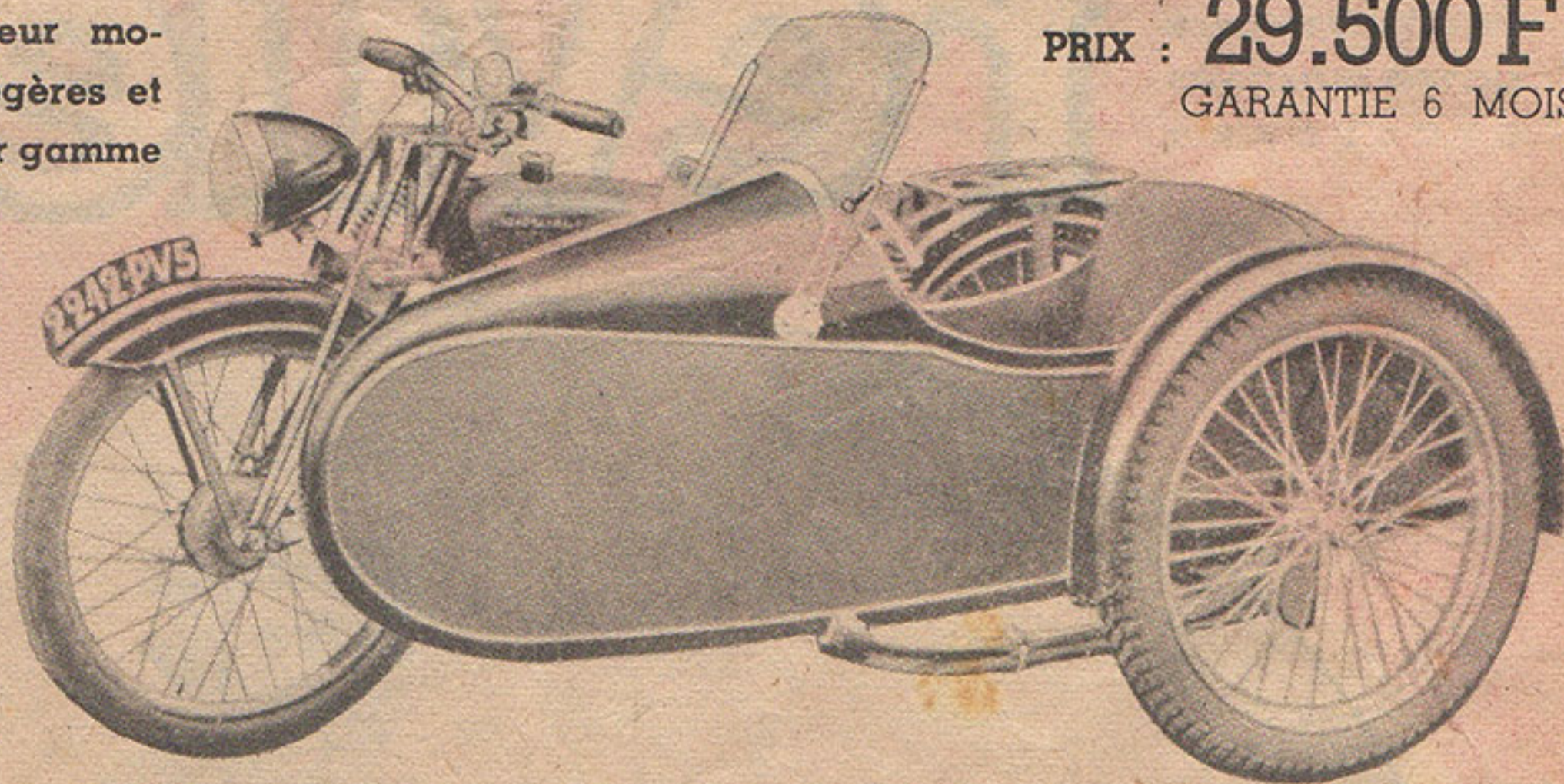
12, Rue Antoine Primat - VILLEURBANNE (Rhône)

## Le sidecar sans concurrence

MODELE POUR MOTOS DE 100 A 175 CMC.

Vous présentent leur modèle pour motos légères et vous rappellent leur gamme complète pour toutes cylindrées. Livrables rapidement sans bon.

PRIX : **29.500 F.**  
GARANTIE 6 MOIS



Pour la Seine :

**GRATECAP**

14, rue Danton, 14

Levallois-Perret

### BRIDGE

La seule bougie au monde

## "A PONT PORTEUR D'ARC"

UNE TECHNIQUE REVOLUTIONNAIRE  
IGNORÉE A CE JOUR




1. ALLUMAGE REGULIER, par son isolant en amiantite qui résiste aux plus hautes températures. Suppression des ratés.
2. ETANCHE, par son électrode centrale en alliage inoxydable, "la platinité", qui permet son scellement à chaud dans l'isolant.
3. ISOLANT PROTEGE, par sa forme cylindrique réduite de la partie extérieure.
4. FACILITE DE MONTAGE, par son joint d'étanchéité solidaire de la bougie par sertissage.
5. DEMONTABLE ET INDEREGLABLE, par son montage en "presse-étoupe" bi-conique et coupelle "éclateur" indéréglable.
6. RESISTE A L'ENCRASSEMENT, par son arc porté réalisé pour la première fois dans la bougie d'allumage.

**F** - (FROIDE) pour moteurs à fortes compressions et à régimes élevés.

**C** - (CHAUDE) pour moteurs lents, à faibles compressions ou usagés.

**S** - (SPECIALE) pour moteurs très poussés à régimes élevés.

1<sup>RE</sup> ET 2<sup>EME</sup> PLACES AU  
CLASSEMENT GENERAL "MOTOS"  
DU BOL D'OR 1948

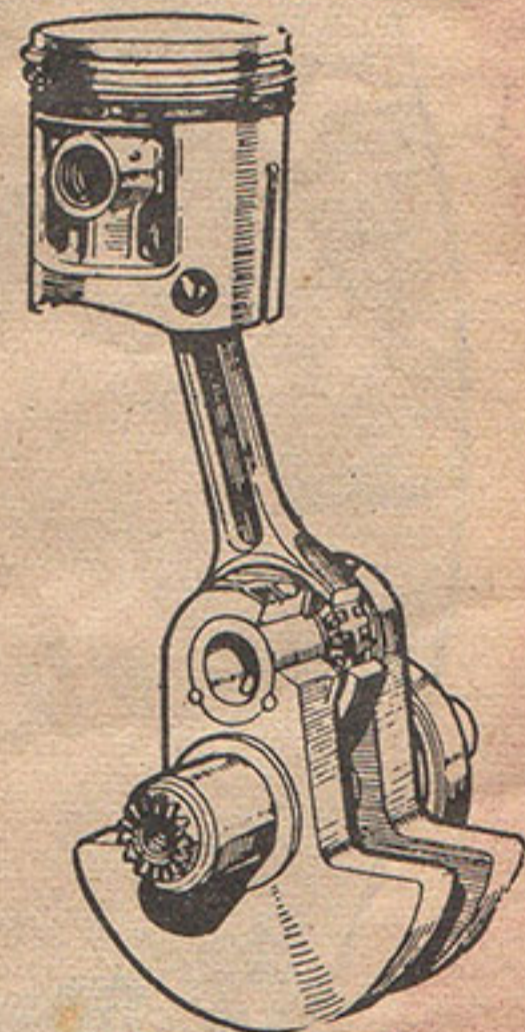
AGENT EXCLUSIF : A.G.S.A., 22, rue N.-D.-de-Nazareth, PARIS-3<sup>e</sup> - ARC. 18-80

EN VENTE PARTOUT GROSSISTES ET GARAGISTES

## Réfections d'embellages Réalésages de cylindres

TRAVAUX GARANTIS  
EXECUTES  
PAR SPECIALISTES

DELAI RAPIDES

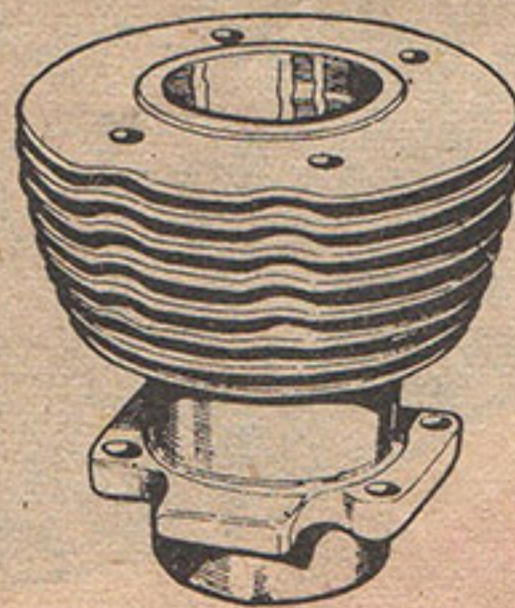


FOURNITURE  
DE TOUTES PIÈCES  
DETACHEES  
PISTONS COMPLETS,  
ACCESSOIRES

AGENT GENERAL POUR LES  
PIÈCES DETACHEES STAUB

### PERTUISOT

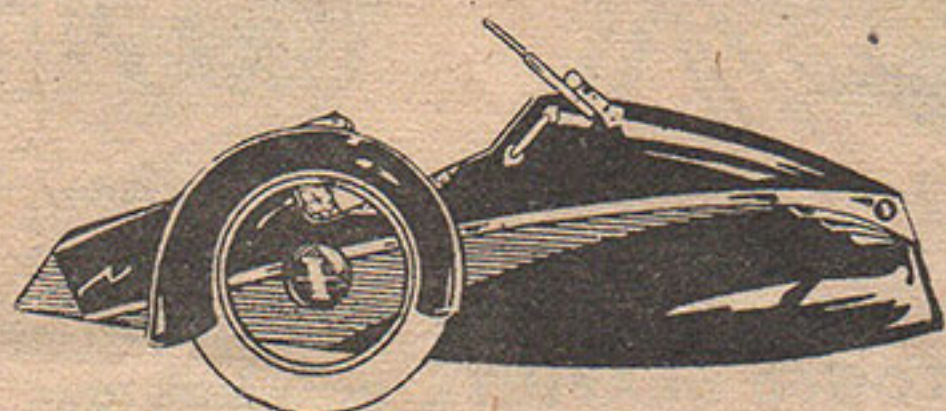
23, Rue des Acacias, 23  
PARIS-17<sup>e</sup> Tél. ETO. 12-46



Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

# "IMPERIAL"

« LES PLUS BEAUX SIDECARS DU MONDE »



**COUPE DE FRANCE 1937-1939**

AGENTS EXCLUSIFS :

PARIS : R. VOIVENEL, 34, rue de Charonne  
Tél. : ROQ. 17-13

GRENOBLE : APPARCEL, 71, Cours Jean-Jaurès  
Tél. : 26-57

DIJON : Ets G. RION, 199, rue d'Auxonne  
Tél. : 25-21

CLERMONT-FERRAND : FROMENT et MEY-  
NARD, 13, rue de l'Industrie - Tél. : 20-19

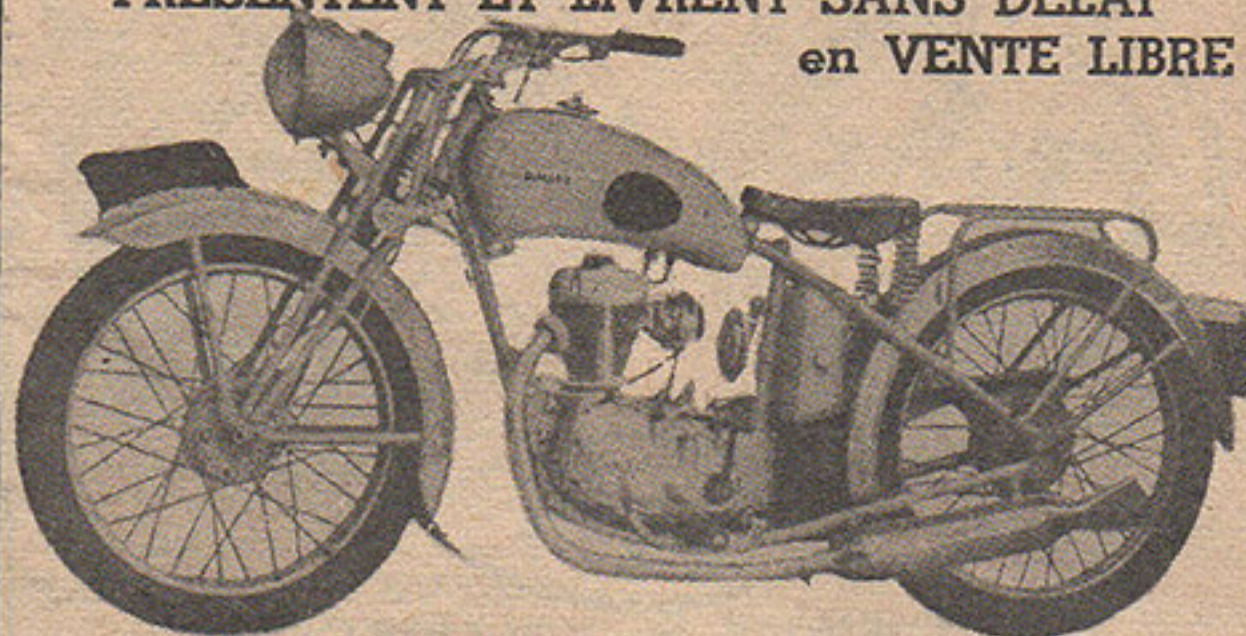
Etablissements MARMONNIER, constructeurs,  
6, Impasse du Sablon (Angle 74 rte de Genas)  
LYON — (3<sup>e</sup>) Tél. Moncey 81-98

## Les Ets BONNET

172, Avenue Edouard-Vaillant, BILLANCOURT

Téléphone : MOL. 15-46

PRESENTENT ET LIVRENT SANS DELAI  
en VENTE LIBRE



La moto légère GUILLER 2 CV

EQUIPEE DU CELEBRE BLOC-MOTEUR A.M.C.  
SELECTEUR A 4 VITESSES - PEDALE DOUBLE

Les sidecars BERNARDET avec pneu

ET CONTRE BON D'ACHAT :

les Vélocycleurs JONGHI, 3 vitesses, sélecteur  
GNOME - RHONE R3 à fourche télescopique  
les Motorettes TERROT à fourche télescopique

AMATEURS et VENDEURS de MACHINES d'OCCASION  
adressez-vous à notre Service DEPOT-VENTE qui vous  
fournira la machine au point que vous désirez — ou vous  
fera vendre au meilleur cours, sans frais

Réalésages dans la journée - Réparations garanties  
Agences : MOTOBECANE — ALCYON

**MOTOCYCLISTES**  
*Roulez confortablement  
par tous  
les temps*

RIGIDITE ABSOLUE  
PROTECTION COMPLETE

Demandez notre  
Catalogue

**BIPLEX**  
ETZ DELANNET  
43 & 45 RUE DE LA ROQUETTE  
PARIS. TEL. ROQ. 85-22

## "VITEX"

SELECTEURS AU PIED 3 ET 4 VITESSES  
pour motos toutes cylindrées

Pose sans aucune modification sur  
les principaux types de motos.

Livrés complets avec accessoires de pose

**PRIX depuis 6.500**

### le BABY-VITEX

pour vélomoteurs

MOTOBECANE - PEUGEOT - TERROT  
MONET-GOYON - NEW-MAP - RENE-GILLET

Livrés complets. **PRIX : 4.950**

et GNOME et RHONE R 2 et R 3

Livrés complets. **PRIX : 5.500**

AGENTS, DEMANDEZ NOS CONDITIONS

MARC MARTIN constructeur,

8, Rue des Plâtrières, 8 — PARIS (XX<sup>e</sup>)  
POUR RENSEIGNEMENTS JOINDRE UN TIMBRE POUR LA REPOSE

## Le Casque GENO

à calotte en métal léger à  
haute résistance.

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

Type Compétition  
modèle adopté par  
« MOTO-REVUE »  
pour son  
CASQUE D'HONNEUR

Vente en gros :

Ets GUENEAU  
6, Fbg St-Honoré, PARIS



MOTOS DRESCH D.F.R.

## DRESCHMOTOR

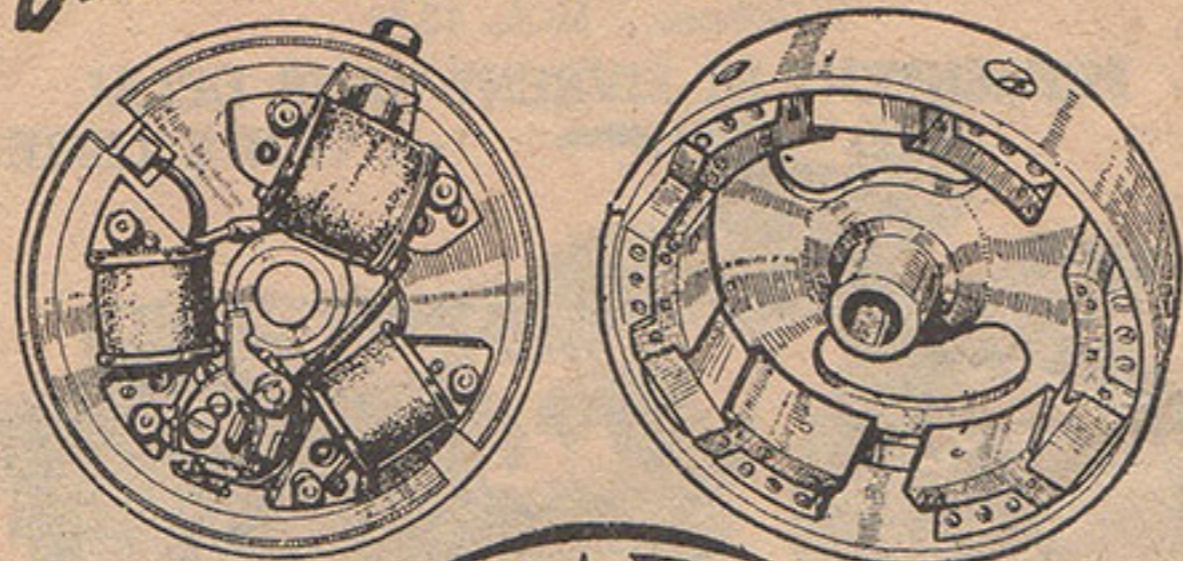
Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

# Volants Magnétiques



**SAFI**

## ALLUMAGE — ECLAIRAGE

pour Vélocimoteurs 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)

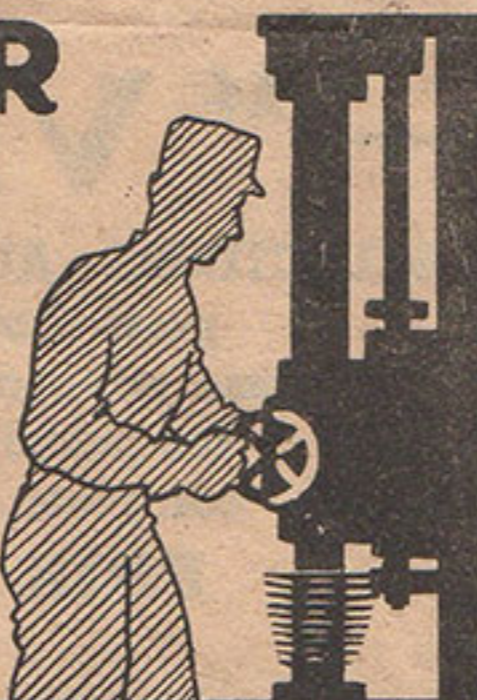
## COMPTOIR AUTOMOBILE COURBEVOISIEN

LEGRIEL-CHAIZE

REALESAGES - USINAGES  
PISTONS A LA DEMANDE  
SOUPAPES - EMBIELLAGES

SPECIALISTE MOTO

43, rue Louis-Blanc, 43 - COURBEVOIE  
(Près du Pont de Neuilly) — Tél. : DEF. 17-28



## VOICI LES GRANDS FROIDS

Dans votre essence



## BRETOCYL GRAPHITÉ

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

BRETOCYL GRAPHITÉ : départs facilités

BRETOCYL GRAPHITÉ : Graissage des  
hauts de cylindre immédiatement assuré

BRETOCYL GRAPHITÉ :

Prolonge la vie de votre mo-  
teur dont il est le VERITABLE

BOUCLIER et vous procure :

Puissance - Souplesse - Sécurité

Suppression du cliquetage

ECONOMIE D'ESSENCE



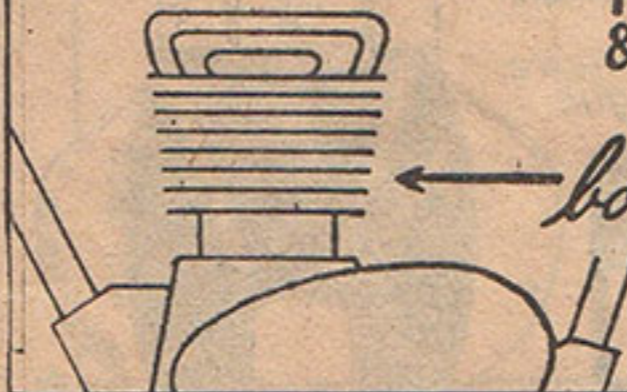
En vente dans tous les garages,  
Stations - Services, Motoristes ou  
BRET-OIL qui vous enverra son  
coffret de propagande de 15 flacons-doses, correspondant  
à 150 litres d'essence, pour le prix de 595 francs.

Société BRET-OIL

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

## Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile  
& pour la Moto



bonne compression  
longue durée

## Souscrire une RENTE PERPÉTUELLE

5 %

(Emprunt National)

c'est souscrire une police  
d'assurances tous risques  
de 10 ans  
pour votre revenu mobilier

39

## SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

88, avenue Paul Doumer — PARIS (XVI<sup>e</sup>)  
Tél. : AUT. 18-42

AGENCE DIRECTE MOTOBECANE  
Agence

MAGNAT-DEBON et KELLER-ESCOFFIER  
Toutes pièces détachées : MOTOBECANE —  
MONET-GOYON — TERROT — DOLLAR —  
PEUGEOT. — Révisions et réparations sur devis.

SPECIALITES :

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

EXPEDITIONS RAPIDES DANS TOUTE LA FRANCE



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.

	France	Etranger
12 N°s	240 fr.	340 fr.
24 N°s	480 fr.	600 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, de Noël, etc...) et vous économiserez plus de 120 francs sur l'ensemble des numéros de série.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2<sup>e</sup>.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, votre adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau.

● Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement et alors collez au dos du talon de chèque votre bande d'abonnement découpée et corrigée s'il y a lieu.

● Evitez le chèque banque sur la province, le talon du chèque postal vous servant de reçu.

● Pour tout changement d'adresse, envoyez 15 frs en timbres avec la dernière bande, rectifiée très soigneusement.

## ■ LA MORT DE JEAN-PIERRE WIMILLE

Bien que ce champion était un spécialiste des Grands Prix Automobiles, nous ne pouvons passer sous silence la mort de celui que chacun considérait comme le meilleur pilote de l'après-guerre. Les nombreux motocyclistes qui s'intéressent à tous les sports motorisés ne manqueront pas d'exprimer à la famille et aux amis de Jean-Pierre Wimille leur douloureuse sympathie.

## ◆ UNE MOTO A 35.000 FRANCS ?

Nous avons relevé dans la rubrique d'un quotidien du soir :

« On annonce la vente prochaine de motocyclettes dont les pièces seront fabriquées en Italie, mais montées en France. Prix : 35.000 francs »

Voilà une nouvelle propre à intéresser de nombreux clients... si elle est fondée. Mais de quelle motocyclette s'agit-il ?

## ◆ L'U.N.A.T. CONSERVE LES PERMIS DE CONDUIRE

Au cours de la discussion du budget, l'Assemblée Nationale a renouvelé le mandat de l'U.N.A.T., aux termes duquel cette administration est chargée des permis de conduire. Au cours de la séance, M. Baylet déclara que l'U.N.A.T. « assurait parfaitement cette fonction, et la remplissait à meilleur compte qu'elle ne le serait par l'Etat ». Vérité première s'il en est !

## ◆ LE CHAMPIONNAT DU MONDE MOTOCYCLISTE 1949

En 1949, sera disputé un Championnat du Monde Motocycliste portant sur les épreuves suivantes : T.T. Anglais, Grand Prix de Hollande, Grand Prix de Suisse, Grand Prix de Belgique, Grand Prix de l'Ulster et Grand Prix des Nations (Italie). Il est ouvert à tous les concurrents des catégories 125, 250, 350, 500 et sidecars 600. Le classement sera obtenu par addition de points, comme pour le Championnat de France des Conducteurs.

## QU'EST-CE QUE CELA NOUS RESERVE ?

**L**E Gouvernement a la prétention de gouverner. Malheureusement, gouverner, c'est pour lui agir à sa guise, augmenter à son gré l'indemnité parlementaire, s'offrir, sous prétexte de missions, de somptueux voyages, mener dans un pays ruiné, une existence fastueuse, gaspiller, manger son blé en herbe et, pour payer toutes ces dépenses, écraser d'impôts le reste du pays. Il n'admet aucun contrôle ni du pays, ni des chambres et à des lois normalement votées, il entend substituer des décrets. C'est ainsi qu'en ce qui nous concerne, il veut pouvoir fixer à sa guise la taxe sur les carburants et cela laisse prévoir une augmentation qui porterait le coup de grâce à une industrie qui ne survit que grâce à un admirable effort. Il apparaît même que le dangereux projet de double secteur n'est pas mort et que les non prioritaires vont toucher 20 litres, mais au prix fort. Les taxes actuelles ne sont-elles pas suffisamment lourdes pour que les non prioritaires aient à payer plus cher encore. On voit d'après les discussions engagées au Parlement, percer le bout de l'oreille. C'est toujours la lutte entre le rail et la route. Les prix de transports ferroviaires sont, par suite d'une mauvaise gestion, anormalement élevés, mais on veut obliger tous les Français à les effectuer par chemin de fer pour réduire le déficit de ce dernier. Ceux-ci veulent s'assurer le monopole des transports et paralyser le trafic automobile. Jadis, les services de diligences ont lutté contre le chemin de fer. Maintenant celui-ci veut défendre ses privilèges contre les transports routiers de personnes et de marchandises. On restreint systématiquement la production des voitures et des motos ce qui aboutit à des prix trop élevés. On en exporte le plus possible (mais les exportations fléchissent constamment parce que voitures et motos françaises sont trop chères). On raréfie le carburant et on le grève de taxes ridicules.

Fort heureusement, les usagers de l'automobile commencent à se grouper et à constituer une force redoutable. Leur action s'exerce utilement sur les parlementaires et on sent naître dans le Parlement un mouvement en faveur de l'automobile. On peut donc avoir quelque espoir.

## ◆ MOTO VOLEE

Bonne récompense à qui permettra de retrouver 350 ARIEL 8588 RQ no du cadre en dessous de la selle : XG 48304, no moteur BH 37350, réservoir chromé, panneaux rouges, volée par effraction le 8 février. Téléphoner à « Moto-Revue ».

## ◆ LES AGENTS DE LONDRES VISIBLES LA NUIT

Les agents de police montés de l'agglomération de Londres seront désormais pourvus de surfaces réfléchissantes genre cataphotes, pour les rendre visibles la nuit ou par temps de brouillard.

## ◆ RECONNAISSANCE OFFICIELLE DU MARCHÉ NOIR

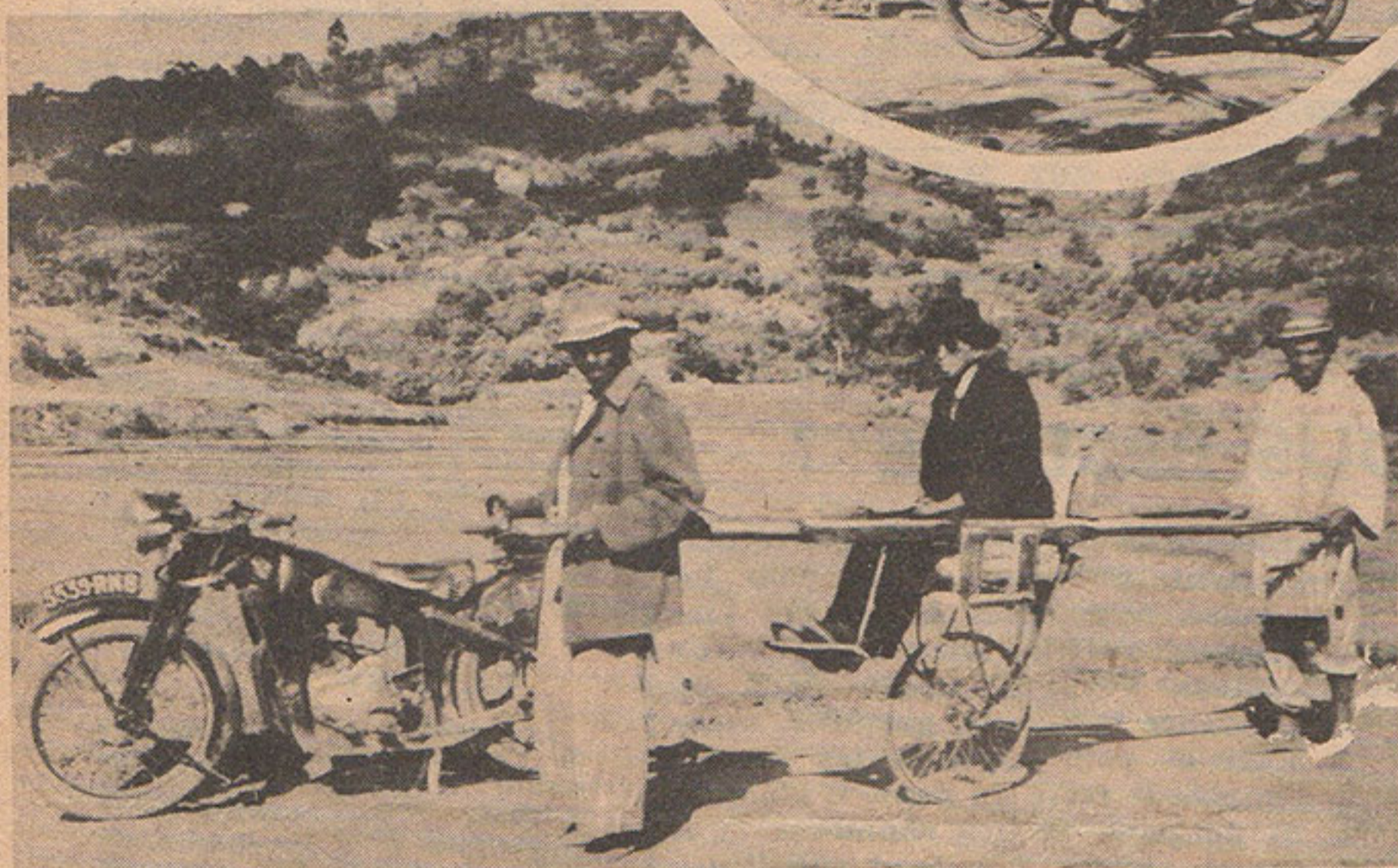
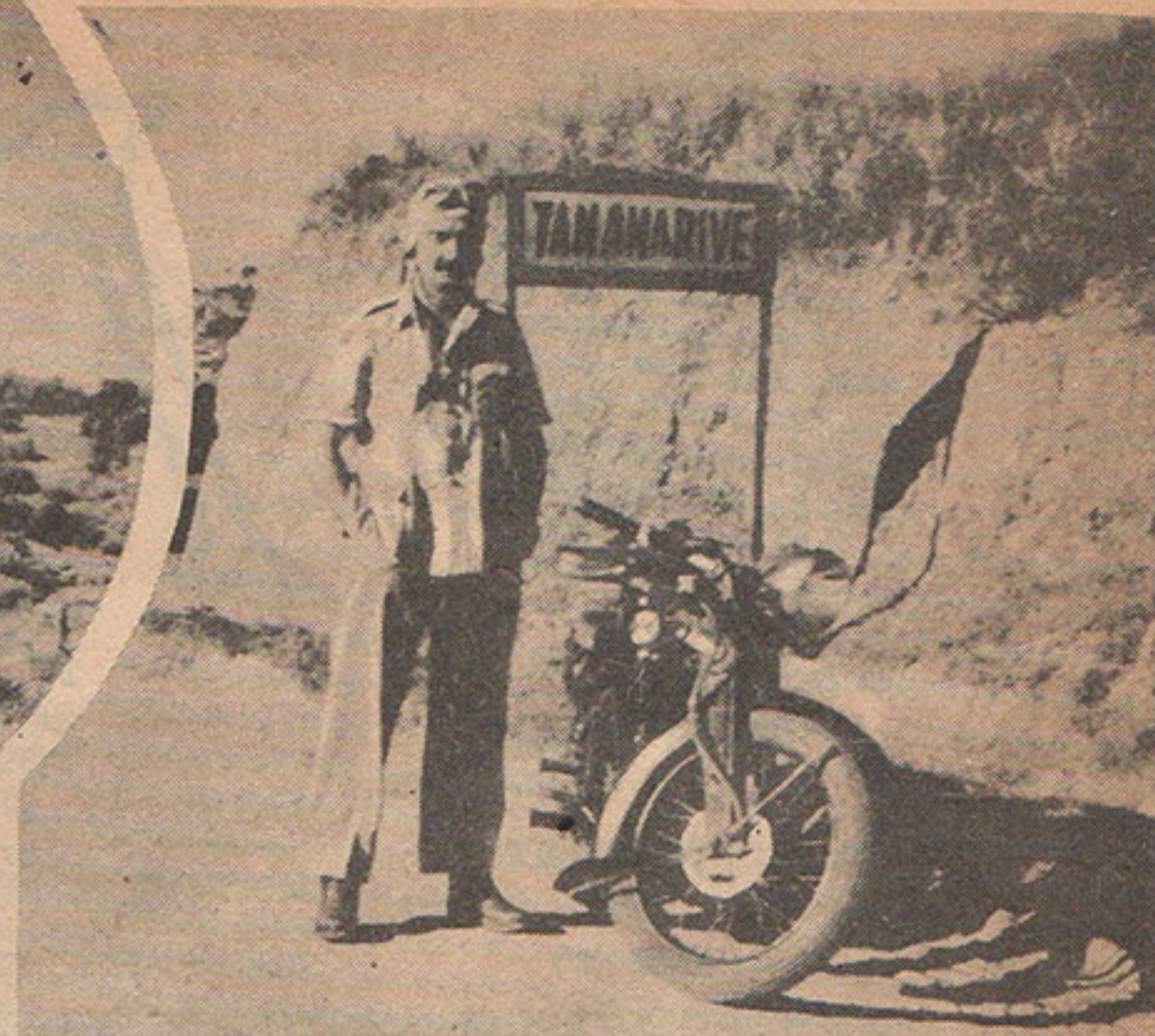
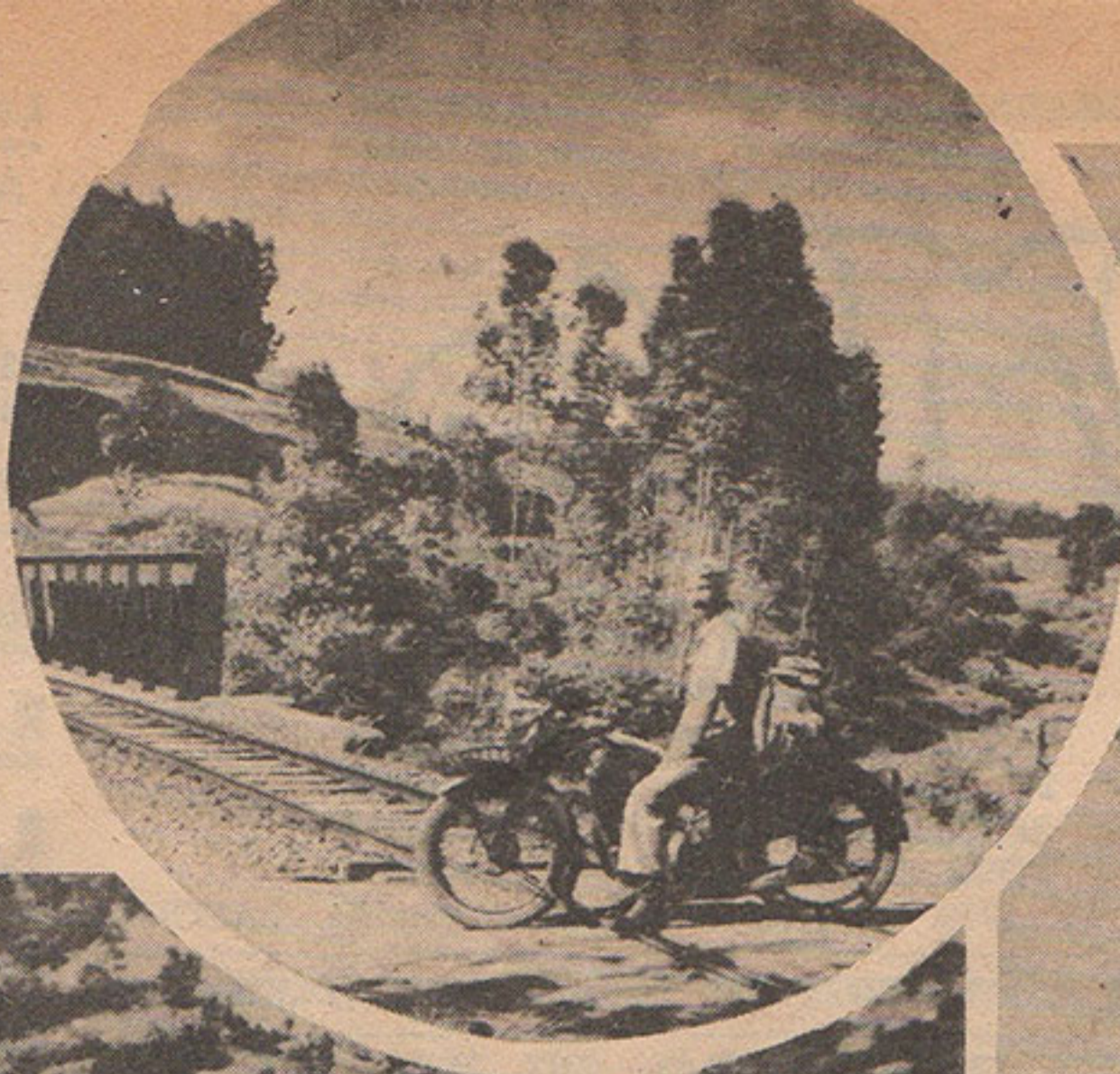
Un comble ! L'administration des Contributions Directes de Seine-et-Oise vient d'autoriser les représentants de commerce à comprendre dans leurs frais professionnels la valeur intégrale du carburant cue l'exercice de leur profession oblige à acheter au marché noir ! Nous laissons nos lecteurs juges.

