

37^e ANNEE. — N° 942. — 15 AVRIL 1949

MOTO-CROSS
A MONTREUIL
POMPES A HUILE

Provisoirement
TRI-MENSUEL

LE NUMERO :

25 frs

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue



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

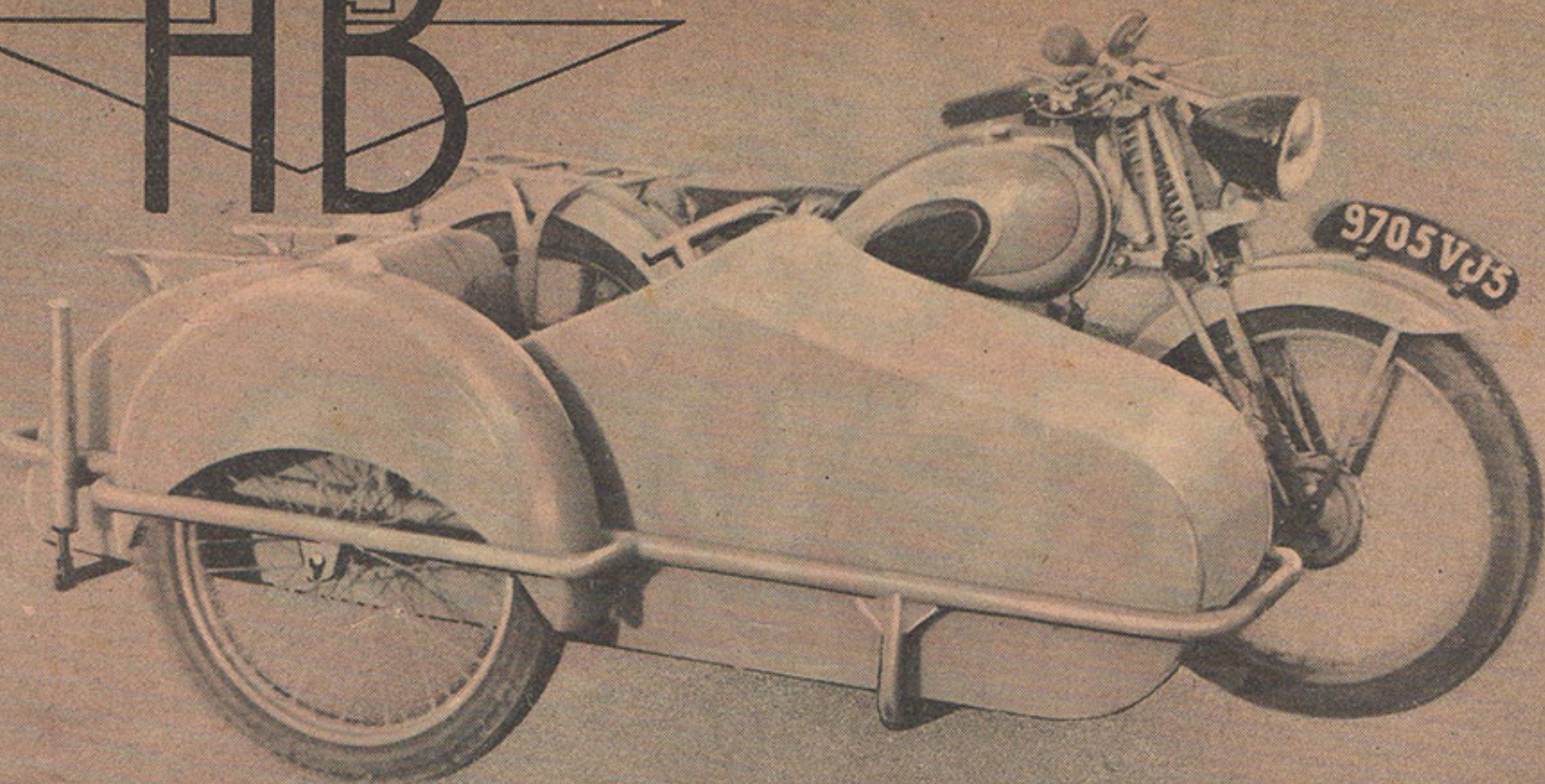
RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

AU MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE MONTREUIL
Un beau saut d'un concurrent lors de l'épreuve nationale

SIDECARS LÉGERS

Pour Vélomoteurs et Motos jusqu'à 350 cmc.

HB



Modèle **TOURISME**
Type H 3 : 41 kgs

45.600 frs.

Modèle **CANADIENNE**
Type H 4 : 32 kgs

35.200 frs.

Ets P. HUMBLLOT, 72-79-81, rue du Fg St-Jacques - PARIS - Tél. : GOB. 24-32

AGENCES PROVINCE DEMANDEES

Les cycles **AUTOMOTO**

présente

SON PROGRAMME DE FABRICATION POUR L'ANNÉE EN COURS:
CYCLES, MOTOS & VÉLOMOTEURS

SES VÉLOS RANDONNEURS ET COURSE SPÉCIAUX

Légers et extra-légers — 3 et 4 vitesses

SON VÉLOMOTEUR 125 A. S.

2 temps — Bloc moteur — 3 vitesses

SON VÉLOMOTEUR 125 C. H.

4 temps — Bloc moteur — Culbuteurs
4 vitesses — Sélecteur au pied

SA MOTO 150 cm³ - 4 TEMPS

Bloc moteur — Culbuteurs — 4 vitesses
Sélecteur au pied — Moyeu AR démontable

**CYCLES
AUTOMOTO**



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

après la panne ...



des mains 3-33

Mains et Ongles impeccables

grâce au **Savon en Pâte 3-33**

Avec ou sans eau, le 3-33 débarrassera instantanément vos mains des graisses, huiles, cambouis, goudrons, etc...
Il adoucira et parfamera votre peau.

Le 3-33 qualité 1939 est en vente dans toutes les bonnes drogueries et chez les meilleurs fournisseuristes pour auto



SYNERGIE

X.L.R.

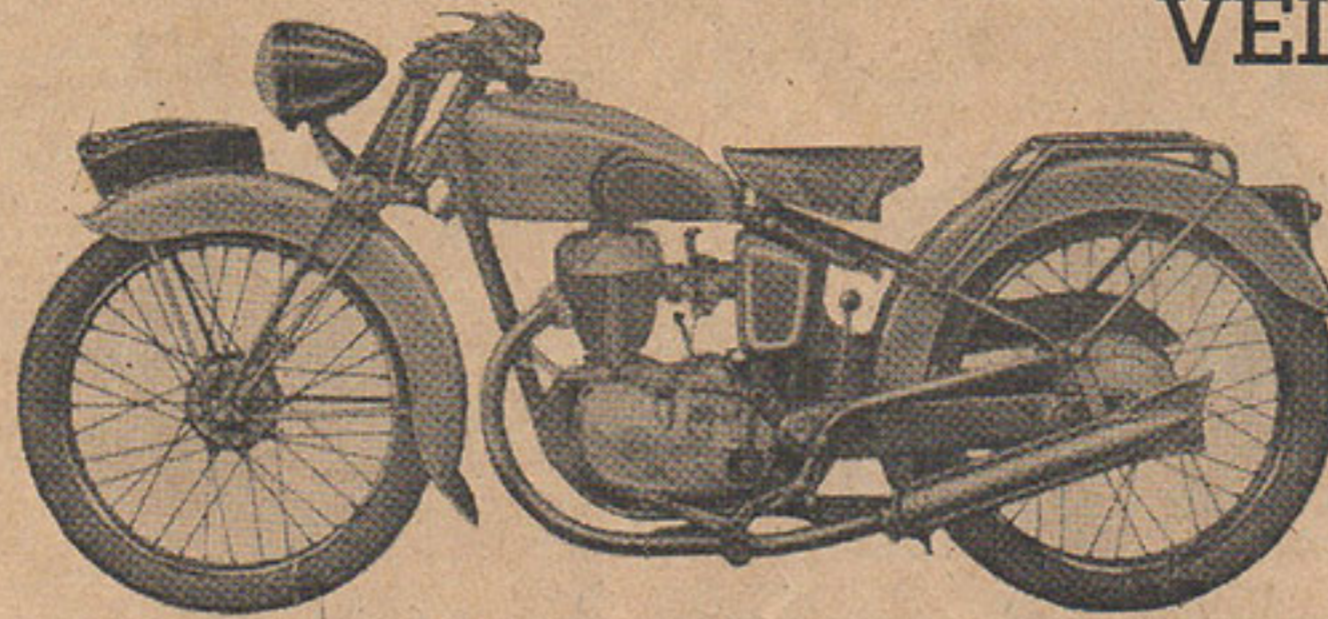
Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

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.

166, Rue LAFAYETTE — PARIS (10°)
M. Gare du Nord. Tél. NORD 07-59

Catalogue et Tarif
Joindre 30 Frs en timbres-poste

OCCASIONS — ACCESSOIRES — REPRISES

Livraisons immédiates

GNOME & RHONE — BERNARDET
TERROT, etc...

TOUTES LES GRANDES MARQUES :

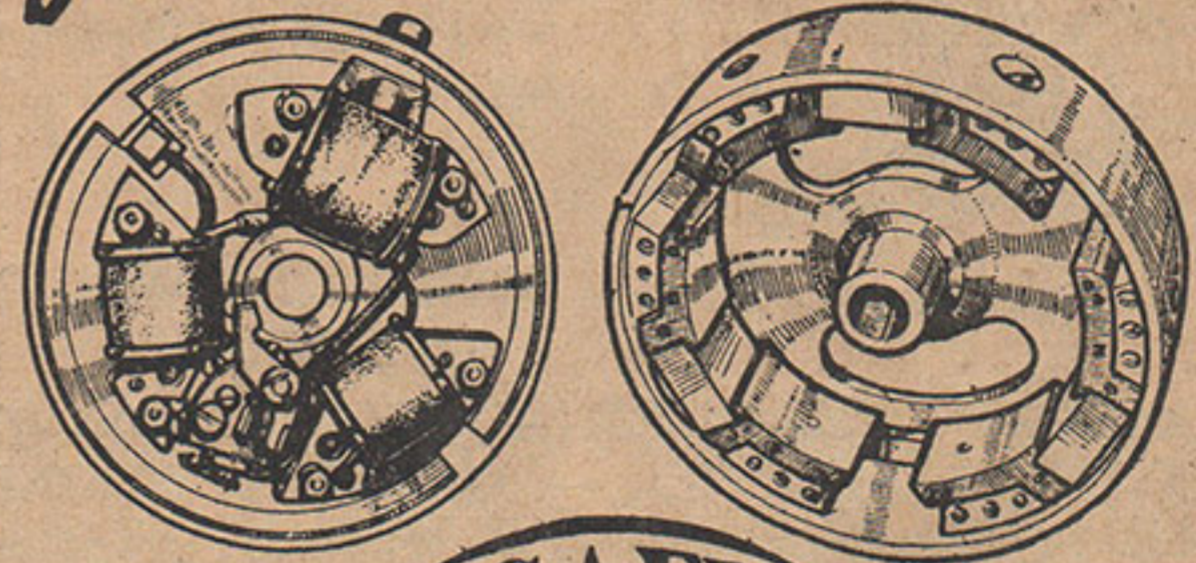
CYCLES — MOTOS — SCOOTERS
SIDE-CARS — VELOMOTEURS

Moto-Revue

SOCIÉTÉ

LA PLUS PUISSANTE
ORGANISATION DE LA
RÉGION PARISIENNE

Volants Magnétiques



SAFI

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

pour VéloMOTEURS 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)

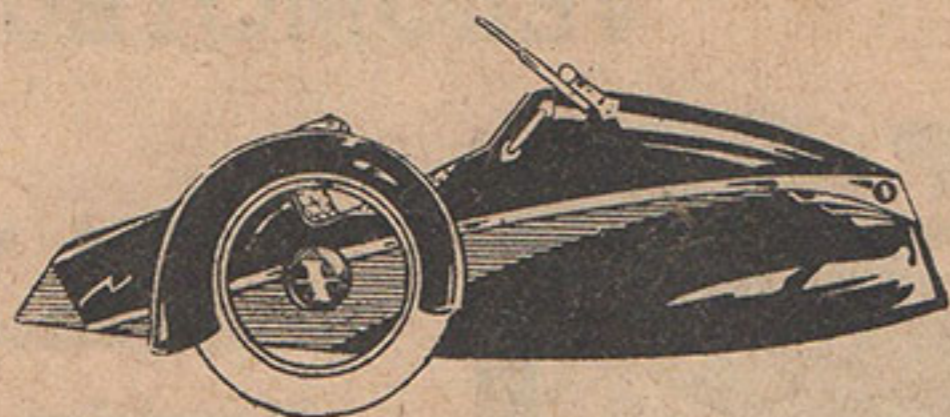
Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED

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

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

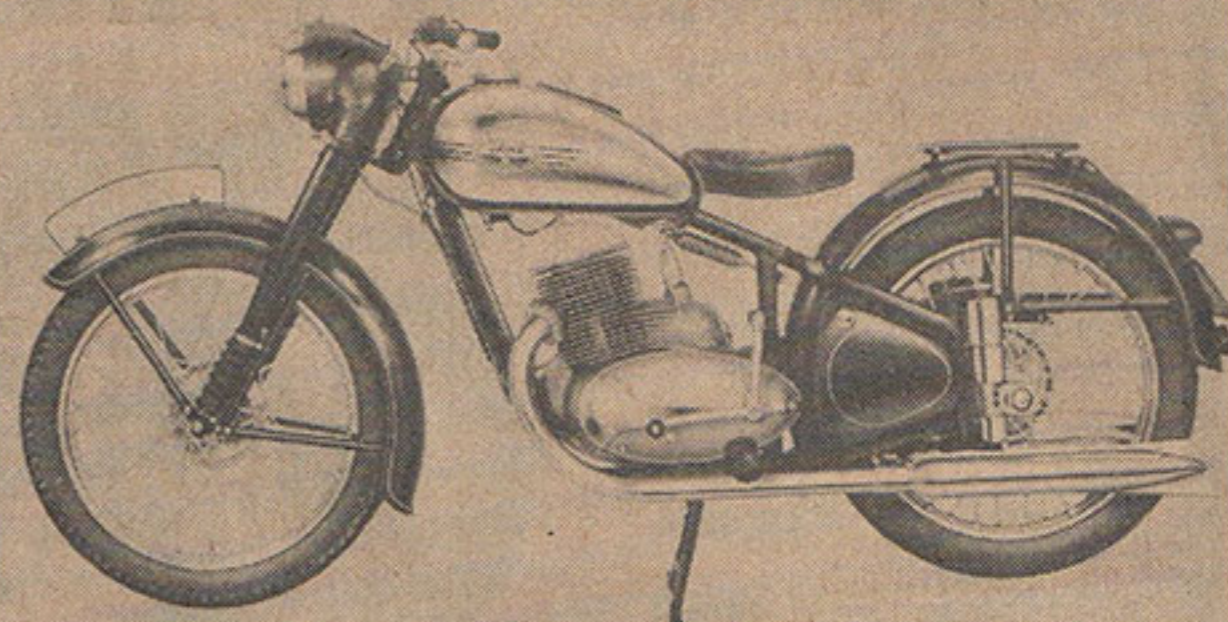
GRENOBLE : APPARCEL, 71, Cours Jean-Jaurès
Tél. : 26-57

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^e) Tél. Moncey 81-98

La JAWA 250^{cmc}



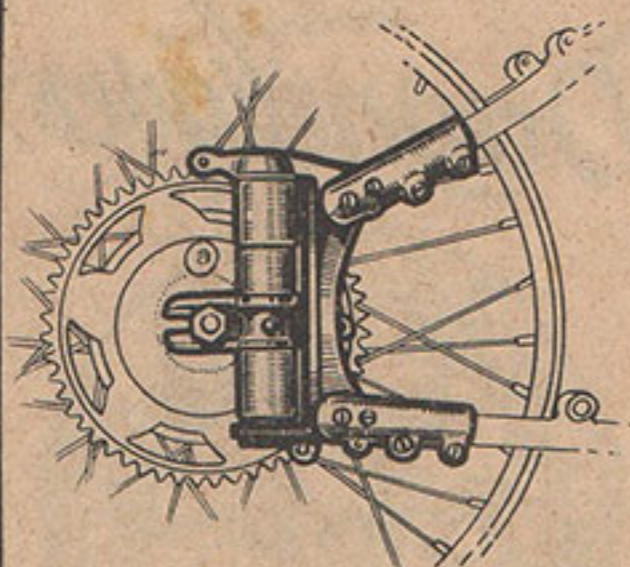
FOURCHE AVANT TELESCOPIQUE
SUSPENSION ARRIERE

EST DISPONIBLE RAPIDEMENT

Agent Général : Ets POCH
127, av. de Neuilly - NEUILLY — SAB. 61-70

Concessionnaires pour Paris :

NIEL GARAGE JEANNIN
8, rue Fourcroy, 8 11, av. Pte de la Plaine
PARIS-17^e - Tél. WAG. 52-62 PARIS-15^e - Tél. LEC. 80-62



SUSPENSIONS AR
pour vélomoteurs

B. R.

La plus économique !
La plus facile
à monter !

■
DONNE LE CONFORT
IDEAL !!