## ◆ LE « CARNET DE VACANCES » DES TOURISTES ETRANGERS

De nombreux touristes étrangers ont visité la France l'année dernière. On escompte qu'il en sera de même cette année, et on envisage de créer des « carnets de vacances » munis de feuilles de tickets assurant un kilométrage en chemin de fer, en bateau, un séjour déterminé dans les hôtels, un certain nombre de repas, etc... Vendus à l'étranger avec un escompte appréciable, ils permettraient d'éviter le paiement direct en devises, comme cela s'est pratiqué l'an dernier sur une grande échelle. Le résultat fut que la moitié des devises importées par les touristes entrèrent dans des caisses particulières au lieu d'alimenter l'insatiable trésor public.

## UNE PARISIENNE A MADAGASCAR

Il s'agit de la moto de notre lecteur, M. Kerbrat, pilote d'Air France, photographié sur les Hauts Plateaux, aux environs de Tananarive. A remarquer (ci-dessous) le contraste savoureux entre la moto et l'antique « Filanzana » local.



# INFORMATIONS

### ◆ L'EFFECTIF MOTOCYCLISTE EN SUISSE

Une communication du Bureau Fédéral de Statistiques établit la situation du parc automobile helvétique au 30 septembre 1948. On y relève notamment que depuis la fin de la guerre, le nombre des motocyclettes, en Suisse, s'est accru beaucoup plus que celui des voitures. La progression, pour les « deux roues », est en effet de 88 %, contre 36 % aux automobiles. Il y avait en 1939 une motocyclette pour cinq véhicules et en 1948, la proportion était passée de 1 à 4. Il est des plus édifiants de suivre la progression de l'effectif motocycliste suisse depuis 1931. De 46.875 unités à cette époque, il était tombé à 26.044 en 1939. En 1946, la marche ascendante reprenait avec 28.815 unités. En 1947, on en comptait 38.293 pour atteindre 48.882 l'an passé. On attribue ce développement de la moto à l'augmentation des gains, ainsi qu'au fait que des personnes de plus en plus nombreuses sont occupées hors de leur domicile, où elles rentrent chaque jour après leur travail.

### ◆ RECUPERONS

Grâce à un nouveau procédé de deuxième récupération, les gisements de pétrole américains considérés jusqu'ici comme épuisés, produiront de nouveau près de 800 milliards de litres de pétrole au cours des années à venir. La méthode consiste à créer une pression dans les canaux souterrains au moyen d'eau ou de gaz comprimé. Les restes de naphte remontent ainsi jusqu'à un niveau accessible, et s'écoulent par le trou de forage.

### ◆ UN NOUVEL ECLAIRAGE ROUTIER AUX U.S.A.

Un inventeur américain a découvert une lampe d'un nouveau modèle, qui utilise un réflecteur et des cellules électroniques. Cet éclairage fonctionne automatiquement, s'allumant et s'éteignant en fonction de l'intensité de la lumière du jour.

### ◆ EXPORTATIONS AMERICAINES

Pendant le premier trimestre de la présente année, les U.S.A. exporteront 14.180.000 barils de produits pétroliers, contre 15.180.000 pour le trimestre précédent.

### PRENEZ-EN NOTE

● LORSQUE VOUS REGLEZ VOTRE ABONNEMENT PAR CHEQUE POSTAL OU MANDAT-CARTE, INSCRIVEZ AU DOS DU TALON, EN CARACTERES D'IMPRIMERIE, VOTRE NOM ET VOTRE ADRESSE BIEN LISIBLEMENT POUR EVITER TOUTE ERREUR.

● N'ECRIVEZ PAS POUR DEMANDER NOS CONDITIONS D'ABONNEMENT. ELLES FIGURENT EN TETE DE LA PREMIERE PAGE.

● POUR TOUT ENVOI DE NUMEROS DE COLLECTION OU D'ARTICLES DE LIBRAIRIE, LE PRIX DU PORT EST A AJOUTER A CELUI DE LA MARCHANDISE.

● NOUS NE FAISONS AUCUN ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT.

● A TOUTE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS, JOIGNEZ UNE ENVELOPPE TIMBREE PORTANT VOTRE NOM ET VOTRE ADRESSE.

### ◆ PAS DE PITIE POUR L'IVROGNE

...A décidé la Cour d'Appel du Canton de Zurich, qui a élevé de 200 à 500 francs l'amende à laquelle un conducteur en état d'ivresse avait été condamné en première instance. La peine de prison, à l'encontre du même délinquant, fut portée de 2 mois avec sursis à 4 mois fermes. Et il ne s'agit pas d'un cas isolé.

### ◆ L'ESSENCE MOINS CHERE AU CANADA

La filiale canadienne de la Standard Oil Company (Impérial Oil Company Ltd), vient d'annoncer une réduction de prix de près de 3 francs par litre de carburant vendu à ses pompes, ainsi que sur le coût du gas-oil et des produits analogues. La découverte au Canada d'importants gisements pétroliers n'est pas étrangère à cette mesure.

### ◆ LE TRANSPORT PAR MER DU PETROLE

De nombreux pays ont actuellement en chantier de nombreux bateaux aménagés pour le transport des carburants liquides. 65 pétroliers de haute mer sont en construction aux U.S.A., et 363 bateaux identiques doivent être mis en service incessamment en Europe. La Norvège est actuellement en tête du mouvement.

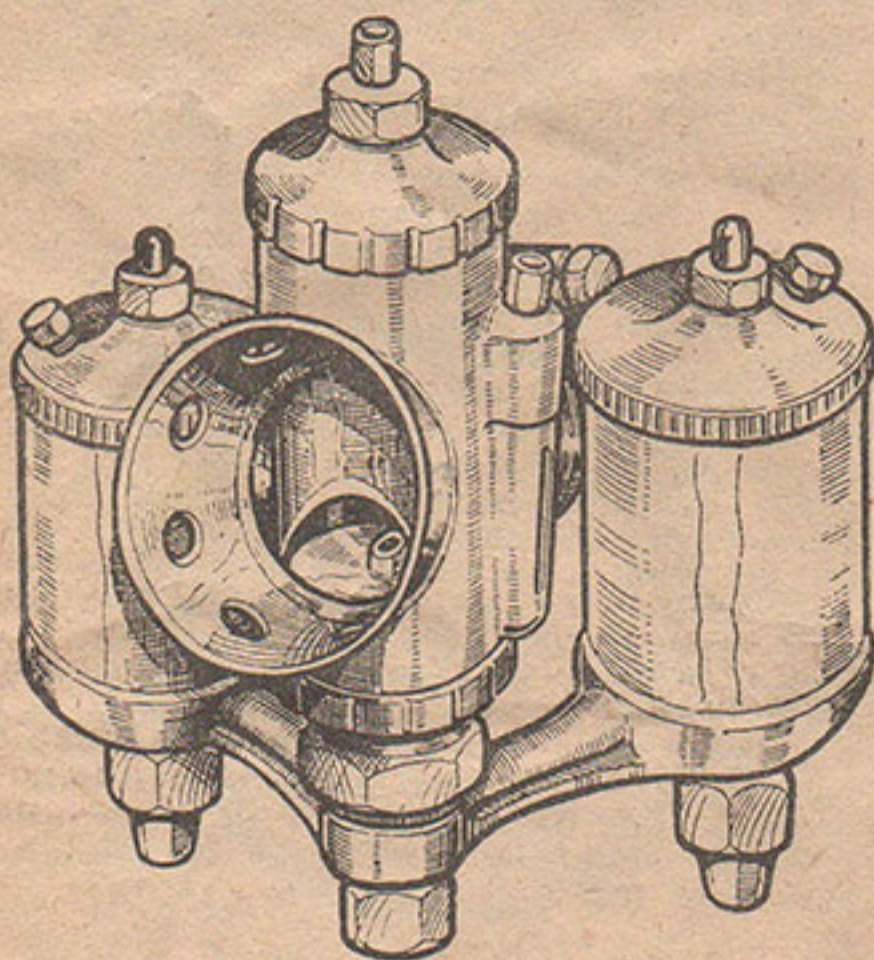
### ◆ HUILES DETERGENTES

M. Wilford, chimiste principal du Service Routier de l'agglomération de Londres, a exprimé au cours d'une conférence sur la lubrification des véhicules de transports publics une opinion intéressante sur les huiles à effet détergent. L'orateur a exprimé sa confiance à l'égard de ces lubrifiants relativement nouveaux, qui paraissent promis à un avenir certain pour les moteurs rapides ou soumis à de gros efforts. S'ils n'empêchent pas totalement la formation de gommes et de crasses, ils la ralentissent dans de grandes proportions, et prolongent la vie du moteur. Des essais ont eu lieu sur 24 moteurs Diesel en parfait état, la moitié d'entre eux étant alimentés à l'huile standard, l'autre moitié avec de l'huile « Heavy Duty ». Les résultats ont été significatifs et en faveur de cette dernière sous le rapport de la réduction de l'encrassement comme celui de l'usure. Les tests se poursuivront avec 600 autres moteurs, et permettront d'aboutir à des conclusions définitives.

Nous avons eu en France des huiles détergentes (ou mieux détersives) en provenance de l'armée américaine. Il est important, avant de les employer dans un moteur ayant roulé à l'huile ordinaire, de procéder à une vidange et à un rinçage très minutieux.



**U**NE essence de bonne qualité est encore le carburant le plus pratique et le plus économique. Son prix est moins élevé et son pouvoir calorifique considérablement supérieur. L'alcool pur ou additionné de 4 % d'acétone a par contre des avantages en course pour deux raisons essentielles : l'indice d'octane de l'alcool est si élevé qu'on peut employer un haut rapport volumétrique ; 2° l'alcool contenant lui-même de l'oxygène, brûle avec une moins grande quantité d'air. Donc le rendement thermique est amélioré et on utilise de manière plus complète les calories du carburant, et



Avec l'alcool ou les carburants fortement alcoolisés, le gicleur normal doit être plus important. Comme une cuve unique ne permettrait pas une alimentation assez rapide, les carburateurs de course en comportent une seconde.

on peut d'autre part introduire dans le mélange une plus grande proportion de carburant. Et ainsi on arrive, mais en modifiant les caractéristiques du moteur et le réglage du carburateur, à augmenter la puissance développée par un moteur donné. C'est naturellement au prix d'une très forte consommation. Ajoutons que l'alcool a un autre avantage, c'est la chaleur latente de vaporisation de l'alcool. Celui-ci, pour se vaporiser absorbe une plus grande quantité de chaleur ce qui est avantageux, car cela diminue les pertes thermiques et contribue à abaisser la température de fonctionnement du moteur. La charge est d'autre part plus dense et plus lourde.

La forte consommation est un inconvénient pour les grandes distances car, indépendamment même des frais qu'elle occasionne, elle oblige à des ravitaillements plus fréquents. Il est, dans ces cas, préférable d'utiliser un

carburant ternaire contenant, par exemple, 80 % d'alcool, 10 % de benzol et 10 % d'essence. Le taux de compression peut être porté à 10 et même 12 à 1. Mais pour que ce mélange soit stable, il faut employer de l'alcool absolu. Certains carburants, comme le Discol, contenaient une certaine proportion d'eau ce qui augmente la chaleur latente de vaporisation du mélange, avec les avantages que nous avons indiqués plus haut, mais il ne faut alors introduire ni essence, ni benzol.

Il est rarement possible de réaliser un rapport volumétrique assez élevé pour tirer pleinement parti des avantages de l'alcool. Il doit exister en effet, un espace suffisant entre les soupapes et le piston. Il est souvent impossible d'atteindre le rapport volumétrique de 14 ou 15 à 1 qui serait nécessaire.

Par suite de la consommation beaucoup plus forte il faut augmenter la section de la tuyauterie d'essence et utiliser un carburateur à double cuve. On doit également remplacer les filtres à mailles fines par des filtres à mailles larges. Augmenter le diamètre des trous de base du corps de carburation et changer le gicleur de débit par un gicleur débitant au moins deux fois plus. Le réglage de la carburation s'accommode de larges tolérances et il vaut mieux pêcher par excès. Pour un même poids d'air, il faut au moins deux fois plus d'alcool que d'essence. Le gicleur d'émulsion doit être de section plus forte. On peut conserver la même aiguille.

Par suite du rapport volumétrique et malgré la propagation moins rapide de la flamme, il est utile de diminuer de quelques degrés l'avance à l'allumage.

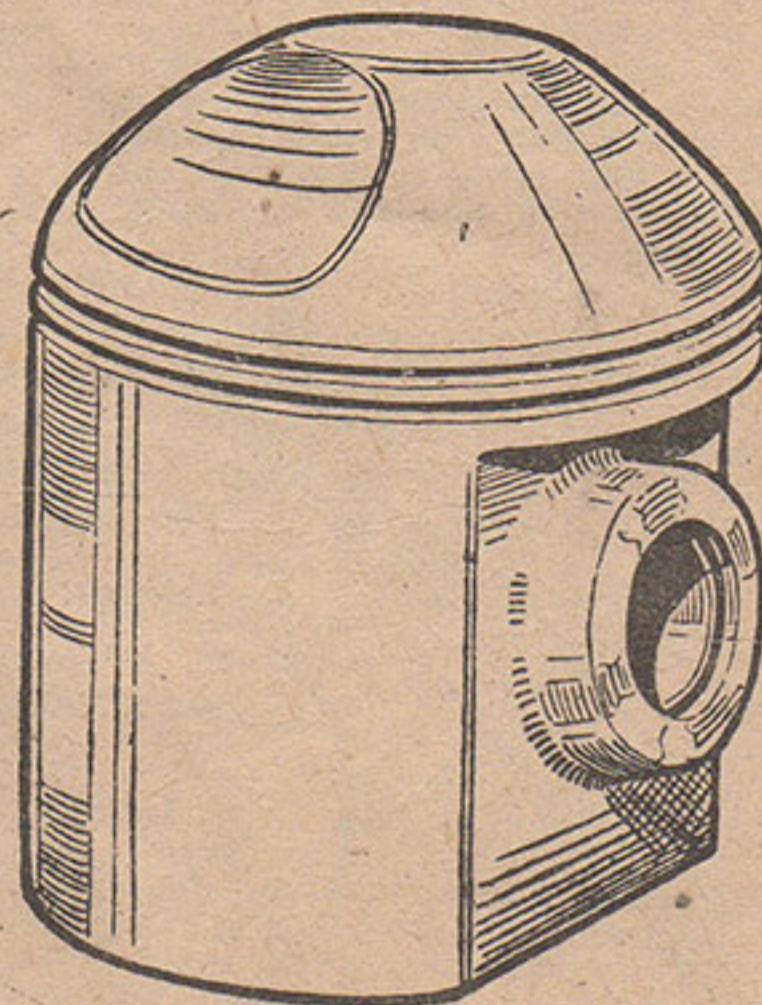
Quand on emploie l'alcool comme carburant il y a un autre point qui doit retenir l'attention : c'est le grais-

■  
Pour les tentatives de courses de côtes ou de records de vitesse pure sur courte distance, l'alcool est le carburant tout indiqué ! Les consommations sont alors formidables et atteignent 40 à 50 litres aux 100 pour certains moteurs suralimentés.  
■

sage. Les huiles minérales qui ne diluent pas l'alcool, doivent être utilisées, et non l'huile de ricin.

L'alcool a l'inconvénient d'attaquer les vernis cellulose et de rouiller les métaux ferreux. Un réservoir en cuivre chromé est préférable.

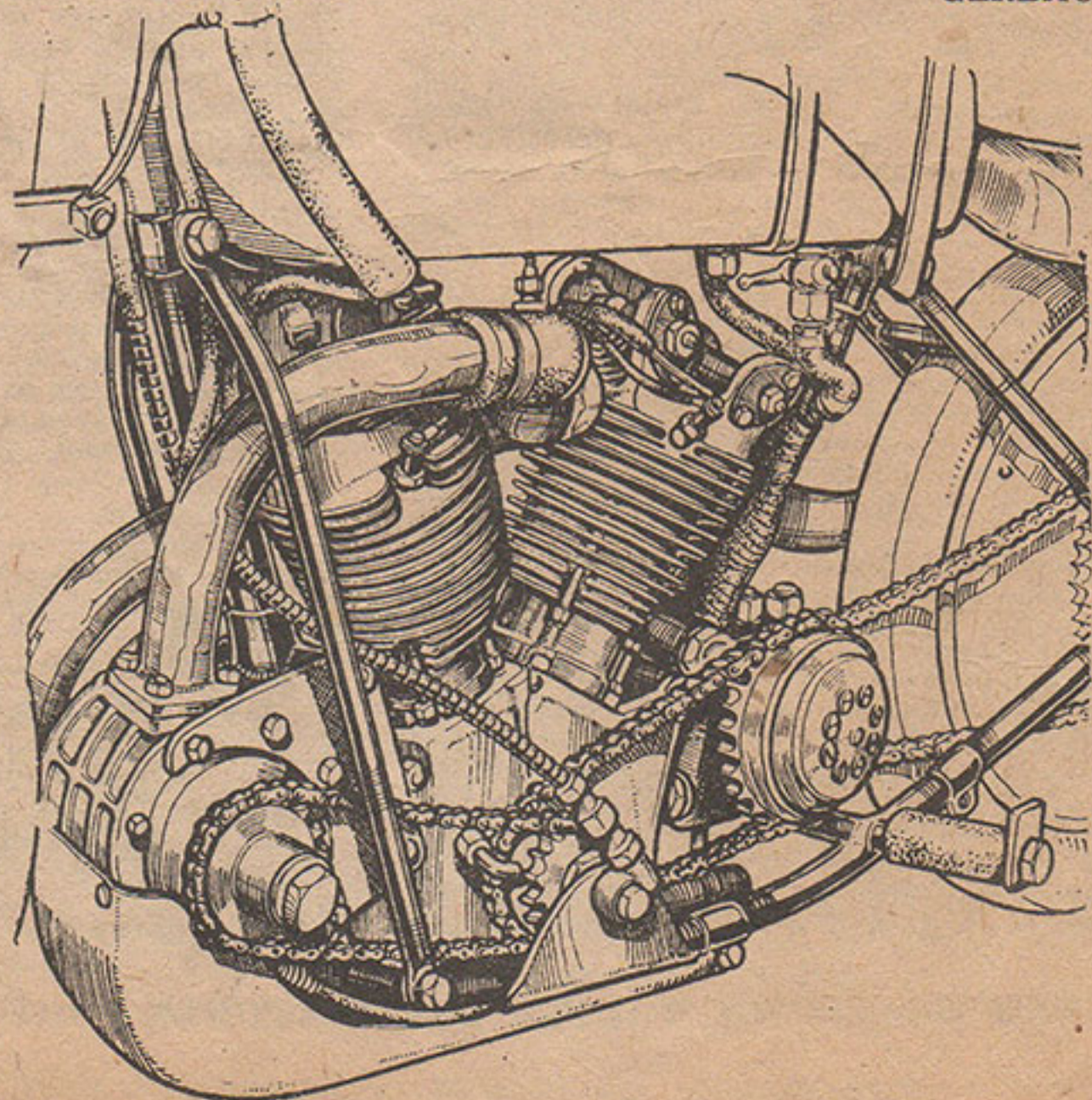
On le voit, un certain nombre de modifications et de précautions sont nécessaires pour utiliser au mieux l'alcool. Croire que l'alcool peut donner des résultats satisfaisants sur une machine réglée pour la marche à l'essence est une erreur. Mais dans ce



L'emploi de l'alcool n'est intéressant qu'avec des taux de compression élevés. Voici le piston fortement bombé d'une machine de course.

cas, l'addition de quelques parties d'alcool à l'essence (15 à 20 %) peut être avantageux, mais il faut de l'alcool absolu. On a trouvé dans le commerce, avant guerre, un excellent carburant ternaire contenant de l'essence, du benzol et de l'alcool ainsi qu'une petite quantité d'huile de paraffine, il donnait des résultats remarquables. C'est plutôt ces carburants qui intéressent l'utilisateur que l'alcool pur.

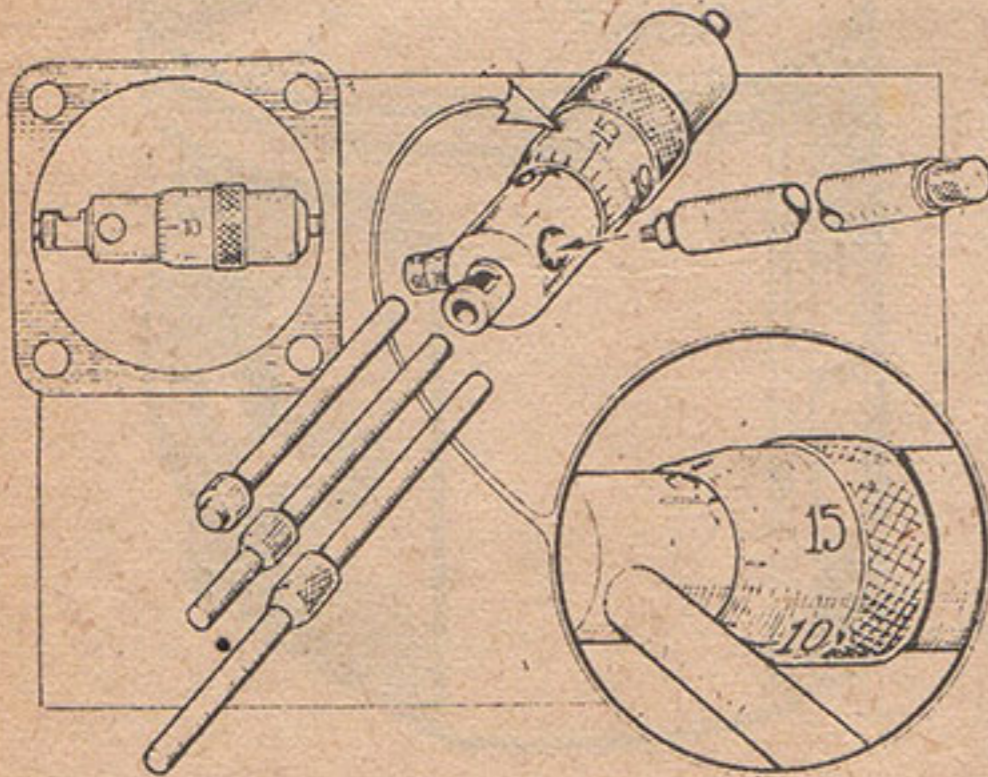
GERBAUD



# REALÉSAGE ET CHANGEMENT DE SEGMENTS

La remise en état d'un cylindre est une opération que l'on ne doit pas entreprendre à la légère. Nos moteurs sont usinés avec la plus haute précision, et des appareils de mesure coûteux et délicats sont indispensables.

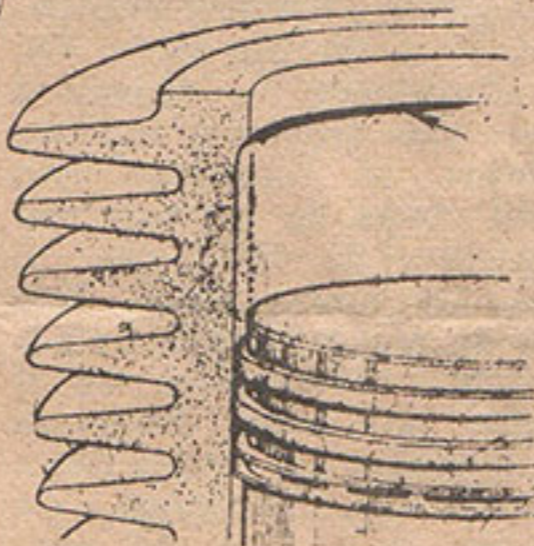
On peut assurément réduire l'usure des cylindres par l'emploi d'une bonne huile et surtout en incorporant à l'essence un lubrifiant spécial et un peu de graphite colloïdal, mais néanmoins il vient un jour où le cylindre est ovalisé et doit être réalésé, chemisé ou remplacé. En



Ci-dessus : ce micromètre permet d'apprécier exactement l'usure du cylindre à tous les points de la course.  
(Clichés Motor-Cycling.)

ce qui concerne l'usager, certains symptômes doivent l'avertir. Ce sont la consommation anormale d'huile et ultérieurement le manque de compression. De plus l'ovalisation du cylindre ne vient en général pas seule : il se produit également du jeu à l'axe de piston et une tendance au cliquetis, ainsi qu'une usure de l'embiellage qui se manifeste par un bruit sourd, une sorte de cognement. On peut estimer, d'une manière très générale, que les segments doivent être remplacés après une distance de 10 à 15.000 kms, et que l'ovalisation devient exagérée après un parcours de 30 à 50.000 kilomètres. Mais ce ne sont là que des chiffres approximatifs. Un moteur à caractéristiques élevées (taux de compression et régime), subit des efforts mécaniques plus considérables et s'use naturellement plus vite. Il n'y a donc rien d'absolu. Il ne faut pas que l'usager bricole son moteur hors de propos. Il y a des moteurs qui presque neufs, sont mécaniquement bruyants. Pendant longtemps on a considéré comme normal le claquement des pistons en alliage léger, particulièrement à froid. Il faut une certaine habitude, non seulement des moteurs en général, mais d'un moteur en particulier, pour interpréter les bruits mécaniques, claquements, cognements, cliquetis, ronflement des engrenages et des chaînes, etc... Certains bruits sont amplifiés par la résonance des ailettes, alors que dans les moteurs de voitures ils sont sensiblement amortis par la couche d'eau de refroidissement. C'est surtout en comparant les bruits, d'un moteur en bon état et ceux d'un moteur qui a derrière lui un long kilométrage, qu'on peut se rendre compte de l'usure des organes. Encore se peut-il qu'une tendance à cli-

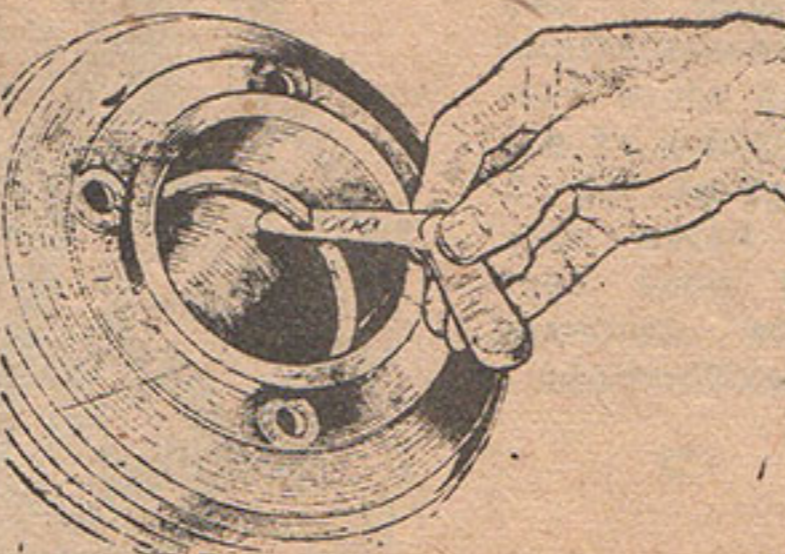
queter soit accentuée par la mauvaise qualité du carburant ou l'encrassement de la chambre d'explosion. Ce qui doit retenir surtout l'attention de l'usager, c'est le manque de compression, l'abaissement des performances, les mauvaises reprises et aussi une consommation d'huile anormale quand il s'agit des moteurs à graissage par carter sec. Il est évident que cette consommation d'huile reste invariable dans le cas des graissages à huile perdue ou du graissage par mélange. On n'a alors comme indication de l'usure que des bruits mécaniques intenses dus soit à l'usure du pied de bielle et d'axe de piston, c'est alors une sorte de cliquetis métallique très clair, soit de l'embiellage qui est un cognement beaucoup plus sourd. L'ovalisation se traduit surtout par la perte de compression, et dans le cas d'un graissage à carter sec, par les remontées d'huile. D'une manière générale, l'usure d'un moteur affecte en même temps tous



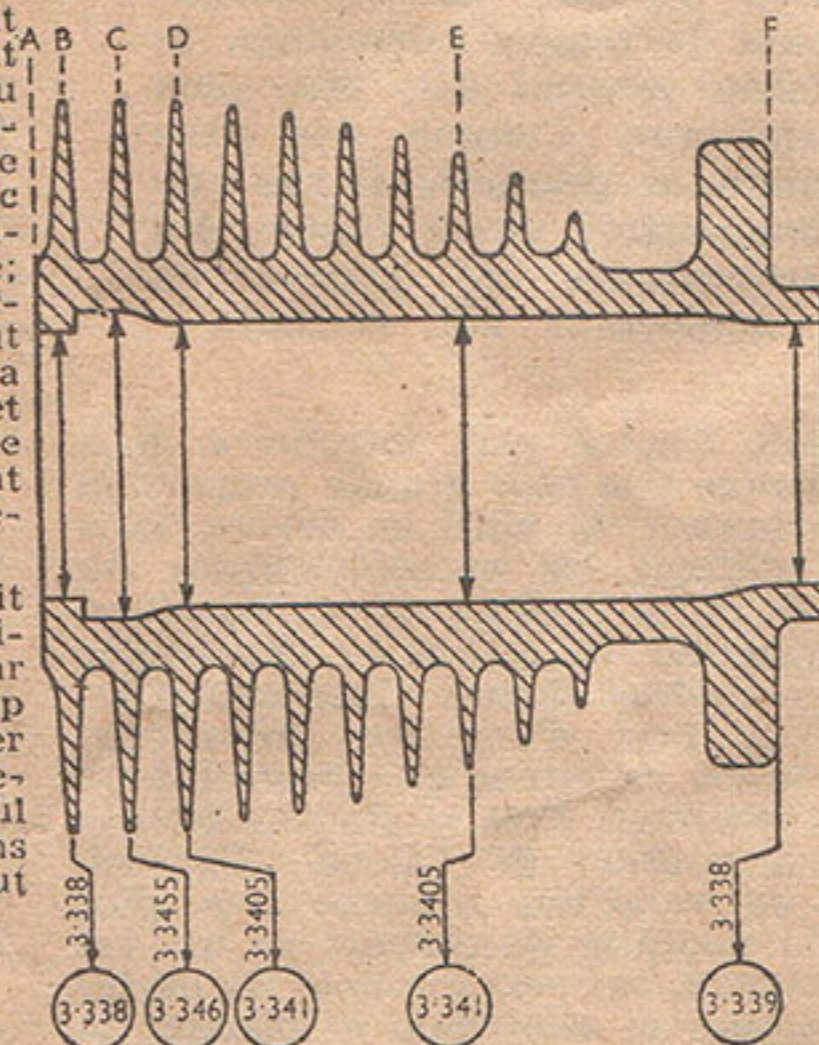
Ci-contre : le ressaut à la partie supérieure du cylindre est un symptôme d'usure assez prononcée.

ses organes et quand un réalésage ou un chemisage est devenu nécessaire, il faut également refaire l'embiellage. On peut estimer qu'un moteur qui a parcouru dans des conditions normales environ cinquante mille kilomètres, a besoin d'être refait. Certains moins bien construits avec des matériaux médiocres, cela arrive aujourd'hui, n'atteindront pas cette distance; d'autres au contraire la dépasseront largement. Nous rappelons que c'est surtout dans les quelques minutes qui suivent la mise en marche que l'usure se produit, et il faut considérer comme indispensable de mélanger à l'essence un superlubrifiant de préférence graphité, qui évite l'assèchement des hauts de cylindres.