Agences directes MOTOBECANE — JONGHI
KCEHLER-ESCOFFIER — GNOME et RHONE
Pièces détachées anciens et nouveaux modèles
adaptables pour toutes marques
SPECIALITES : Réalésages — Embiellages
Chemisages — Revisions volants magnétiques
magnétos et dynamos
Expéditions Rapides dans Toute la France

SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER
88, Av. Paul Doumer, PARIS-16^e — AUT. 18-42

“ 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 : 5.250**
et GNOME et RHONE R 2 et R 3
Livrés complets. **PRIX : 5.750**
AGENTS, DEMANDEZ NOS CONDITIONS

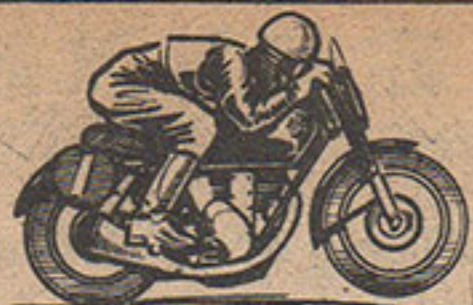
MARC MARTIN constructeur,
8, Rue des Plâtrières, 8 — PARIS (XX^e)
POUR RENSEIGNEMENTS JOINDRE UN TIMBRE POUR LA REPONSE



MOTO SCOOTER CUSHMAN

245 cmc. MONOCYLINDRE, 4 TEMPS, EMBRAYAGE AUTOMATIQUE
LIVRAISON IMMEDIATE

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF : LE MATERIEL MOTORISE DE QUALITE
52-54, Avenue du Capitaine Glarner — SAINT-OUEN — CLignancourt 09-21



POUR COMMANDER VOTRE MOTO
ACHETER VOTRE SIDECAR
CHOISIR VOS ACCESSOIRES
ET VOS EQUIPEMENTS



VOUS DEVEZ VOUS ADRESSER A

Georges MONNERET

94 FOIS RECORDMAN DU MONDE — 6 FOIS CHAMPION DE FRANCE
AGENT DE TOUTES LES GRANDES MARQUES

parce qu'en 20 ans de compétitions et de victoires,
il a acquis une expérience unique dont il vous fera profiter

AGENCE EXCLUSIVE POUR LA FRANCE

AJS

Faites confiance à GEORGES MONNERET
comme les plus grandes marques mondiales
lui ont fait confiance

Sertum

VENEZ EXAMINER A SON MAGASIN DE PARIS-SUD

les modèles SERTUM que vous pourrez bientôt commander

Disponibles : SIDECARS pour motos légères et vélomoteurs instantanément détachables par rotules

SUSPENSIONS ARRIERES
Adaptables pour Vélomoteurs

CASQUES MONNERET
à calotte métallique

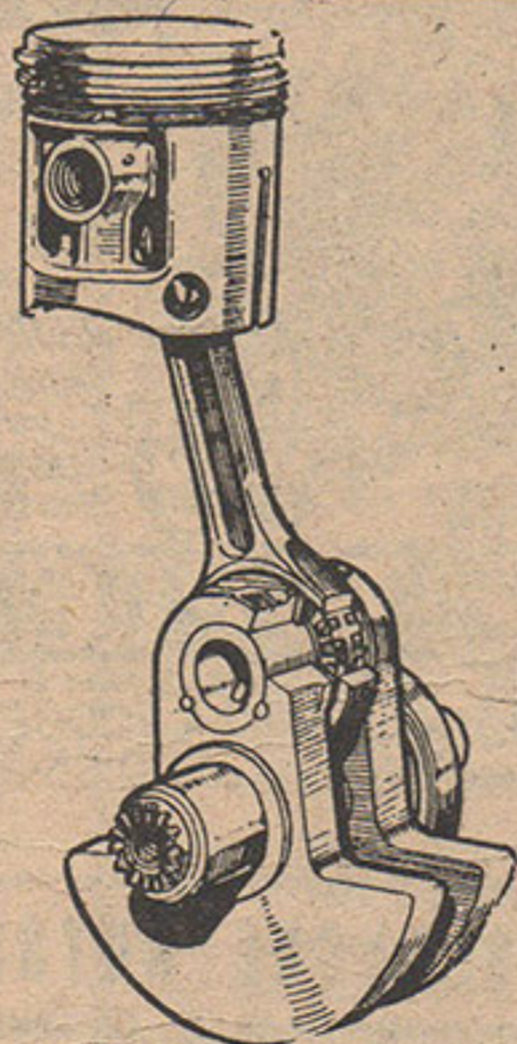
FOURCHES SUSPENDUES
Pour cycles à moteur auxil.

106, AV. ARISTIDE-BRIAND - MONTROUGE ALE. 21-71

Réfections
d'embellages
Réalésages
de cylindres

TRAVAUX GARANTIS
EXECUTES
PAR SPECIALISTES

DELAIS RAPIDES

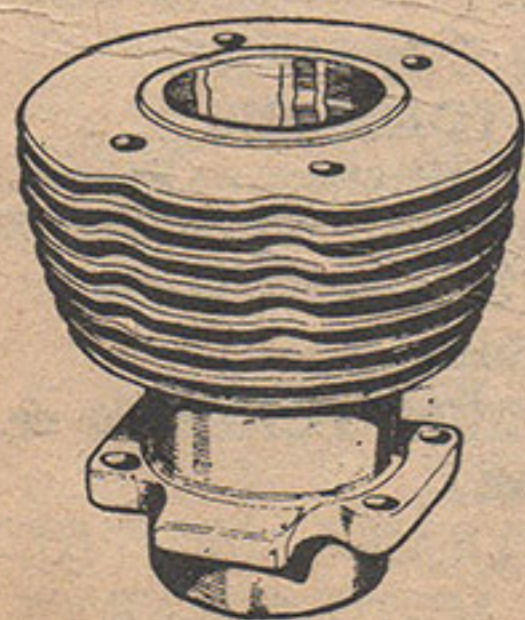


FOURNITURE
DE TOUTES PIECES
DETACHEES
PISTONS COMPLETS.
ACCESSOIRES

AGENT GENERAL POUR LES
PIECES DETACHEES STAUB

PERTUISOT

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



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^e

POUR LA 175 CMC. MOTOBECANE
passez dès maintenant vos commandes à

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

LA PLUS BELLE MACHINE DU MOMENT
Fourche télescopique — Suspension AR

Prix : 120.000 Frs

50, av. Edouard-Vaillant, 50
BOULOGNE - BILLANCOURT

Tél. : MOL. 29-62

Métro Porte de St-Cloud

C.P.D.M.

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

EMBIELLAGES RÉALÉSAGES SOIGNÉS

PIÈCES POUR
MOTEURS
CHAISE
ET POUR BOÎTES
BURMAN

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS

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

ACCESSOIRES

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

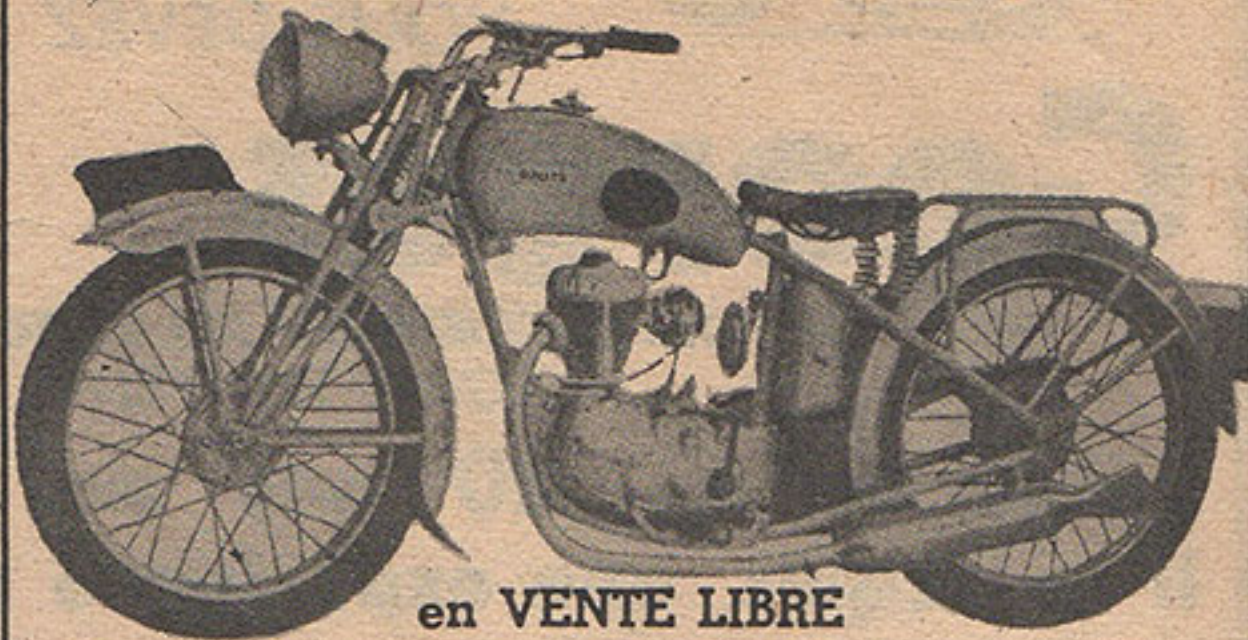
UNE MAISON QUI GROUPE TOUTES VOS COMMANDES
FOURNITURE EXCLUSIVE AUX AGENTS

Les Ets BONNET

172, Avenue Edouard-Vaillant, BILLANCOURT

Téléphone : MOL. 15-46

PRESENTENT ET LIVRENT SANS DELAI



en VENTE LIBRE

les motos légères

GULLER 2 CV. bloc moteur AMC 4 vit. sélecteur double pédale

JONGHI 125 cmc. 3 vitesses sélecteur

Le sidecar léger POINARD (36 kgs.)

pour vélomoteurs

ET CONTRE BON D'ACHAT :

les Vélomoteurs 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

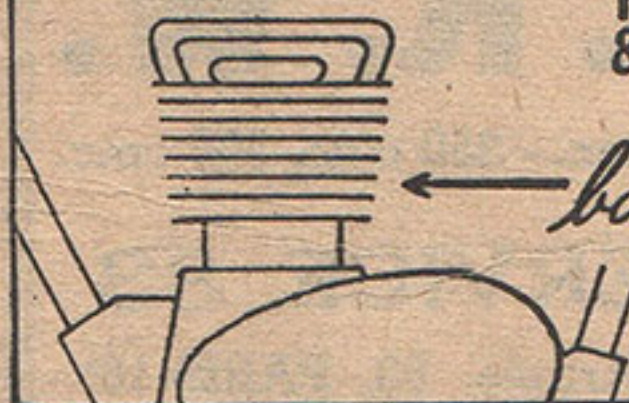
Réalésages dans la journée - Réparations garanties

Agences : MOTOBECANE — ALCYON

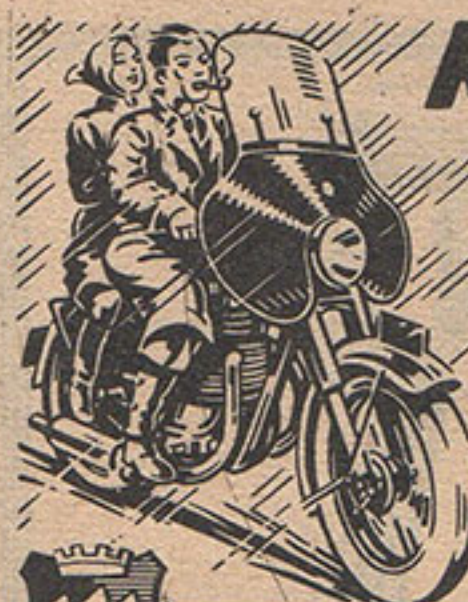


Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



bonne compression
longue durée



MOTOCYCLISTES

Roulez confortablement
par tous
les temps

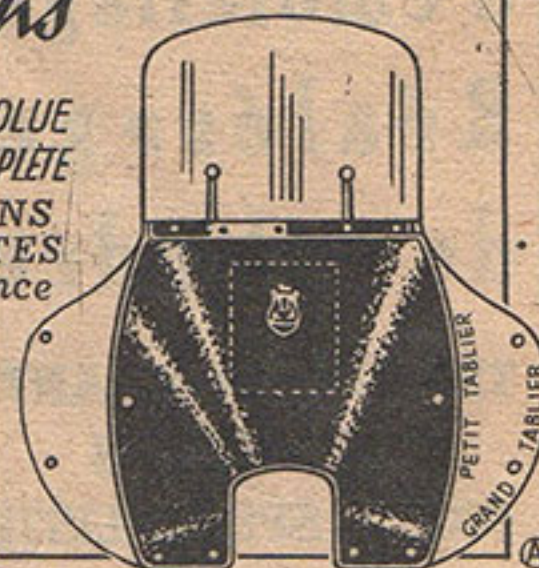
RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLETE
LIVRAISONS
IMMEDIATES
Paris-Province



BIPLEX

ET DELANNET

43 & 45 RUE DE LA ROQUETTE
PARIS. TEL. ROQ. 85-22



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



BLANCHE AUTOS MOTOS CYCLES

Anciennement A. Geneste — Gérard DESIR Gérant
71, rue Blanche - PARIS (9^e) - Tél. : TRinité 55-50

EXPOSE ET PREND COMMANDE

de la 175 cmc. MOTOBECANE

à culbuteurs - 4 vitesses - Sélecteur - Fourche
télescopique avant et arrière. - EN VENTE LIBRE

Des VELOMOTEURS 125 cmc. 4 temps

latérales et culbutés

ainsi que les CYCLOMOTEURS PONEY 50 cc.

2 vitesses

EN VENTE LIBRE ET LIVRABLE DE SUITE

AGENCE EXCLUSIVE MOTOBECANE

	France	Etranger
12 N ^{os}	240 fr.	340 fr.
24 N ^{os}	480 fr.	600 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} 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^e.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, votre adresse complète, avec le n^o 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 Moto

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12
(Immeuble métro Sentier)
PARIS (2^e)

Moto revue

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE
ET DE DEFENSE DES USAGERS
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

TEL. : GUT. 73-32. GUT. 73-33. GUT. 73-34. GUT. 73-35.

◆ CYLINDRES CHROMES INTERIEUREMENT

Il semble que cette nouvelle technique soit appelée à se répandre. Elle est couramment utilisée sur les moteurs d'aviation anglais, car elle permet de ralentir considérablement l'ovalisation. On a constaté une usure 5 à 6 fois moins rapide. Une difficulté s'est présentée : celle du graissage, l'huile s'échappant des surfaces chromées. On y a remédié en ménageant sur la surface chromée de microscopiques cuvettes qui font office de réserve d'huile.

Le chromage offre encore d'autres possibilités, en particulier pour la remise en état de pièces usées.

LE CIRCUIT DE MONZA

L'autodrome de Monza est en ruine et sa réfection serait trop coûteuse. Il est remplacé par un circuit routier de 6 kms 300 très rapide qui permet de réaliser sur une 500 cmc. des moyennes de 160 kmh. C'est probablement sur ce circuit que le 4 septembre se déroulera le Grand Prix des Nations.

Gilera prépare 4 machines à 4 cylindres sans compresseur. Malheureusement on ne les verra sans doute pas à l'île de Man. Par contre, Parilla alignerait deux machines 250 dans le T.T.

◆ DEUX VETERANS

Harry Hinton est probablement le meilleur coureur australien. Il est âgé de 43 ans. Quant à sa machine, une Norton, elle a 17 ans. On prétend qu'Hinton n'a qu'un œil, qu'une oreille, qu'un poumon et qu'un rein. Il a l'intention de participer, cette année, au Tourist Trophy.

◆ EN AMERIQUE

Aux dernières courses de Daytona, les 500 cmc. Norton ont nettement battu les 750 américaines (à soupapes latérales il est vrai).

ET NOUS ?

AU moment où l'on envisage d'attribuer aux automobilistes non prioritaires une certaine quantité d'essence, on ne mentionne pas les motocyclistes et il semble qu'ils soient oubliés. Doivent-ils se contenter des 5 litres mensuels qui, même avec un vélomoteur, ne leur permettent de parcourir que 150 kilomètres environ. Avec une 500 cmc., leur kilométrage ne dépassera pas 100 à 110 kms.

Il y a là une situation assez bizarre puisque précédemment en allouant 5 litres mensuels aux motocyclistes on reconnaissait implicitement qu'il fallait encourager le plus économique des moyens de transport et que maintenant, au moment où on dispose de plus larges quantités de carburant on ne fait rien pour les possesseurs de moto. Une attribution de 20 litres mensuels constituerait un minimum jusqu'au jour où la vente du carburant sera enfin libre, ce qui serait possible si l'Etat, consciemment ou non, cessait de favoriser le marché noir. Le dirigisme, la rapacité du Ministère des Finances, les exigences du Ministère de l'Agriculture qui veut flatter certains cultivateurs, s'y opposent, mais s'ils s'obstinent dans leurs conceptions mesquines, il se produira un tollé général et ils seront balayés. Nous avons trop de ces dictateurs au petit pied qui empêchent le pays de se relever et de retourner à une vie normale.

Les clubs automobiles avec leur Fédération nationale et les Unions d'usagers qu'ils ont formées presque partout, constituent une force qui peut agir sur les pouvoirs publics, et cela explique le revirement du parlement qui a fini par comprendre la nécessité des transports routiers pour vivifier l'économie nationale. Par contre, les clubs motocyclistes n'envisagent qu'une action sportive et locale et n'ont pas su concentrer leur action. L'U.M.F., étouffée par l'A.C.F. et la Fédération, est trop exclusivement un organe de contrôle sportif et n'a pas su comprendre que le motocyclisme utilitaire offrait de vastes possibilités. Il serait donc utile que les clubs motocyclistes fassent parti des Unions des Usagers de l'automobile et y fassent valoir leurs droits. On ne peut aujourd'hui obtenir quelque chose qu'en se groupant et en faisant masse.

◆ UNE NOUVELLE 250 CMC. ALLEMANDE

C'est la T.W.N. (Triumph Werke Nurnberg). Le moteur est un deux cylindres jumelés deux temps à chambre d'explosion commune. La bielle unique est à fourche et les cylindres se trouvent côte à côte et non l'un derrière l'autre se meuvent à l'unisson. La distribution est donc symétrique. Cadre classique Fourche à parallélogramme, Carter de chaîne arrière. L'alésage est de 45 mm., la course de 78 mm., le rapport volumétrique de 5,5 à 1. Vitesse environ 90 kmh. Consommation 3 litres aux 100 kms. Allumage par batterie et bobine. Graissage par mélange.

◆ UNE RAPIDE VELOCETTE

Les spécialistes australiens mettent leur amour propre à transformer des machines de série en racers. Une 250 cmc. Velocette à culbuteurs tape le 170 kmh. L'Ariel 500 cmc. est la machine la plus rapide d'Australie et en 350 cmc. une Royal Enfield est presque imbattable.

◆ REAPPARITION DE DOT

C'est une bonne vieille marque qu'on est heureux de voir réapparaître sur le marché britannique. Elle s'était depuis quelques années spécialisée dans de petits triporteurs propulsés par un 125 cc. Villiers. Le premier modèle de moto qui sera offert au public aura un 197 cc. Villiers et sera suivi d'une petite machine avec un Villiers 122 cc.

◆ UN ESSAI DE 100 HEURES

Le nouveau 4 cylindres Ariel tout alu a été soumis à un essai au banc comportant 20 heures à 3.000 t.-m. à quart de charge, 70 heures à 4.000 t.-m. aux 3/4 de charge et 10 heures à 5.000 t.-m. sous pleine charge. On a simplement changé les bougies et monté un plus gros gicleur après la première période. L'usure des organes a été mesurée.



Au Corso Fleuri de Hyères, qui a eu lieu le 13 mars 1949, l'Amicale Motocycliste Hyéroise, présentait un char sur lequel reposait une pompe à essence cadencée et recouverte de toiles d'araignée, ce qui valut à ses auteurs le quatrième prix des petits chars.

Informations

◆ UN SALON PARTICULIER POUR LA MOTO ET LE CYCLE

La nouvelle est maintenant officielle. Cette année le Salon de la Moto et du Cycle n'aura pas lieu en même temps que celui de l'Automobile. La date d'ouverture retenue serait approximativement le 27 octobre. Cette décision a été prise à cause de la superficie nettement insuffisante, réservée à ces deux branches de l'industrie.

En outre les exposants se sont plaint du manque d'aération ainsi que de l'insuffisance des dégagements des sous-sols.

◆ IMPORTATION TCHECOSLOVAQUE

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons une nouvelle qui fera le plus grand plaisir aux nombreux motocyclistes amateurs de belles machines.

En effet, un additif à l'accord commercial vient de permettre l'importation de plusieurs centaines de motos tchécoslovaques : la Jawa 250 cmc. et la fameuse bicylindre Ogar 350 cmc.

Il serait même question que les Ets Poch, importateurs de ces machines si réputées créent bientôt de nouvelles agences en province, ce qui permettrait ainsi de donner satisfaction dans toute la France.

◆ POUR SERRER UN ECROU D'AXE MOTEUR

On peut immobiliser le pignon à l'aide d'un levier avec deux coudes à ses extrémités. Ces deux coudes dirigés en sens inverse sont engagés sur le petit et le grand pignon, la chaîne étant en place.

◆ ATTENTION A VOTRE ECLAIRAGE

Nous roulions par une nuit noire lorsque soudain notre phare s'est éteint et nous n'eûmes que le temps de mettre en code. C'était le filament de l'ampoule qui avait lâché. Cela aurait pu être grave si la panne avait résulté d'un court-circuit, d'un mauvais contact ou de rupture de câble. Vérifiez donc fréquemment votre installation électrique.

◆ MACHINES DE DIRT-TRACK

C'est un sport vraiment spectaculaire, moins dangereux qu'il ne semble au premier abord, mais qui ne peut être pratiqué qu'avec des machines spéciales à peu près inutilisables dans des conditions normales. Guidon très haut, selle

très basse. Ni changement de vitesses, ni frein, ni amortisseur de transmission. Un moteur dont le carter est presque au ras du sol. Ces moteurs sont d'ailleurs spéciaux et utilisent comme carburant du méthanol, et possèdent un rapport volumétrique de 14 à 1 et même plus. Avec ce carburant le moteur ne chauffe pas et la surface des ailettes est très réduite. La démultiplication est de l'ordre de 9 à 1. Les pneus à sculptures profondes sont spécialement étudiés. Le réservoir est microscopique. La fourche n'a qu'un très faible débattement. Aussi quand on enfourche une de ces machines pour la première fois est-on complètement dépaycé. Il faut une longue pratique pour arriver à faire figure honorable sur un dirt track. Le moteur absorbe autant de poussière que d'air et doit être très fréquemment démonté et mis au point. L'entretien est donc très onéreux.

En raison des fêtes de PAQUES le prochain numéro (N° 943) de « MOTO-REVUE » paraîtra le Vendredi 29 avril.

◆ LE SUCCES DES CORGI

Il ne s'est pas vendu moins de 10.000 Corgi. Il y a donc une clientèle assez nombreuse pour ce type de machine.

◆ GRAND TOURISME SUR PETITE MACHINE

Un club de propriétaires de Corgis vient de faire une randonnée de motoring d'une durée de 18 jours en France. J'ai même rencontré entre Cologne et Coblenz une de ces machines

◆ POUR LE RETOUR DE LA LIBERTE DE L'ESSENCE SIGNEZ LA PETITION DE « MOTO-REVUE »

La presse quotidienne révèle actuellement au grand public le scandale de l'essence. Elle prouve, à l'aide de faits précis et de chiffres, que le marché libre de l'essence serait actuellement parfaitement réalisable.

« Moto-Revue » ne pouvait rester inactive.

Aussi a-t-elle décidé de faire une pétition signée par tous les motocyclistes, afin que la liberté de l'essence devienne réalité.

Envoyez-nous sur du papier de format commercial 21x27 vos noms, prénoms, adresse, profession, marque de la motocyclette et numéro d'immatriculation, ainsi que votre signature et celle de tous les possesseurs de moto de votre connaissance.

Amis motocyclistes, écrivez-nous. Le nombre fera notre force.

MODELE DE LETTRE A NOUS FAIRE PARVENIR :

PETITION DE « MOTO-REVUE »

POUR LE RETOUR DE LA LIBERTE DE L'ESSENCE

Nom Prénom Adresse Profession Marque No d'imm. Signature

N° 1
N° 2
etc...

QUELQUES SPECIALISTES

FRANÇAIS...

BLANCHET

Le Centre d'études d'articles de sport, dirigé par M. Blanchet, continue la fabrication en grande série du Motomasque Pare-brise 41, qui connaît depuis 8 ans un succès considérable.

Mais poursuivant ses recherches, le centre d'études vient de créer un nouveau modèle spécialement conçu pour être adapté aux casques, mais qui peut également se porter sans casque.

En outre cette maison peut vous fournir des genouillères et coudières en caoutchouc mousse sous bande, qui protègent admirablement en cas de chute.

Enfin le nouveau casque « Securit » en dural embouti garni de caoutchouc mousse, complète l'équipement de protection dans lequel s'est spécialisé cette maison.

...ET SUISSES

F. DUMONT

F. Dumont est un vétéran parmi les champions motocyclistes : il participe depuis bientôt 25 ans — et avec quels succès — à des épreuves internationales à travers presque toute l'Europe.

En 1926 déjà, il prenait part à « Paris-Pyrénées-Paris » organisé par Moto-Revue.

Agent régional de la marque Peugeot à Pontarlier, F. Dumont s'est adjoint le dépôt des fabrications Gurtner pour le vélomoteur et la moto (carburateurs, bougies, avertisseurs, etc...).

Etendant son activité, il a ouvert récemment, à Neuchâtel (Suisse), une succursale de vente de ces accessoires.

ELECTRICITE RADIO AUTOMOBILE

L'équipement électrique d'une motocyclette doit retenir toute l'attention de son propriétaire.

Certains établissements ont presque uniquement dirigé leur activité dans la réparation et la vente d'équipement électrique, et parmi ceux-ci les Ets Electricité Radio Automobile sont certainement parmi les plus compétents.

Rappelons que vous trouverez également dans cette maison de nombreux accessoires, tel que compteurs, appareils de bord, etc...

Tout ce qui concerne l'électricité est du ressort des Ets Electricité Radio Automobile.

LES SIDECARS IMPERIAL A GENEVE

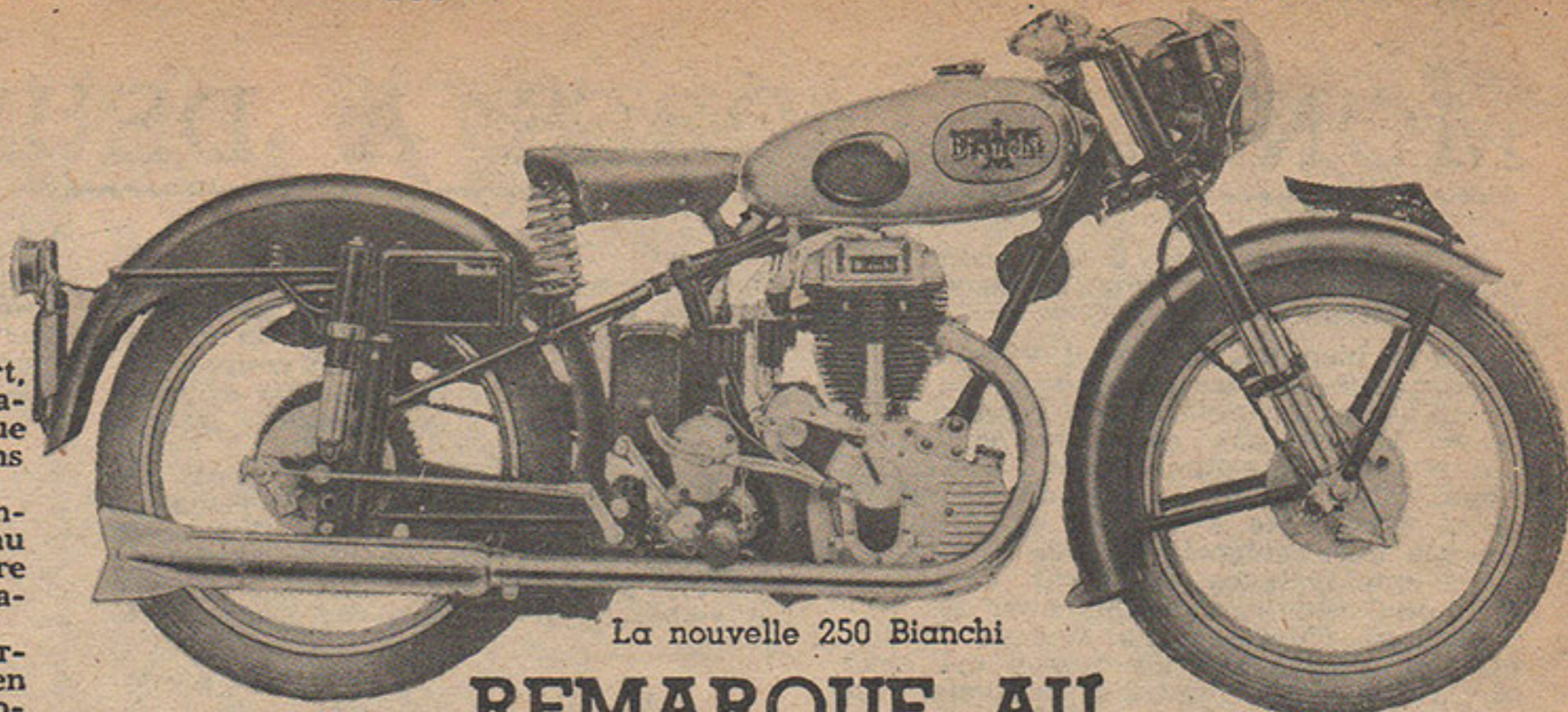
Les Ets Marmonier, constructeurs du side Impérial, offrent aux motocyclistes une gamme de modèles susceptibles de convenir aux goûts de chacun.

Le stand de cette maison à Genève nous permettait d'admirer les modèles tourisme T-34 grand raid, grand sport, grand tourisme ou standard, dont l'élégance et le confort ont retenu l'attention du public.

La suspension est extraordinairement douce et souple, grâce aux 2 ressorts semi-cantilever, et surtout à l'ensemble roue indépendante intégralement montée sur véritables « Silentbloks ». La carrosserie est étudiée pour apporter le maximum d'aisance et de confort et a retrouvé actuellement le luxe d'avant-guerre, grâce à la première qualité des produits employés.

LES B.S.A. CHEZ CHARLES HASSLER

Charles Hassler continue dans son magasin de l'avenue du Mail à importer tous les modèles de motos B.S.A. La gamme importante des machines exposées chez cet agent permettra de satisfaire le motocycliste le plus difficile.

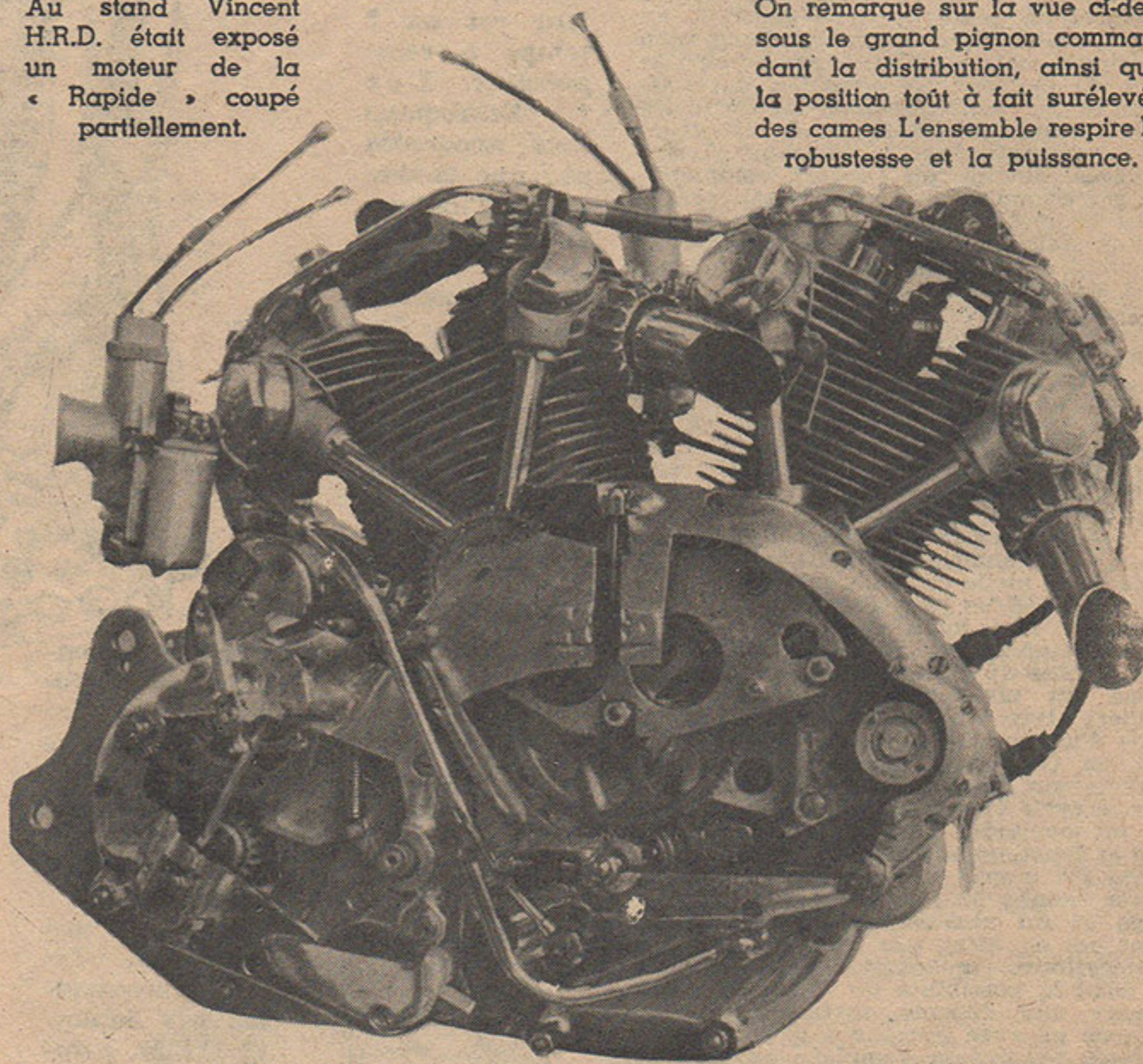


La nouvelle 250 Bianchi

REMARQUE AU SALON DE GENEVE

Au stand Vincent H.R.D. était exposé un moteur de la « Rapide » coupé partiellement.

On remarque sur la vue ci-dessous le grand pignon commandant la distribution, ainsi que la position tout à fait surélevée des cames. L'ensemble respire la robustesse et la puissance.



En outre vous trouverez chez Charles Hassler un important stock d'accessoires, et de pièces de rechange.

Amateurs ou possesseurs de B.S.A., retenez son adresse.

LES Ets MECANOPTIC

Grâce à leurs machines modernes, et à leur outillage perfectionné, les établissements Mécanoptic peuvent effectuer la fabrication de toutes pièces pour toutes marques de moto, en série ou à la pièce, selon plans ou modèles. Tous les travaux sortant de ces ateliers sont garantis 6 mois.

LAROCLETTE

On peut résumer l'activité de cette importante maison en disant qu'elle centralise tout ce dont le motocycliste peut avoir besoin.

NOTRE LIBRAIRIE

Vu l'abondance des articles, nous ne pouvons pas passer dans le présent numéro notre page de librairie.

Toutefois, nos lecteurs cherchant un ouvrage sur : l'Automobile, le Bricolage, les Arts et Métiers, le Jardinage, l'Élevage, la Gastronomie, la Médecine, les Sports, le Tourisme, le Camping, etc..., peuvent nous écrire, en nous demandant qu'on leur adresse (contre 15 frs en timbres), la liste complète de nos ouvrages spécialisés.

Agent de toutes les grandes marques, le choix que vous trouverez dans cet établissement est incomparable.

Les enthousiastes de la moto trouveront chez lui une atmosphère qu'on souhaiterait rencontrer chez tous les commerçants de la partie.

MONOCYLINDRES A DEUX PISTONS

Si paradoxal que cela soit, on peut parfaitement équilibrer un monocylindre. Deux systèmes sont possibles.

Il y a bien des années il y avait une remarquable voiture qui faisait des étincelles entre les mains d'un remarquable pilote, Rigolly. Elle donna en particulier des résultats excellents avec l'alcool national. Car ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on s'intéresse à l'alcool et dans les courses une catégorie réservée aux véhicules employait ce carburant. On espérait ainsi réduire ou supprimer les importations d'essence. La Gobron Brillé était propulsée par un quatre cylindres où dans chaque cylindre se mouvaient en sens inverse deux pistons. C'était un moteur à quatre temps. La chambre d'explosion était constituée par les deux pistons, alors qu'ils étaient le plus rapprochés et la paroi du cylindre entre les deux pistons. On avait donc une chambre d'explosion cylindrique de forme très satisfaisante. Avec des fonds de pistons concaves on pouvait, théoriquement au moins, réaliser une chambre d'explosion sphérique, mais il fallait ménager sur les côtés du cylindre les chapelles des soupapes et par conséquent laisser entre les deux pistons un assez grand intervalle. On ne pouvait donc, avec deux pistons concaves, obtenir un rapport volumétrique suffisamment élevé et il était préférable pour cette raison d'employer des pistons plats. Un problème délicat, c'était d'assurer la liaison des deux pistons. Dans la Gobron Brillé le piston inférieur était attelé par une bielle unique au maneton d'un coude central. Le piston inférieur comportait deux bielles latérales attaquant deux manetons montés chacun sur un coude et calés à 180° du maneton principal. Si le poids de l'attelage central est égal à celui des équipages latéraux, on obtient un équilibrage parfait. Mais des difficultés mécaniques se présentaient. Comment, en particulier, les bielles latérales très longues et ne devant peser chacune que la moitié du poids de la bielle centrale, pouvaient-elles être assez rigides pour ne pas fouetter en marche ? Il y avait également quelque mal à assurer leur alignement par rapport à l'axe du piston supérieur. Le problème fut ultérieurement résolu d'une manière très ingénieuse par C.L.M. à l'aide d'un montage à cardan. La disposition du Gobron Brillé fut reprise par Junkers sur le Jumo, fonctionnant d'après le cycle Diesel à combustion interne. Un monocylindre réalisé selon ce principe et fonctionnant selon le cycle à deux temps fut monté sur une moto belge de course, donna lieu à des ennuis d'allumage et fut abandonné. Le refroidissement est en effet très délicat. Avec un monocylindre monopiston, nous avons en effet la possibilité de disposer sur la culasse une énorme surface d'ailettes. Rien de tel avec le mono à deux pistons: le fond des pistons remplace en effet la culasse. Un autre inconvénient, c'est la distorsion du cylindre par suite de l'écart de température entre le côté de l'échappement et celui de l'admission (ou dans le cas d'un deux temps, de celui du

transfert). De plus l'encombrement est considérable et l'espacement des temps moteurs est le même qu'avec un moteur à un seul piston. Le flat-twin n'est pas plus encombrant et donne un couple moteur deux fois plus régulier. De plus ses culasses peuvent être beaucoup mieux refroidies.