Si une perte de compression se produit après un kilométrage assez faible, une dizaine de milliers de kilomètres par exemple, l'ovalisation du cylindre est trop faible pour qu'il y ait lieu de le réalésé et un changement de segments doit remettre les choses en état, car, même s'il n'y a pas rupture d'un segment, certains segments s'usent rapidement. On peut



alors remplacer ces segments par des segments spéciaux en acier qui assurent une meilleure étanchéité, même quand l'ovalisation est très prononcée, il faudra bien en venir au réalésage ou au chemisage. Nous sommes persuadés que les cylindres en alliage léger seront universellement employés et c'est au chemisage qu'on devra recourir. Le chemisage a de gros avantages, il permet en effet de ramener l'alésage aux cotes d'origine sans diminuer l'épaisseur des parois. Après plusieurs réalésages, celles-ci perdent de leur résistance et ne permettent plus, surtout dans les cas des deux temps, une circulation thermique suffisante. Avec le réalésage il faut prévoir un assortiment de pistons de divers diamètres, alors que si on chemise, le constructeur n'a qu'à prévoir un seul diamètre de piston. De plus on peut constituer la chemise d'un métal plus résistant à l'usure. Le remplacement d'une chemise est très facile et en nécessite pas l'emploi, comme le réalésage, d'une installation très coûteuse. Un cylindre ne peut supporter plus de deux à trois réalésages. Dans les deux temps les orifices sont ou évasés ou disposés obliquement et le réalésage peut faire varier la hauteur des lumières, ce qui équivaut à un véritable décalage de la distribution. Le réalésage, enfin, si on doit enlever une certaine épaisseur de métal, accroît le rapport volumétrique. Enfin dans le cas d'une machine de course, il est arrivé qu'il augmente suffisamment la cylindrée pour que celle-ci dépasse celle de la catégorie et soit cause d'un déclassement. Avec le chemisage, cela n'est pas à craindre.



Ci-dessus : Voici comment l'usure se manifeste aux différents points de la course. Les chiffres (donnés en mesures anglaises), indiquent le degré d'usure dans le sens de l'axe du piston lorsqu'ils sont entourés d'un cercle, et dans le sens contraire (longitudinal), lorsqu'ils sont disposés verticalement. Ci-contre : à défaut d'instruments de précision, on peut se servir d'un segment qu'on place aux différents points de la course du cylindre, en vérifiant les différences d'écartement à la coupe.

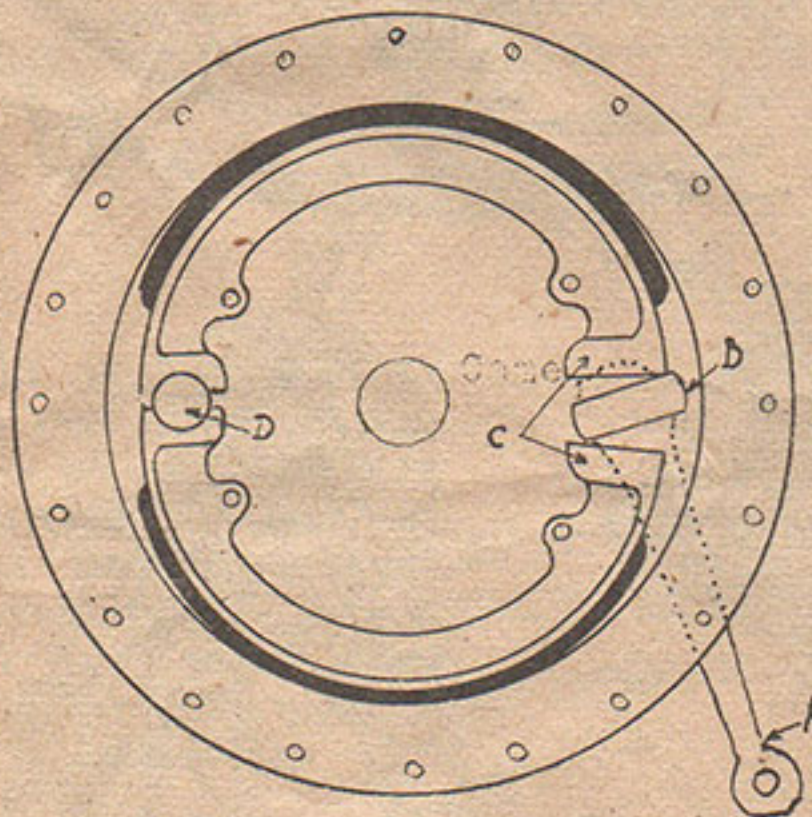


Nous autres, motocyclistes, nous sommes toujours un peu insatisfaits et nous sommes sans cesse à la recherche d'améliorations à apporter à nos machines. Mais il semble bien à première vue que du côté freins il n'y ait plus grand chose à améliorer. La question freinage a reçu sa réponse définitive et d'une façon très satisfaisante.

Je ne suis pas tout à fait de cet avis et tout en reconnaissant la bonne marche de cette partie de nos mécaniques, je prétends qu'on pourrait encore faire mieux. La preuve en est que des techniciens chevronnés comme Rossignol se sont attaqués au problème et y ont apporté des solutions améliorées dans de notables proportions. La Vincent H.R.D. comporte des tambours jumelés pour augmenter le freinage sur cet engin et cela se comprend... quand on roule à 200 à l'heure !

Sans avoir la prétention d'être l'égal de tels techniciens, je me suis attelé à mon tour au travail et je fais part aujourd'hui aux lecteurs de M.R. des résultats de mes observations.

Je me suis placé dans la peau du motoriste-amateur (je laisse volontairement de côté le terme « bricoleur » qui aurait à mon sens un certain air de mépris). Voici donc les améliorations qu'un amateur averti pourrait apporter à sa machine, surtout s'il s'agit d'une machine assez âgée... et elles le sont toutes, âgées,



# FREINS A SERRAGE INTEGRAL

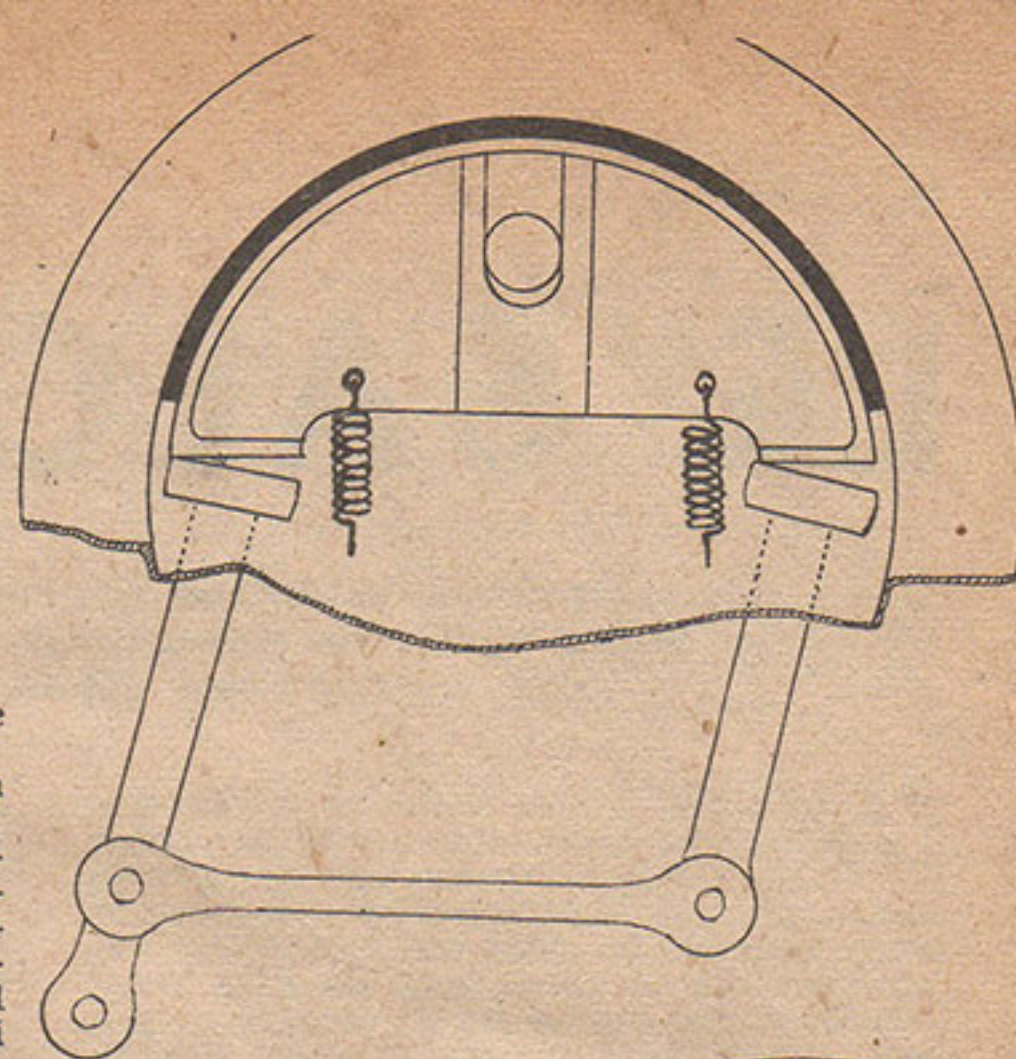
nos chères compagnes qui datent presque toujours d'avant 1939.

Et d'abord comment est constitué un frein ?

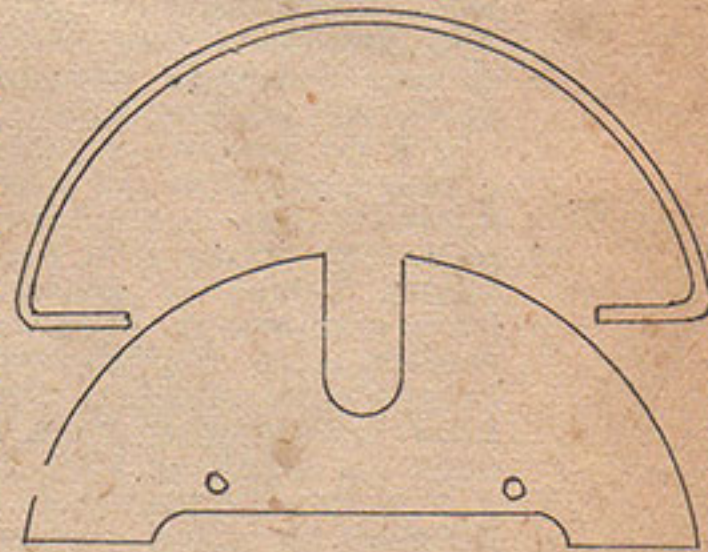
Il consiste essentiellement en un tambour dans lequel sont deux secteurs garnis d'une substance spéciale de constitution assez variée. Ces deux secteurs peuvent s'écarter dans le tambour sur lequel ils viennent frotter et provoquent ainsi le freinage.

Les deux secteurs et leurs garnitures ne frottent pas sur leur tambour d'une façon uniforme. Pour s'en rendre compte il suffit de se demander comment fonctionne le frein. Sous la pesée du conducteur, le bras de levier « A » fait tourner la came « B » autour de son axe. La came écarte alors les deux mâchoires, mais seulement au point « C ». Le point « D » est fixe et sert seulement de charnière aux mâchoires. Celles-ci ne viennent donc porter sur le tambour que par leurs extrémités. La surface de freinage pourrait donc être augmentée et d'une façon assez considérable. C'est ce qu'a réalisé Rossignol en portant à trois le nombre des segments, et en en modifiant la commande. Sans aller jusqu'à cette « performance », on peut tout de même améliorer d'une façon notable la surface de frottement en modifiant la commande des segments.

Il suffit de regarder le dessin ci-joint pour comprendre par quelle astuce on peut obtenir ce résultat. Plutôt que de transformer les mâchoires qui sont habituellement en métal mou, difficile à souder, on en fait d'autres et c'est assez simple. Les renforts sont taillés dans de la tôle de 5 mm. et le dessus des secteurs en tôle de 3 ou 4. Puis on les soude à l'autogène. Il est facile ensuite de poser les garnitures en ferodo. L'ancrage est modifié et prend appui non plus sur le pivot, puisqu'il n'existe plus, mais sur les deux guides des secteurs.



Ci-dessus et ci-contre : détails du frein préconisé par le signataire. Au centre de la page, à gauche : frein classique à came et pivot.



Un frein ainsi modifié aura les avantages suivants :

- 1° Les secteurs pourront épouser d'une façon absolue la forme du tambour.
- 2° Les deux comes permettront de faire porter les garnitures sur toute leur longueur.
- 3° Le freinage s'en trouvera accru et plus progressif.
- 4° Les garnitures useront d'une façon uniforme sur toute leur surface et dureront donc plus longtemps.

Comme aucune solution n'est parfaite, je recevrai avec plaisir les critiques des confrères-motards. L'idée émise ci-dessus ne fait l'objet d'aucun brevet et je serais reconnaissant à ceux qui la réaliseraient de m'en faire part, en me disant ce qu'ils en pensent.

Abbé Claude JOUNEAU, Institut Catholique Professionnel, Nantes.

## REALÉSAGE ET CHANGEMENT DE SEGMENTS

(Suite de la page précédente)

L'extrême précision de nos moteurs nous interdit d'effectuer par nous-mêmes les réparations importantes et il faut nous en remettre à un homme de l'art. Les motoristes et les motocistes (qu'on nous permette ce néologisme) le font, eux-mêmes, effectuer par des maisons spécialisées dans ce genre de travail. Un réalésage, y compris la fourniture d'un piston, revient évidemment meilleur marché que le remplacement par des pièces d'origine qui, du point de vue technique, est préférable. Et il est, dans les circonstances actuelles, souvent difficile de se procurer un cylindre et un piston d'origine.

A quel degré d'usure les segments doivent-ils être remplacés, à quel degré d'ovalisation faut-il procéder à un réalésage ?

L'usure d'un cylindre n'est pas uniforme. Elle atteint son maximum vers le haut du cylindre dans la zone atteinte par le segment de feu au point mort supérieur. Elle est la plus forte dans un plan perpendiculaire à celui de l'axe du piston et du côté où porte le piston au temps du travail. Quand on tâte du doigt l'intérieur du cylindre, on sent un ressaut, car à son embouchure même le métal est resté intact. C'est donc immédiatement au-dessous de cette portée, à l'endroit usé par le segment et dans un plan perpendiculaire à l'axe du piston que nous mesurons l'usure, mais il faut pour

cela un micromètre ou un comparateur dont le prix est trop élevé pour que nous l'ayions dans notre équipement. Le principe du micromètre est simple. Il utilise une vis dont les déplacements sont mesurés par un anneau gradué. Un tour complet représentera par exemple un millimètre. Un centième de tour correspondra à un centième de millimètre. Encore faut-il faire attention à ce que le micromètre soit parfaitement d'aplomb. Il porte à cet effet une tige qui permet de l'introduire dans le cylindre. On mesure tout d'abord le cylindre dans la bande non ovalisée, puis immédiatement au-dessous. Si la différence excède deux dixièmes de millimètre, le réalésage est nécessaire.

A défaut d'un micromètre, nous pouvons avoir une indication grâce à un procédé de fortune. Nous prenons un segment que nous disposons juste au ras du cylindre dans la partie non ovalisée. Nous mesurons avec une jauge d'épaisseur l'écart des becs. Puis introduisez le segment, en l'appuyant sur le piston pour qu'il soit bien d'aplomb, dans la partie où l'usure est maxima et mesurez à nouveau l'écart du bec. La différence entre les deux écarts ne doit pas dépasser un demi millimètre. Evidemment on n'a ainsi qu'une indication très imprécise, car le segment peut être légèrement déformé et ne pas porter très bien.

Admettons que l'ovalisation reste au-dessous du chiffre admis. Il se peut que les segments soient usés. L'écartement normal des becs est d'environ 4 dixièmes. S'il atteint le double, le segment doit être changé.

Attention ! Il faut mesurer ce jeu dans les parties non usées du cylindre, tout à fait en bas ou tout à fait en haut. Si vous mesuriez ce jeu dans une zone usée, il ne serait plus suffisant quand le segment pénétrerait dans la partie moins usée et il se briserait. Dans les quatre temps il ne doit y avoir qu'un jeu imperceptible entre le segment et sa gorge, juste assez pour qu'il puisse coulisser latéralement. Habituellement il faut : 1° rafraîchir les gorges ; 2° utiliser un segment un peu plus haut, quitte à l'user sur une glace couverte de pâte à roder. Pour cela ayez une plaque de bois sur laquelle vous maintiendrez le segment par des pointes sans tête assez enfoncées pour ne pas déborder sur le segment. Sur les deux temps on laisse un léger jeu vertical de l'ordre d'un dixième de millimètre. Signalons également que dans un cylindre ovalisé les becs des segments ont tendance à s'aligner dans le sens de la plus grande ovalisation du cylindre. C'est là un indice que vous remarquerez au moment du démontage.

De toutes manières c'est le spécialiste seul qui peut mesurer avec assez de précision l'ovalisation et décider si oui ou non un réalésage est nécessaire. Quant à l'épaisseur du métal à enlever il pourra être guidé par les cotes du piston de réparation dont il peut disposer.

MELLIER

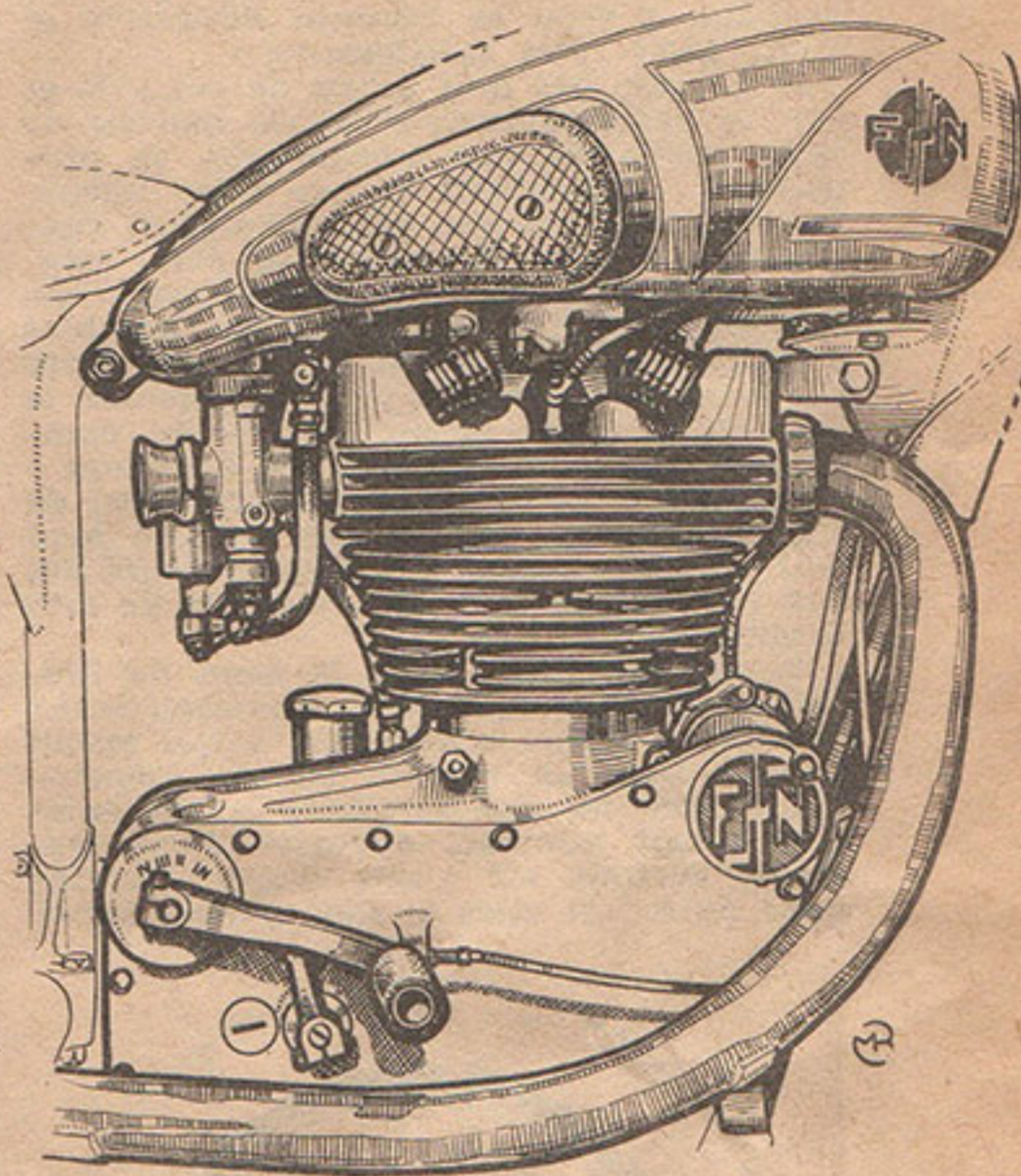
# LE SALON BELGE 1949

Les symptômes de la crise économique n'ont pas ralenti le zèle des organisateurs du Salon Belge. L'exposition 1949 fut une des plus remarquables depuis la fin des hostilités.

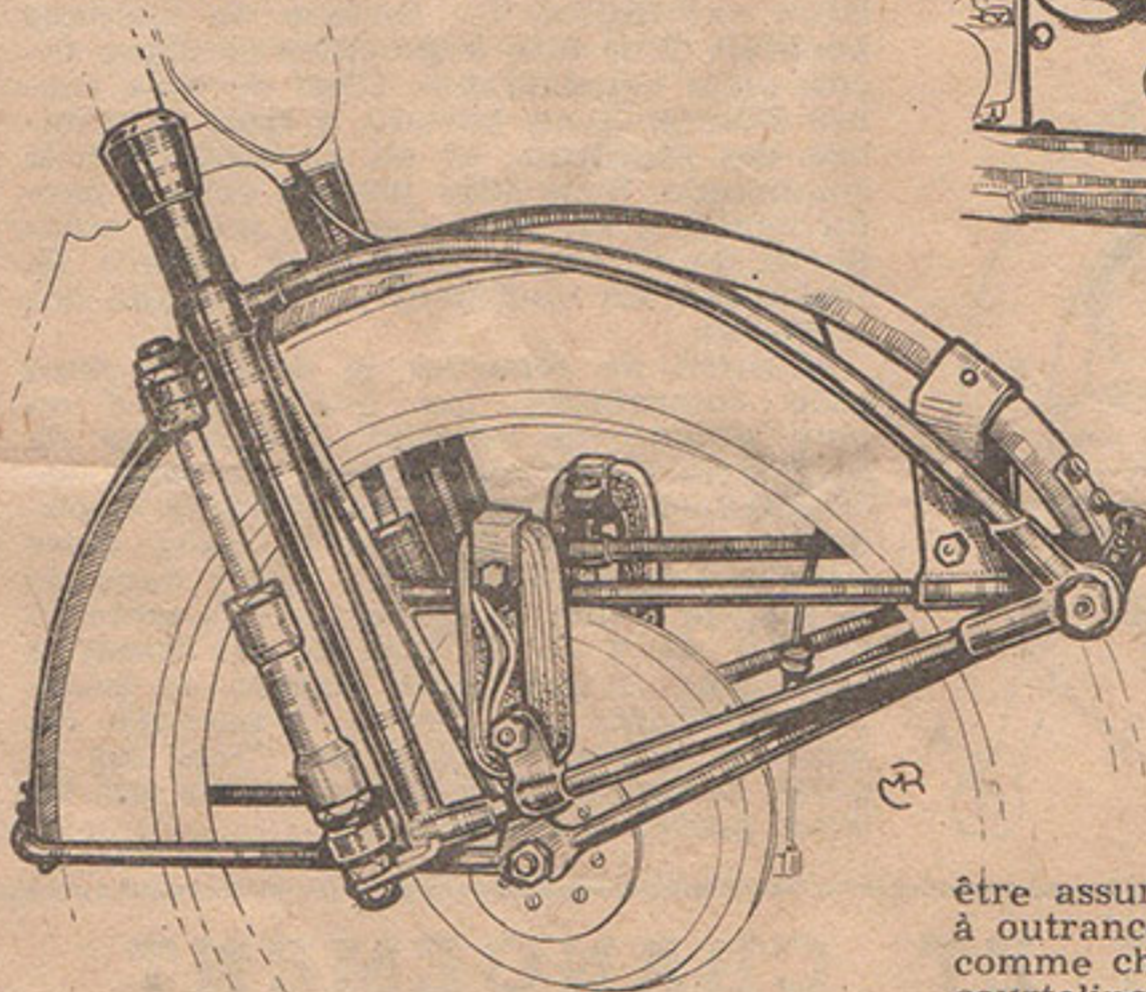
Il serait à la fois banal et au-dessous de la vérité de dire que le 32<sup>e</sup> Salon Belge n'a pas démerité de ses prédécesseurs. Que l'organisation ait assumé avec honneur la mise sur pied d'une exposition encore plus vaste et plus spectaculaire que par le passé, chacun s'y attendait. En fait, la manifestation bruxelloise comporte une édifiante leçon : Celle qu'une industrie désorganisée et désemparée au lendemain de la guerre a donnée à de nombreux voisins. Il a fallu véritablement tirer du néant le merveilleux appareil qui fonctionne aujourd'hui au mieux et donne à la plupart des motocyclistes belges la possibilité de satisfaire leurs aspirations. Mais ce Salon 1949, aussi remarquable du côté national que sous l'angle international, coïncide avec les signes précurseurs d'une crise économique dont les effets se font déjà sentir. Est-ce à dire que l'optimisme, manifesté jusqu'à présent au spectacle du prestigieux redressement belge était déplacé ? Ce serait aller un peu vite en besogne. Ces premières difficultés, pour évidentes qu'elles soient, ne doivent pas être grossies démesurément, comme certains ont voulu le faire dans un but politique ou pour persuader les français que tout, en fin de compte, n'est pas si mal chez nous. En langage populaire, certains sont particulièrement experts dans l'art de monter en épingle les maux du voisin pour nous « dorer la pilule ». Que la crise belge sévisse demain, c'est une éventualité probable. Mais nous avons trop de motifs de faire confiance à nos courageux voisins pour être convaincus qu'ils sauront s'adapter aux circonstances. Les importations de machines étrangères, jusqu'ici relativement abondantes, ont reçu un sérieux coup de frein, et à titre d'exemple, les entraves mises récemment à leur venue ont retardé l'apparition sur le stand Harley des modèles 1949 de l'importante usine américaine et des Indian. Par contre, l'industrie nationale poursuit son effort, et fait de son mieux pour satisfaire les besoins du plus grand nombre. On remarquera, notamment, l'effort de Gillet, qui ajoute à la série de ses 250 cc. une nouvelle 500 cc. 2 cylindres 2 temps et une 100 cc. super-économique, dont le prix ne sera pas supérieur à celui d'une B.M.A. ou d'un « Autocycle ». Des modèles populaires comme la Socovel ou la Lion Rapide sont proposés à des prix intéressants. Sous l'angle technique, le

gros intérêt résidait dans la première apparition continentale des derniers modèles anglais, et plus spécialement des Vertical Twin Royal Enfield, A.J.S. et Norton. Participation française discrète et effacée, avec quelques 125 disséminées dans plusieurs stands et un sidecar qu'il fallait se donner quelque mal pour découvrir. Il est vrai que les restrictions d'importations mentionnées plus haut et l'extension prise par l'industrie belge du sidecar ne sont pas faites pour améliorer notre situation sur le marché d'outre-Quévrain ! Quant à nos motos, notre refus d'acquiescer celles en provenance d'Herstal n'incitera certainement pas les autorités belges à en faciliter l'entrée chez eux.

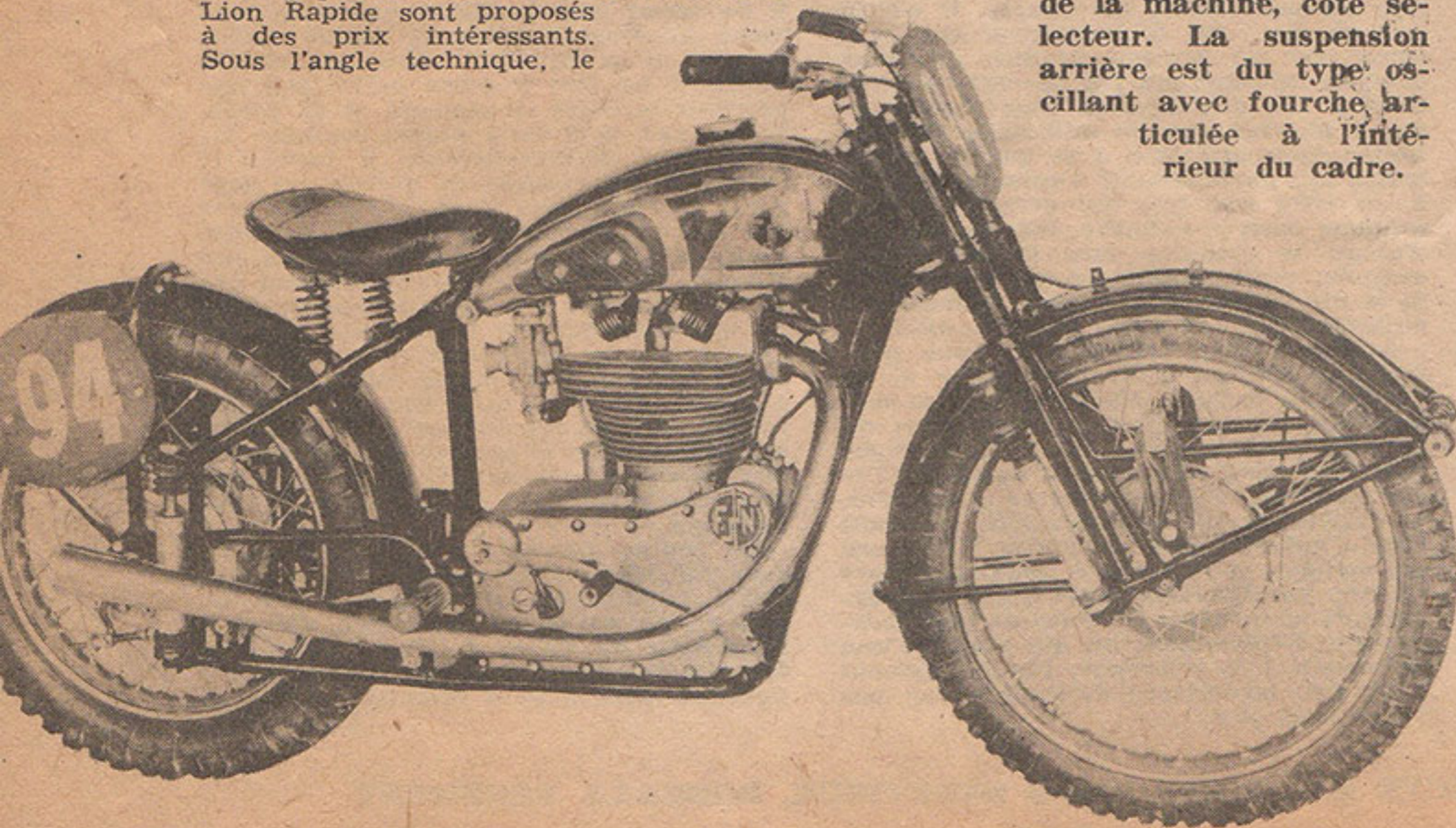
La Belgique augmentera dans l'avenir le rythme de ses exportations, et on peut



Ci-dessus : le bloc moteur de la 500 cc. F.N. spéciale de moto-cross. La distribution s'effectue par A.C.T. commandé par chaîne. On remarque les ressorts extérieurs.



Ci-dessus : la suspension avant de la F.N. de moto-cross a peu de différences avec celle de série, si ce n'est la présence d'un amortisseur à piston. Ci-dessous : vue d'ensemble de la machine, côté sélecteur. La suspension arrière est du type oscillant avec fourche articulée à l'intérieur du cadre.



être assurés que ce programme de vente à outrance ne sera pas établi et organisé, comme chez nous, par une administration courtelinesque qui brime notre commerce extérieur, au lieu de le faciliter ! Les gros fournisseurs du monde devront compter avec l'industrie belge, forte d'une réputation de qualité intacte et de nombreux succès en compétition, sur les terrains les plus divers. La réapparition officielle en course de vitesse des principales écuries belges n'est vraisemblablement plus qu'une question de temps, et certaines indiscretions nous permettent de supposer que ce sera avec des armes redoutables.