On peut réaliser l'accouplement des deux pistons de manière différente et éliminer les bielles latérales. Il y aura alors un vilebrequin pour la bielle du cylindre inférieur et un autre au-dessus du moteur pour la bielle du piston supé-

rieur. Les deux vilebrequins seront accouplés par engrenages, mais la dilatation longitudinale des cylindres fait varier l'écartement des engrenages et le fonctionnement risque d'être bruyant. Un accouplement par chaîne est plus économique

Sur la machine ci-contre, expérimentée en course, le moteur est un 2 temps à compresseur. Les 2 vilebrequins sont accouplés par une chaîne munie d'un tendeur. Des difficultés de refroidissement stopperont des essais intéressants.

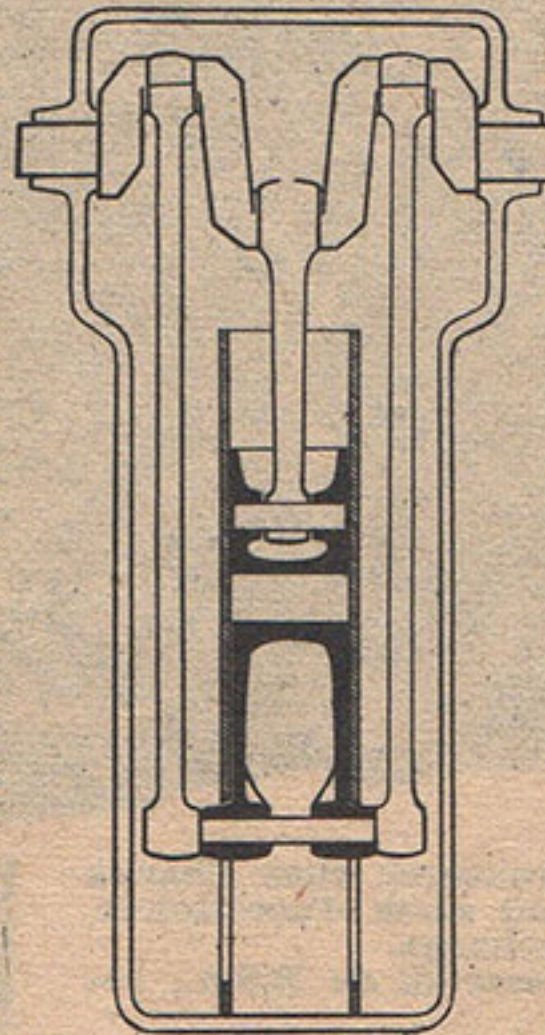
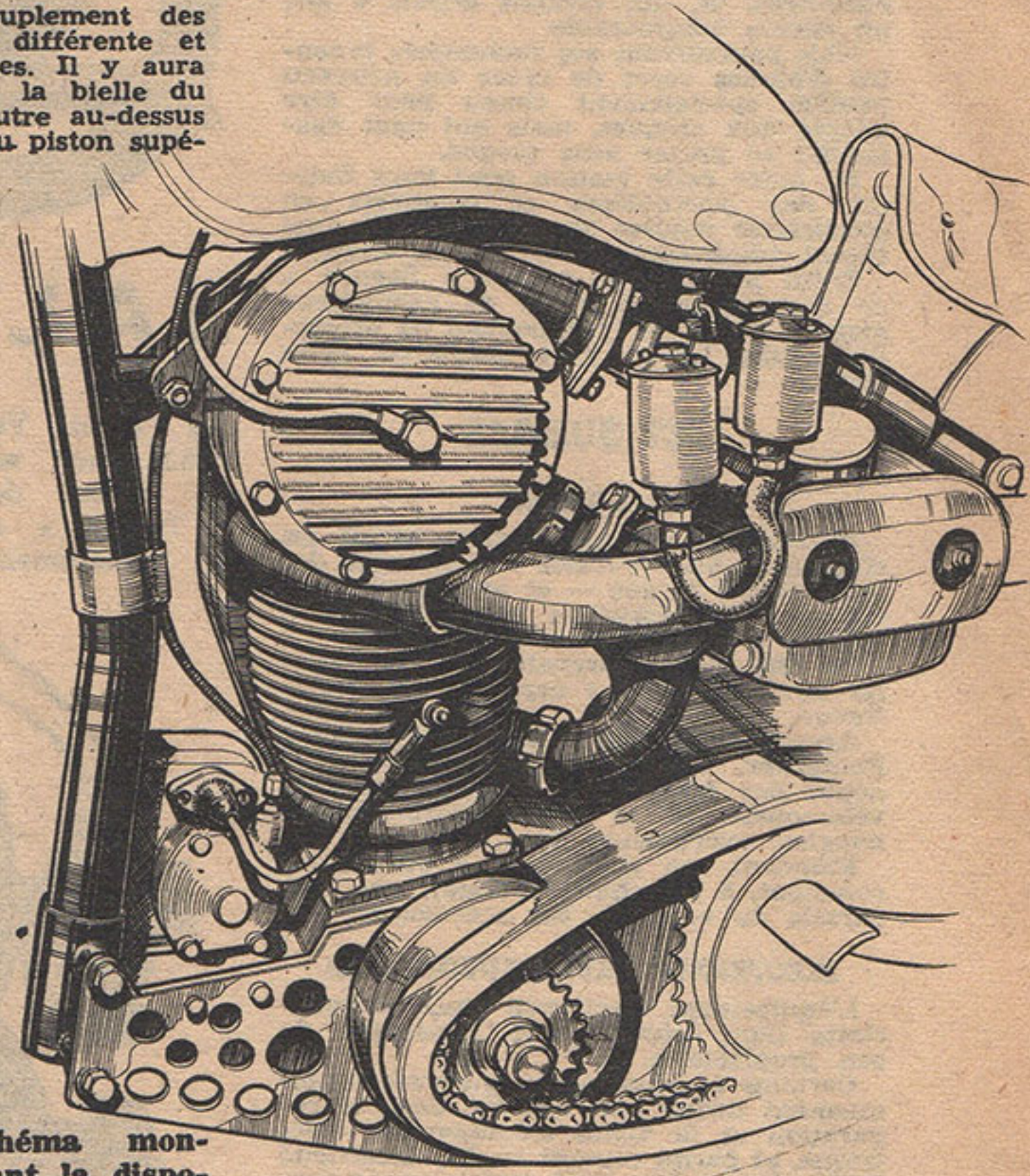
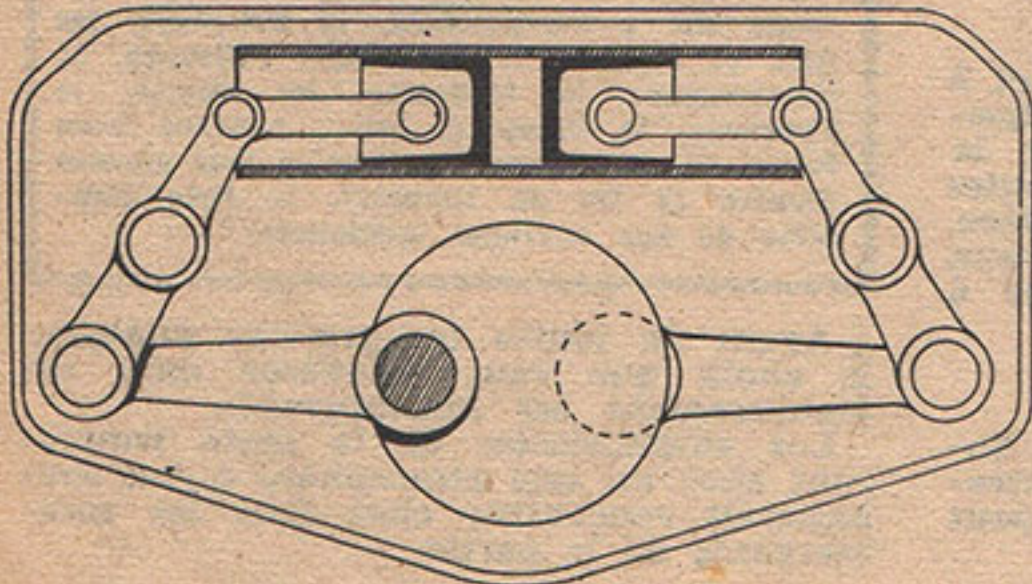


Schéma montrant la disposition des organes moteurs suivant le principe Gobron Brillé dont des réalisations commerciales quelque peu corrigées furent construites par Junker et C.L.M. principalement en Diesel.

et plus pratique, mais une chaîne doit avoir un certain jeu et il se produit des à-coups dans la marche. Il est vrai que l'on peut utiliser un tendeur de chaîne comme le Weller, mais néanmoins la chaîne est bien longue, avec tous les inconvénients qui en résultent.

Un autre type de monocylindre avec deux pistons utilise deux balanciers. C'est le système Arrol Johnston. Deux bielles solitaires du piston attaquent une extrémité des balanciers. A l'autre extrémité de chaque balancier il y a une bielle qui transmet le mouvement, chacune a un maneton. Les deux manetons sont calés à 180°. Ce type de moteur est beaucoup moins encombrant que le premier. Mais un tel moteur reste lourd, le couple moteur est celui d'un monopiston. La difficulté de refroidissement et la distorsion du cylindre subsistent. Et cette disposition est compliquée. Par contre, par suite de la faible angularité des bielles, la pression latérale des pistons sur le cylindre reste infime.

Avec la disposition Gobron Brillé il est facile de décaler la marche des deux pistons et par conséquent de faire anticiper la période d'échappement sur celle d'admission, mais c'est au détriment de l'équilibrage. On préférera en général, à cause de l'encombrement plus faible et de la simplicité de construction, le deux cylindres à chambre d'explosion commune. Quant au système Arrol Johnston, il reste certainement inférieur au flat twin. Il existe bien un moteur moderne à balancier, c'est le quatre cylindres Wooler. Attendons le à l'œuvre.



Beaucoup moins encombrant est le système préconisé par Arrol Johnston et qui se prête également à l'utilisation en diesel en 4 et 2 temps. C'est un moteur fonctionnant d'une manière analogue et suivant le cycle à 2 temps qui équipait la voiture M.A.P. de record, dont les possibilités ont été démontrées récemment à Montlhéry.

YAMAHA Moto Cross



MONTREUIL
- 3 avril 1949 -

Le PREMIER MOTO-CROSS INTERNATIONAL de l'A.M.S. A ENCORE ETE REMPORTE PAR L'AS BRITANNIQUE BASIL HALL BELLE PERFORMANCE DE GILBERT BRASSINE, 2^e DEVANT LE BELGE JANSEN

Le 1^{er} Moto-Cross International de l'A.M.S., organisé le 3 avril dernier, a connu le succès habituel de ce genre de manifestation.

Les buttes de Montreuil, qui constituent certainement un des plus beaux et des plus difficiles circuits du continent, avaient été envahies par un public, que l'on peut évaluer approximativement à 40.000 spectateurs.

Pour la reprise de la saison de Moto-Cross, on peut dire que l'A.M.S. avait organisé un programme de choix, comportant 9 courses et durant de 14 h. à 19 h.

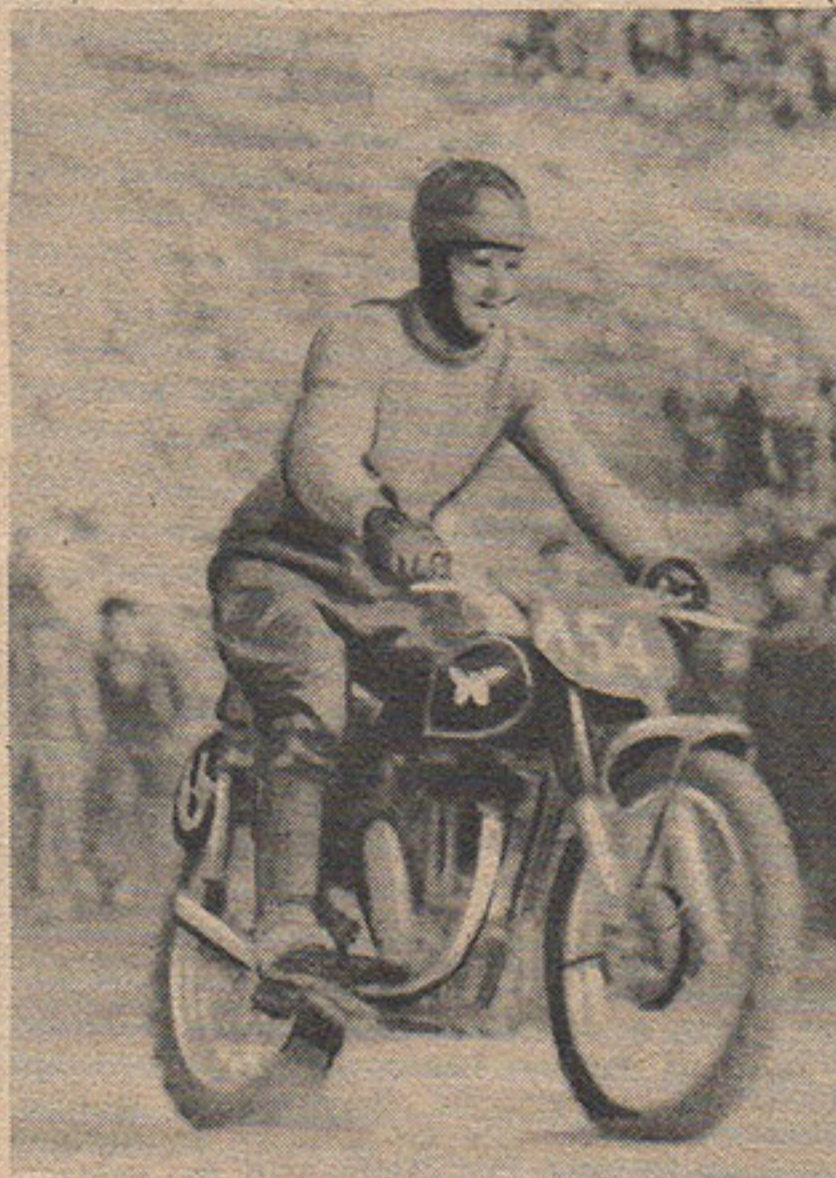
La première éliminatoire, catégorie 250 cmc., sur 6 tours, fut marquée par la nette supériorité de Louis Fantuz, de l'A.M.S., qui conserva la tête du début jusqu'à la fin. Les second et troisième sont respectivement Vial, d'Amiens, et Jacquemard.

Moury du A.M.C. d'Orléans, enleva brillamment la deuxième série éliminatoire toujours sur 6 tours, de la même cylindrée, en faisant preuve de réelles qualités de pilote de Moto-Cross. Le second, Legrand, fit également une belle course. Mariani lutta longtemps avec Brûlé pour obtenir la troisième place et finalement Lionel Brûlé dut s'incliner au cinquième tour, laissant passer Mariani qui termina avec une nette avance.

La 3^e course était réservée aux 350-500 nationaux.

Cette épreuve éliminatoire qui se disputait sur 8 tours mettait aux prises Blondeau, Git, Bulot, Liégard, Gavois, Baquet, Vissault et Cousin.

Dès le premier tour, Blondeau était au



En haut : Jansen suit Verréchia.
Ci-dessus : l'arrivée de Basil Hall.

commandement et devait y rester jusqu'au signal d'arrivée. Derrière lui Git et Bulot bataillaient et finirent cette épreuve respectivement deuxième et troisième. La quatrième place revint à Liégard, suivi de Cousin à 2 tours.

La seconde éliminatoire, également sur 8 tours, groupait, entre autres, Prieur, Margery, Hofstetter, Nory, Delacroix et Bobio.

Prieur partit très vite, ainsi que Bobio et Margery et la lutte promettait d'être chaude.

Malheureusement, peu de tours avant la fin, Bobbio cassait sa canalisation d'essence, et laissait la seconde place à Margery.

Le classement s'établit donc ainsi : 1^{er} Prieur, 2^e Margery, 3^e Hofstetter.

La 6^e course, qui était la première série internationale sur 10 tours, nous permit de voir, une fois de plus, la victoire de Basil Hall.

Parti en quatrième position derrière Ladevèze, Legrand et Lorillière, l'as Anglais remonta sans difficulté un pilote à chaque tour.

A partir du cinquième tour le classement s'établit ainsi : Hall, Ladevèze, Legrand, Matagne, et ne devait plus se modifier jusqu'à l'arrivée.

Dans la deuxième série internationale, comme prévu, nette victoire du grand champion Belge Jansen.

Au classement général nous trouvons derrière lui le jeune Gilbert Brassine, qui partit en 4^e position, remonta tous les concurrents qui le séparait de Jansen. Le 3^e est Verrechia qui montait une



A gauche : Départ de la finale internationale. De gauche à droite : Deshaies, Bonnin, Hall, Jansen et Verréchia. A droite : départ de la catégorie 350-500 cmc : de gauche à droite : Hofstetter, Cousin Margery, Prieur, Bulot, Liégard et Blondeau.

Triumph twin, avec une fourche télescopique et un moyeux frein non d'origine. Le 4^e est Bonnin de l'A.S.P.P., qui pilotait une B.S.A. twin.



Après un court entr'acte se déroulèrent les 3 finales.

Dans la catégorie 250 cmc., en 10 tours, 10 pilotes au départ : Legrand, Moury, Fantuz, Gamba, Théveney, Mariani, Jouve, Amédée, Vial et Adnet.

D'un bout à l'autre de la course, trois hommes se détachèrent : Legrand, Moury et Fantuz, et terminèrent dans cet ordre. Félicitons tout particulièrement Legrand qui sut résister aux attaques répétées de Moury. Théveney passa juste à l'avant dernier tour Gamba, ce qui le classe 4^e, Jouve, Amédée, Vial et Adnet.

En finale 350 et 500, disputée sur 12 tours, nous trouvons sur la ligne de départ : Prieur, Margery, Hofstetter, Git, Bulot, Blondeau, Liégard, Nory et Cousin.

Dès le signal du départ, Prieur se détache, emmenant dans son sillage Margery. Ces deux hommes ne devaient pas être inquiétés pendant toute la finale et terminèrent dans cet ordre.

Derrière eux, Hofstetter et Git bataillèrent longtemps pour la 3^e place, et au 10^e tour, Hofstetter cala au passage d'un trou, ce qui permit à Git qui le suivait comme son ombre, de le sauter sans difficulté. 4^e Hofstetter, 5^e Nory.

Enfin le départ fut donné au clou de la journée la finale internationale disputée sur 20 tours.

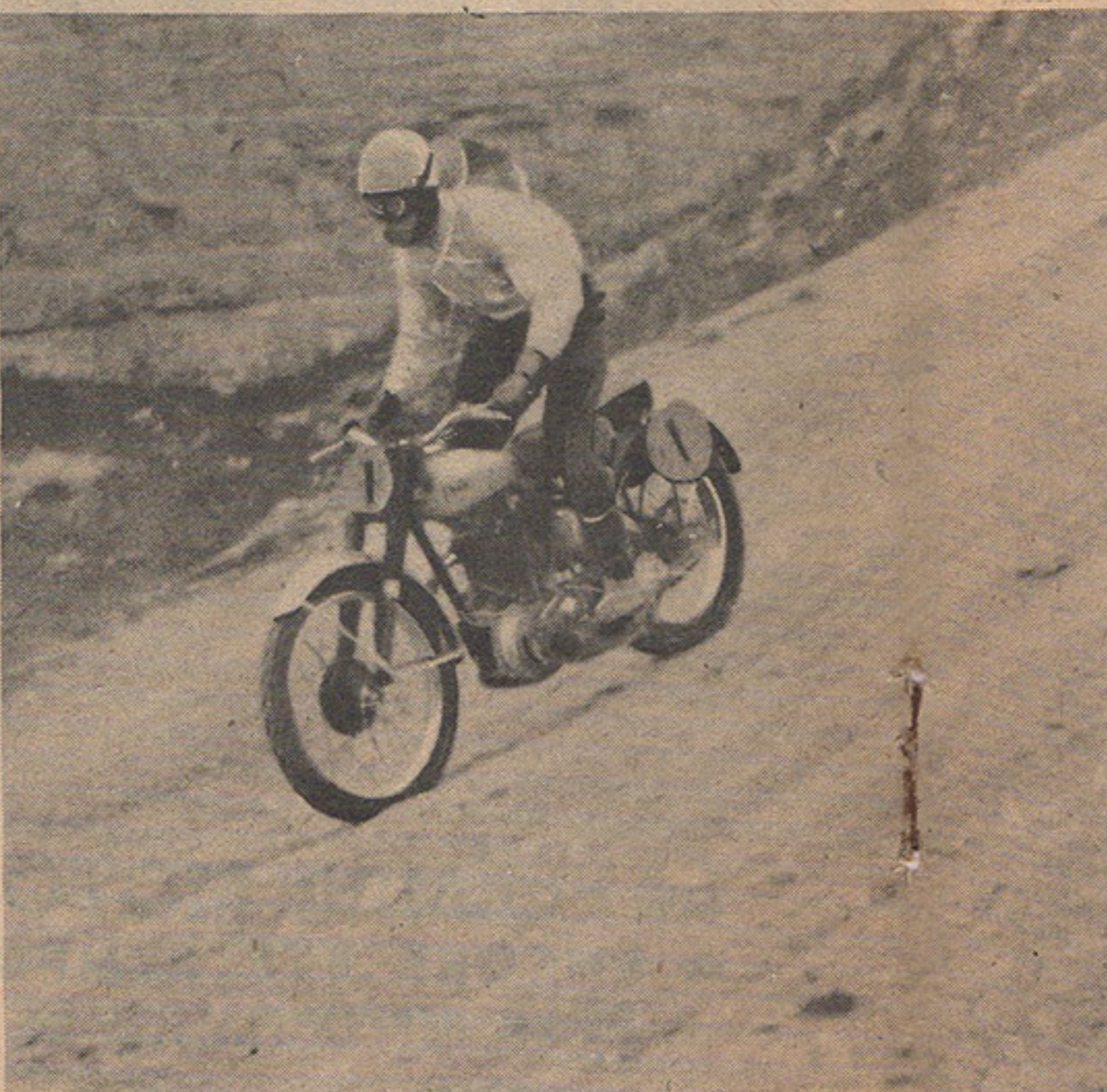
Comme d'habitude le courageux Verréchia qui cette fois avait une machine digne de lui, partit en tête. Il était suivi par Jansen, sur sa B.S.A., puis par Gilbert Brassine, Matagne, Hall, Legrand, Bonnin, Ladevèze, Deshaies et Brulé.

Le classement resta inchangé pendant les deux premiers tours, et c'est à ce moment que Jansen dérapant dans la montée des « 3 buttes » devait repartir dernier. Au cinquième tour, Hall, forçant un peu l'allure, saute Gilbert Brassine, et se trouve donc second. Verréchia sentant derrière lui l'as britannique ouvre un peu trop les gaz et dérape. Il se remet aussitôt en selle et passe 3^e devant le chronométrage. Pendant ce temps Jansen, conduisant d'une façon magistrale, et faisant frémir les spectateurs, remonte tous les concurrents qui le séparent des premiers et bat le record du tour à 54 kmh. 738, ce qui est pour le moins incroyable. Rappelons que l'ancien record du tour appartenait à Hall, à 51 kmh. 51 kmh.

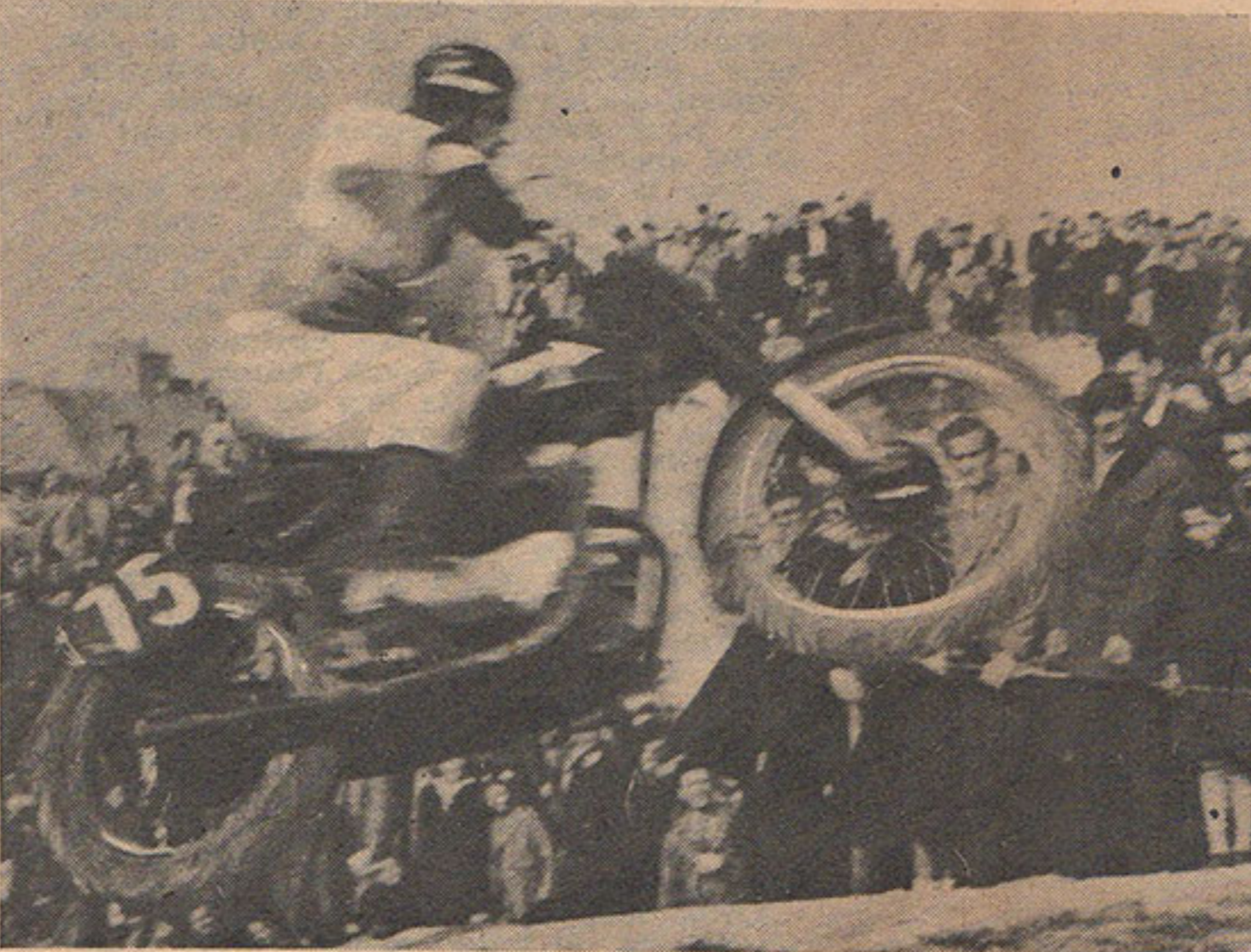
A mi-course le classement s'établit ainsi : Hall, Brassine, Verréchia, Matagne, Jansen, Bonnin, Ladevèze et Brulé. Au tour suivant Verréchia saute Brassine, mais se voit contraint d'abandonner au 12^e tour. Et c'est avec un peu d'appréhension, avouons-le, que nous voyons parmi les 4 premiers, un seul tricolore, le jeune Brassine.

Hall ralentit un peu le train, étant sûr de sa victoire, mais Jansen ne l'entendait pas ainsi, et continuait sa remontée irrésistible, il passait Matagne en jouant des coudes, à la grande frayeur du public. Mais c'était la fin de course et malgré toute sa fougue l'as Belge dut se contenter de la 3^e place. Brassine terminait 2^e, ayant fait une course splendide.

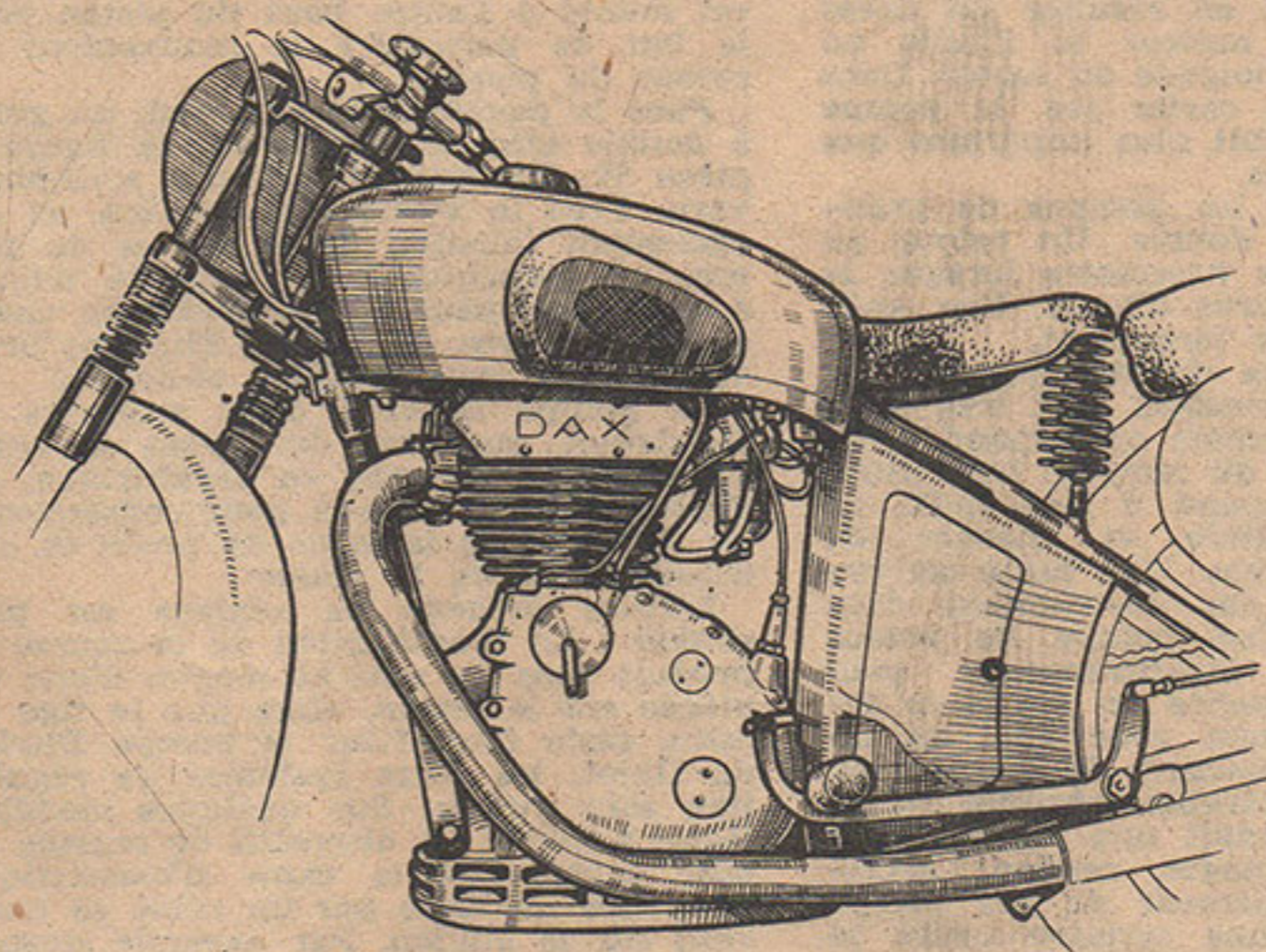
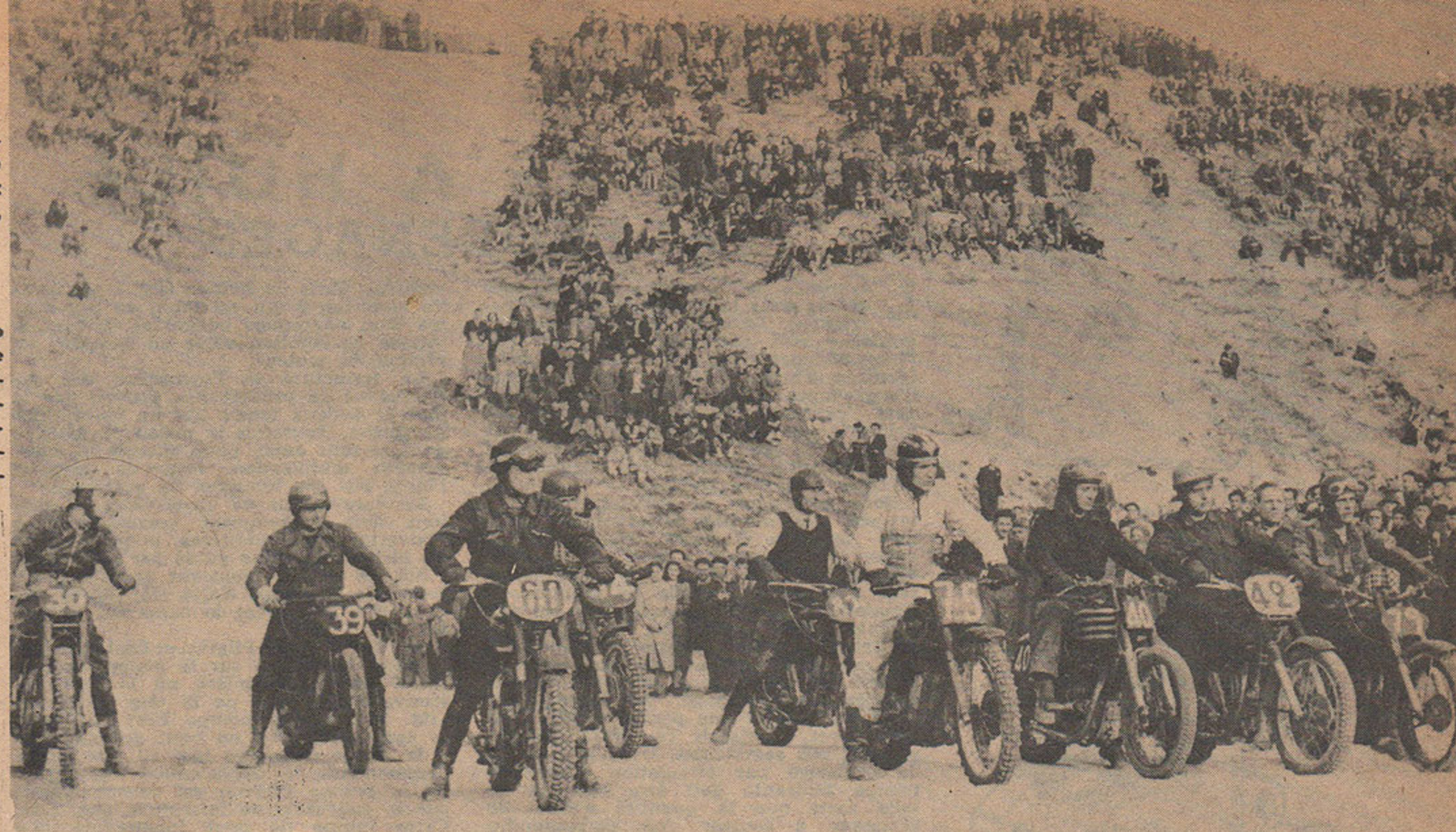
Classement : 1^{er} Basil Hall, 32' 16" 4/5; 2^e Gilbert Brassine, 32' 28"; 3^e Jansen, 32' 39"; 4^e Matagne; 5^e Bonnin.