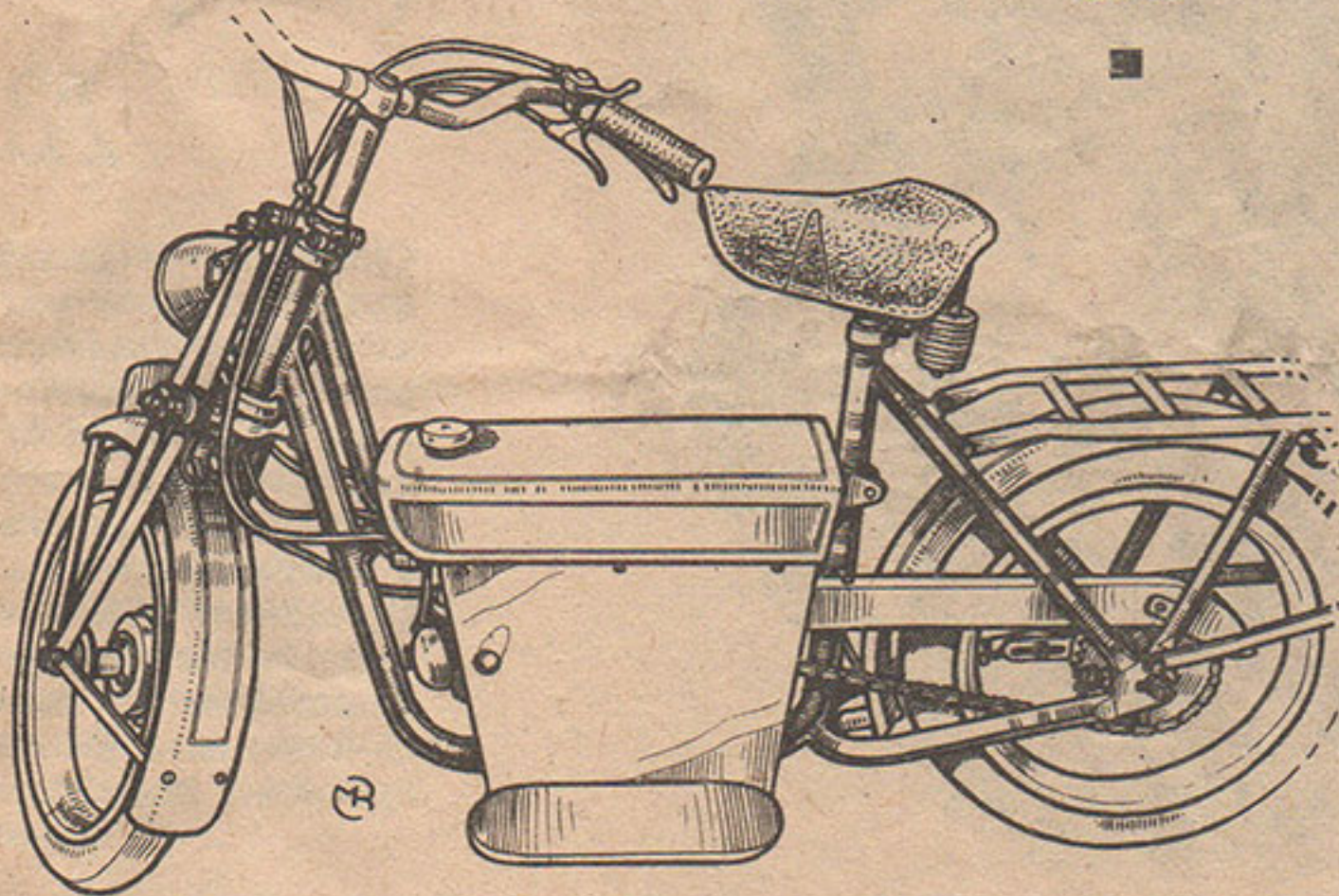
## LA PRODUCTION NATIONALE BELGE

Chez F.N., nous retrouvons à peu de chose près la gamme de machines à roues tirées que nous avons déjà vue à Paris. Sous le nom de « Série XIII », sont présentés, en « latérales » une 350 et une 450, et en « culbuteurs » une 250 et une 350. L'ensemble inamovible moto-sidecar, en 450 cmc. latérales, est toujours livré avec une caisse Précision Stoye établie sous licence par le champion Frans Vanderschrick. Nous ne croyons pas nécessaire de revenir sur les célèbres suspensions qui ont à présent, à l'avant comme à l'arrière, des anneaux de caoutchouc Neiman en guise de ressorts. En revanche, nous parlerons plus longuement de la machine de moto-cross, qui fut sans aucun doute une des plus remarquées de tout le Salon. Cette moto établie spécialement pour les « Scrambles » ne compte plus ses victoires, et le coureur Leloup lui doit un des plus brillants palmarès que se soit taillés un champion du

moto-cross. On envisage sa production en petite série, à l'intention des coureurs.

Le cadre présente avec ceux des machines de série des détails communs, mais aussi de multiples différences. Pour la suspension avant, le principe est sensiblement identique, mais un amortisseur à piston a été monté derrière chaque bras principal de la fourche. La suspension postérieure est oscillante, la roue étant supportée par une fourche articulée à la base du tube médian. L'arrière du cadre est fermé et sa forme évoque l'aspect d'une suspension coulissante. A la place habituelle des ressorts, sont montés des amortisseurs à pistons solidaires des bras de la fourche. Là encore, des anneaux de caoutchouc travaillant à l'extension contrôlent les déplacements de la roue et assurent l'élasticité.

Le bloc-moteur n'est pas sans rappeler de vieilles connaissances : On pourrait le définir comme une synthèse des M.86 et M.11 d'avant-guerre et des machines de circuit que Milhous, Colette, Charlier et Tacheny ont montées avec succès dans le temps jadis. Cylindre et culasse aux ailettes énormes et carter-moteur sont en alliage léger au magnésium. La distribution s'opère par arbre à cames en tête commandé par chaîne, dont les deux brins sont dissimulés dans un tunnel fondu avec la paroi du cylindre. Les 4 rapports sont assez rapprochés : (3,8 - 3,28 - 2,8 et 1,82) et commandés par un sélecteur à simple pédale disposé à droite. Les roues sont munies de pneus à pavés de



27x3 à l'avant et 27x4 à l'arrière. Les tambours de frein, de 18 cm. de diamètre, sont également en alliage léger, avec ailettes de refroidissement. Cette machine, ramassée et trapue, est d'aspect agréable et propre à tenter de nombreux amateurs.

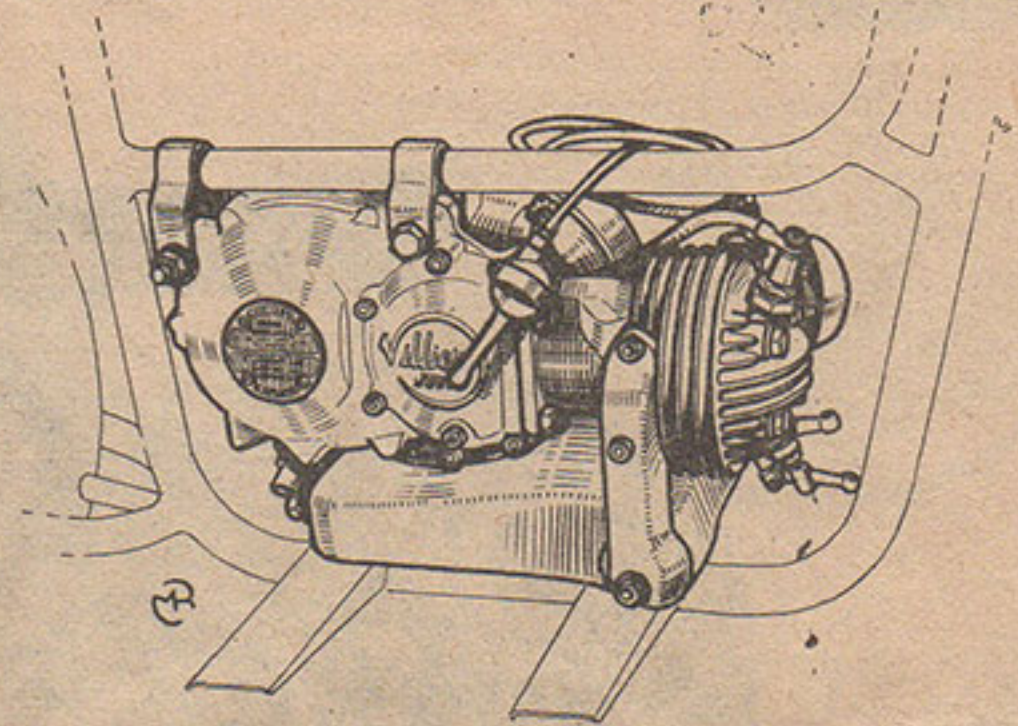
Chez Gillet d'Herstal, l'attention est attirée par la nouvelle 500 2 temps à 2 cylindres jumelés. La vieille firme a une expérience très poussée de ce type de moteur et elle avait établi, notamment, une robuste machine militaire équipée d'un bloc 700 cmc. 2 cylindres 2 temps. Le nouveau moteur est constitué par l'accouplement de deux 250 cmc. Superconfort. Carters et chambres d'explosion sont distincts, et il y a un carburateur pour chaque cylindre. Admission réglée par distributeur rotatif. Des 250 cc. aujourd'hui bien connues, on retrouve sur la 500 cmc., outre de nombreuses pièces-moteur communes, les suspensions avant et arrière. Le cadre est à double berceau, s'incurvant curieusement à l'avant du carter-moteur, pour permettre le logement de la dynamo. Il y a, à droite, un grand volant extérieur. La nouvelle 500 comporte des pneus de 26x4, et un réservoir de 16 litres. Le poids atteint 160 kilos. La vitesse commencée en solo est de 125 à 130 pour une consommation de 4 l. 1/2 aux 100 kilomètres. On annonce la livraison des premiers exemplaires pour juillet prochain.

Les 250 cc. Superconfort et Supersport

respectivement 2 temps et 4 temps à soupapes en tête son inchangées, ainsi que la 150 2 temps 3 vitesses à sélecteur. Une nouvelle machine légère de 100 cc. vient de faire son apparition. Elle est dérivée de la 150, mais comporte un changement de vitesse à main. On compte sur un prix très bas pour lui assurer une diffusion sans précédent. C'est la machine de travail par excellence qui correspond à nos vélomoteurs « standard ».

Saroléa n'a pas modifié ses machines « utilitaires » et « sport ». Les premières à soupapes latérales, sont toutes deux des 350. La seule différence entre elles est la présence, sur le modèle A.S.L., de la suspension arrière coulissante, qui est livrée de série sur les machines à culbuteurs. Chose curieuse, Saroléa ne produit que des 350 et des 600 cmc., négligeant la 500 cmc. Evidemment, sur toute la ligne, boîte 4 vitesses et sélecteur au pied, fourche télescopique hydraulique, et pour les modèles à culbuteurs, superculasse alliage léger, avec protection et lubrification intégrale de la culbuterie. Le fini est irréc-

Ci-contre : le 100 cmc. deux temps Villiers, monté dans le cadre du vélomoteur Fly ; la tôle de protection est ici retirée.



Le vélomoteur belge Fly, revêtu de son capotage-moteur. C'est un intermédiaire entre le scooter et la moto.

prochable jusque dans les moindres détails. Comme performances, Saroléa indique 90 kmh. pour les 350 cmc. latérales, 110 kmh. pour la 350 O.H.V. et 125 en solo pour la 600 cmc. O.H.V. En sidecar, la vitesse atteint 100 kmh.. Toutes ces vitesses sont réelles et peuvent être contrôlées.

Le record battu à Monthéry par Frans Vanderschrick, alors que le Salon de Bruxelles battait son plein, prouva que les célèbres « Monotube » de la marque étaient toujours à la hauteur le terrain sportif.

La firme Socovel est une jeune marque, puisqu'elle fut créée au cours des années de guerre. Elle utilise sur la plupart de ses modèles les moteurs Villiers anglais. Le « vélomoteur » Socovel évoque de bien près les « Autocycles » d'outre-Manche. La moto légère 100 cmc. rappelle nos vélomoteurs. Avec la 125 et la 200 cmc., nous trouvons deux machines plus étoffées, munies chacune d'une fourche télescopique, la 200 ayant en plus une suspension postérieure coulissante. La selle est du type à articulation unique.

Une autre marque belge, Lion Rapide, utilise également les moteurs Villiers, montés dans un cadre, à fourche télescopique et suspension arrière « téléhydrauliques », reprenant en cela le terme employé par l'Associated Motor Cycles pour définir ses propres dispositifs amortisseurs. Citons également l'originale Sou-

plex, que nous avons déjà décrite ici, avec ses roues démontables en alliage léger et ses pneus basse pression de petit diamètre. La cylindrée varie de 125 à près de 400 cmc. suivant les modèles. Ici encore, il s'agit de moteurs anglais à 2 et 4 temps.

La Fly, construite à Bruxelles, tient à la fois de la moto et du scooter. Son moteur est protégé latéralement par un « blindage », en aluminium qui évite du même coup les projections d'huile. La Fly pèse 48 kilos et atteint 50 kmh.

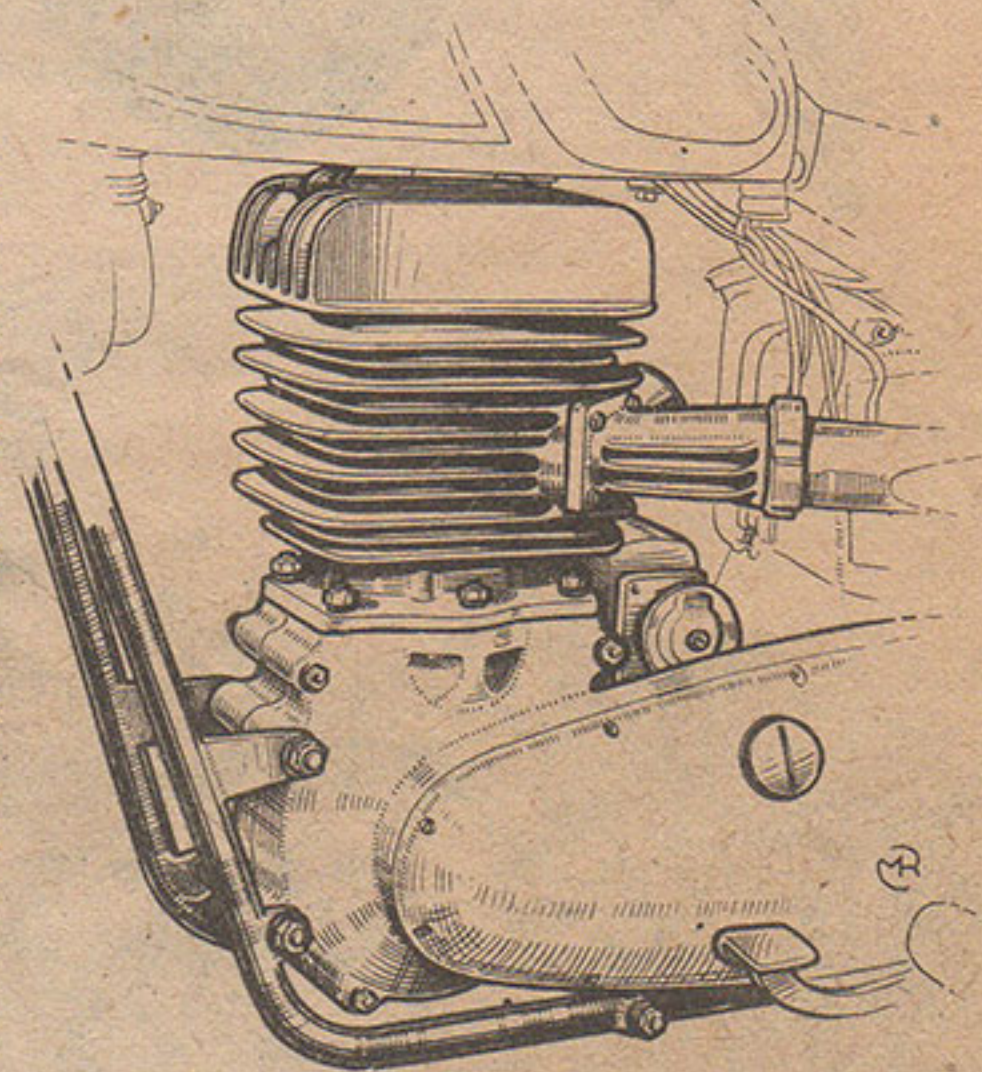
#### MACHINES BRITANNIQUES

L'agence Breslau centralise les marques A.J.S., Matchless et Ariel.

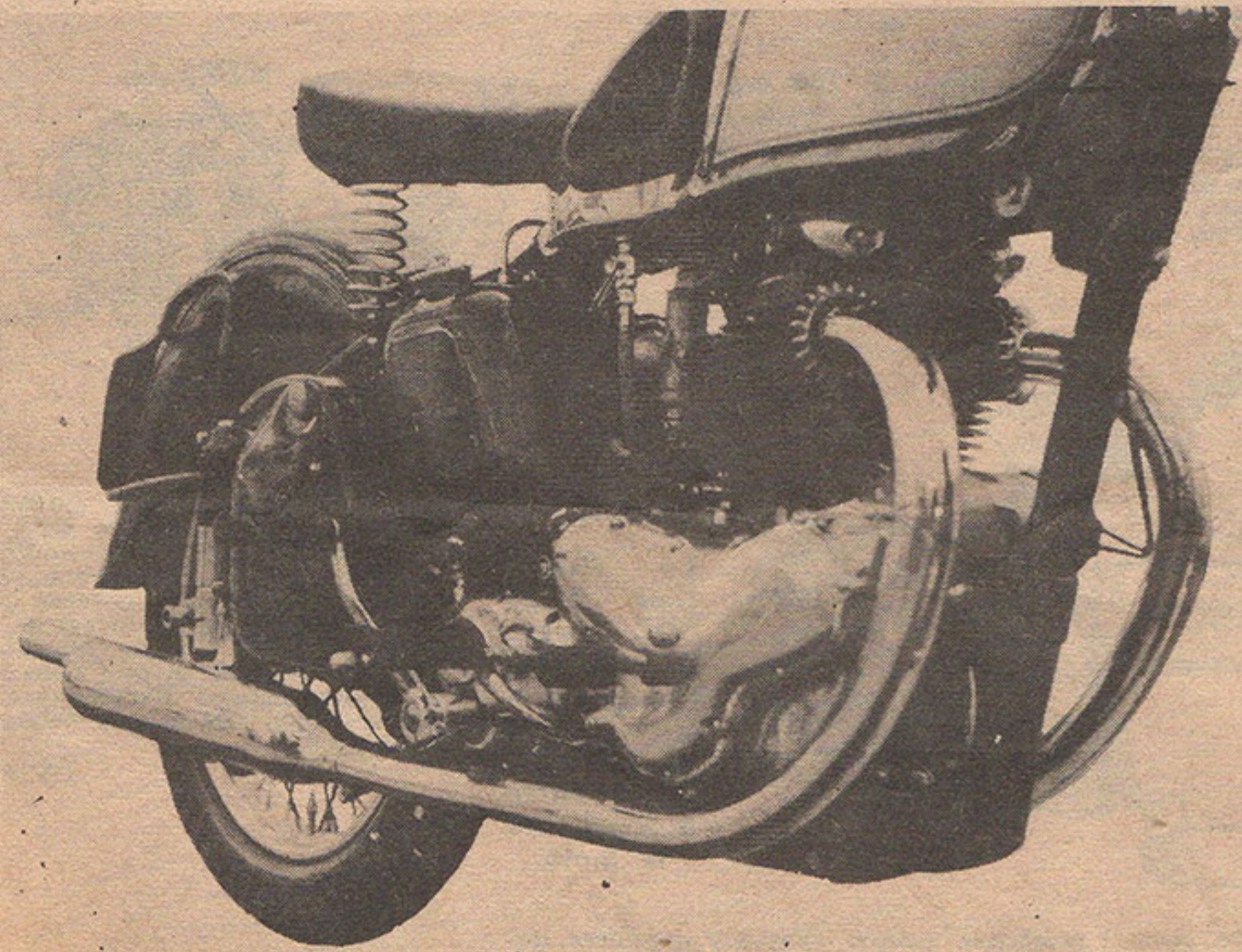
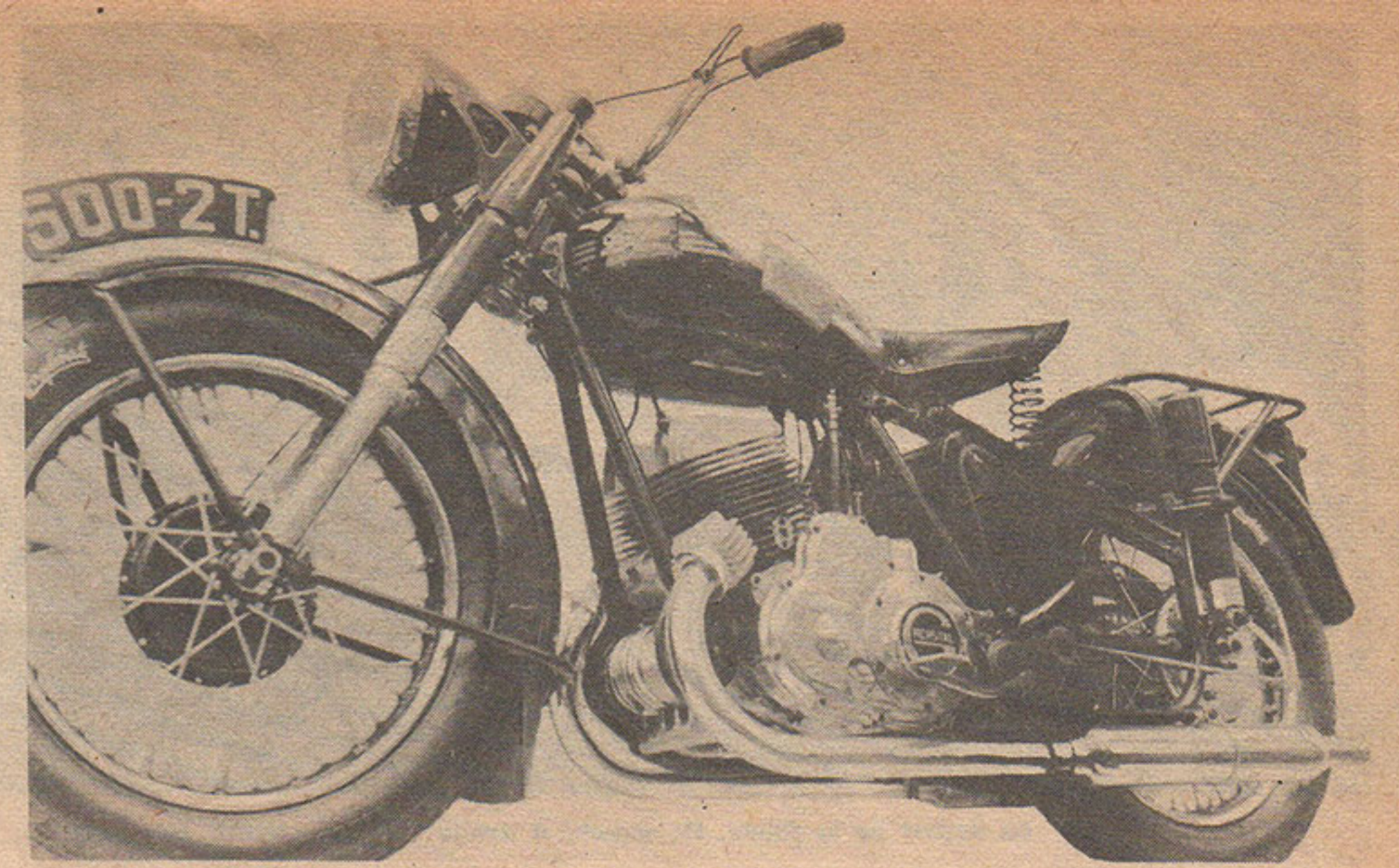
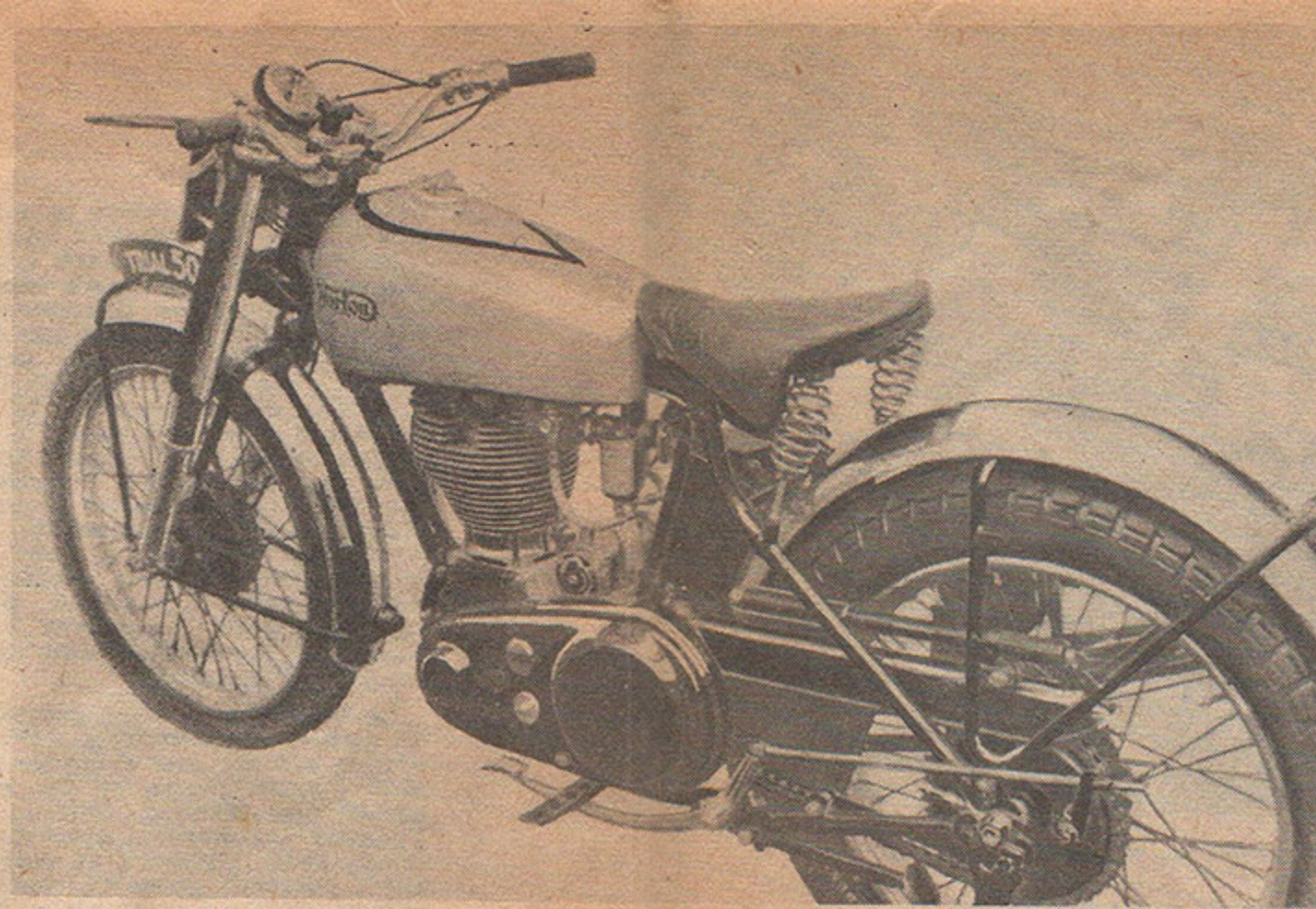
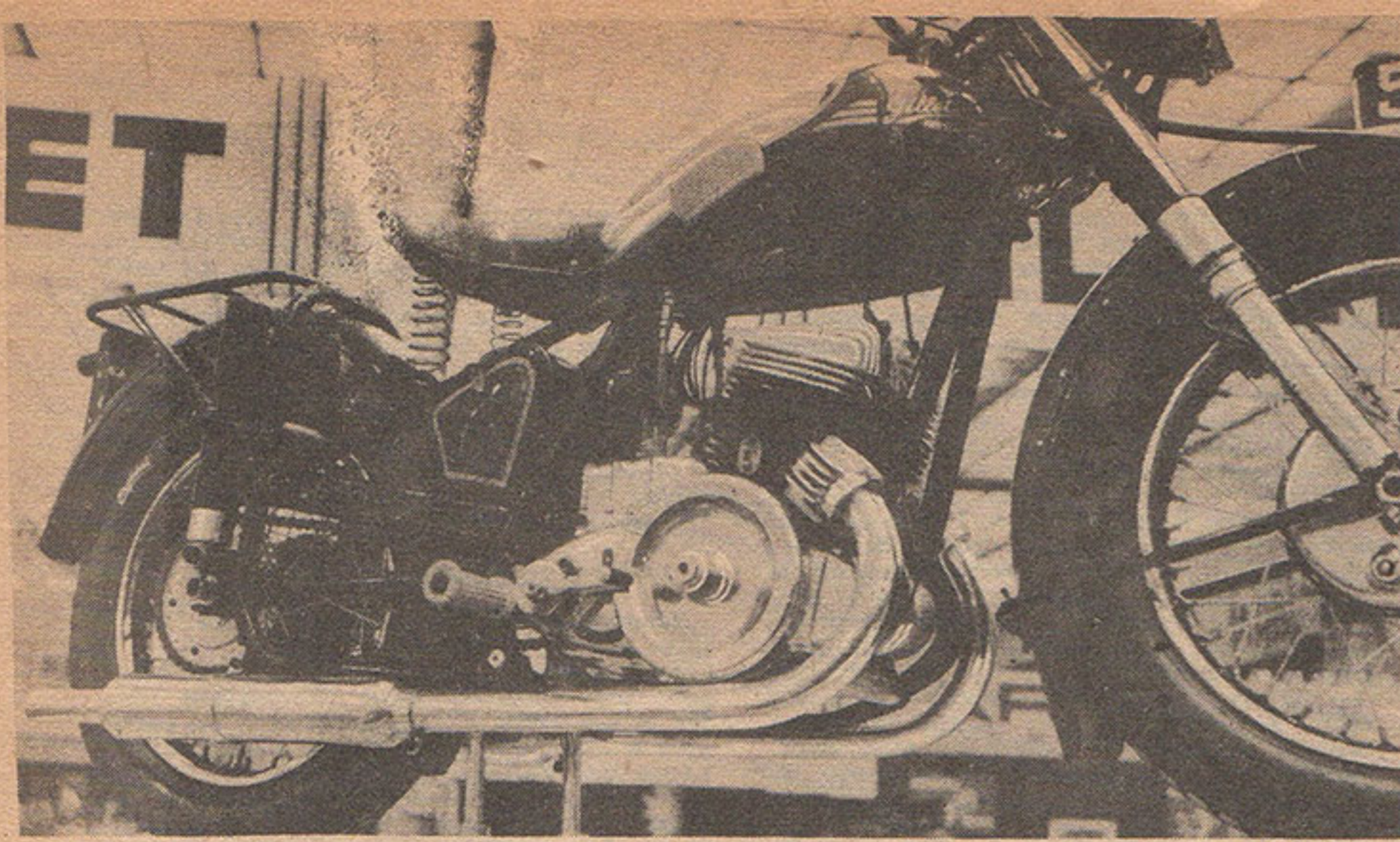
Les monocylindres A.J.S. et Matchless sont très connues. Elles comportent toutes la nouvelle culasse à ressorts en épingle à cheveux, d'apparence plus volumineuse que l'ancienne. Elles peuvent maintenant recevoir la suspension arrière Téléhydraulique moyennant un supplément assez élevé. Les modèles désignés sous le nom

de « compétition » sont, suivant la norme britannique, réservés aux scrambles et aux trials. Les deux cylindres 500 cc., nouvelles venues, ont quelques différences d'équipement. L'A.J.S. possède un énorme réservoir (près de 20 litres) et une selle ordinaire, alors que la Matchless a un réservoir commun et une selle biplace en caoutchouc mousse. Remarquons que cette dernière vaut 500 francs belges de plus que l'A.J.S.

(A suivre)

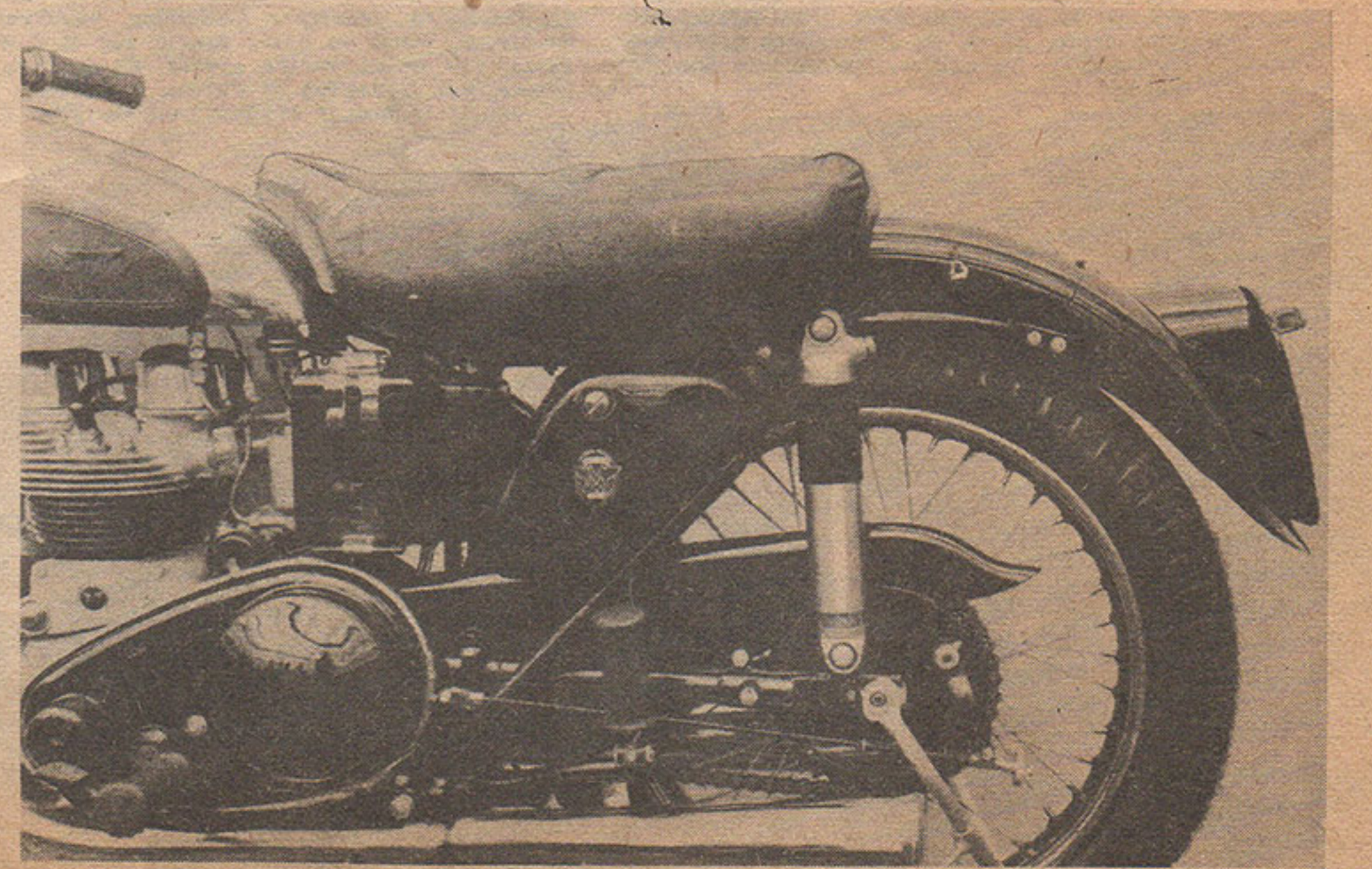
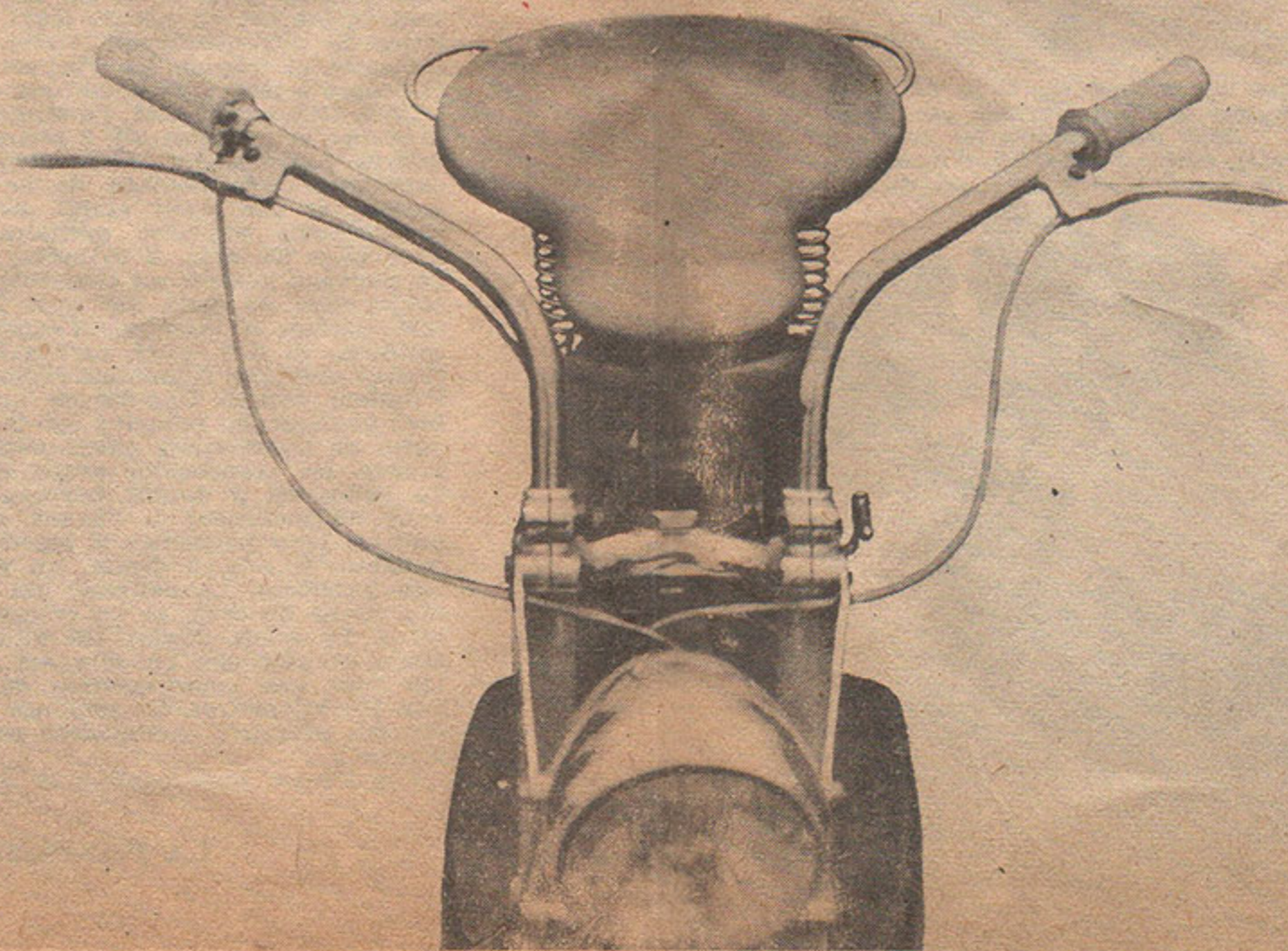
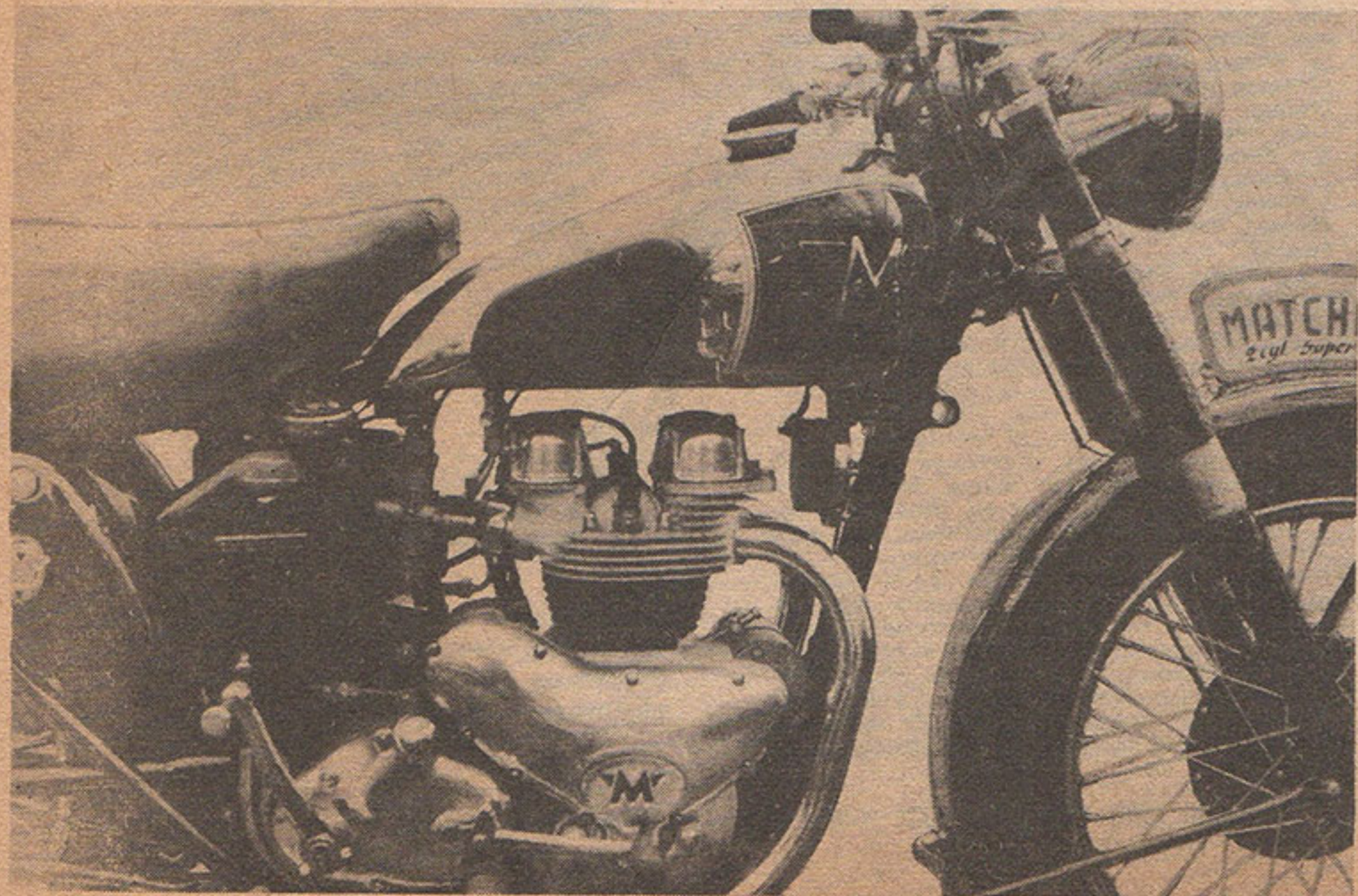
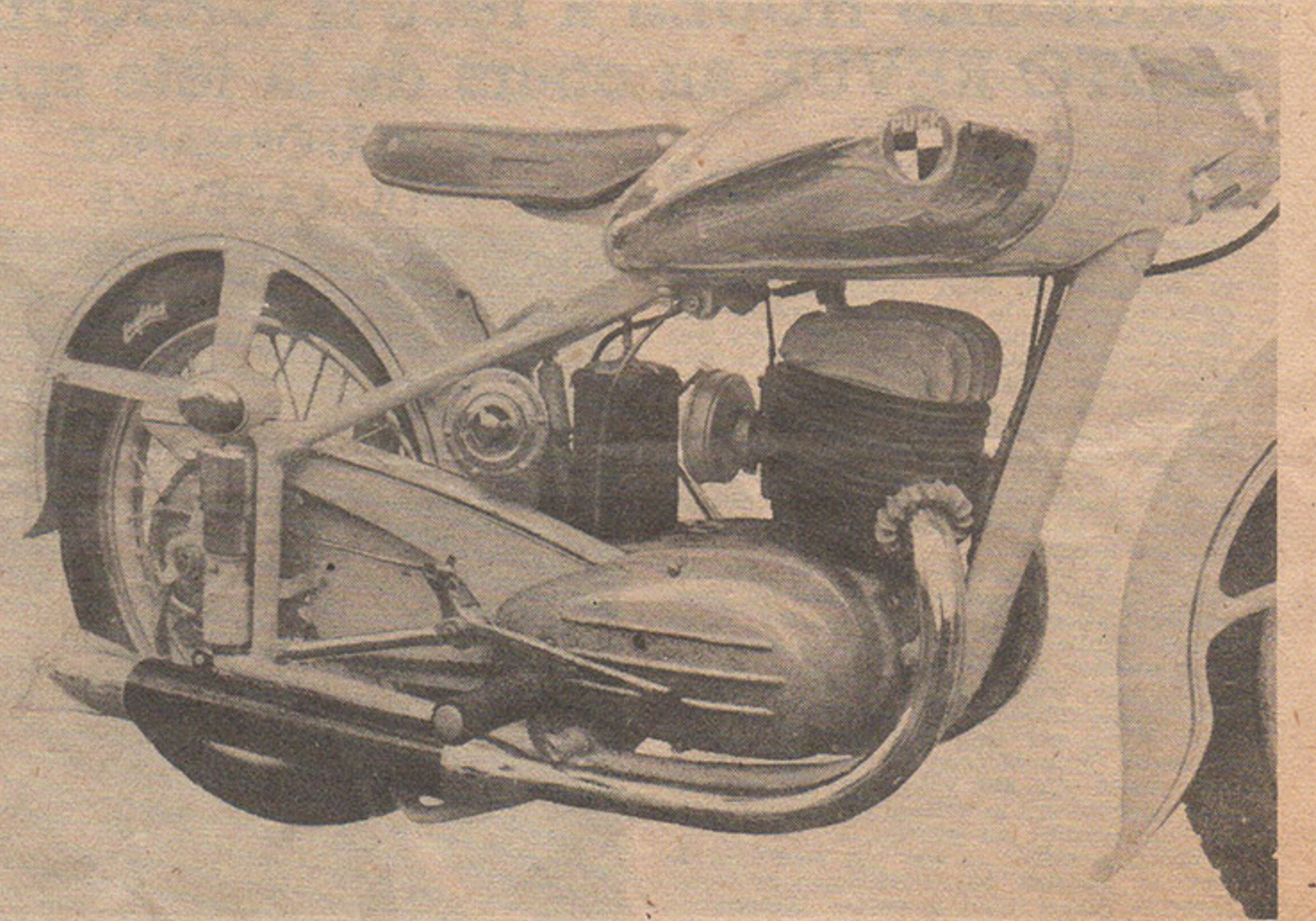


Le curieux moteur de la 350 cmc. anglaise E.M.C. à deux cylindres deux temps avec chambre d'explosion commune.



## QUELQUES MACHINES- EXPOSEES A BRUXELLES

Ci-dessus, de gauche à droite : la nouvelle 500 deux cylindres deux temps exposée par Gillet-Herstal. On est revenu pour ce modèle au volant extérieur côté droit. Notez le robuste cadre en double berceau. La Norton 500 cmc. O.H.V. spécialement établie pour les trials. Le réservoir est d'une forme nouvelle, ce qui a permis d'en accroître la contenance. La 500 cmc. Gillet côté kick. On a conservé la suspension arrière de même principe que celle des 250 cmc. 2 temps et 4 temps. Ci-contre, à droite, la partie motrice de la Norton Dominator (500 Vertical Twin O.H.V.). A droite : la 250 cmc. Puch dont le bloc moteur est réalisé sur les bases du 125 bien connu. Remarquez la tôle de protection, derrière la chaîne secondaire. Ci-dessous, à droite et à gauche : deux aspects de la 500 cmc. deux cylindres Matchless, avec sa selle biplace. Au centre : le guidon et la selle biplace Harley du scooter A.G.F.





Le départ de la finale. De gauche à droite : Dauge, Brûlé, Hostetter, G. Brassinne, Ladevèze et Perlin.

## GEORGES HOUEL a reçu le CASQUE D'HONNEUR de MOTO-REVUE au cours de la fête sportive de l'A.M.S.

**D**ans la charmante ville de Maule, et favorisée par un beau soleil, la fête sportive organisée par l'A.M.S. a remporté un complet succès.

Après un banquet groupant dirigeants et membres du club, champions et représentants de la presse, les spécialistes du Moto-Cross se livrèrent des duels très spectaculaires sur le parcours tous terrains, tracé dans le stade local.

Autour d'une prairie rendue glissante par la pluie de la veille, aux difficultés accrues par un tremplin, 2 fossés, et quelques virages serrés, Paul Ladevèze fit preuve d'une énorme supériorité, devant Perlin et le jeune Brassinne, lequel est en gros progrès.

Après 2 séries, une finale, et des essais individuels contre le record du tour, démonstrations très goûtées du nombreux public, les organisateurs nous firent assister à quelques passages en vitesse, sur route gardée, de plusieurs champions pilotant des machines de circuit, Murit sur une D.K.W. 250 à compresseur, Toto Marnay et Georges Houel, tous deux sur 350 Velocette, montrèrent aux spectateurs la vitesse de leurs engins et leur science au guidon.

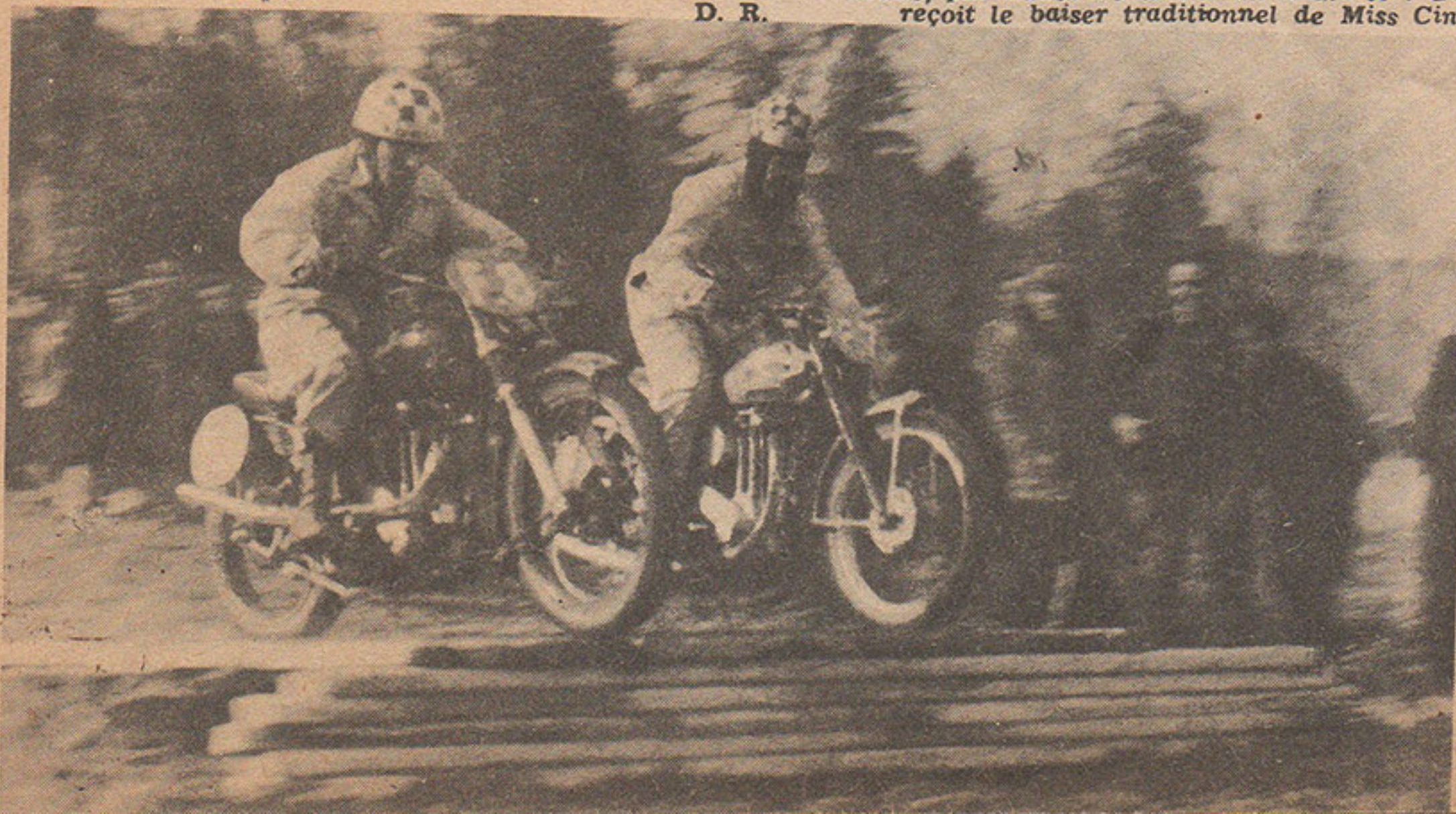
Enfin, pendant le bal qui terminait la fête et conduit par l'orchestre Rossotti, Georges Houel reçut le casque d'Honneur de « Moto-Revue » des mains de notre représentant, et eut droit au double baiser de Miss Cinémonde, élue également Miss Moto, et de la charmante marraine de l'A.M.S., la célèbre fantaisiste Josette Daydé.

D. R.

### BELLE PERFORMANCE DE PAUL LADEVÈZE



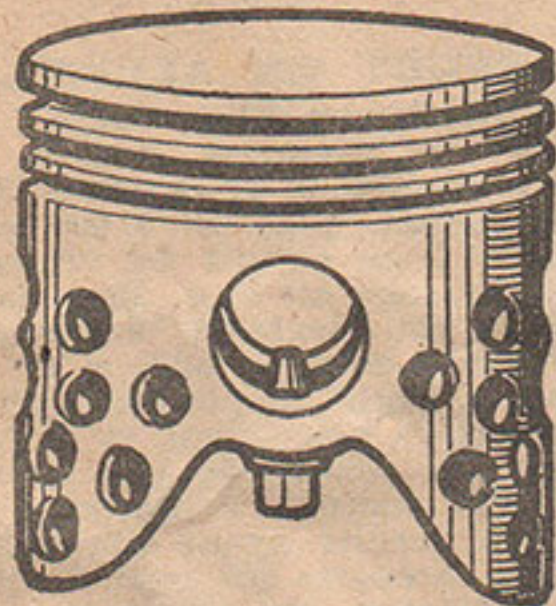
Ci-dessus, à gauche : Ladevèze, pendant la tentative de record du tour (35"). A droite, de haut en bas : Murit, sur D.K.W. à compresseur et Toto Marnay, sur Velocette, sur le kilomètre arrêté. Ci-dessous, à gauche : Saut de tremplin au coude à coude, par Ladevèze et Perlin. A droite : Georges Houel, coiffé du Casque d'Honneur, reçoit le baiser traditionnel de Miss Cinémonde (à gauche) et Josette Daydé.



# LEGERETE ?

Une qualité précieuse, sans aucun doute, mais à laquelle il serait imprudent de sacrifier les avantages de robustesse et de sûreté de marche de nos machines.

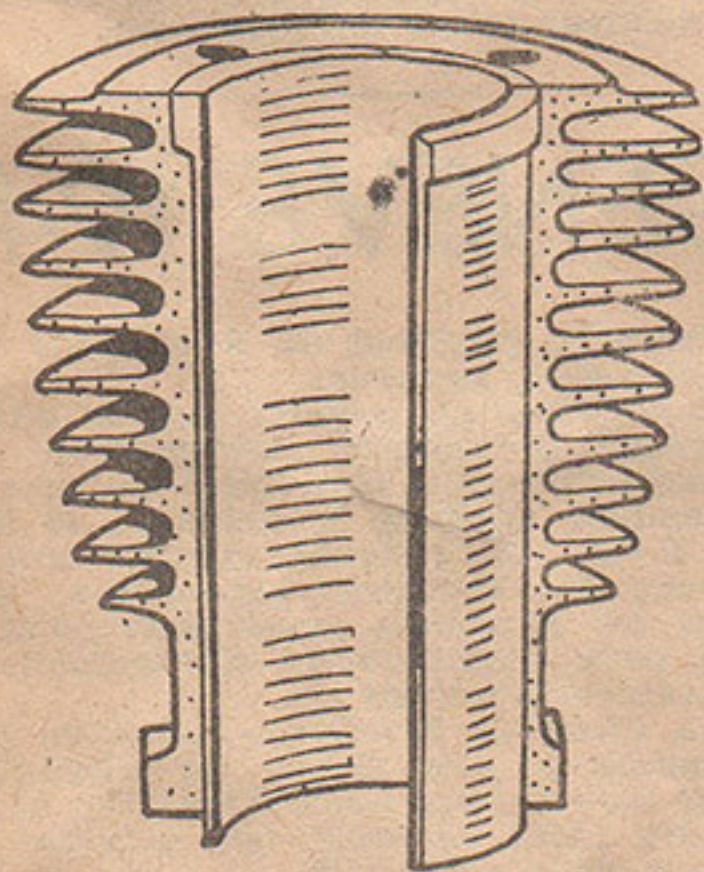
**P**OUR l'allègement des motos on peut invoquer deux raisons : La maniabilité et l'amélioration des performances en côte et lors des accélérations. Si le poids est élevé nous dépensons de l'énergie pour transporter du métal inutile et il est évident qu'il y a intérêt, dans la mesure du possible, à réduire le



Il fut un temps où l'on criblait de trous les parois des organes alternatifs, ce qui nuisait grandement à leur solidité. Aujourd'hui, l'étude des formes et l'emploi de matériaux légers et résistants assure de bien meilleurs résultats.

poids mort par rapport à la charge utile. Une machine impondérable qui transporterait une charge infinie serait l'idéal. Mais elle va rejoindre, dans le domaine de l'utopie, la quadrature du cercle et le mouvement perpétuel.

Un gros effort a été fait pour réduire le poids des machines de course. On est arrivé à loger un moteur qui développe une quarantaine de chevaux dans une

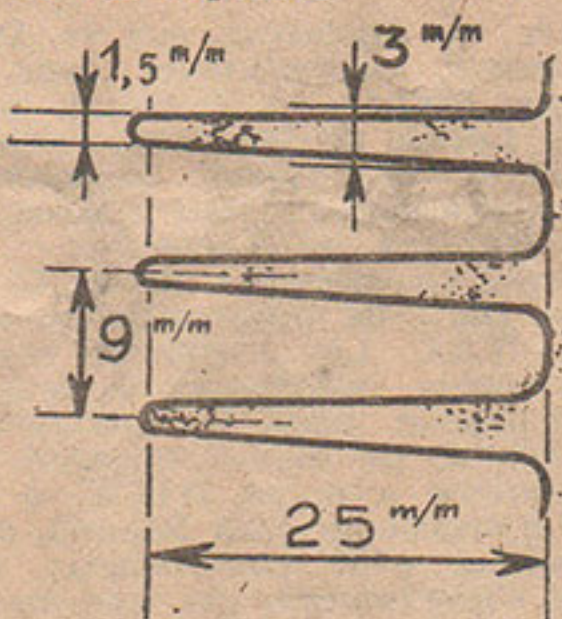


Voici les volants d'une machine britannique moderne. Légers, robustes, parfaitement équilibrés, ils ne pourraient être allégés davantage sans risques de rendre la souplesse presque inexistante.

machine ne pesant guère que 120 kgs. Pour réduire l'inertie des roues on a monté, sur les derniers racers, de plus petits pneus. On a rogné de tous les cotés en utilisant largement des alliages de magnésium trop coûteux pour la construction courante.

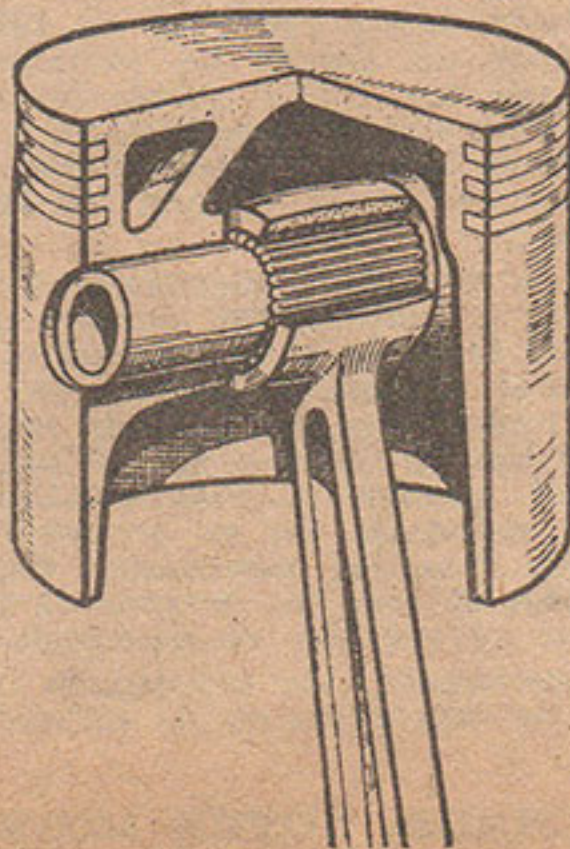
Tout cela est fort bien, mais on peut se demander si on n'a pas exagéré. Disons tout net que certaines machines de course ne nous paraissent pas posséder une tenue de route suffisante pour les allures qu'elles peuvent atteindre. Il se peut que les systèmes de suspension restent perfectibles. Mais on peut se demander si la rigidité des cadres est satisfaisante.

S'il faut éliminer le métal inutile, il ne faut pas rogner sur le métal utile. Il semble, malheureusement, presque impossible de réaliser des structures assez parfaites pour utiliser pleinement toutes les qualités des matériaux employés. Il faut renforcer par ci, par là un dessin imparfait et cela se traduit nécessairement par une augmentation du poids. Sinon il se produit des fléchissements, du flambage et des ruptures.



Pour les ailettes et les parois du cylindre, on ne saurait descendre au-dessous du volume de métal indispensable pour la bonne évacuation des calories.

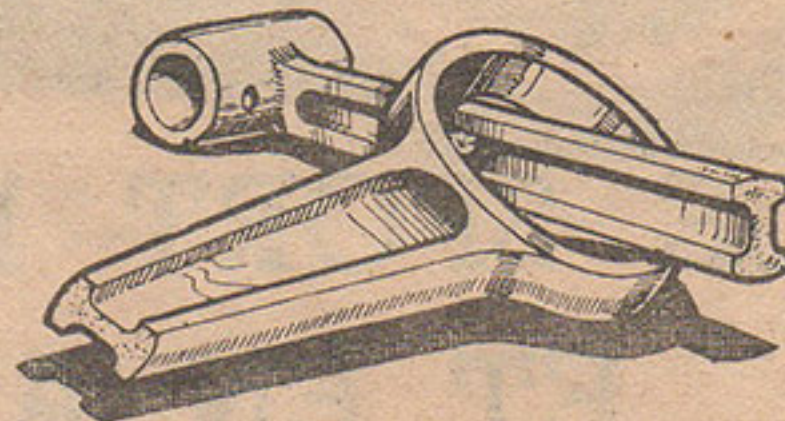
Nos moteurs sont de plus en plus lourds et plus massifs et nous voulons réaliser des cadres de plus en plus légers. Or plus le moteur est puissant, plus il lui faut une assise solide. Pensons non seulement aux chocs imposés par les obstacles de la route et que la meilleure suspension ne peut intégralement absorber, mais au couple élevé transmis, à



celui des freins, etc... Ce sont autant d'efforts qui tendent à déformer le cadre.

Il ne faut pas chercher à trop alléger. Qu'une machine pèse cinq ou dix kilos de plus n'a pas une importance extrême. Nos vélomoteurs ne pèsent plus 30, mais 70 kgs et n'ont acquis leurs qualités de résistance et de tenue de route qu'à cette condition. Pourtant c'est pour les machines de petite cylindrée que l'allègement a le plus d'importance.

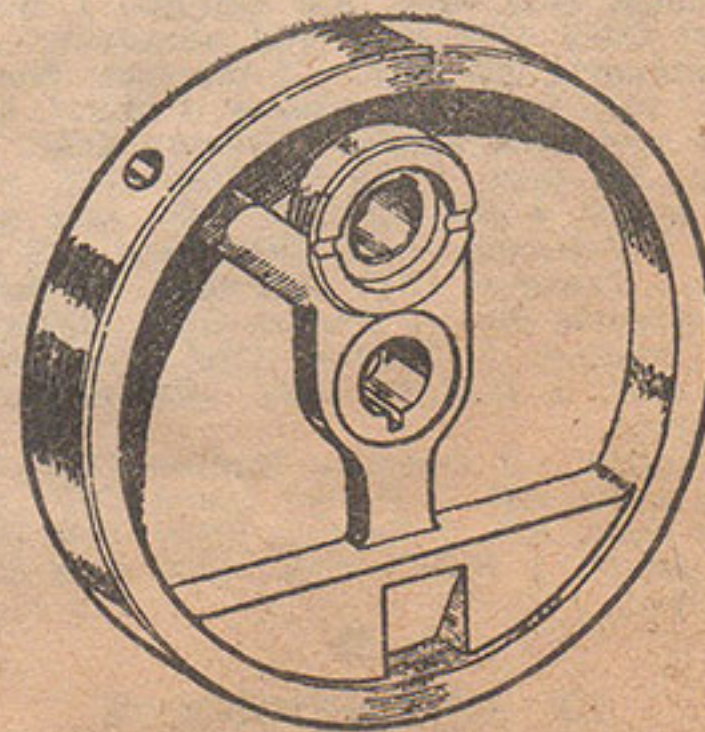
Allégeons par l'emploi plus rationnel des matériaux, mais sans compromettre la robustesse ni la rigidité et sans recourir à des matériaux trop coûteux. Le client demande avant tout une machine solide, sûre, confortable, facile à entretenir. Quand une machine dépasse 100 kgs, on ne peut pas la prendre sous le bras pour la monter dans son appartement. Peu importe qu'elle pèse 20 ou 30 kgs de plus. La maniabilité ne dépend pas uniquement du poids, mais de l'empattement, de la répartition des masses, de la bonne disposition des commandes, de la souplesse du moteur et de la transmission, etc... Il y a en matière de poids un



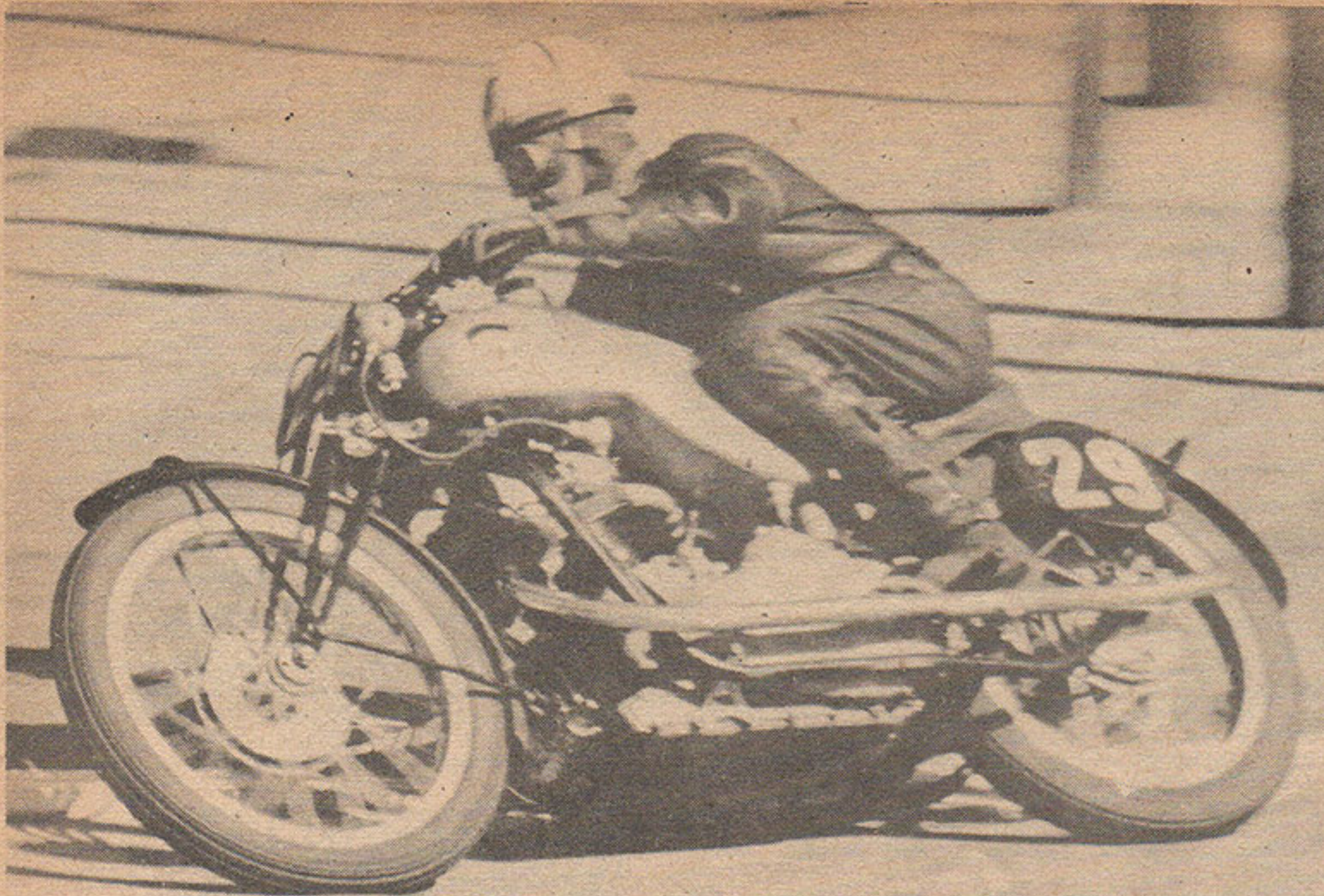
Les bielles modernes, qu'elles soient en acier matricé ou en duralumin, sont plus résistantes et au moins aussi légères que les bielles ajourées des machines de jadis.

minimum au-dessous duquel il n'est pas nécessaire de descendre. Au bon vieux temps, certains experts fixaient, assez arbitrairement, le poids en fonction de la vitesse maxima, soit environ 1 kilogramme par kilomètre. Jusqu'à un certain point ils n'avaient pas tort, du moins pour les machines de série.