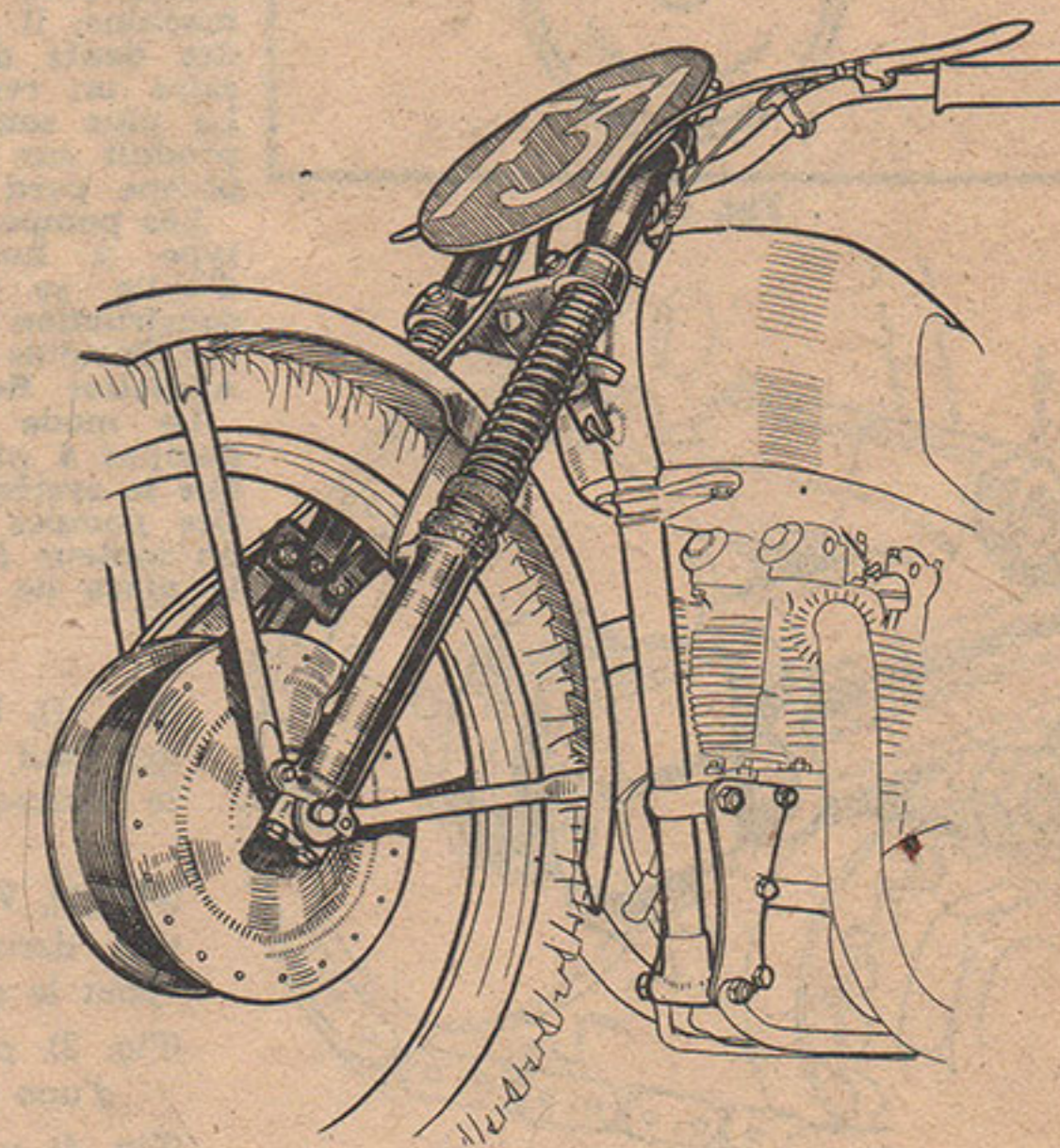
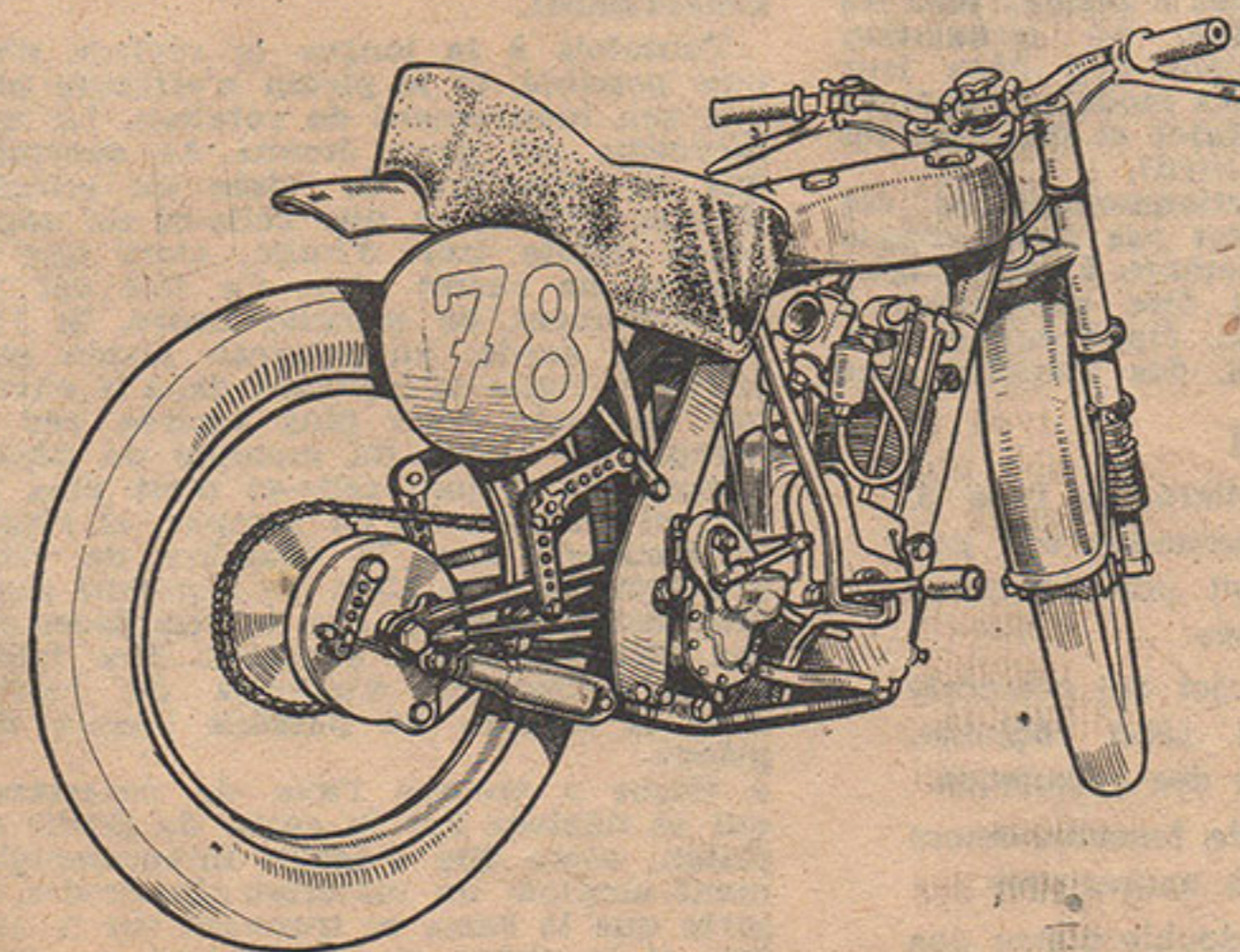
Un passage de Jansen dans la grande descente. Sa virtuosité fit plusieurs fois frémir les spectateurs.



Prieur, de l'A.M.S., enleva brillamment la finale nationale 350-500 cmc. Le voici sautant en haut d'une butte.



Quelques machines spéciales de cross : A droite : moto rarissime, la 500 Dax Rafale de Gavois du M.C. En dessous : La machine spéciale de Git. La suspension AR par fourche oscillante comprend des amortisseurs à friction. Les ressorts de suspension travaillent à la compression dans les 2 manchons que l'on distingue à l'arrière du cadre. A droite : La fourche avant télescopique et l'énorme moyeux freins de la Triumph de Verréchia.



POMPES A HUILE A ENGRENAGES

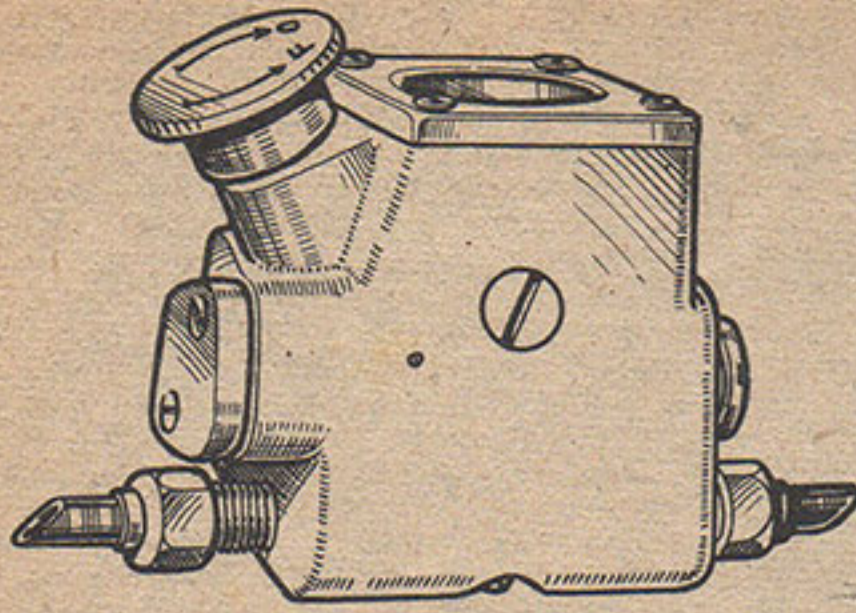


Fig. 1

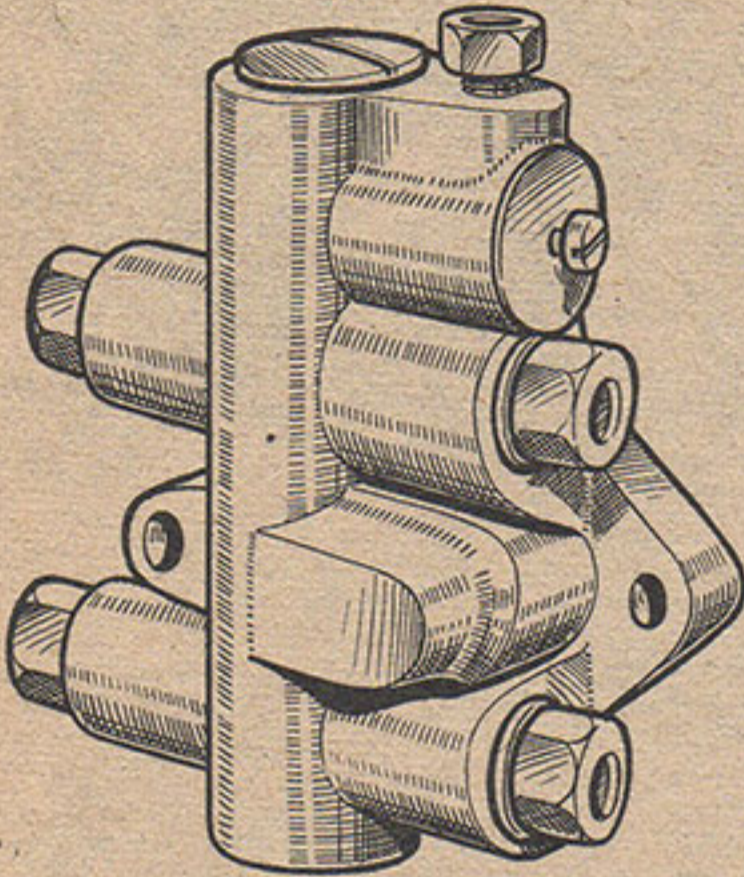


Fig. 2

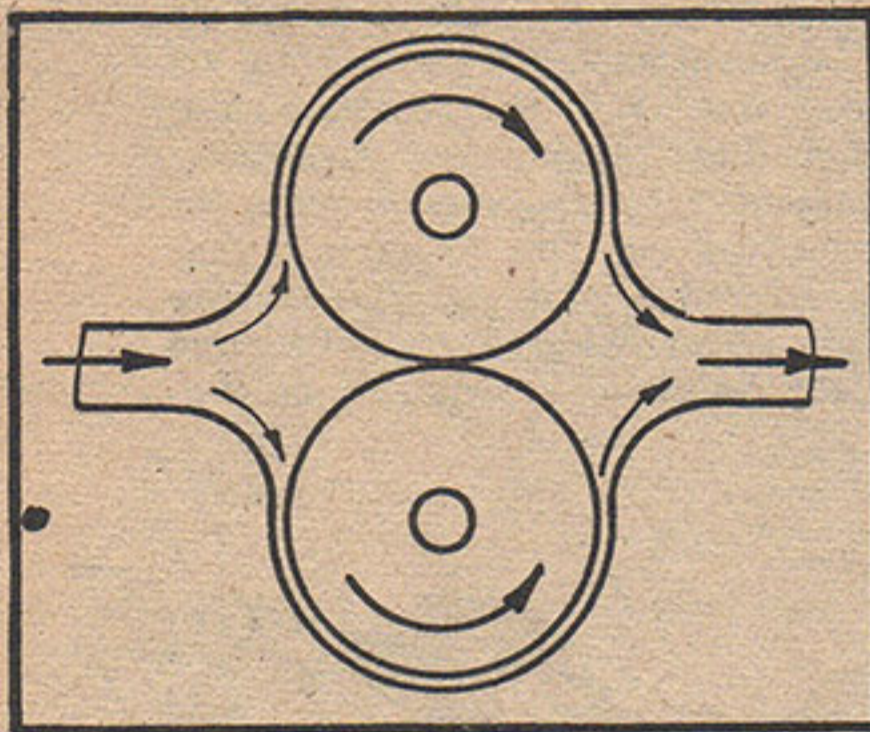


Fig. 3

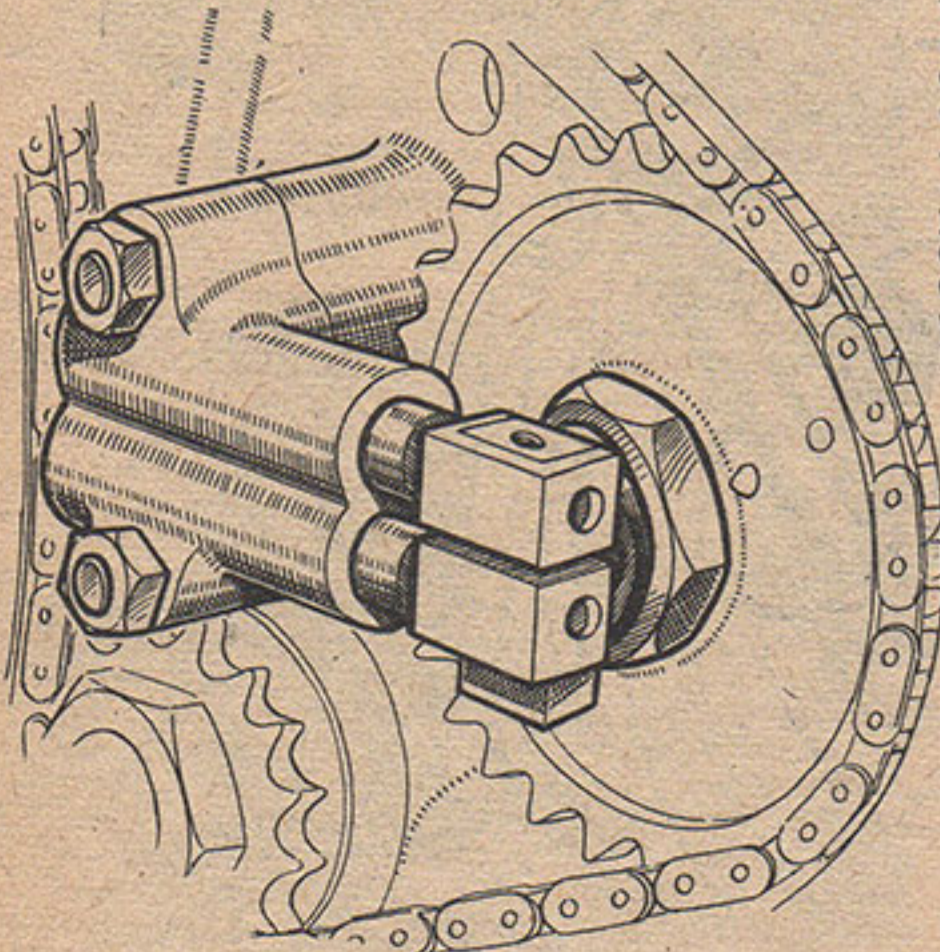


Fig. 4

L'avantage de la pompe à engrenages réside dans la simplicité de sa construction. Dans un boîtier deux engrenages sont entraînés, dont l'un par l'intermédiaire d'un arbre de commande. L'entrée d'huile s'effectue par les dents d'engrenages, et le lubrifiant est guidé vers l'extérieur. La quantité d'huile lubrifiante est fonction de la vitesse de rotation. En effet, un réglage quelconque de l'admission d'huile à des vitesses différentes n'est pas possible.

Pour le système de graissage par carter sec, trois modèles différents sont utilisés, un type à pompe simple, et un autre type employant une pompe double. On sait que pour le type de graissage à carter sec l'huile est pompée du réservoir d'huile et amenée vers les différents points à lubrifier, ensuite l'huile du trop plein s'accumule dans le carter est ensuite retournée au réservoir d'huile. Il s'agit donc de deux phases séparées de pompage, en conséquence deux pompes ou une pompe double sont nécessaires. Toutefois ces deux pompes ne sont pas semblables. Dans le système de graissage par circulation d'huile la pompe aspirante doit être calculée de telle sorte que la quantité d'huile de graissage à fournir doit correspondre aux exigences les plus élevées. Naturellement il pourrait en résulter un excès de graissage du moteur si l'huile en excès n'était pas éloignée du carter. Dans le but d'avoir un carter sec, la pompe de retour a un débit plus important que la pompe d'arrivée.

Toutefois toutes les pompes de graissage ne sont pas double. Un retour au réservoir n'est pas nécessaire lorsque le carter sert de réserve d'huile. Une seule pompe suffit alors largement.

Des incidents de fonctionnement sur les pompes à engrenages sont très rares et une usure anormale correspond à un mauvais entretien du moteur. Une usure prématurée correspond à une huile de graissage mal filtrée et chargée de particules métalliques. Une huile impure peut occasionner des obstructions dans les tuyauteries. Une pompe de retour d'huile débitant insuffisamment peut avoir pour conséquence un graissage surabondant du moteur avec tous les inconvénients en résultant. Naturellement, même avec un entretien régulier de la machine, il se produit une légère usure des dents d'engrenages, rendant nécessaire un renouvellement de ces pièces. Le plus souvent une certaine usure se produit sur les axes d'engrenages et la pompe perd son étanchéité.

Les pompes modernes à pistons sont du type à huile perdue, où circulation d'huile, se différencient peu dans leur construction des autres modèles (Pompes des Sociétés Baier, Hajot et des Sociétés Anglaises Best et Lloyd).

Le mode de fonctionnement de ces pompes à pistons n'est pas aussi simple que le système des pompes à engrenages. Ces pompes peuvent être comparées à un moteur à 2 temps, étant donné qu'à la place de soupapes, des lumières sont

utilisées. Dans un boîtier (fig. 7) se trouve le piston 6 qui est muni en son centre d'un engrenage hélicoïdal et dont la vitesse de rotation varie en fonction du régime du moteur.

La fermeture et l'ouverture des lumières ne se produit pas comme sur le moteur à deux temps par un va-et-vient du piston. Toutefois le piston se déplace dans le sens axial, pour obtenir le mouvement d'aspiration, afin de répartir l'huile sur les lumières de graissage.

Le mouvement de va-et-vient du piston doit évidemment correspondre à l'ouverture des lumières, le mouvement du piston sera donc guidé par une came.

Sur le dessin montrant la figure en coupe de la pompe Hajot (fig. 7), on reconnaîtra facilement la came sur le piston.

Sur les pompes Pilgrim et Best et Lloyd, la came se trouve sur le piston, notamment pour la première où la came se trouve sur le côté de la tête du piston (fig. 5), pour la pompe Best et Lloyd, la came se trouve en bout du piston et a la forme d'un axe (fig. 6). La rampe commandant le déplacement du piston de la pompe Pilgrim est reconnaissable sur le couvercle de fermeture (fig. 5-2). Cette rampe ne peut fonctionner que dans un sens, c'est pourquoi un ressort est monté à l'autre bout du piston dans le but de permettre le mouvement de retour du piston.