J. M.



Ci-dessus : les alliages légers unissant la légèreté et la conductibilité thermique, sont tout indiqués pour les cylindres et culasses. Ci-contre : Moins lourds et moins encombrants que ceux à billes ou à galets, les roulements à aiguille peuvent être employés dans les organes alternatifs, avec le maximum d'avantages.



## LE SPORT EN AUTRICHE ET EN ALLEMAGNE

### DES MACHINES DE COURSE EN AUTRICHE

Le rédacteur du périodique « Motorrad » a obtenu une liste des machines de course se trouvant en Autriche et actuellement utilisées par des coureurs autrichiens sur des circuits de vitesse.

Catégorie 125 cmc. : 3 Puch derniers modèles S. 125

Catégorie 250 : 1 Jap OHV 1936 sans suspension arrière, 2 Puch S 4 Sport 2 temps 1939 suspension arrière adaptable, 1 New Impérial OHV 1935 susp. AR, 1 Rudge Sport OHV 1937 susp. AR adapt, 1 Guzzi OHC 1935 susp. AR adapt, 1 D.K.W. 2 temps 1939 susp. AR origine, 1 N.S.U. sport OHV 1939 susp. AR adaptable.

Catégorie 350 cmc. : 1 machine Norton OHC 1939 susp. AR origine, 1 N.S.U. OHC 1936 susp. AR adapt, 1 Norton OHC 1938 susp. AR orig, 1 Norton OHC 1937 susp. AR adapt, 1 Norton OHC 1937 sans susp. AR, 1 Velocette OHC 1939 susp. AR origine, 1 Triumph OHV 1941 susp. AR adapt.

Catégorie 500 : 1 Norton OHC 1939 susp. AR origine, 1 Norton OHC 1948 susp. AR orig, 1 B.M.W. OHV 1939 susp. AR origine.

Sidecars : 1 machine Norton OHC 1935 sans susp. AR, 1 Rudge Sport OHV 1938 sans susp. AR, 1 Saroléa OHV 1936 susp. AR adapt, 1 N.S.U. OHC 1936 sans susp. arrière.

### LE CHAMPIONNAT D'ALLEMAGNE

Malgré plusieurs difficultés dont la plus grave était le changement du système monétaire, le Championnat d'Allemagne 1948 a été organisé pour les catégories 125, 250, 350 et 500 cmc. solo, 600 cmc. et 1200 cmc. sidecar. Le classement a été établi par l'attribution de 6, 4, 3, 2, 1 points (selon classement). Les courses comptant pour le Championnat étaient les circuits de vitesse de Hockenheim, Koln, de Schotten, Eggerg, Hameurg et Nuremberg.

La catégorie 125 cmc. a été gagnée par M. Doring, de Wiesbaden, sur une D.K.W. munie d'un cylindre Puch et d'un compresseur (!). Les autres places ont été remportées par Hammer, de Reuthingen et Dietrich, de Frankfurt, ces deux derniers sur Puch.

La catégorie 250 cmc. a été gagnée

par Muller, de Bielefeld, sur sa D.K.W. à compresseur. La deuxième place étant occupée par Daiker, de Stuttgart, la troisième par Lottes, de Narburg, également sur D.K.W. à compresseur. La seule machine sans compresseur était la Guzzi conduite par Gablenz, de Karlsruhe.

La victoire en catégorie 350 a été remportée par Herz, de Dampenheim, sur la bicylindre N.S.U. Les moyennes réalisées étaient à peine inférieures à celles de Meier, champion pour la catégorie 500 cmc. Mansfeld, de Bad-Kreuznach, s'est placé deuxième avec sa D.K.W. à compresseur. Le troisième était Schnell, sur la Schnell-spécial avec compresseur, et le quatrième Fleischmann, sur une machine sans marque fabriquée par son frère Toni.

Dans la catégorie 500 cmc. c'étaient également deux machines à compresseur qui se trouvaient en tête, les B.M.W. de Meier et de Kraus. On peut dire que Meier est un champion accompli et les

## LE SALON DE GENEVE 1948

Dès sa reprise en 1947, le Salon de Genève non seulement souleva l'immense intérêt des acheteurs suisses et étrangers, mais constitua d'emblée le lieu de rendez-vous des constructeurs, industriels et techniciens de la branche automobile du monde entier.

Cette tendance s'affirme en 1948, où à la clôture du Salon, les exposants n'avaient pas caché leur satisfaction, car les ventes auraient été nombreuses. La visite des grands noms de l'automobile souligna l'importance de la grande manifestation genevoise.

Pour le 19<sup>e</sup> Salon International de l'Automobile à Genève, qui ouvrira ses portes le 17 mars prochain, les personnalités annoncées dépassent de loin en nombre et en importance les records précédents et le Salon de Genève est définitivement consacré comme la manifestation automobile mondiale où se trouvent réunis tous les modèles nouveaux, toutes les tendances et tous les progrès de la construction européenne et américaine.

Naturellement, les principaux groupements de fabricants ou de techniciens de

**Herz, champion d'Allemagne sur la N.S.U. deux cylindres côte à côte à double A.C.T. et compresseur.**

six victoires qu'il a remportées en sont la preuve. Kraus a occupé la deuxième place.

Les sidecars les plus rapides dans la catégorie jusqu'à 600 cmc. étaient ceux de la marque N.S.U. La première place a été gagnée par Bohm et Bauër de Nuremberg, la deuxième par Ziemer, la troisième par Wels.

La catégorie sidecars 1200 a été gagnée par Muller et Fuchs sur B.M.W.

× × ×

### LE SPORT EN ALLEMAGNE

A Wittenberg-s-Elbe, dans la zone orientale, la première course d'après-guerre a eu lieu le 31 octobre. Malgré le mauvais temps, plus de 30.000 personnes assistaient à ce circuit de vitesse de 41 kms de distance au tour. Dans la catégorie 250 ce fut Siegfried Wunsche sur D. K.W. (ancien coureur officiel de la marque) qui a gagné la première place.

La première place dans la catégorie de 350 cmc. fut remportée par Michaël sur Norton qui succéda à Bertram sur Velocette, ce dernier ayant abandonné.

Dans la catégorie 500 cmc., Erick Wunsche, sur Norton, fut victorieux. Dans la catégorie des sidecars, Puch, sur N.S.U., remporta la victoire.

× × ×

En Autriche quelques épreuves tous-terrains ont eu lieu près de Gaaden, où fut organisée une course à laquelle 47 motocyclettes ont pris part. Ces petits concours sont très populaires en Autriche. Le public et les coureurs sympathisèrent et passèrent une excellente journée.

Le parcours était assez difficile. Les coureurs qui au début n'étaient pas à leur aise sur ce terrain, reçurent un enseignement utile du sport. Le concours fut remporté dans la catégorie 125 par une Puch, dans les catégories 250 et 350 cmc. par des D.K.W., dans la catégorie 500 par une Norton. La catégorie sidecar 600 a été gagnée par une Norton 500 et les sidecars 1000 cmc. par une B.M.W. 750 cmc.

M. Fassel, Champion d'Autriche, qui avait pris le départ hors concours, réalisa le meilleur temps de la journée.

la branche profitent du Salon pour tenir leurs assises annuelles.

Il convient en premier lieu de citer le Bureau Permanent International des Constructeurs d'Automobiles qui aura son assemblée générale le vendredi 18 mars. Le B.P.I. est l'instance suprême internationale de l'industrie automobile, groupant les chambres syndicales nationales des pays constructeurs d'automobiles et de véhicules industriels.

La Chambre Syndicale Suisse de l'Automobile a pris toutes les dispositions pour recevoir ces hôtes d'honneur et leur rendre aussi agréable que possible leur séjour dans notre ville.

De nombreuses autres réunions sont encore annoncées pendant la durée du Salon et nous y reviendrons prochainement.

Autant qu'il est possible de percer le mystère dont s'entourent les grandes usines, nous savons qu'un effort considérable est fait pour la présentation de nouveaux types et nul doute que les véhicules exposés marqueront des tendances entièrement nouvelles, aussi bien dans le domaine de la mécanique que dans celui de la ligne.

# A TRAVERS LE SPORT

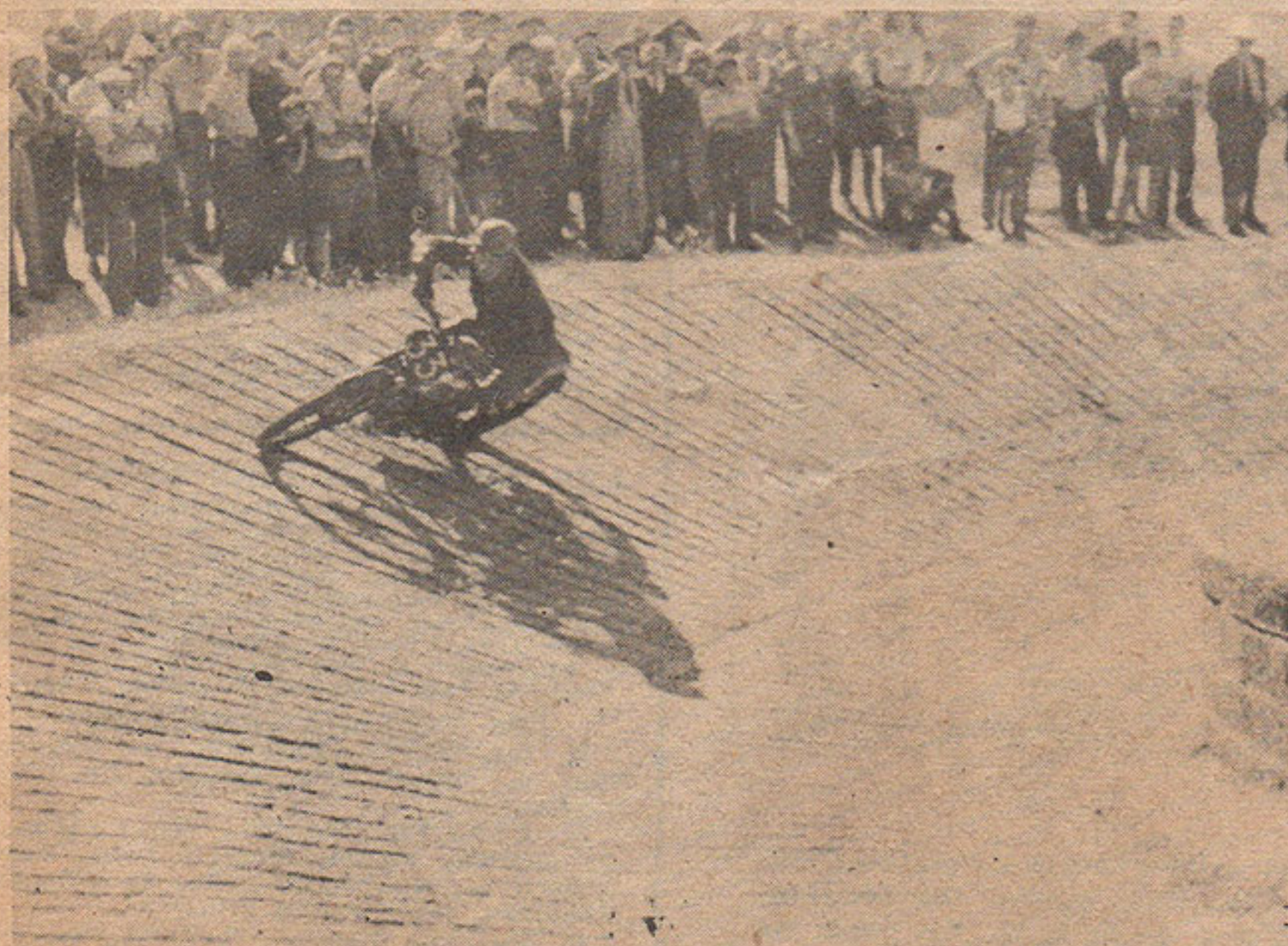
## A LA SUITE DES RECORDS DE TARRUFI

M. Jean Lacaine, ingénieur à Bois-Colombes, nous a adressé cette lettre :

« J'ai pris connaissance avec un vif intérêt du croquis de la « voiturette » Taruffi et de la légende qui l'accompagnait, parue dans le numéro de Noël de votre Revue. Je crois, en effet, être le premier à avoir lancé, en 1935, l'idée des voitures à deux carènes, à la suite d'une étude générale sur les formes à donner aux voitures de course, effectuée à l'Institut Aérotechnique de St-Cyr; j'ai essayé plusieurs maquettes à 3 et 4 roues à la soufflerie aérodynamique et celle de la bifuselage, que je baptisais alors « Duplex », m'a donné d'excellents résultats. Ceux-ci sont d'ailleurs mentionnés dans mon article de « La Nature » du 15 février 1938, intitulé « Records de Vitesse » et où je calculais qu'une voiture à deux carènes pouvait théoriquement battre le record du monde de vitesse de l'époque (502 kmh.) avec 2 moteurs de 350 CV seulement, au lieu des 2.800 CV de la voiture d'Eyston alors recordman. Je vous adresse, ci-joint, une photo de la maquette dont on peut remarquer la ressemblance frappante avec le racer de Taruffi.

Je suis heureux qu'un collègue italien ait appliqué mon idée, car je suis persuadé de l'intérêt de cette formule, et suis prêt à aider de mon expérience d'aérodynamicien les constructeurs français qui s'engageraient dans cette voie. J'ajoute qu'à titre de référence j'ai personnellement dessiné en 1945 la carrosserie de la voiture Guérin, de Coucy, qui a pris part à quelques courses : Bol d'Or, Reims 1947, et figuré aux Salons 1946 et 1947 ».

Sauvin réalisa, l'an passé, de belles performances. Le voici lors de son ascension victorieuse à la course du Mont Ventoux, dans le virage de Saint Estève.



Plusieurs inventeurs ont affirmé avoir conçu de longue date un engin similaire à celui de Taruffi. M. Lacaine, dont nous reproduisons ci-contre le projet datant de... 1935, les mettra-t-il tous d'accord ?

## L'EPREUVE QUALIFICATIVE DU BOL D'OR 1949

La première course de vitesse de l'année, l'Epreuve annexe du Bol d'Or Motocycliste de l'A.M.C.F., permettant la qualification de certains concurrents à la populaire épreuve des 24 heures de la Pentecôte prochaine, rentre dans sa phase active d'organisation.

La course elle-même aura lieu sur trois heures, permettant de couvrir une belle distance, elle sera disputée le dimanche 20 mars 1949, sur le magnifique circuit de 6 kms 283, de l'autodrome de Linas-Monthéry, utilisant la piste de vitesse, la bretelle de Couard, les virages de la Ferme et du Fay, parcours particulièrement rapide permettant aux futurs « as » de se montrer dans toutes leurs qualités personnelles.

Ces trois heures de vitesse groupant les motos 500, 350, 250, 175 et 125 cmc., les sidecars 1000, 600 et 350 cmc. Il y aura un classement pour chaque catégorie de cylindrée et un classement général.

La Firme Terrot a manifesté tout l'intérêt qu'elle portait à la réussite de cette compétition en décidant de doter l'épreuve de 8 Coupes.

Rappelons que les engagements vont être ouverts ces jours prochains et que

les titulaires de la licence « amateur » de la F.F.M. pourront y prendre part.

Inscriptions et renseignements chez M. E. Mauve, directeur de la course, 29, bd Charles de Gaulle, à Colombes (Seine), joindre timbre pour réponse.

## LE PRIX INTERNATIONAL DE BARCELONE

Inscrit au Calendrier International, le 6<sup>e</sup> Circuit de Barcelone organisé par le Real Moto-Club de Cataluna, se disputera le 8 mai prochain.

Les motos de 125, 250 et 500 cmc. y seront admises, ainsi que tous les sidecars jusqu'à 1000 cmc.

Les demandes d'inscription devront être formulées au Secrétariat Général du Real Moto Club de Cataluna, Plaza Tetuan, 36, Barcelone (Espana).

Les prix importants sont prévus pour les 6 épreuves de chaque course de moto solo, et les 4 premiers des sidecars.

## LE RALLYE INTERNATIONAL DE LA MADONNINA DEI CENTAURI A CASTELLAZZO-BORMIDA

Voici un aperçu des manifestations organisées à l'occasion du 3<sup>e</sup> Rallye de la Madone des Centaures.

Le 10 juillet : Défilé des Clubs Motocyclistes Italiens de la région de Rome.

Le 16 juillet (samedi), Fermeture du contrôle d'arrivée du Rallye International.

Le 17 juillet : Défilé de tous les clubs étrangers et italiens participant au Rallye. Grande fête et office religieux au Sanctuaire.

Vu l'importance de cette manifestation l'arrivée aura lieu à Alexandria (Italie) et non à Acqui comme l'année passée. Le Rallye sera doté de prix d'une valeur d'un million de liras. La constitution d'un Moto-Club International de la Madonnina est en formation, cotisation unique 200 frs par motocycliste, donnant droit à la carte et à l'insigne du club. Le visa ni les tickets d'essence ne sont plus nécessaires pour l'Italie. Le passeport français suffit. Le meilleur accueil sera réservé pour les participants. Pour tous renseignements et adhésions, écrire à M. le Dr Marco-Ré, Moto-Club International Madonnina dei Centauri, Castellazzo-Bormida (Italie).

Le programme détaillé des fêtes et les règlements du rallye paraîtra plus tard. Pour tous renseignements et inscriptions, écrire à notre correspondant M. Labau, commissaire du rallye pour la France, chez M. Ader, 12, rue Arago, Narbonne (Aude).

LE DIMANCHE, TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE : REDOUBLEZ DE PRUDENCE



# PROPOS « LIGHT 125 »

**S** I nous parlions aujourd'hui des moteurs. Quels moteurs utiliser ? Quel est le meilleur ?

En principe tous les moteurs sont utilisables dans les limites d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cmc.

Il est d'ailleurs possible de monter sur le châssis des moteurs plus importants, mais il n'a pas été établi pour de très grandes vitesses et je considère que les meilleurs résultats sont obtenus avec un plafond de 70 kms à l'heure. Ce qui n'est pas si mal.

On peut donc utiliser des moteurs de 150, voire 200 cmc. (il en existe un bien joli) sans aucun inconvénient, mais c'est l'extrême limite.

Dans l'autre sens, on peut descendre jusqu'à 100 cmc., mais pour obtenir un résultat tout de même suffisant, il faut s'en tenir aux réalisations récentes des moteurs connus pour leur rendement élevé. Juste avant guerre, il était mis en vente sur le marché quelques uns de ces modèles et je ne veux citer aucune marque ; il n'y a qu'à chercher.

Evidemment, pour un 100 cmc., on ne peut demander l'impossible et il faudra se contenter d'un 40 à l'heure maximum.

A mon avis, la meilleure cylindrée pour le châssis Light est la 125 cmc. ; car il permet l'établissement d'une voiturette sans permis de conduire.

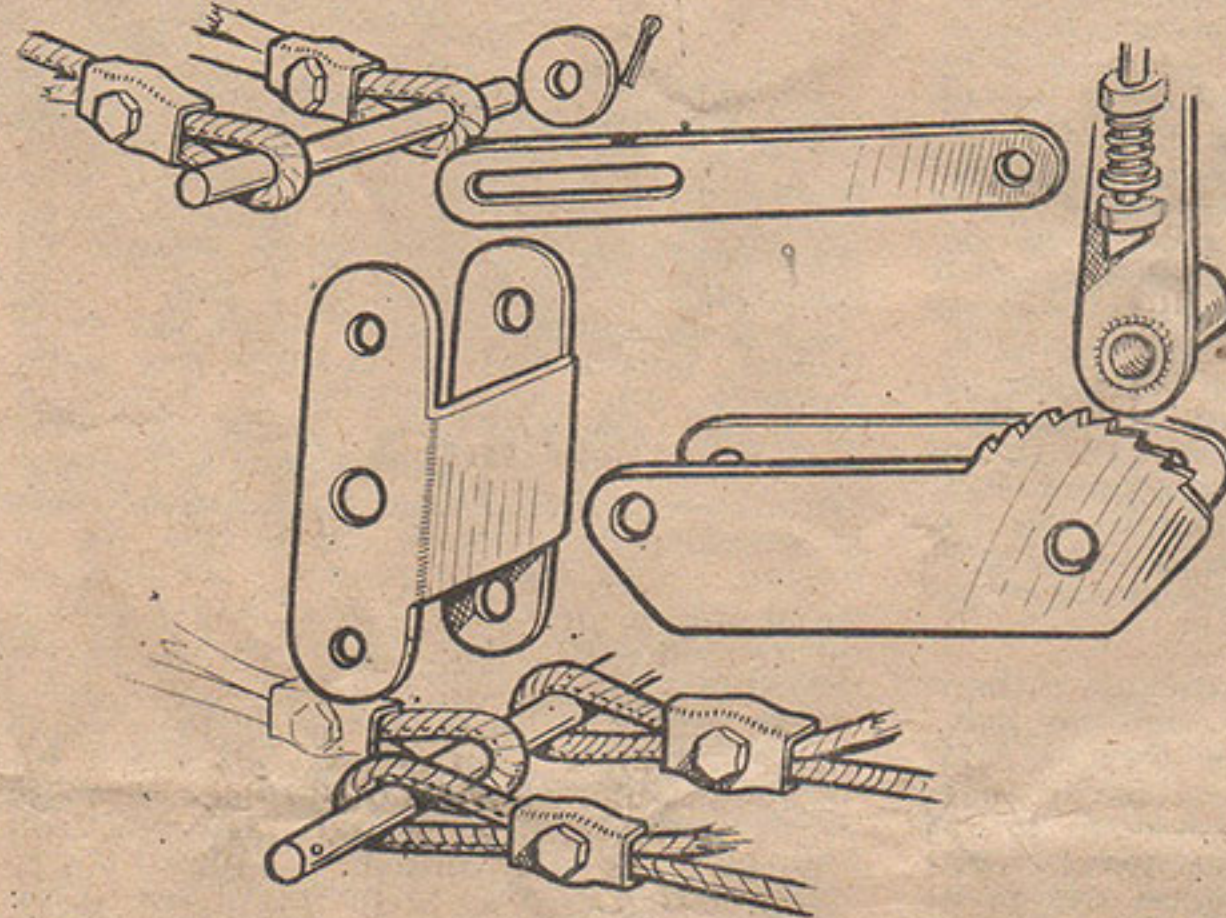
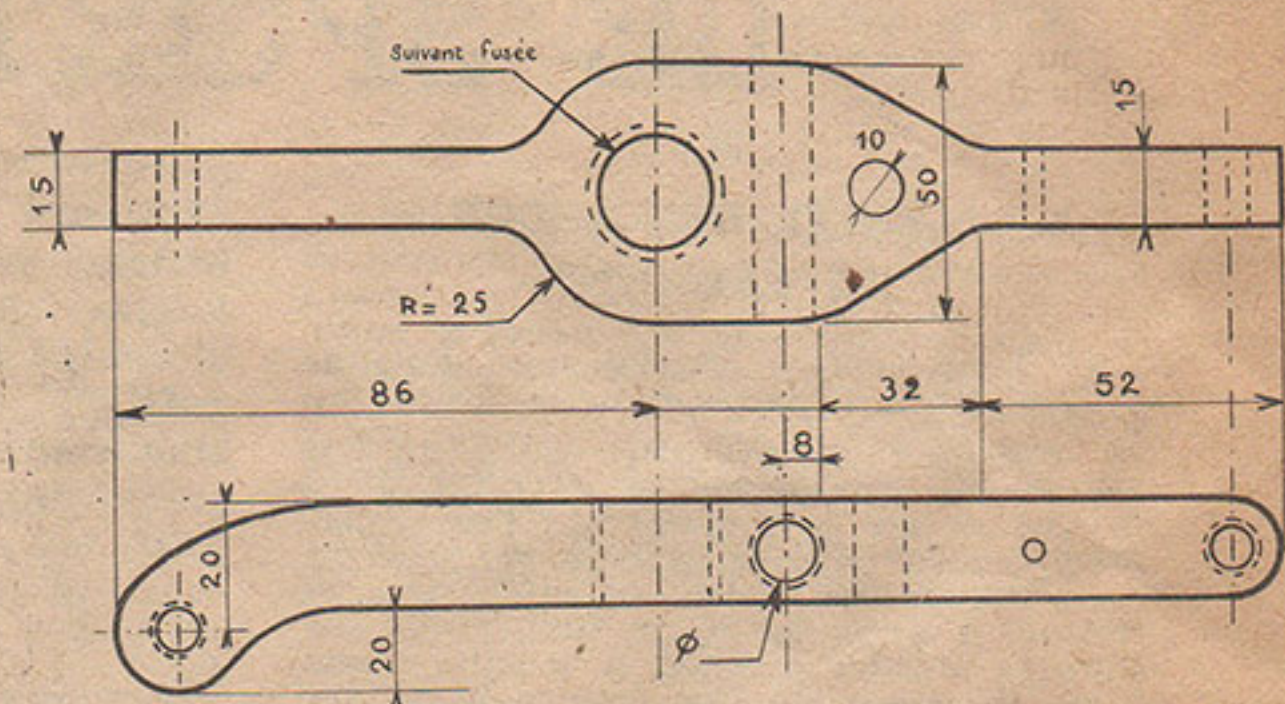
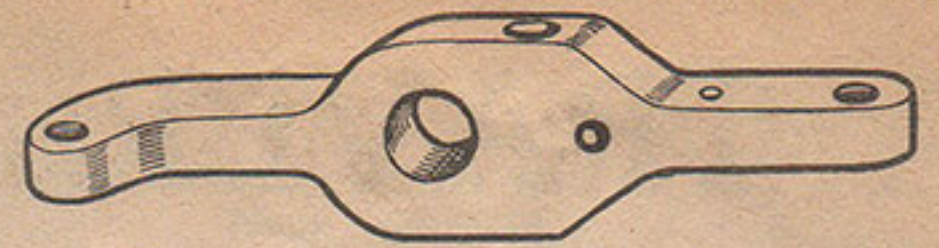
Le bloc moteur a été prévu normalement (3 ou 4 vitesses), mais on peut également, à la rigueur, monter un ensemble moteur-boîte.

Le montage, en raison de la souplesse du châssis, nécessite certaines précautions et les points de fixation devront permettre certains mouvements indépendants du carter.

On peut indifféremment se servir d'un secteur de changement de vitesse ou d'un sélecteur ; la commande à prévoir est seule différente.

2 ou 4 temps ? Aucune importance. Tous les petits moteurs actuellement sur le marché ont fait leurs preuves. Leur rendement est excellent et ils sont très robustes. L'emplacement du moteur, bien dégagé à l'arrière, favorise le refroidissement et il n'y a rien à craindre de ce côté. Je dirai même que là où il est, le moteur est mieux refroidi que dans un cadre de moto.

Voici deux croquis extraits du plan de montage des « Light 125 » édité par nos soins. A droite : un détail de la direction. Le porte-fusée des roues avant.



Le mécanisme d'accouplement des freins, avec, à droite, le système actionnant la commande à main. L'ensemble, on le voit, est à la portée de tout amateur un peu adroit.

De toutes façons, il faut bien se persuader que la voiturette Light a été établie pour des moteurs dont la puissance se situe entre 4 et 5 CV et qu'il serait dangereux de vouloir en faire un monstre en utilisant un moteur plus puissant et plus lourd. Par contre, munie d'un moteur qui lui convient, la maniabilité, la souplesse et l'agrément de conduite sont

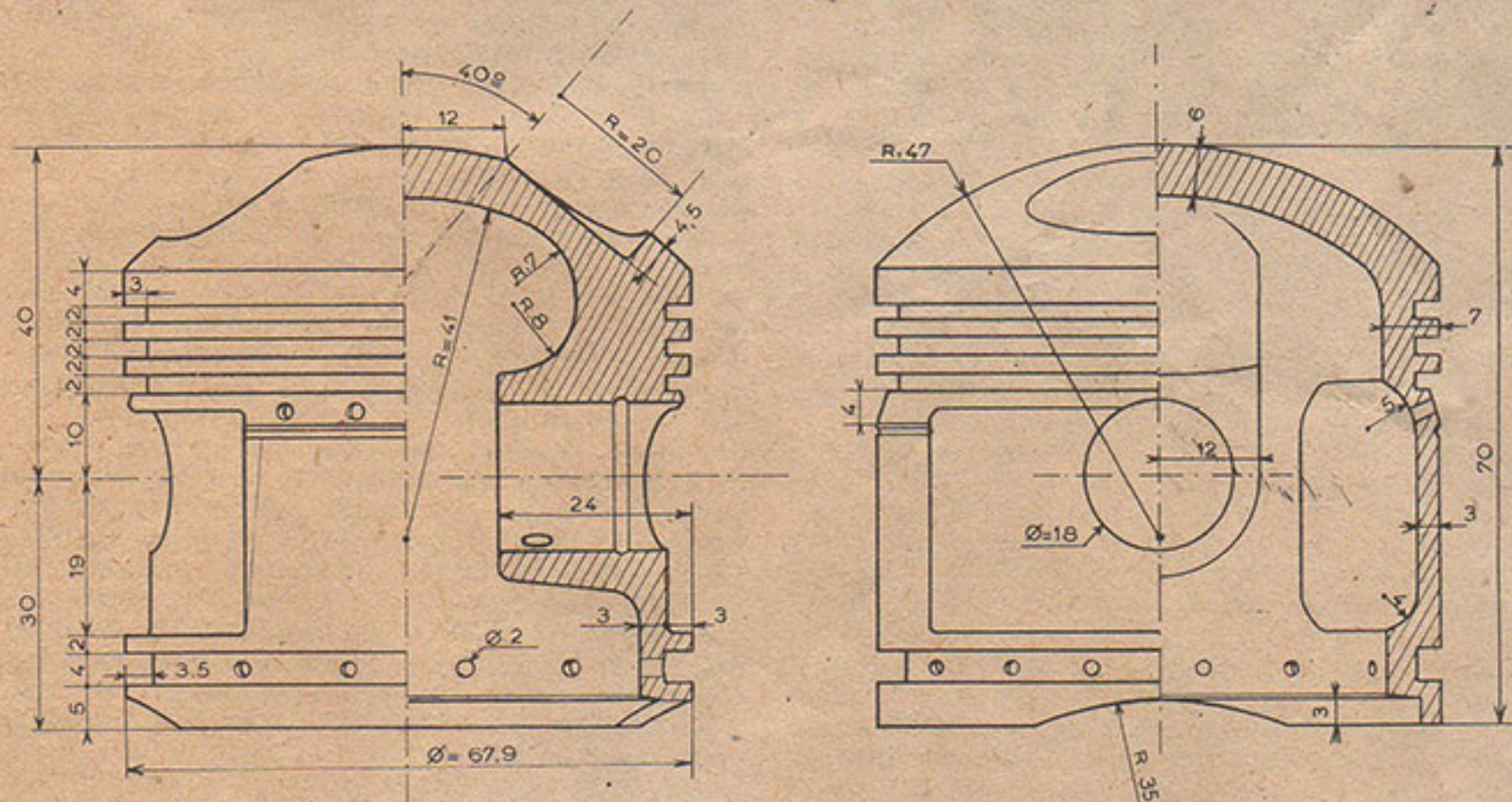
incomparables et cette petite voiturette donne entièrement satisfaction.

Je ne vois rien d'autre à dire sur les moteurs. Tous les détails de montage figurent dans le manuel et il n'y a vraiment là aucune difficulté.

Si cependant un amateur se trouvait gêné pour quoi que ce soit, il n'aurait qu'à nous questionner ; il trouverait dans le courrier qui figurera ici en bonne place des réponses qui seront publiées à chaque fois qu'elles présenteront un intérêt commun.

CARMAN

## LE PISTON DE LA B.M.W. « RENNSPORT »



Voici, communiquées par Françoise, les cotes exactes du piston d'origine des 500 cc. B.M.W. « Rennsport » type R.S., modèle compétition-client. Il s'agit d'un modèle 2 cyl. dérivé de la R.51. Le poids de chaque piston est 243 gr. avec les segments, mais sans axes ni joncs.

Les Plans Guide du LIGHT 125 sont actuellement au brochage ; ils seront disponibles sous quinzaine au prix de 1.000 frs à nos bureaux et 1.100 frs par poste. Verser à notre C. C. Postal : Editions LACOME 289-91 PARIS

### LES ARTISANS S'INSCRIVENT :

Nous avons appris que les artisans dont nous avons publié ici les adresses ont été sollicités pour de multiples travaux n'ayant aucun rapport avec la construction amateur des voiturettes ou cyclecars. En conséquence, nous ne communiquerons leur adresse, exclusivement qu'aux possesseurs de nos plans (joindre un coupon-réponse du guide de construction et enveloppe timbrée).

Nous ont écrit notamment les artisans ci-après :

#### LES ARTISANS S'INSCRIVENT

M. GAVOTTO (Marseille). — Confection de pièces, tous travaux de tour, ajustage.

M. BARBIER (Loire). — Tous pignons de chaînes, pignon moteur, boîte, roue arrière, engrenages de boîtes de vitesses, cimentés, prêts à être utilisés.

M. DUBOIS (Oise). — Tous travaux de mécanique, tour, soudure autogène, etc...

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

# NOS SPECIALISTES

## MOTO-RECORD

Nous apprenons l'ouverture en plein Paris d'un atelier de mise au point-réparations de motos dont les connaisseurs ont intérêt à relever l'adresse.

Il s'agit de « Moto-Record », sous la direction de G. Bonnardel et J. Murit, qui se signalera par une intense activité commerciale et sportive. En effet, le magasin sera doublé d'une écurie de course qui disposera d'un matériel au point et de pilotes jeunes et dynamiques qui ont fait leurs preuves au cours des précédentes saisons.

Emo, habitué des circuits de vitesse, pilotera vraisemblablement une Guzzi 250 A.C.T. et éventuellement une D.K.W. 250 à compresseur, si les règlements en vigueur l'admettent.

Murit, qui fit de brillants débuts en 1948 en se classant 2<sup>e</sup> à La Barraque et à San Sébastian, fera équipe avec Sceaux, vainqueur du Bol d'Or 1947 sidecars toutes catégories. Ils conduiront tour à tour une 600 B.M.W. que l'on dit déjà fort rapide, et une Gilera que l'ami Ladevèze a promise pour le mois prochain et qui constituera certainement le clou de l'Ecurie. On parle de 150 chrono en side.

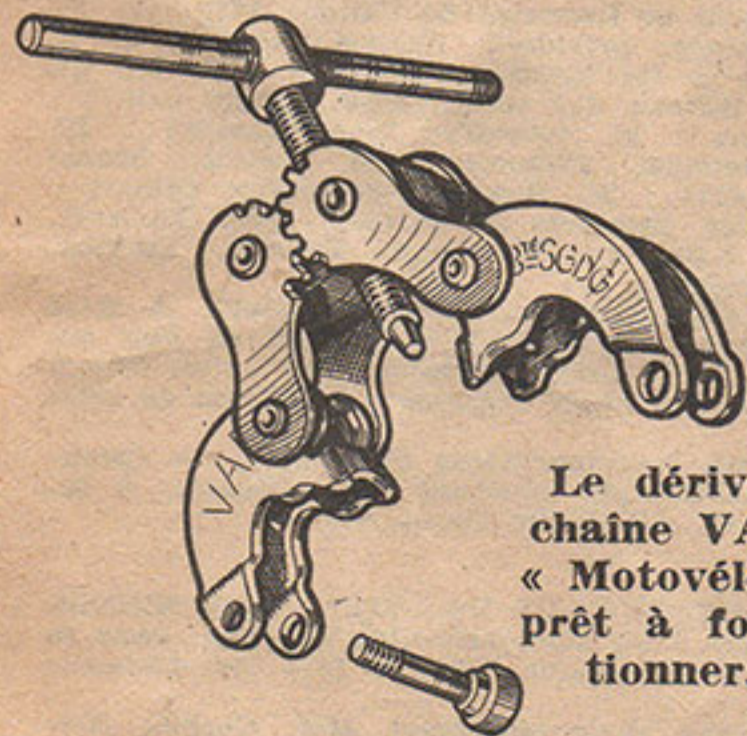
Drion et Lapeyronie, le fidèle passager de Sceaux, attendent deux autres machines actuellement en préparation, le premier une 750 B.M.W. et une 500 D.K.W. bicylindre à refroidissement par eau, fourche télescopique. Voilà qui nous promet du beau sport.

Bien entendu, les clients, amateurs de machines rapides et bien au point, n'en seront pas négligés pour cela, car l'agencement du magasin et un personnel qualifié permettent de satisfaire simultanément aux exigences du service commercial et à celles du service des courses. MM. Bonnardel et Murit pourront réparer, mettre au point, vendre ou acquérir toutes machines rapides, et plus spécialement les B.M.W., car ils sont particulièrement compétents pour tout ce qui concerne cette marque.

## LE DERIVE-CHAÎNE VAR « MOTOVELO »

Tous les Vélocistes et Motocistes connaissent et utilisent les outils VAR.

Sur tous les établis, on reconnaît ces belles productions, créées spécialement pour un usage bien défini. VAR ne fabrique pas des clefs ou pinces à tout faire, mais étudie l'outil spécial, réservé à un travail bien défini, jusqu'alors pénible, long ou compliqué, et qu'il a su rendre facile.



Le dérive-chaîne VAR « Motovélo » prêt à fonctionner.

La dernière création de VAR est un dérive-chaîne convenant parfaitement à toutes les dimensions utilisées sur cycles et motos.

Cet outil n'a rien de l'article de quincaillerie. En acier spécial bronzé « noir de guerre », il est d'une précision absolue et d'une grande robustesse. Son ouverture

rapide et compensé, par un double engrenage permet la mise en place instantanée et sans se salir, sur une chaîne même en position de marche.

Léger et peu encombrant, il est indispensable à tout motocycliste, tant à l'atelier que dans la sacoche sur la route.

## LE TABLIER PARE-BRISE COMBINE BIPLEX

Une importante usine, spécialisée jusqu'à présent dans la tôlerie générale, prépare avec la collaboration de techniciens français et anglais une importante série d'accessoires dont le premier en date est sorti : Il s'agit d'un écran protecteur de forme et de conception nouvelles, le Biplé. Vous trouverez dans nos pages d'annonces l'adresse des Ets Delannet, fabricants de ce pare-brise qui sera suivi, rappelons-le, de nombreuses autres spécialités intéressantes.

Le « Biplé » tient toute la largeur du guidon. La partie inférieure est en simili-cuir 2 épaisseurs. Le grand tablier, dont l'emploi est facultatif, est monté sur armature-fer. L'ensemble est d'une robustesse et d'une efficacité remarquables, ce qui ne surprendra personne quand on saura que les responsables des Ets Delannet sont des pratiquants enthousiastes de la moto, animés d'une qualité aujourd'hui trop rare : Le goût du travail bien fait.

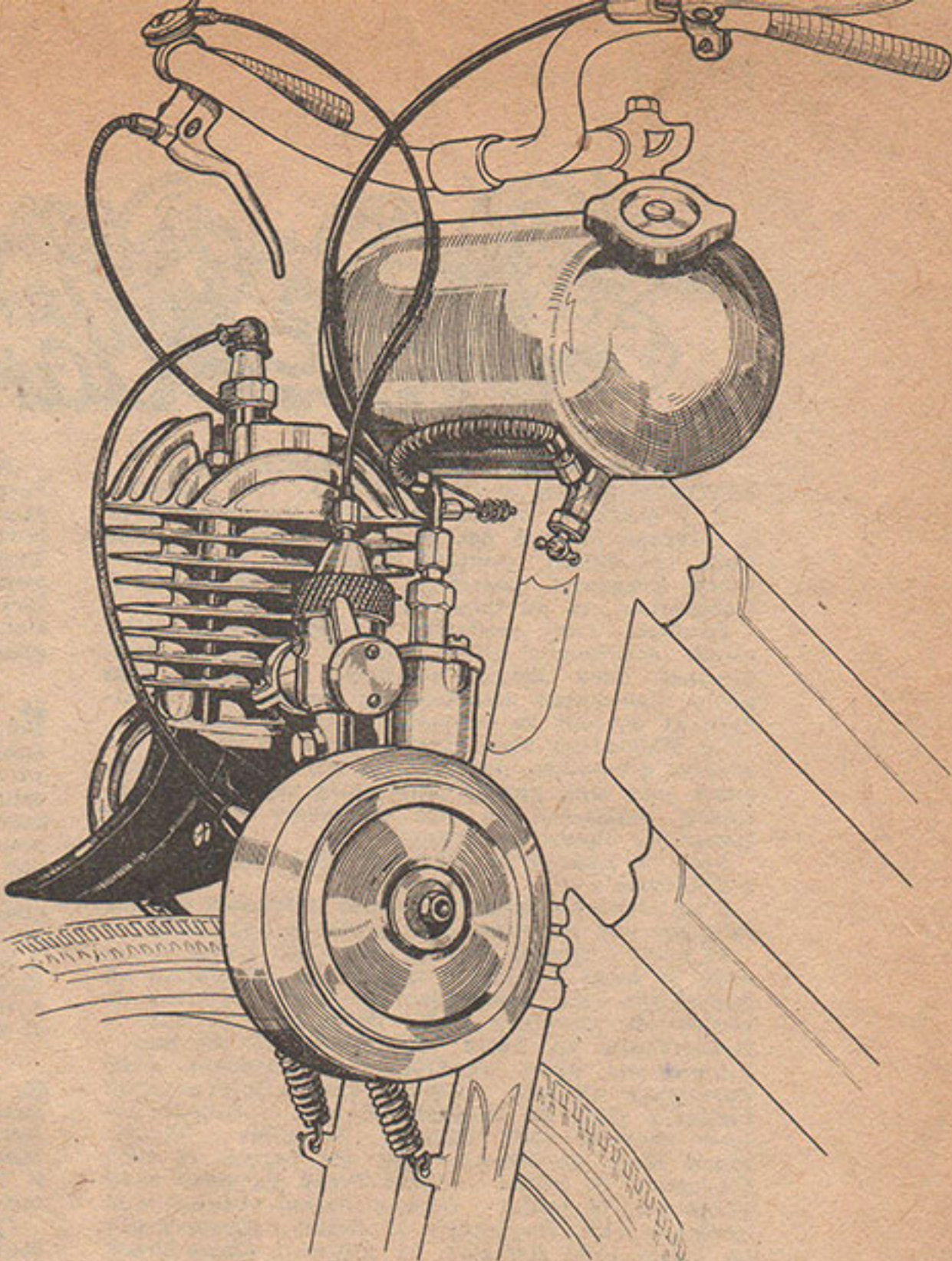
## LA BOUGIE BRIDGE

Cette nouvelle production se signale comme la seule bougie au monde à « Pont porteur d'arc ». Voici un résumé de ses avantages : *Résistance à l'encrassement* : l'application du phénomène de l'arc porté dans la bougie rend celle-ci pratiquement inencrassable. L'arc d'allumage ne se trouve plus influencé par les variations diélectriques du milieu ambiant entre électrodes. Dès que la bougie est mise en difficulté, notamment par suite d'un dépôt carbonique « naissant » sur la ligne de fuite intérieure de l'isolant, ce shunt se trouve « coupé » et l'arc jaillit entre l'électrode centrale et l'embase de la coupelle en nickel formant l'électrode de masse : c'est le « pont porteur d'arc ».

Il n'y a que trois types en service : Ces 3 types existent en 14 et 18 mm.

*Résistance à l'auto-allumage et au cliquetis* : Comme corollaire de leur résistance à l'encrassement, ces bougies sont froides de construction. C'est ainsi que la bougie type C (chaude) a une résistance à l'auto-allumage égale aux bougies d'autres marques données comme « très froides ». L'avantage pratique réside dans la constatation du recul très net du cliquetis tout en ayant un bon départ à froid et une bonne tenue dans les pointes ou dans les élévations thermiques. Suppression des centres d'auto allumage par l'inoxidabilité de la chambre d'explosion (intérieur du culot) rendue par traitement spécial inadhérent aux particules carboniques. *Allumage régulier* : Grâce à l'incorporation dans l'alumine, d'amiante et de kaolin, l'isolant ainsi obtenu (amiantite) présente une rigidité diélectrique stable aux températures élevées. *Étanche* : Grâce à son électrode centrale en alliage inoxydable « le platinite » à base de nickel pur, qui a le même coefficient de dilatation que l'amiantite, ce qui permet son scellement à chaud.

*Protection de l'isolant* : Grâce à la forme cylindrique de la partie extérieure, l'isolant est hors de portée de la clef, suppression de bris au montage et au démontage. *Démontable et indéregable* : Grâce à son montage en « presse-étoupe » biconique et sa coupelle « éclateur » en nickel pur indéregable. *Facilité de montage* : Le joint de montage est rendu solidaire de la bougie par un léger sertissage sur une gorge située à l'embase du culot. Ce dernier avantage implique obli-



Le moteur auxiliaire Vélo-Rêve, de 49 cc. Vitesse : 38 kmh. Montage en 15 minutes, sans modifications. La transmission se fait par galet.

gatoirement de serrer très fortement les bougies sur le moteur, afin d'adapter parfaitement le joint.

Au Bol d'Or 1948, la bougie « Bridge » de série montée sur motos enleva les première et deuxième place du classement général sans avoir été changée une seule fois pendant les 24 heures de la course.

## LE PROBLEME DE L'ECLAIRAGE EN PERMANENCE ET STABLE SUR LES VELOMOTEURS

Il est indéniable que les vélomoteurs et petites motos souffrent d'un éclairage insuffisant. Aux fortes allures celui-ci peut encore convenir, mais à l'occasion d'un ralentissement, cela devient un désastre, l'éclairage baisse jusqu'à n'être plus qu'un vague rougissement. Quand arrive l'arrêt complet, il n'y a plus rien pour signaler la machine immobilisée.

Pour parer à cette déficience, une solution s'est présentée, l'emploi d'un accu. Celui-ci n'est pas inépuisable, il lui faut des recharges fréquentes, extérieures, alors que sur tous vélomoteurs il existe une source de courant disponible : le volant magnétique. Malheureusement, celui-ci qui ne débite que du courant alternatif est impropre à la charge d'une batterie. La rectification de ce courant ondulé en courant continu est chose banale en l'état actuel de la technique moderne.

Après de longues études et de nombreux essais, les constructeurs de l'appareil Welcos ont obtenu le maximum de résultats. Le Welcos est un appareil qui se présente sous une forme élégante, facilement adaptable sur n'importe quel vélomoteur ou petite moto. Il est robuste, il ne possède aucune pièce en mouvement et ses constructeurs donnent toutes garanties qu'il n'apporte aucun trouble de fonctionnement.

La pose et l'installation du Welcos se réduisent à un câblage simple et les meilleurs résultats sont assurés si ce câblage a été exécuté conformément au plan, en employant des fils de forte section et en veillant à l'isolement.

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



### REUNION DE LA LIGUE REGIONALE MOTOCYCLISTE « GUYENNE », 17<sup>e</sup> REGION.

Il y avait là, rassemblés, tous les délégués de la presque totalité des clubs du ressort de cette ligue (12 clubs), groupés autour du Président : Pierre Fragnaud, assisté du secrétaire général, J.J. Danguilhen, et du trésorier, A. Capelle.

Réunion, c'est peut-être un peu court... c'est plutôt conférence qu'il faudrait intituler. Bref, pendant deux heures et demi d'horloge, nous avons hautement apprécié les paroles du Président et surtout sa compétence en la matière.

La Fédération peut être certaine qu'avec un tel groupe d'hommes, les intérêts du Sport Motocycliste sont bien gardés dans cette région du Sud-Ouest, puisse-t-il en être de même au sein de toutes les ligues de France.

Voici le Calendrier Régional 1949 de la L.M.R. « Guyenne » :

D'un commun accord les dates suivantes ont été retenues par les clubs organisateurs pour 1949.

17 avril : Grand Prix de Pau (MC Basco Béarnais). 30 avril-1<sup>er</sup> mai : Circuit de Régularité du Sud-Ouest (MC Bordeaux). 15 mai : Circuit de vitesse de Bergerac (MC Bergerac). 22 mai : Grass-Track La Teste (MC Testerin). 26 mai : Vitesse sur piste vélodrome de Bordeaux (MC Bordeaux) 19 juin : Circuit vitesse international Lesparre (MC du Médoc). 26 juin : Circuit vitesse Biarritz (MC Basque). 3 juillet : Grass-Track Mont de Marsan (MC des Landes et Côte d'Argent). 10 juillet : Grass-Track Bergerac (MC Bergerac). 14 juillet : Circuit vitesse international Bordeaux (MC Bordeaux). 17 juillet : Grass-Track La Réole (MC Réolais). 31 juillet : Grass-Track Mauléon (MC Basque) 31 juillet : Grass-Track La Brède (MC Bordeaux). 7 août : Grass-Track Langon (MC Langonnais). 8 août : Grass-Track Villereal (MC Villeneurois). 21 août : Grass-Track Soussignac (MC Bergerac). 4 septembre : Grass-Track Montpont (MC Bergerac). 18 septembre : Grass-Track Arbis (MC Réolais).

■ U.M. DE CHOISY-LE-ROI ET DES ENVIRONS. — Ce club reprend son activité pour 1949, et a constitué son bureau comme suit, après les élections du 29 janvier dernier :

Président d'Honneur Conseiller Technique : M. André Lhéritier. Président actif organisateur : M. Roger Lambert. Vice-Président : M. Roger Jacob. Secrétaire général organisateur : M. Gilbert Reuilly. Secrétaire adjoint : M. Guy Maillard. Trésorier : M. Bellot. Trésorier Adjoint : M. Pierre. Commission de contrôle : MM. Catherine et Breteau. Commissaire sportif : M. René Chrétien. Siège social : Café de la Poste, Raymond Canivet, 22, avenue Léon Gourdauld, à Choisy-le-Roi (Seine).

■ SPORT MOTOCYCLISTE FOREZIEN. — Comité d'honneur : M. A. Sallet, Président Fondateur du R.M.B.O. M. P. Louis, Adjoint aux Sports de la Ville de St-Etienne. M. A. Dumont, Conseiller municipal de St-Etienne.

Comité directeur : Président actif : M. Haon Pierre. Vice-Présidents : MM. Rouhouse G. et Moine M. Secrétaire général : M. Vidal Antoine. Secrétaire adjoints : MM. Georges U. et Célle M. Trésorier général : M. Menabe. Trésoriers adjoints : MM. Cavinato E. et Mounier J. Conseillers au tourisme : MM. Davier H. et Richaud A. Conseillers au sport : MM. Chommeton et Gagnaire P. Conseiller aux fêtes : M. Passe Louis.

■ L'AMICALE MOTOCYCLISTE HYEROISE. — Nous avons décidé d'organiser, le 24 avril prochain, une grande concentration motocycliste, suivie d'un gymkhana, manifestation identique à celle du 6 juin 1948 qui a groupé à Hyères 147 machines, 206 motards et motardes et qui fut pour nous un très gros succès, car nous n'avions que 5 mois d'existence.

Nous sommes déjà assurés de la présence des clubs de la côte Méditerranéenne, qui étaient parmi nous l'année dernière.

Nous comptons sur la F.F.M. et sur notre aimable journal « Moto-Revue » pour faire savoir à tous les clubs qu'ils sont invités à cette grande et cordiale manifestation motocycliste.

■ M.C. DE BORDEAUX. — Le M.C. de Bordeaux vient de tenir son Assemblée Générale. Après les souhaits de nouvel an du Président J. Morenne, et lecture des divers comptes rendus, il fut procédé à l'élection des membres du Comité Directeur.

Ont été réélus au Comité, les membres sortants : MM. P. Soubrie, J.J. Danguilhen, M. Gabriel, ainsi que MM. J. Pene et Maurice Duhau, candidats.

Le Bureau du Comité Directeur 1949 est ainsi constitué : Président : Jean Morenne. Vice-Président : Maurice Duhau. Secrétaire Général : Pierre Soubrie. Trésorier : Jean Pene. Président Commission sportive : Pierre Fragnaud. Président Commission de tourisme : Pierre Munes. Membres : J.J. Danguilhen, Gabriel, Gragnon. Effectifs du Club au 31 décembre 1948 : 977 membres actifs.

Les épreuves suivantes sont inscrites au calendrier 1949 : 30 avril-1<sup>er</sup> mai : Circuit de régularité du Sud-Ouest. 26 mai : Vitesse sur piste Vélodrome du Parc des Sports. 14 juillet : III<sup>e</sup> Circuit Vitesse International de la Ville de Bordeaux.

■ MOTO-CLUB DE PARIS. — Au M.C. de Paris, chaque dimanche une sortie. — Le mercredi 3 février, il y avait fête à la réunion du M.C.P., c'était en effet le 20<sup>e</sup> anniversaire du club aux couleurs Bleu et Rouge.

Le Président Rouquette (membre de la toute première heure), retraça la vie du club, rappela la mémoire des membres disparus, parla de tous ceux qui firent leurs premières armes au M.C.P. et qui depuis sont devenus des coureurs réputés.

Le secrétaire général Bonheur se fit l'interprète de tous les membres pour remercier M. Rouquette de son long dévouement au club qui lui est si cher et à qui il donne le meilleur de lui-même. Un vin d'honneur vint clôturer cette petite fête de famille empreinte de la plus franche camaraderie.

Calendrier de mars : Le 5 : les bois de Charmaux (près Marcoussis) par le Petit Clamart et Orsay. Départ : Pte Châtillon 9 h. et 13 h. 30. Le 13 : Ermenonville (mer de sable) par Survilleurs : Porte Villette 9 h. et 13 h. 30. Le 20 : Montlhéry (Eliminatoires du Bol d'Or), Porte d'Orléans 8 h. 30 et 13 h. 30. Le 27 : Point de vue de la Cauchoiserie, par Versailles, Neauphle le Château, Maule et Benlie : Porte de St-Cloud 9 h. et 13 h. 30.

Renseignements chez Favier, 40 rue St-Paul et Bovière, 6, rue Mazet.

Réunions : les 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> mercredis du mois à 21 h., aux Armes de la Ville, 56, rue de Rivoli. Correspondance : M. Rouquette, 3, rue de Lancry, Paris, 10<sup>e</sup>.

■ MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme-Sport-Camping). — Notre association a tenu les assises de sa 17<sup>e</sup> Assemblée Générale le 5 février devant une très nombreuse assistance de sociétaires du club qui élirent le Comité de direction 1949, comme suit :

Comité d'Honneur : Président : M. Edouard Depreux, député de la Seine, ancien ministre. Vice-Présidents : M. M. Christosime, Maire de Châtillon, MM. Georges Monneret et Marcel Perin. Comité Actif : Président et Délégué à la Ligue Régionale : Cantalice Gabriel. Vice-Présidents : H. Dourlans et R. Jeannin. Secrétaire Général : E. Lafosse. Adjoint : M. Pelisson, J. Sergant. Trésorier Général : M. Boulet. Adjoint : A. Hot. Assesseurs : R. Dolique, R. Eyrier, F. Pré. Directeur Sportif : R. Kléné. Adjoint : MM. Labourel et Renault.

Les Commissions de Travail ont également été renouvelées et une quarantaine de membres s'occuperont plus spécialement du développement du Tourisme, du Camping, du Sport, des Fêtes et de la Propagande, du Service de Croix-Rouge, du Cinéma et de la Radiodiffusion et comme par le passé une section « Vélocité » fonctionnera à l'intention des petits cubes membres du M.C.C. Le Président, dans une allocution très applaudie, retraça la grande activité et l'accroissement considérable du M.C.C., le grand club de la Région Sud de Paris. Le Secrétaire, dans un exposé très clair, fit un excellent rapport moral et un tour d'horizon très vaste de l'action menée en 1948. Enfin le Trésorier donna un bilan financier fort satisfaisant de la saine gestion financière 1948.

On ébaucha les projets d'avenir sur la prochaine saison sportive 1949, beaucoup de réalisations si le carburant est plus facile, et à ce sujet le M.C.C. a profité de cette assemblée pour demander à ses membres actifs une action qui sera ensuite menée près des pouvoirs publics pour une amélioration de l'allocation mensuelle. Enfin une collecte fut faite parmi l'assistance au profit du monument J.P. Wimille, celle-ci a produit la coquette somme de 5.000 frs.

La 10<sup>e</sup> soirée annuelle aura lieu le samedi 5 mars dans les Salons La Tourelle, à Vanves, cette soirée comprendra un banquet suivi d'un grand bal de nuit de la moto.

La prochaine réunion mensuelle est fixée au jeudi 3 mars 1949, à 21 h. au Siège social, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon sous Bagneux, date limite pour les inscriptions de la soirée du 5 mars. Renseignements et adhésions tous les jours au siège.

■ MOTO-CLUB BASCO-BEARNAIS. — Le Moto-Club Basco-Béarnais s'est réuni le 18 janvier 1949 en Assemblée Générale et a procédé au compte rendu moral et financier de l'année 1948.

M. Noutary, président, retrace l'activité de la saison. Il a été procédé ensuite à l'élection du nouveau Bureau qui se compose comme suit :

Président : M. Noutary. Vice-Président : M. Faure, Rouquet. Trésorier : M. Cieutat. Secrétaire général : M. Bonjour. Secrétaire adjoint : M. Sabatier. Membres du Bureau : MM. Fariscot, Cazaux, Laborde, Cheringou, Bugard, Larrieu, Cruzel, Piège.

Ce Bureau aura pour première tâche la mise en œuvre du Grand Prix de Vitesse de Pau qui aura lieu le 17 avril prochain, ainsi qu'un Grand Rallye Concentration organisé à l'occasion de cette journée.

Pour tous renseignements concernant ces épreuves, les intéressés pourront les demander à M. Bonjour, 41, rue Emile Garet, Pau.

■ MOTOCYCLE-CLUB DE LYON ET DU RHONE. — Le Comité du Motocycle-Club de Lyon, dans sa réunion du 4 février 1949, a pris les décisions suivantes :

1<sup>o</sup> Félicite chaleureusement MM. Cochet, Stegger et Sabatier pour la réalisation du Bal de la Moto qui fut un succès.

2<sup>o</sup> Arrête le règlement de la course de côte de Charbonnières du 3 avril prochain, course inscrite au calendrier.

3<sup>o</sup> Confirme la date du 18 février pour l'assemblée générale.

4<sup>o</sup> Vote une somme de Frs 2.000 pour la souscription J. P. Wimille.

Voici les membres du Moto-Club de Paris et les invités rassemblés à l'occasion du Vin d'Honneur organisé par le M.C.P. pour fêter son 20<sup>e</sup> anniversaire. Souhaitons une longue prospérité à cet actif club dont la devise reste : Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie.

# NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES ..... 150 fr.  
PETITES ANNONCES COMMERCIALES (minimum 5 lignes) LA LIGNE 250 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

N.S.U. 100 cc ou DKW 125. P. BUONSO 16 r. Montmorency-3<sup>e</sup>  
A.J.S. 4 HP culb. f. tél. état impeccable. LECHEVALIER place de la Poissonnerie, Coutances.  
HARLEY MP 750 ét. nf Farges 9r. Jacquemaire Clémenceau-15<sup>e</sup>  
V. 350 culb. LMP en rodage ou éch. ctre une 500. GRIVAULT 61 r. Périer Montrouge  
V. ou éch. N.S.U. 350 sup. cul 4 vit. sel. impec. contre BMW R12 NOTARI 44 r. des Poissonniers-18<sup>e</sup>, t.l.jrs sf dim.  
DAX 100 cc. culb. b. ét. gén. visib. partir de 18h.30. CHAR-TIER 204fg St-Martin Paris-10<sup>e</sup>  
VDS ou éch. voit. 5 CV Peugeot 190 S contre moto 4-5 CV. P. SSE 7 r. Ernest, Paris-13<sup>e</sup>  
ENSEMBLE moto side Zundapp 500 cmc. lat. parf. ét. tous points aff. sér. 185 000 frs, tél. MAI. 29-38 (le matin).  
MOTOBECANE 500 sup. culas. s. usine 46 parf. ét. 120.000, rep. vél. GAR 16 r. Justice-20<sup>e</sup>  
TERROT 1939 a. side 350 cul. 4 vit. sel. imp. 145 000 10, r. de Flore Aulnay (S.O.) t.l.mat.  
R. GILLET sidecar ét. nf 4 pns nfs GORDON 15 rue du Dr Guérin, Villemonble.  
ZUNDAPP KS 600 nve av. side le matin. MOURLOT 3 square Vermandois, Paris, 19<sup>e</sup>  
SIDE CARPIO gd tour. ét. nf CARPENTIER 66 av. du Raincy, Villemonble tél. Raincy 28-17, sf dim. mercredi jeudi.  
57.000 fr 3 cv M.Goyon. Pitard 31 av. de Neuilly, Neuilly-s-S.  
MOTOCONFORT 350 culb. bon ét. pn. nfs. GUILLAUME 251 r. Bercy 12<sup>e</sup> (19 h. et sam. apr.)  
2 VELOMOT. 100 cc 3 vit. Peugeot, Motobéc parf. ét. CHEVALIER 10 r. Linois, 15<sup>e</sup>.  
VELOMOTEUR Motobéc. 100 cc 4 tps impec. R.B. 178 r. H. Barbusse, Argenteuil, 18 à 20 h.  
ARIEL 350 culb. 4 vit. sélect. c. nve. MUR 15 r. St Sabin-11<sup>e</sup>  
A V. cyclecar 175 cc. 2 pl tr. b. ét. b. pns, vis. Garage CLEMENT, 5, r. de Berri, 8<sup>e</sup>.

125 cc. 4 t. Motobéc. état nf t<sup>t</sup> équipé t.-sad. Ecr. pr rend. v. THIL 8 r. de Buzenval-20<sup>e</sup>  
TRIUMPH 350 culb. 4 vit. c. nve. MUR 15 r. St-Sabin-11<sup>e</sup>  
PART. v. R. Gillet 750 avec side parf. ét. bs pns. FOISSY 45 r. C. Desmoulins, Cachan  
FAVOR 250 cc impec. Galland 100 rue des Couronnes, 20<sup>e</sup>  
GN.-RHONE 350 cc Major état nf. GOLAZ 79 av. des Ternes  
PART. v. 500 New-Imperial compétit. av. side Vanod, 150.000. NOIZET 22r Boyer-20<sup>e</sup>  
GARAGE gratuit et avance argent solution rap. pour motos et voitures à vendre. Service M. CHENEL ets N.A.R.A. 13 r. Chante Coq, Puteaux (Pce Mairie) sam. dim. mat. ou sur rend. v. tél. LON. 25-12.  
TRIUMPH T. 100 1947 téles. Triumph Twin 1947 télescope. 3 Speed Twin 1940, impec Triumph allem. toutes pièces détachées. MOTO PREVOYANCE, 16, rue de la Prévoyance Vincennes.  
M. GOYON 100 cc. 3 v. 29 av. Raspail, Gentilly, Alé 04-33.  
MOTOBECANE 4 CV lat. très bon état pneus neufs. SAUGERE, 27, rue Cheveul, Maisons Alfort.  
MOTOCONF. 500 lat. G. 55 peu roulé pneus neufs, 5, r. Crétet, 9<sup>e</sup>. MAI. 04-32.  
N.S.U. 250 sup. cul. 4 vit. sel. b. ét. Lecomte 79 bd Barbès.  
V. pr cse achat voit. belle R. Gillet 750 cc 10.000 kms pns et ch. nfs. MAUCHAIN 12 rue Beuenger, Malakoff, Alé. 20-08  
VDS Terrot HSSG 4 cv culb. sélecteur 4 vitesses avec tan-sad, 120.000. YZORCHE 10, quai de Passy, 16<sup>e</sup>.  
B.M.W. 750 culb. sélect. imp. Gillet Herstal 350 culb. parf. état. Vélo. Motobécane, Peugeot, moteurs Harley 750 et 1200 décalques, NSU. Sam. et dim. mat. MOTOSTATION, 18 av. Gallieni, Bagnolet (Seine).  
600 ARIEL épave Zundapp 4 cyl. DKW NZ impec. BSA M 20 reprise. PERARD, 68, rue de Cernay, Reims (Marne).

N.S.U. 500 ACT repr. pl. faible BERGEON 61 r. Ch. Schmid, St Ouen (Pte Montmartre).  
500 GILERA lat 4 vit. sel. susp. ar. pns nfs. CHARNASSE 112 r. Georges Sand, Tours  
MOTOBECANE Mobyclub nve roulé 1000 kms, DESHAYES A. Champigny par St-André, Eure  
D.K.W. 350 NZ, 350 Dollar Jap culb. VM, Peugeot P 53. Mathis My 7 CV 4 pl. GRIZARD 66 av de Bry, Le Perreux.  
JONGHI-JANNIN 350 cc side car 1 pneu secours ferai reprise 250 cmc. solo, s'adr. 6 r. Codefroy, 13<sup>e</sup>. GOB. 25-01.  
FOUR BMW R75 fourche tél. compl. roue chaussée side tracté, chauff. int. orig. roue sec. ét. impec. R. Gillet 750 épave bas prix, side tracté Zundapp 750 et sa roue. ORTIZ VIDAL, à Saint-Dizier (Haute Marne)  
V Trimot. Juery 400 kgs mot. LMP m. AR gde caisse fermée pare-br. ét. abs. tr propr. Dupon 4 r Gal Malleterre, 16<sup>e</sup>.  
A remonter surplus Améric. 10 Indian 500 2 cyl. 44. Harley 750 Military Police Terrot 500 culb. 4 vitesses Terrot 500 lat. 4 vitesses. Terrot 350 culb. 4 vitesses. Monet 350 culb. 4 vitesses. Motos garanties révisées. Terrot 4 CV, Peugeot 4 CV, D.K.W. 350 4 vit. sélect. R. Gillet 750 et 1000 side et 3 Gnome-Rhône 7 CV, 44, avec side 95.000 FAURIE, 8, av. de St-Ouen 13<sup>e</sup>. Métro La Fourche  
TER. 125 culb. 48 c. neuve. Chartier 2 r. Grancey, 14<sup>e</sup>.  
G. R. 750 X très rapide nve Mic 05-57, LECHIEN 527 rte de Chevreuse, Petit Clamart.  
G. R. V2 500 lat tr. b. ét. b. pns, éc. Lecouty 20 r. de Flandres, Maisons Alfort (S.).  
TRIUMPH T. 100 imp. Rovère 139 bd Delambre, Argenteuil. T. 02-40 ou éch. ctre BMW R73  
GNOME R. CM1 4 CV culb m. r. side Bernardet 48, pneus neufs. CONCIERGE, 30, rue de la Mare, 20<sup>e</sup>.  
N.S.U. 500 sup. c. très bons pns, ét. nf. BROSSET 8 b. Clé. Vienot, Vincennes (Seine).