Pour la pompe Best et Lloyd, un guide à double effet se trouve sur la figure 6, pièce 17. La quantité d'huile acheminée varie avec la vitesse de rotation, et est également fonction de la course du piston, en conséquence la quantité d'huile à acheminer peut être modifiée en changeant la course du piston. Etudions brièvement les trois modèles ci-dessus.

La pompe Hajot a deux systèmes de régulation, sur l'un des types la came de profil est montée en excentrique, un déplacement de l'axe a pour conséquence un décalage de la came de profil et une modification de la course.

L'autre procédé de réglage est plus simple : La modification de la course se produit dans un sens au moyen d'une vis placée sur le piston, alors que la tige de came reste fixe. Pour la pompe Duplex de Hajot, les deux systèmes de régulation sont utilisés. Sur quelques modèles, Hajot a monté un dispositif de réglage de telle façon que la came d'excentrique peut être modifiée par un câble se trouvant sur le guidon. Par exemple lorsque la machine était utilisée en côte, elle devait fournir éventuellement un travail exceptionnel.

Toutefois à la longue le réglage n'est plus possible, et le piston n'effectue plus que son mouvement de rotation. Le motocycliste est alors étonné de constater que sa chambre de visée est remplie d'huile fraîche, et que celle-ci en apparence débite trop d'huile, alors que le moteur ne reçoit rien. Ce fait est un avertissement de premier ordre. Si l'on y prend garde, un nouveau piston sera grippé. L'huile se trouvant dans la chambre de visée n'est plus aspirée par la pompe, en raison du manque de déplacement du piston, celle-ci n'est plus en état ni d'aspirer ni de pomper, et l'huile se trouvant dans la chambre de visée provient du trop plein du réservoir placé plus haut. Dans ce cas le remplacement des pièces usagées s'impose. Les fabricants s'efforcent d'ailleurs de limiter dans la mesure du possible l'usure des pièces.

« Hajot » trempe l'axe de commande qui se déplace sur la came de profil du piston, alors que Pilgrim intentionnellement emploie un matériau plus tendre, de sorte que la came se trouvant sur le piston, et le piston, ne deviennent pas inutilisables. Etant donné que la came de

(Fig. 1), Pompe Mikro, du type S, qui peut être commandée soit par le vilebrequin, soit par l'arbre à cames.

(Fig. 2), Pompe Hajot qui comporte une dérivation à débit réglable, pour le graissage des culbuteurs.

(Fig. 3), principe de fonctionnement d'une pompe à engrenages.

(Fig. 4), pompe à double piston des nouvelles Ariel Twin.

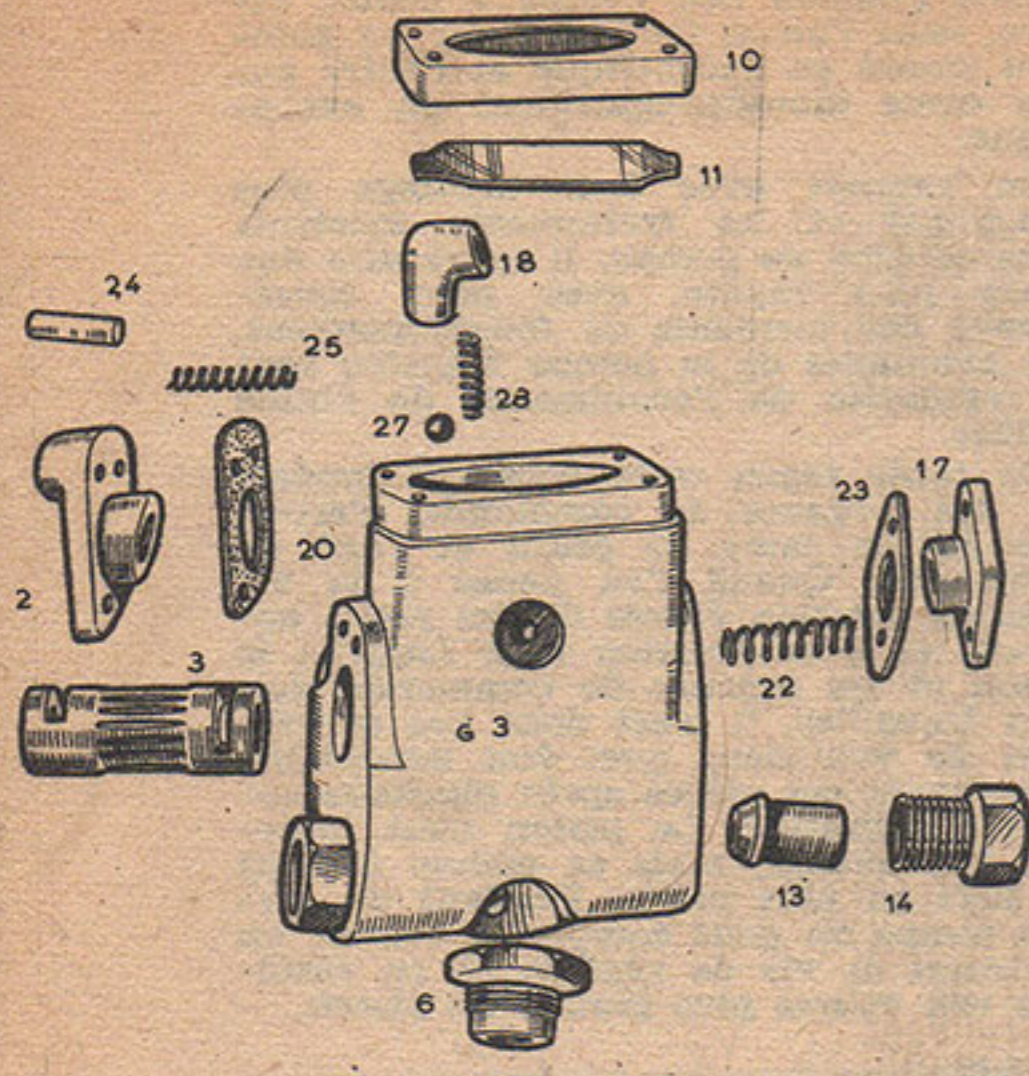


fig. 5

pêcher un écoulement d'huile fonctionne comme un filtre et retient toutes les impuretés se trouvant dans l'huile.

La soupape ne retient plus l'huile à une position donnée du piston et finalement l'huile provenant du réservoir s'écoule lentement et régulièrement sur le sol. La soupape est accessible lorsque l'on enlève le tube avec une petite pince plate, la soupape est alors facilement nettoyée. Souvent le piston a pris du jeu dans son guide, et l'huile s'écoule.

Pour terminer voici encore quelques conseils. Lors du démontage d'une pompe à piston, il faut avant le démontage du piston procéder à l'enlèvement de la vis hélicoïdale, car le piston et la vis hélicoïdale sont facilement détériorables. Il est également imprudent de faire tourner le piston et la vis hélicoïdale quand les organes de commande (came-guide) ont été enlevés.

Si la pompe a été démontée le piston doit être trempé dans l'huile avant de procéder au remontage, afin de rendre celui-ci étanche et prêt à fonctionner. Pour un système de graissage à huile fraîche on place le réservoir d'huile en liaison avec la pompe à air, le raccord sur le trou d'air du couvercle du réservoir d'huile, de façon à mettre celui-ci sous pression; toutefois, après avoir mis

le moteur en marche. Il peut se produire des bulles d'air dans la tuyauterie d'aspiration, rendant ainsi difficile, voire même impossible, l'aspiration de l'huile.

Pour procéder à l'échange de l'ancien piston avec un neuf, il faut auparavant procéder à la comparaison des deux pistons. Les pistons se différencient au point de vue du sens de rotation, et du type de pompe employé. La différence réside souvent dans la position de la came de profil, et aussi dans la position des fentes du piston. Une huile très grasse décompose souvent la couche de peinture blanche laquée recouvrant la chambre de visée. Lorsque ces huiles sont utilisées fréquemment, il est préférable de procéder au grattage de la peinture se trouvant dans la chambre. Il faut également prendre l'habitude de surveiller et d'entretenir régulièrement la pompe à huile. Du fonctionnement régulier de la pompe à huile dépendra en fait la longévité de votre moteur.

Pour la pompe Pilgrim le réglage est effectué en modifiant la course de la vis, tandis que Best et Lloyd a un réglage par came de profil. En observant les figures, le lecteur remarque que les pompes sont à double effet et sont constituées par deux pompes accouplées, alors que pour le graissage utilisant de l'huile fraîche, une seule pompe est nécessaire.

Le débit de cette pompe est contrôlé par une clavette munie d'un ressort; à chaque mouvement de course du piston, cet axe de commande émerge à l'extérieur en raison de la pression exercée sur celui-ci. Le mouvement de cet axe est donc fonction de la pression d'huile et du ressort. Il y a toutefois un inconvénient, lorsque le réservoir d'huile est vide et que la pompe ne débite plus que de l'air, l'axe de commande fonctionne toujours. Comme contrôle offrant une

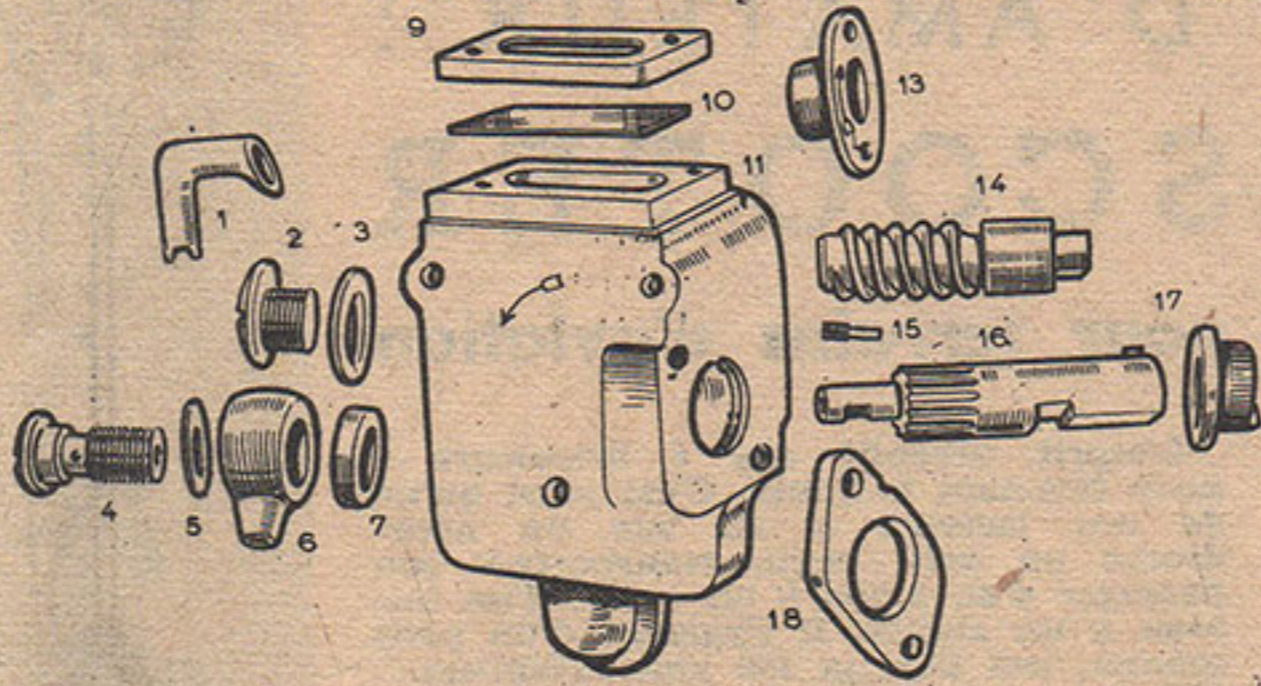


fig. 6

profil se trouve sur le petit couvercle où est le siège de la vis de réglage, la réparation est très peu coûteuse, d'autre part il n'est pas nécessaire de démonter la pompe pour le remplacement des pièces. Très souvent les possesseurs de pompes anciennes s'aperçoivent qu'entre le joint et le carter sur laquelle repose celle-ci il s'écoule de l'huile qui retombe sur le boîtier d'entraînement de la magnéto.

Des tentatives d'obturation de fuites restent infructueuses, car le tourillon de la boîte portant la vis hélicoïdale est ovalisé, de sorte que la pompe repousse l'huile à cet endroit. Cette huile se répand alors dans le boîtier et est évacuée vers les endroits dont l'étanchéité n'est pas absolue. Le seul remède dans ce cas est le remplacement des pièces usagées. Le plus souvent le support des tourillons et l'arbre de la vis hélicoïdale sont à changer. Pour la vis hélicoïdale et son tourillon, une usure peut d'ailleurs se produire ailleurs, sans que le siège soit ovalisé. Sur la vis hélicoïdale il se produit en effet des poussées brutales qui se répartissent sur le siège, mais aussi sur la surface périphérique. Si l'usure se produit sur la circonférence, la vis hélicoïdale recule, et finalement n'est plus entraînée que par un ou deux filets du piston, il en résultera une surcharge sur les filets de la vis avec pour résultat une usure rapide de ceux-ci. Lorsque l'usure est découverte à temps, on peut compenser celle-ci par l'adjonction de rondelles intermédiaires. Plus d'un conducteur a été étonné de retrouver le lendemain matin sa machine, avec la chambre de visée remplie d'huile et le précieux lubrifiant répandu sur le sol. La petite soupape à bille se trouvant sur le petit tube aboutissant dans la chambre de visée est responsable des fuites. Cette petite soupape à bille dont le but est d'em-

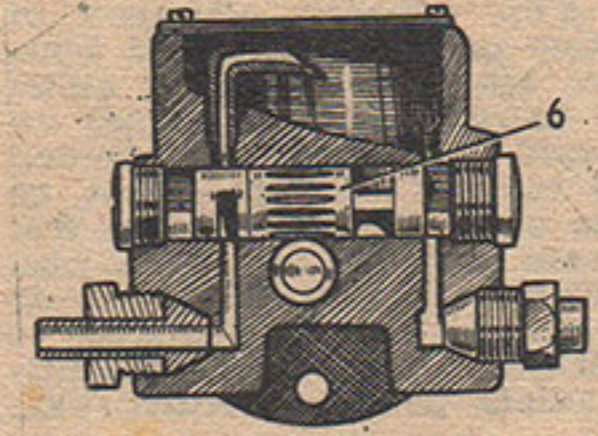


fig. 7

En haut et à gauche : vues en profil et en élévation des organes de la pompe Pilgrim. Ci-dessus : vue des diverses pièces constituant la pompe Best et Lloyd.

En dessous : une coupe de la pompe Hajot-Simplex.

fig. 8

Ci-contre : la pompe de l'Ariel Square Four est du type à double train d'engrenages. Notez que les engrenages travaillent à l'intérieur d'un filtre

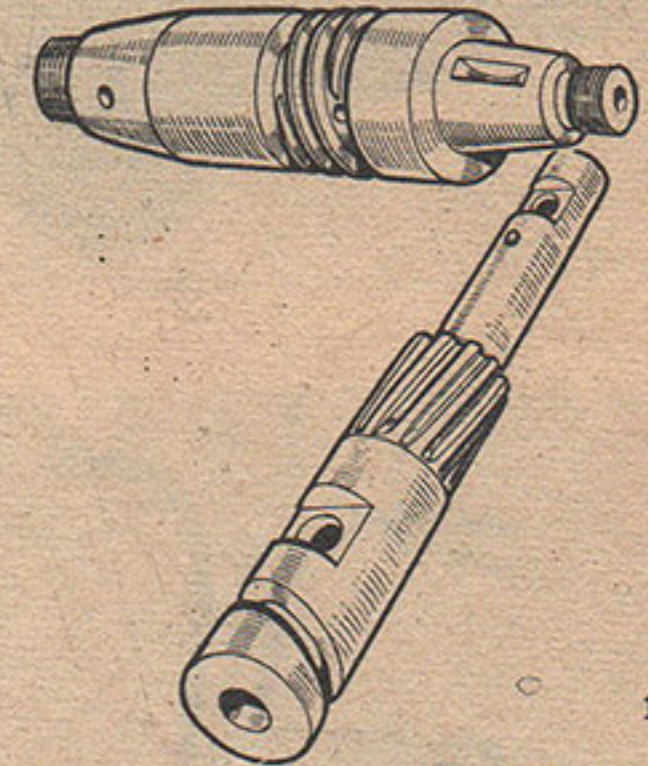
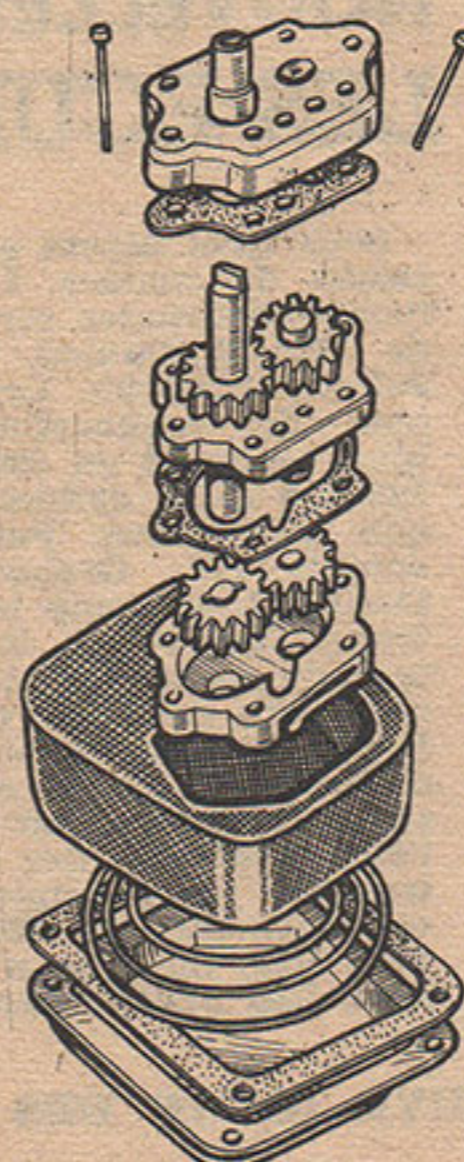


fig. 9

La Pompe Rossignol adaptable aux Matchless et A.J.S. est d'un principe identique à celles équipant les derniers modèles de ces deux marques. Le filetage à double filet donne un débit deux fois plus important qu'une pompe ordinaire.

garantie de sécurité en dehors du manomètre, on a créé le niveau à huile visible, permettant de voir le débit de la pompe. Cette chambre complique singulièrement la simplicité de la pompe. On doit utiliser une pompe pour amener l'huile du réservoir à la chambre de visée et une deuxième pompe pour répartir l'huile venant de la chambre de visée aux différents points à graisser. Sur de nombreux moteurs, principalement à soupapes en tête, il existe de nombreux points de graissage, et ces points exigent des quantités d'huile variables. Pour ces moteurs on utilisera des pompes Duplex ou Triplex possédant deux ou trois chambres de visée actionnées par des doubles pistons. Naturellement pour ces pompes multiples chaque piston a sa came de profil et son propre réglage. En outre, il existe des pompes pour deux points à

graisser, et qui possèdent toutefois un piston double (f Pilgrim). Pour ce type de pompe qui a été construit à un moment donné par « Impéria », la quantité d'huile n'est réglable que pour un seul point. La quantité d'huile à admettre est réglée par une petite soupape à bille.