350 TERROT lat. impec. LA-CROIX 13 r. Dantzig-15<sup>e</sup>, dim.  
DKW 350 NZ b. ét. s'adr. Vautier 9 r. J. Jaurès, St-Ouen.  
PART. v. Matchless 350 civ. f. tél. ét. nf. SEGATO 121 av. Philippe Auguste, Paris, 11<sup>e</sup>.  
ALCYON 350 lat. mec. et pns bon état 60.000 DELAUNE, tél. 24 Chelles (Seine-et-Marne).  
SIDE spt roue susp. Teinturerie 7 r. du Mont Cenis, 18<sup>e</sup>.  
B.M.W. avec sidecar 4.000 kms EARON, Croissy 27-25.  
D.K.W. 500 dynastar pièces Triumph, Zundapp CAILLIER, Molliens Vidame (Somme).  
G.-RHONE 500 2 cyl. flat-twin tr. b. ét. mec. b. pns. Bellanger, La Ferté Bernard (Sarthe).  
CAUSE maladie 350 lat. b. état, px 50. VIRIL Gar. 82 r. Dutot, 15<sup>e</sup>. MONTBRON, 28, r. Mr Le Prince (6<sup>e</sup>).  
VELOCETTE 350 ACT tr. bon état 165.000. PERDOUX 7 r. Châteaubriand, Bourges (Cher).  
MOTO Scooter Cush. rve Bouix 31, rue D. Manoury, Chartres.  
MOTOB. 500 sup. cul. 1948, neuve j. roulé. CANTY 16 bis rue Floréal, Bagnolet.  
B.M.W. 750 R12 impec. side Précision caisse porteur. BONNET, 117, Bd Masséna, 13<sup>e</sup>.  
D.K.W. 350 impec. BECELIEVRE rue W. Rousseau, Rennes  
D.K.W. 350 NZ ét. nf impec Ravat 175 t. b. ét. B. QUESTE, Saint Venar (Fas de Cal.).  
B.M.W. R4 bon ét. Ec. Richard 68 r. P. V. Couturier, Malakoff  
ZUNDAPP 196 card. 4 vit. 22 rue 14-Juillet, Bicêtre.  
M. GOYON 500 avec side tourisme parf. ét. gal. 90.000. Chartier 27 av. P. Déroulède Vincennes apr.18h. et dim mat.  
500 culb. Terrot RSSE avec side très bon état, tél. GRA. 12-99 (11 h à 14 h.).  
BMW R12, DKW NZ 350 4 vit. DKW 198 cc. parf. état. VAUCHEL 29 r. Lantiez, 17<sup>e</sup>.  
RSSE 500 side Bern. 47 impec. à part. 20 h. NORD 37-80.  
Terrot Course 500 cc spéc. c. nve à roder vit. 155 kmh. à l'ess. 160.000. ROBBES 52 bd G. Féri, Malakoff (Seine).  
DARMONT 4 roues 6 CV refr. eau 6 lit. 100 km. Remise nf 150.000 NAMIAS, Opé. 04-46.  
HENDERSON 4 cyl. état indiv. DE WENDIN r. G. Bizet, Nice  
TERROT 350 lat. b. ét. bns pns px int. ap. 19 h. Bogaert 9 r. Crespin du Gast, 11<sup>e</sup>.  
125 ULTIMA 2 t. 4 vit. sel. compt. p. ét. ARC. 62-27.  
Zundapp civ. K500 ét. nf 225000 Berche 8 r. Labat Mont. 56-89

ROSNGART 4 CV C. I. 60.000 85 r. Jul. Lacroix, Mén. 74-89  
PONEY Motobécane 50 cc 32000 222 fg St Honoré, Paris, 8<sup>e</sup>.  
52 bd Haussmann, Paris, 9<sup>e</sup>.  
V. Triumph 250 all. Marquet  
ENS. Puch Bernardet 48 HURRAUT, 51 r. Briançon, 15<sup>e</sup>.  
TERROT 125 cc 48 ét. nf. Belhomme 9 r. Boyer Barret-14<sup>e</sup>  
GN.RH. 500 cul. av. side Vannod Martin, La-Ville-du-Bois (SO)  
D.K.W. SB 500 av. pap bas px ou éch. vélom. VARENNES, 6 av. Wilson, Pavillons-s.-Bois.  
VELOM. Moderne ét. nf 60.000 CARMEL 83 bd Liberté, Lillas.  
VEND 110, 500 sup. cul. MC MORISSON, Châteauneuf, Chte  
GN.RH. 100 b.ét b.pns Chambrun, La Machine, Bougival.  
BELLE moto bon ét. 250 lat. New Map 60.000, 350 DKW 90.000, 500 lat. Terrot impec. 115.000, Traktion AV 7 C 1936 b. ét. b. pn. en supplément 3 pns nfs. repr. moto (230.000) Vis. t. l. j. sf dim. apr. midi et lundi tte la jour. DUVAL, 44, gde Rue, Andresy (S. O.).  
PART. v. BMW R73 sort. nf 48 6000 kms d'orig. PAPA, 2, rue Lamartine, 4 routes, La Courneuve, de 16 h à 18 h.  
MATCHLESS civile 350 impec. TURIGNY 52r. Goutte d'Or-18<sup>e</sup>  
500 SUPERJUL. 4 v. sel. imp. MAURICE, 76, r. Marcadet, 18<sup>e</sup>  
500 VELOCETTE impec. BOUCHEQUET 11r. Eugène Sijé-18<sup>e</sup>  
URGENT sup. Harley 750 nve NAVEAU tél. 49 Lozère (S.O.)  
KS 600 ZUNDAPP card. chro. émail, moteur impec. pns nfs ent. rév. toute conf. Px 195. LEFRERE, 25, r. Friant, 14<sup>e</sup>. Tél. VAU. 75-23.  
TERROT 125 culb. sel. 4 vit. 2.500 kms au pl. of. MATHIS 23 r. Solferino, Boulogne-s.-S.  
SOYER 350 ACT Favor, 350 cul. mot. Jap. comp. avec pneus à rév. Ecr. POUGNAND à Dissay (Vienne).  
350 C.P. ROLEO bon état de marche. ROBERT, Per. 28-50.  
ZUND. 196 impec. Mar. 96-30. apr. 19 h. 77 r. Vauvenargues.  
350 JONGHI lat. Tj4 exc. état 75 000. CARROUE 67 Gde Rue, Sèvres (S.-et-O.).  
ARIEL 500 red Hunter neuve BMW 750 spéc. T. de Fr. DKW 350 tél. nve vélomot. 2 tps HURNI 13 pas. Lathuille, 18<sup>e</sup>. Motobéc. 2 tps propre 45.000.  
500 PANTHER 40 T. 95 F. sup. cul. Bte Burman sel. 4 vit. OBER 40 av. Pte Asnières-17<sup>e</sup>

## ECHANGES

250 G. HERSTAL 2 t. 1948 c 350 ou 500 nve. EARON, 50, rue Balard, Paris 15<sup>e</sup>.

**SABLAGE A FAÇON**  
Spécialiste de l'émaillage à chaud et à froid  
**VELO - MOTOS**  
avec décors d'origine  
Ets MERCIER, H. Sadrin gérant, 63 r. Albert, Paris-13<sup>e</sup>  
GOB. 17-04

**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

Réfecteurs électriques albalite pour magasins et ateliers. Occasion.  
Motoistes, modernisez vos magasins. Photo gratuite sur demande à « Moto-Revue »

CHROME-CUIR, 38, r. du Château-d'Eau, PARIS-10<sup>e</sup>  
Tél.: Nord 08-09. Tout l'équipement pour la Moto et la Ville  
Vêtements de Cuir : Demandez les vêtements Chrome-Cuir chez votre fournisseur habituel

**Si votre Publicité était ICI elle serait LUE !...**

## ASSURANCES IMMÉDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

VOTRE AVANTAGE A PRENDRE VOTRE ASSURANCE A « MOTO-REVUE » EST QUE, EN CAS D'ACCIDENT, CE QUI ARRIVE, VOUS SEREZ CONSEILLÉ, ET NOTRE SERVICE VOUS AIDERA A OBTENIR LE MAXIMUM, DANS LES DELAIS LES PLUS COURTS, NOS CONSEILS SONT ABSOLUMENT GRATUITS, ET CELA VAUT LA PEINE DE S'ADRESSER A NOTRE ORGANISATION.

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>)

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

7 CV AMILCAR CI M2 b. ét. c. vélom. ou moto. EMAIL 6av. E. Renan, Issy (Pte Versailles)

ECH. local comm. s. rue c 500 av. side caisse si poss. HOEL 4 r. Alésia, 14°.

ECH. Simca-5, 38 tr. peu rélé ctre moto 500 Ang. réc. ou vds 180. MONTEIL, 66, rue Gabriel Péri, Gentilly.

V. 75 caml. 6 CV ou éch. ctre moto même épave. Laderach, 28 r. Tapis Vert, Les Lilas

V. ou éch. Zundapp 500 2 cyl. pr ép. BMW R51, R66 ou R71. L. FROMENT, Moy (Aisne).

V. ou éch. ctre moto propuls. hors-bord 4 cyl. LECLER, 56, r. Max Dornoy, Paris, 18°.

CAMION Benne Ford 4 vit. 3 t. b. é. g. moto 250 2 t. spt tr. rap. carabine Winchester 22 long. rifle répétit. repr. voit. spt ou side ter. COUSIN 75 r. J. Ferry, Bagnolet.

CH. 125 DKW ou Puch 2 tps Triumph. CORTES 34 ou 55 r. Myrha, à part 19 h. dimanche toute la journée.

CH. 2 cyl. b. ét. Gnome et Rh. V2 500 cc. NEGRIER 97 rue Danton, Levallois (Seine)

CH. bte 4 vit. sélec. 4 CV M. Goyon 1 roue AR, BSA 5 CV Etoile Bleue, 1 roue AR Terrot 5 CV type armée à acheter ou échanger contre toutes pièces moto. ALGY 64 r. St-Mandé, St-Maurice. Ent. 19-23

SUIS ach. Amile CGSS M2 M3. Salmson, Rosengart LR2 LR4, EHP, BNC, Sandford, carros. découv. 2-3 pl. ét. gén. h.dif. f. offr. par lettre av. px R.P.E. 27 r. Taibout, 8°.

ACH. 350 angl. culb. réc. H. VINCENT Avesnes-Helpe, Nord

ACHETEUR MOTEUR 125 cm3 D.K.W., MEME INCOMPLET. (PASSY 46-79)

PART. ach. moto récente 200 à 600 cmc. seule ou avec side Ecrire M. HERRERA, 12, rue Lécuyer, Paris, 18°.

ACH. Zundapp 750. Russie même ss pns. COUCUROU 30 bis bc Jourdan, 14° GOB. 75-08.

ACH. moto angl 350 culb. même mauv. ét. écr. Labigang 90 r. Haxo, Paris-20°, pr région Bordeaux, s'adr. Boutirieu Beychac et Cailleau (Cironde). Inter s'abstenir.

CH. pneus 400-475x18. REBU 6, rue Lançon, Metz.

CH. épave R12. ALGY, 64 r. St-Mandé St-Maurice. Ent.19-23

ACH. pont AR BMW R4 + compt. km. RENZI 397 r. des Pyrénées, Paris, ROQ. 75-85.

**DIVERS**

V. chaîne penus dyn. Bosch Lucas fourc. tél. BMW. Hurni 13 pas. Lathuille (Pce Clichy)

REVIL (Ets) 82 av. des Ternes ETO 15-53. Seul spécialiste pour tous équip. et accessoires motos, cycles, autos, tabliers, cuissards, casques, serre-têtes, gants, manchettes de guidon, vestes, sacoches, tan-sad, poignées tournantes, dessus de selles, caoutchouc, accus, sélecteurs, pare-brise, etc...

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

A V. pièces Zundapp KS 750, f. tél. R75. MARTIAL, 10 allée du Parc. Pavillons-sous-Bois.

VDS 1 boîte 4 vit. 1 fourche compl. Triumph 350 cc. POLTZ 30 r. République, Suresnes.

TERROT 125 accidenté 40 000 cyclecar 2 hp compl. à rem 30 000. T. P. R. F. TIARCE-LIN, à Nanteuil (D.-S.).

V. 1 châssis complet Simca-5 avant train, pont arrière, pièces, frein origine, conviendrait pour mon'age racer, 1 moteur FN 1000 cmc. 2 cylindres, état garanti, 5 roues rayons 400 x 19 adaptables Simca. Cinq. BARBANCHON, Cycles Motos, à Saint-Lô (Manche).

POUR Indian 500 2 cyl. tubes éclappement, silencieux, carburateurs, interrupteurs à clé, roues chromées, garde-boue à bavollets, pneus 400x18, chaînes phares, accus, etc... FAURIE 8 av. de Saint-Ouen, Paris-18° Métro La Fourche.

VEND. toile tente matelas camping 2 ps, 25.000. MONNEREAU, 18. avenue Estienne d'Orve, Draveil (S.-et-O.).

V. moteur Harley ty. 19 sem. cul. p. ét. BRESLIN, 24 bd Foch, Avranches (Manche).

V. combinaison, gabardine fourrée chèvre Mongolie état neuf parfait pour moto 20.000. EAILLY, 14, r. Turin (19h30)

PART v. R. Gil. 750 susp. AR side com. impec. BODARD, Inv. 42-54 sauf sam. d/m.

250 TRIUMPH All. c. neuve 90.000, tél. 216 à Bondy.

EMBIELLAGES Tiger 100 nfs d'orig. Garage de Confosse, à Esquerdes (Pa<sup>s</sup> de Calais).

INDIAN pièces orig. pr 1200 CAV 500 GDA, TAURY 50 r. Milbeau, 17° ETO. 12-30.

V. Bloc D.K.W 500 SB cpl't en règle domaine parf. ét. JEAN 71 r. Mademoiselle, 15°.

N.S.U. 350 cul. sup c. 4 v. sél. ét. nf t. l. j. sf dim. lundi. FARSUR 80r. Jaurès Puteaux

SINGER châssis complet 4 pl. moteur ACT 9 chx roues ind. freins Lookeed, 3 pneus et chambres nfs aux plus offr. Foulon Boulanger, Cité d'I Perreux, Argenteuil (S-O)

16.000 mot. Motobéc. 3 cv 2 t. type E bte Staub 3 vit. b. ét. PUYAUBERT 59 rue de Villiers, Neuilly sur Seine.

V. pneu 27x4 neuf siège Mérial. LITTRE 46-01.

V. Solex ét. nf. DANZER, Café de l'Autobus, pl. St-Michel-6°.

V. Moteur 175 cc Motobéc bte 2 vit. Staub. CLOUET rue de l'Effort Mu'uel, Massy (S.O.)

CCMBINAISON tt cuir aviation 15.000. YZORCHE, 10, qual de Passy, 16°.

**VOITURES A VENDRE**

G. IRAT 6 CV Ruby bon état ZIND 14, av Guy Mocquet, Villemoisson sur Orge (S.-O.).

MATHIS coupé 3 pl. 7 CV PY6 impec. repr. moto à débattre. FIDEL 12 r. Chemin Vert Paris

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

OPEL 7 HP très bon état, NSU 500 lat. DURUPT, Prayes Vaudemond (M.-et-Mlle).

CAB. G Irat M.D.U.4 38 6 cv 4 vit. état neuf. Rosengart LR4 N2 39. C. I. 4 pl. pr intér. FRANCO, 16, rue du Maine, Nantes.

**EMPLOIS**

ARTISAN mécanic. fait d'après plans ou mod. pièces introuvables exp. prov. EMERY 2 r. J. Auffret, Le Perreux (S)

**MOTOS PARIS - NORD CYCLES**

**AGENCES GNOME - RHONE - MOTOBECANE**

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

Expéditions en Province

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

LA MAISON SANS RECORD SI CE N'EST CELUI DU BON MARCHE

VOUS OFFRE B.M.W., B.S.A., PUCH, D.K.W., etc., aux meilleurs prix

98-66 Téléphone : MONTMONTANT 98-66

104, RUE HAXO — PARIS-20°

**Suspensions MONTLHERY pour toutes motos**

Modèle Spécial rapidement adaptable pour D.K.W.

Constructeur : R. LAMBOROT, 13, r. de Monchat - LYON

Tél. : Villeurbanne 69-73 - Dép. à Paris : 28, r. F.-David-16°

POIGNÉE COMMUTATRICE

**SAKER**

Une merveille!

BREVETÉE S.G.D.G.

AVERTISSEUR  
LANTAR  
BATTERIE  
LANTAV  
ROUTE  
CODE

TOUTES LES COMMANDES ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN

PRIX DE DÉTAIL 1200 Frs

SAKER LEVALLOIS

LE SPECIALISTE DE L'OUTILLAGE SERIEUX pour Velocistes et Motocistes

**VAR**

vous présente son

**DÉRIVE-CHAINE « MOTOVELO »**

INDISPENSABLE à l'atelier et dans la sacoche

12, rue de la Folie Méricourt, 12 PARIS (11°) — Tél. VOL. 02-37

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

Sur votre vélomoteur...  
**L'ECLAIRAGE** et un avertisseur puissant EN PERMANENCE

avec **WELCOS** déposé

**LIORET**

193, r. de Paris - Pantin  
Tél. : VIL. 91-39

**AUTO-RENOVATION** Tél. : PER. 52-74

1, Boulevard Bineau, 1 - LEVALLOIS - PERRET

PIECES ADAPTABLES : MOTOBECANE  
TERROT, MONET-GOYON, PEUGEOT  
DOLLAR, et toutes marques FRANÇAISES

Spécialités Réalésages, Embiellages, Expéd. prov.  
**RAPIDITE — QUALITE**

Tout ce qui concerne  
**L'ELECTRICITE MOTO**

**MAUBERT-MOTO**

3 Imp. Maubert - Paris-5°  
Spécialité  
Lucas, Bosch, D.K.W.

**TUYAUX ECHAPPEMENT**

EXECUTES SUIVANT MODELE OU CROQUIS  
**SILENCIEUX et TROMBLONS**  
(BRUTS OU CHROMES)  
POUR MOTOS ET VELOMOTEURS

**COMPTOIR DE LA MOTO**

8, RUE DES PLATRIERES, 8 — PARIS (XX°)  
POUR RENSEIGNEMENTS JOINDRE UN TIMBRE POUR LA REPONSE

**SABLAGE**

**EMAILLAGE au FOUR**

sur tous métaux  
Spécialité pour Vélos,  
Motos, Tris.

**NERON**

67, rue Servan - PARIS-11°

# NOTRE LIBRAIRIE

Les prix indiqués correspondent à ceux des ouvrages pris à nos bureaux. Le prix net de chaque volume expédié par poste figure à côté. Pour vos commandes, adressez un chèque postal à notre C.C. Postal Mofo-Revue Paris 297-37. Bien indiquer les titres complets sur le talon du chèque ou mandat. En cas de commande importante, prière de nous adresser une lettre.

LE CROQUIS SCHEMATIQUE D'APRES NATURE, par Théo Bouisset, 47 pages. Prix 51 fr. Par poste 116 fr.

INITIATION AU VOYAGE, par J. Hureau (Manuel pratique de tourisme), 100 pages. Prix 130 fr. Par poste 250 fr.

LES JOURS DE L'HOMME, par J. Besançon, 170 pages. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

JUDO ET JIU-JITSU, par Bonnet Maury et J. de Herdt, 76 pages. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

LEÇON TYPE DE CULTURE PHYSIQUE SPORTIVE, par A. Crestois, 20 pages. Prix 55 fr. Par poste 121 fr.

MANUEL ANNUAIRE DE LA SANTE, par F. Raspail, 200 pages. Prix 82 fr. Par poste 162 fr.

MEDECINE DE FAMILLE, par l'Oncle Paul (premiers soins, hygiène générale, maternité), 700 pages. Prix 337 fr. Par poste 487 fr.

PLEIN AIR ET CAMPING, par J. Hureau, plus de 600 dessins documentaires, 382 pages. Prix 230 fr. Par poste 310 fr.

LE RUGBY, par P. Audinet, nombre de dessins et photos. 420 p. Prix 150 fr. Par poste 230 fr.

LA SANTE PAR LE RIRE (40 conférences optimistes de l'Oncle Hercule). Prix 77 fr. Par poste 157 fr.

LE TOUR ET LE CŒUR DE LA FRANCE A BICYCLETTE, par René Chesal, 243 pages. Prix 160 fr. Par poste 240 fr.

VERS L'HARMONIE VITALE, par J. C. Casteyle (Précis de culture physique individuelle). 256 pages. Prix 408 fr. Par poste 488 fr.

VOYAGES POUR LES JEUNES par Loiseau (un programme d'activité pour apprendre aux jeunes à voyager et à observer la nature). 144 pages. Prix 150 fr. Par poste 230 fr.

## DIVERS

L'AMOUR DES BETES, par Dedieu (Comment elles nous aiment. Comment il faut les aimer). 230 pages. Prix 102 fr. Par poste 167 fr.

LAYETTE POUR FILLETTE ET GARÇONNET, 156 pages. Prix 408 fr. Par poste 503 fr.

LES PLUS BELLES PAGES DES LITTERATEURS CONTEMPORAINS SUR L'AMOUR DES BETES, par Dedieu, 128 pages. Prix 184 fr. Par poste 264 fr.

METHODE DE GRAPHOLOGIE PRATIQUE, par R. Trillat, 190 pages. Prix 306 fr. Par poste 386 fr.

NETTOYAGE, dégraissage, détachage, blanchissement, blanchissage, 260 pages. Prix 225 fr. Par poste 290 fr.

PRATICA, par E. Doué. 1200 recettes ou procédés utiles par tous et chaque jour, 360 p. Prix 390 fr. Par poste 470 fr.

SECRETAIRE PRATIQUE DE LA CORRESPONDANCE (lettres de famille, d'affaires), 320 pages. Prix 276 fr. Par poste 371 fr.

MARQUETEUR, Encyclopédie Roret (manuel complet du marqueteur, du tabletier et ivoirier), 428 pages. Prix 210 fr. Par poste 290 fr.

LA PERSPECTIVE DANS LE DESSIN TECHNIQUE, par J. H. Gaudero (traité à l'usage des Ecoles Techniques, des dessinateurs industriels et des bureaux d'études), 193 figures, 155 pages. Prix 153 fr. Par poste 218 fr.

SCULPTURE TAILLEE Encyclopédie Roret (façon de traiter les différentes matières à sculpter), 47 fig., 128 pages. Prix 90 fr. Par poste 170 fr.

LES SOUDURES (Technique, Métallurgie, Contrôle des soudures), par Daniel Seferian, 240 pages. Prix 969 fr. Par poste 1.065 fr.

TYPOGRAPHIE, Encyclopédie Roret, 655 pages. Prix 306 fr. Par poste 401 fr.

## BIBLIOTHEQUE PROFESSIONNELLE

MANUEL DE SERRURERIE ET FER FORGE, de Moutardier, 380 p. 440 dessins. Prix 408 fr. Par poste 508 fr.

MENUISERIE, PARQUETAGE, TREILLAGE, de Godeau, 324 pages, nombreux dessins. Prix 408 fr. Par poste 508 fr.

PEINTRE ET VITRIER EN BATIMENT, par Albert Petit, 282 pages, 52 figures. Prix 408 fr. Par poste 508 fr.

## AUTOMOBILE

LE GUIDE DU DESSINATEUR MECANICIEN, par Bardin (dessin industriel, travail de bureau, d'études, notions de résistance des matériaux, formulaire mécanique, 55 des. et fig. Prix 225 fr. Par poste 305 fr.

BOTTIN DU CYCLE Prix 700 fr. Par poste 760 fr.  
BOTTIN DE L'AUTOMOBILE, Prix 700 fr. Par poste 850 fr.

L'ELECTRICITE ET L'AUTOMOBILE, par Marc Dory (tout l'équipement électrique et radio électrique de l'auto moderne, nombre de dessins, 180 p. Prix 235 fr. Par poste 315 fr.

PANNES D'AUTOMOBILE, par Bardin (leurs causes et leurs remèdes). Prix 92 fr. Par poste 157 fr.

VOTRE VOITURE (Le livre de bord de l'automobiliste). Prix 286 fr. Par poste 366 fr.

LE GUIDE DE L'AUTO. Prix 408 fr. Par poste 558 fr.

LES PRIX CI-DESSOUS SONT SUSCEPTIBLES DE MODIFICATION ET NE SONT VALIDABLES QUE JUSQU'A LA PARUTION DU PROCHAIN N° (ENVOYEZ VOTRE COMMANDE AUSSITOT APRES AVOIR PRISE CONNAISSANCE DES DERNIERS PRIX).

LE LIVRE DE L'AUTOMOBILE par Lepoivre (tout ce qu'il faut savoir pour l'entretien et le dépannage de sa voiture. 424 pages, nombreux dessins. Prix 459 fr. Par poste 564 fr.

## JARDINAGE - ELEVAGE

CHAMPIGNONS ET TRUFFES (Manuel pratique de la culture des champignons et de la truffe), Encyclopédie Roret, 170 pages. Prix 102 fr. Par poste 182 fr.

ELEVEUR DE LAPINS, Encyclopédie Roret, 24 fig. 152 p. Prix 90 fr. Par poste 170 fr.

ELEVEUR D'OISEAUX, Encyclopédie Roret, 304 p. Description des oiseaux indigènes et exotiques, maladies, éducation, nourriture. Prix 159 fr. Par poste 239 fr.

FAITES VOUS-MEME VOTRE MATERIEL DE JARDINAGE, par Lemonon, 68 pages. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

JARDINIER, FRUITIER, POTAGER, FLEURISTE. Traité pour cultiver le jardin familial. 500 pages. Prix 382 fr. Par poste 477 fr.

PECHEUR, Encyclopédie Roret, 480 pages (traité général de toutes les pêches d'eau douce et d'eau de mer). Prix 260 fr. Par poste 355 fr.

NOS METHODES DE PECHE de Dechamps, 371 p., 90 figures 4 planches hors texte couleurs. Prix 357 fr. Par poste 475 fr.

ELEVEUR DE PIGEONS, Encyclopédie Roret, 44 fig. 180 p. Prix 110 fr. Par poste 190 fr.

FAITES VOUS-MEME VOTRE MATERIEL DE BASSE-COUR, par Lemonon, 80 pages. Prix 169 fr. Par poste 289 fr.

L'OISELEUR. Secrets anciens et modernes de la chasse aux oiseaux au moyen des pièges. Encyclop. Roret, 390 p. et fig. Prix 200 fr. Par poste 300 fr.

## CUISINE GASTRONOMIE - VINS

CONFISEUR - CHOCOLATIER, Encyclopédie Roret, 464 pages. Prix 310 fr. Par poste 405 fr.

FABRICANT DE CIDRE ET POIRE, Encyclopédie Roret, 374 pages. Prix 255 fr. Par poste 350 fr.

CENT ENTREMETS, Encyclopédie Roret, 140 pages. Prix 82 fr. Par poste 162 fr.

BOISSONS HYGIENIQUES Epuraton des Eaux potables sirops boissons gazeuses, café, thé, boissons exotiques. 175 p. Prix 181 fr. Par poste 252 fr.

LIVRE DE CUISINE de TANTE MARIE, Tarde, 509 pages. Cartonné 337 fr. Par poste 435  
Broché 230 fr. Par poste 330 fr.

LE PATISSIER, Encyclopédie Roret, 402 pages (Traité complet et simplifié de la pâtisserie de ménage, de boutique et d'hôtel). Prix 255 fr. Par poste 335 fr.

SOMMELIER ET MARCHAND DE VINS, Encyclopédie Roret, 497 pages. Prix 255 fr. Par poste 335 fr.

TRAITE DE LA TABLE, Cuisine, recettes, vins, ornementation. Encyclopédie Roret. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

## MEDECINE - SPORTS TOURISME - CAMPING

ACROBATIE ELEMENTAIRE ET SUPERIEURE, par R. Reingier, 300 pages. Prix 255 fr. Par poste 335 fr.

LES ATHLETES SUR LE STADE, par R. Marchand, 40 photos, hors texte, 290 pages. Prix 129 fr. Par poste 209 fr.

CAMPING FAMILIAL, par J. Bouquet, 34 dessins, 82 pages. Prix 102 fr. Par poste 167 fr.

CHERCHES DE PISTES, par Loiseau (Comment observer les animaux dans la nature par les procédés de la « Traque », 150 pages. Prix 82 fr. Par poste 162 fr.

ELEVAGE ET MEDECINE DU CHIEN, par A. Lebeau, 160 figures, 215 pages. Prix 408 fr. Par poste 488 fr.

LA FEMME ET LE SPORT, par M.T. Eyquem, 50 photos, 307 pages. Prix 129 fr. Par poste 209 fr.

DU FOOTBALL, par F. Albarret, nombre de photos, 290 pages. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

COMPAGNONS DE LA NEIGE par Mathéron, 135 p. 41 photos. Prix 159 fr. Par poste 203 fr.

GUIDE SUSSE DU SKI, 238 pages et cartes détaillées. Prix 230 fr. Par poste 330 fr.

SKI FACILE, de Lefebure, 87 pages et dessins. Prix 68 fr. Par poste 135 fr.

LA GYMNASTIQUE, par Jean A. Latte, 392 pages. Prix 408 fr. Par poste 503 fr.

JEUNE ET BELLE, de M. Auclair, culture physique de la femme d'aujourd'hui. Nombreuses figures et photos. Prix 306 fr. Par poste 406 fr.

# NOS OUVRAGES SPÉCIALISÉS

## LE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

par C. LACOME et H.P. BORESTROKE. Ouvrage indispensable à la connaissance de la moto. Nombreux dessins, considérations théoriques et pratiques sur le moteur 2 et 4 temps, l'entretien et la réparation de la machine. Nombreux renseignements sur la mise au point, le bricolage, la compétition, le tourisme, le sidecar. Prix : A nos bureaux 300 frs. Par poste 345 frs.

## L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION

par C. LACOME. Tous les trucs, toutes les « ficelles » dévoilées. Cet ouvrage vous permettra d'économiser de nombreux billets de mille. Prix : A nos bureaux 300 frs. Par poste 345 frs.

## L'ART DE CONDUIRE LA MOTO

par C. LACOME et H.P. BORESTROKE. Cet ouvrage intéressera même le motocycliste averti. La conduite de la moto, du vélomoteur, du sidecar, y

sont traités de la façon la plus complète. Prix : A nos bureaux 200 frs. Par poste 245 frs.

## LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE

Opuscule contenant toutes indications sur l'entretien de votre machine, aide-mémoire, permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, de vérifier le kilométrage des pneumatiques, de noter toutes les adresses utiles. Prix : A nos bureaux 60 frs. Par poste 75 frs.

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

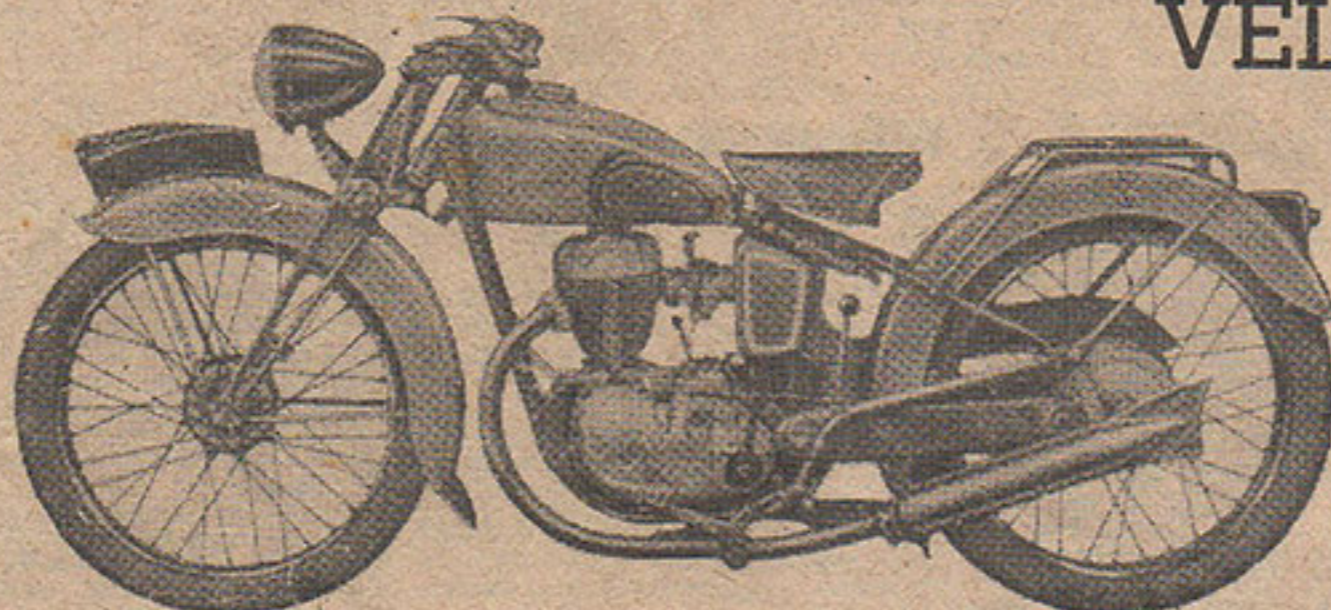
**ELECTRO-VULCANISATION**  
16, Cité Dupont (50, rue St-Maur) PARIS-11° - ROQ. 00-43  
REPAIRE et RECHAPE tous pneus auto et moto en 8 jours  
Soudure de tringles - Occasions - Expéditions province

# 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)

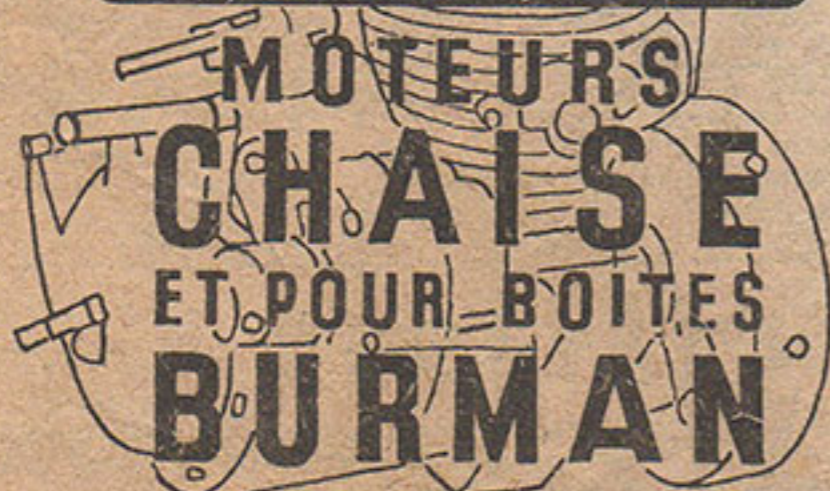
PARIS — 30, rue de Charenton (Bastille)  
BORDEAUX — 63, rue de Bègles.  
ALGER — 1, rue du Quatre-Septembre.

## C.P.D.M.

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

### EMBIELLAGES RÉALÉSAGES SOIGNÉS

PIÈCES POUR



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 BOÎTE G.M.

UNE MAISON QUI GROUPE TOUTES VOS COMMANDES  
FOURNITURE EXCLUSIVE AUX AGENTS

POUR TOUTES PIÈCES 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

### CARBURATEURS ORIGINES

AMAL  
FISCHER  
FRANKFURT

pour  
**D. K. W.**

250 cmc. - 350 cmc. 500 cmc.

### STATION-SERVICE 83

83, Av. de la Grande-Armée, 83, PARIS-16<sup>e</sup>