La régularité de cette pompe à piston est très grande. On peut chiffrer la quantité d'huile entre 0 et 600 grammes par heure pour une rotation de 1.000 tours de l'arbre de commande. Lorsque la pompe est entraînée par l'arbre à cames, la vitesse de rotation n'est que de 2.000 t.-m. La pression transmise aux différents points à lubrifier est de 2 à 3 atmosphères. Le rendement de ce petit appareil est donc extrêmement élevé. Les pompes possèdent une grande capacité d'aspiration. L'avantage de ce système de graissage est que la conduite d'huile est refroidie par l'air de refroidissement. Küchen a d'ailleurs fait le montage de sa pompe à 3 soupapes plus haut que l'écoulement d'huile du réservoir. La pompe aspire la quantité totale d'huile à cette hauteur. La raison pour laquelle la pompe à huile est placée plus haut a d'ailleurs sa propre raison. Il est possible que lors de l'arrêt de la machine et également lorsque la lumière du piston occupe une certaine position, l'huile s'é-

goutte et remplit complètement la chambre de visée. Pilgrim a d'ailleurs pensé à cet inconvénient. Dans la chambre de visée on débouche un petit tube coudé, il est monté une petite soupape à billes, dont le but est d'empêcher l'huile de s'égoutter dans la chambre (fig. 5-18-).

La pompe à piston pour graissage par circulation d'huile se différencie de la pompe à huile perdue du fait que cette dernière ne possède pas de chambre de visée, ni de système de régulation. Le piston est également double pour assurer le va-et-vient de l'huile de graissage. Comme pour la pompe à engrenages pour graissage par circulation d'huile, la pompe de retour d'huile est plus grande que l'autre. Ceci correspondant aux plus grandes quantités d'huile à transmettre, la pompe est donc plus importante que la pompe à effort d'huile fraîche.

La quantité d'huile transmise s'élève à environ 3,5 à 4 l. à l'heure équivalent à une vitesse de rotation de 1.000 t.-m. Dans des cas particuliers, par exemple le graissage du boîtier des culbuteurs, il existe aussi un graissage à pompe par carter sec, comportant un écoulement réglable.

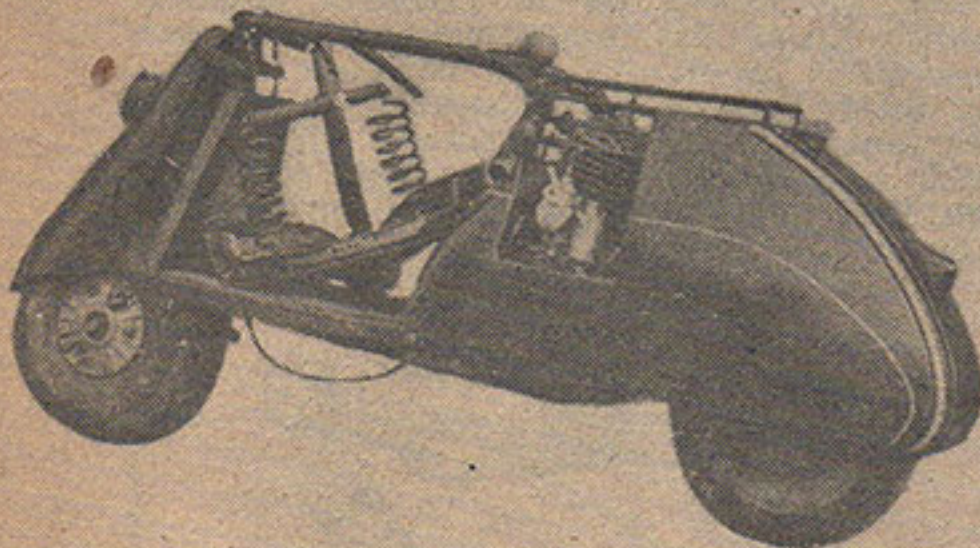
Les pompes à piston montées sur quelques modèles isolés se rapprochent au point de vue du montage, des autres ty-

pes que nous avons décrits. Il y a peut-être une exception qui est la pompe construite par les moteurs « Rex », cette société emploie une pompe à piston, séparé, dont l'un est actionné par un pointeau monté en excentrique et l'autre par une came montée également en excentrique.

En rapport avec leur montage plus compliqué et les frottements existants dans ce type de pompe, il en résulte une usure plus rapide, avec pour conséquence des incidents de fonctionnement. Les avantages de la pompe à piston sont la régularité de l'écoulement de l'huile fraîche.

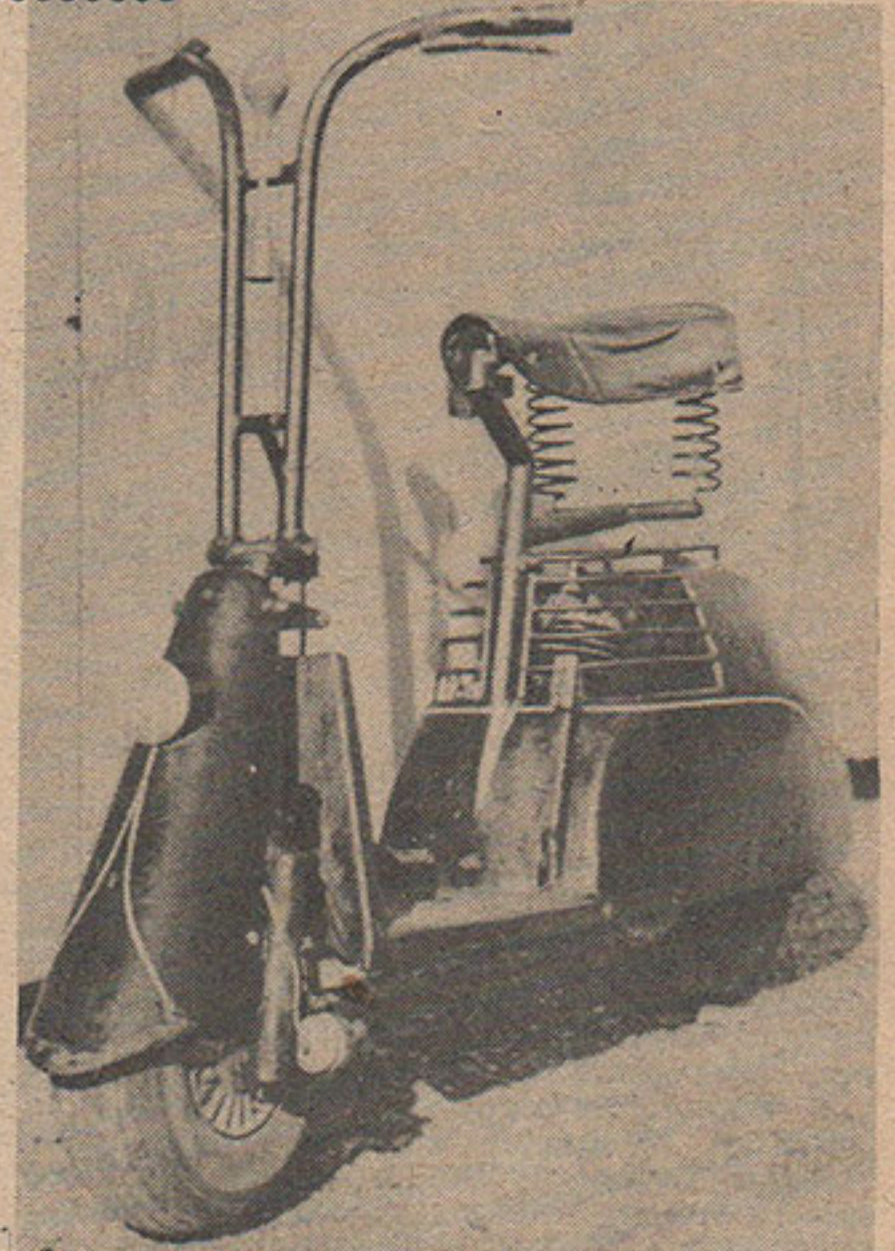
De toute façon cette usure est produite sur les organes de commande, c'est-à-dire sur la came de profil et l'axe de commande. Quand l'on pense à la vitesse de rotation élevée de ces petits appareils et à la pression dans laquelle le piston et les organes de commande doivent travailler, il n'est donc pas surprenant de voir dans quel état lamentable se trouvent ces pièces après plusieurs années d'utilisation. Le piston n'est toutefois pas ovalisé, mais sa course devient de plus en plus petite. Pendant un certain temps on peut compenser l'usure en dévissant la vis de réglage, il en résultera une course plus grande du piston.

REALISATION D'AMATEUR : SCOOTER pour terrains d'aviation



L'esprit inventif des « bricoleurs » nous étonnera toujours. C'est ainsi qu'un de nos lecteurs a vu sur un aérodrome un petit engin transportant son passager d'un avion à un autre, d'un bureau à un atelier. Il s'agissait d'un petit scooter, mû par un 100 cmc. Stainless.

Ses deux roues de 29 cms de diamètre proviennent d'un appareil allemand et sont suspendues par des ressorts à boudin. En outre elles ne possèdent qu'un seul côté de fourche, ce qui permet un démontage rapide des roues. Le guidon et la selle se replient instantanément, ce qui donne des cotes d'encombrement très réduites. Le seul outillage utilisé, en plus des outils ordinaires, était un poste de soudure, fabriqué à l'aide de bouteilles et d'un manomètre détendeur d'oxygène, utilisés sur les avions de chasse Russe Yak.

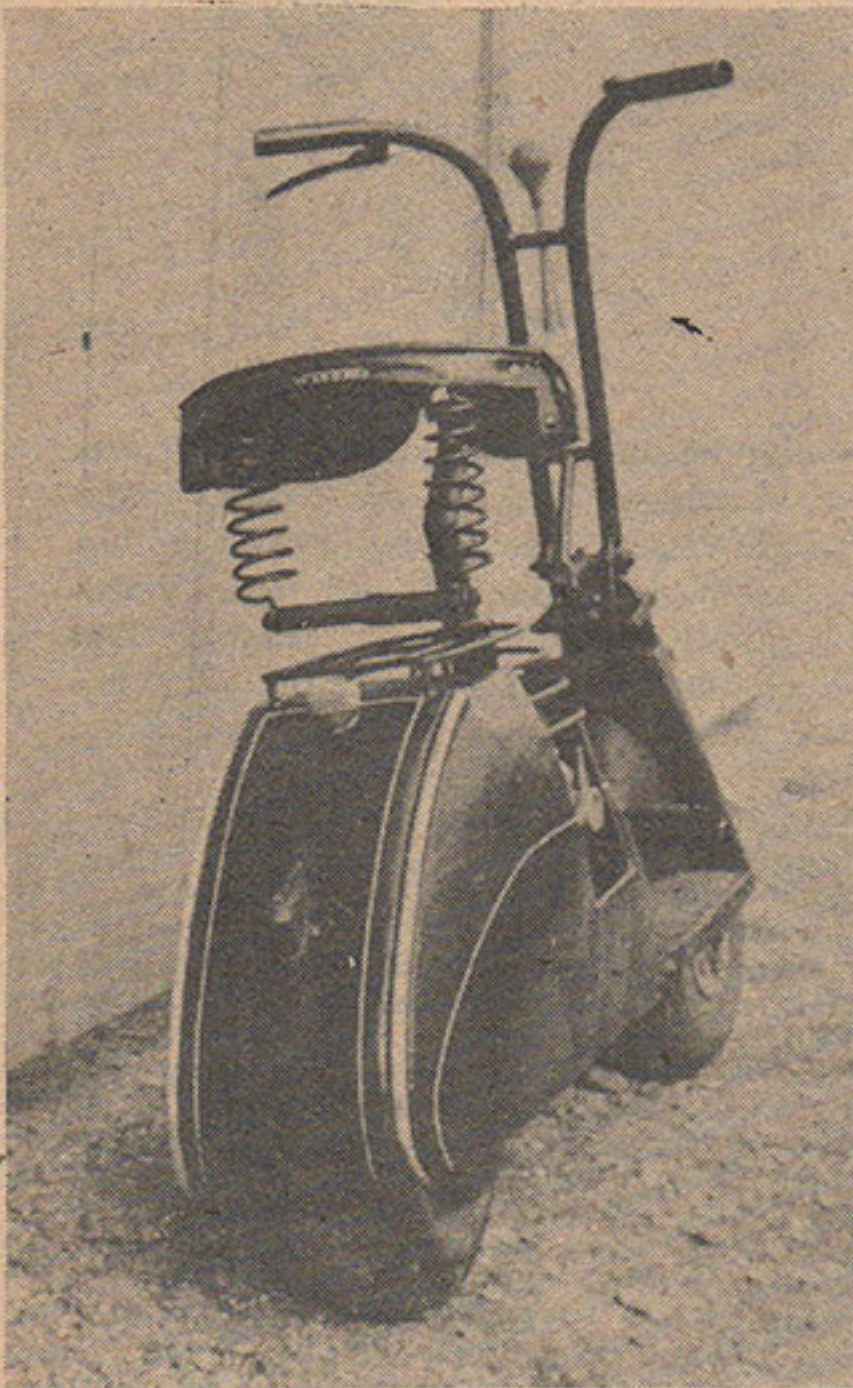


NOUVELLES D'ANGLETERRE : LES ECURIES POUR LA SAISON 1949

Sous quel aspect se présente la future saison de courses. Les Norton, toujours monocylindriques seront entre les mains de Harold Daniell, d'Artie Bell et de Johnny Lockebb. Les A.J.S. sont en 350 cmc. des monocylindriques du modèle bien connu et en 500 les célèbres Porcs-Epics à deux cylindres jumelés et presque horizontaux. Parmi leurs pilotes on compte R.L. Graham, E.J. Friend, W. Dorun et le jeune irlandais M.K. Armstrong. Jock West, lui est devenu directeur du service commercial chez A.M.C. et ne pourra participer qu'à quelques courses. Il y a heureusement un certain nombre d'écuries de course qui utilisent des machines préparées par des spécialistes avec l'aide probable des constructeurs. Nous trouvons par exemple Spring qui alignera certainement des 350 cmc. Velocette et peut-être, mais ce n'est pas sûr, des 500 cmc. Les pilotes seront Freddie Frith et

Ken Bills. Deux hommes également seront engagés par Dork Willis, l'as Foster montera une Velocette 350 et une Guzzi 500 deux cylindres en V à 120°. A Barrington, sera confiée une Norton 350 cmc. mise au point par Beart. Stanley Woods, représentera les intérêts de Guzzi et les pourparlers sont en cours pour la venue à l'île de Man de Lorenzetti qui remporta l'année dernière le Grand Prix d'Europe. Et nous trouverons enfin de nombreux isolés qui courront à leur compte et surtout à leurs frais, Withworth, Willoughby, Tounny, Wood, Archer, Thomas, Caux, Fry et combien d'autres. Parmi leurs machines il y aura des Guzzi, des Velocette, des Norton, des Triumph, des A.J.S.

Enfin, il y a des rumeurs non confirmées relatives à une deux cylindres Velocette 500 cmc.

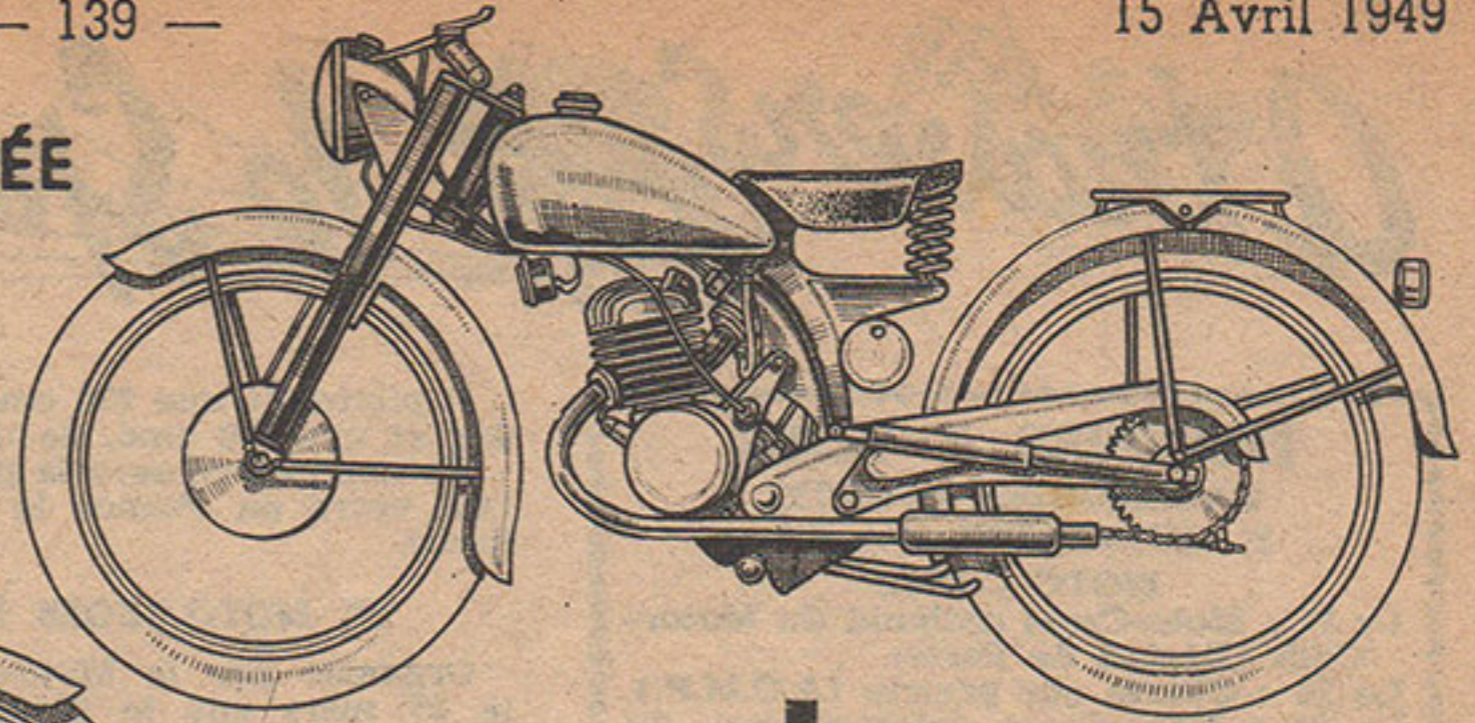
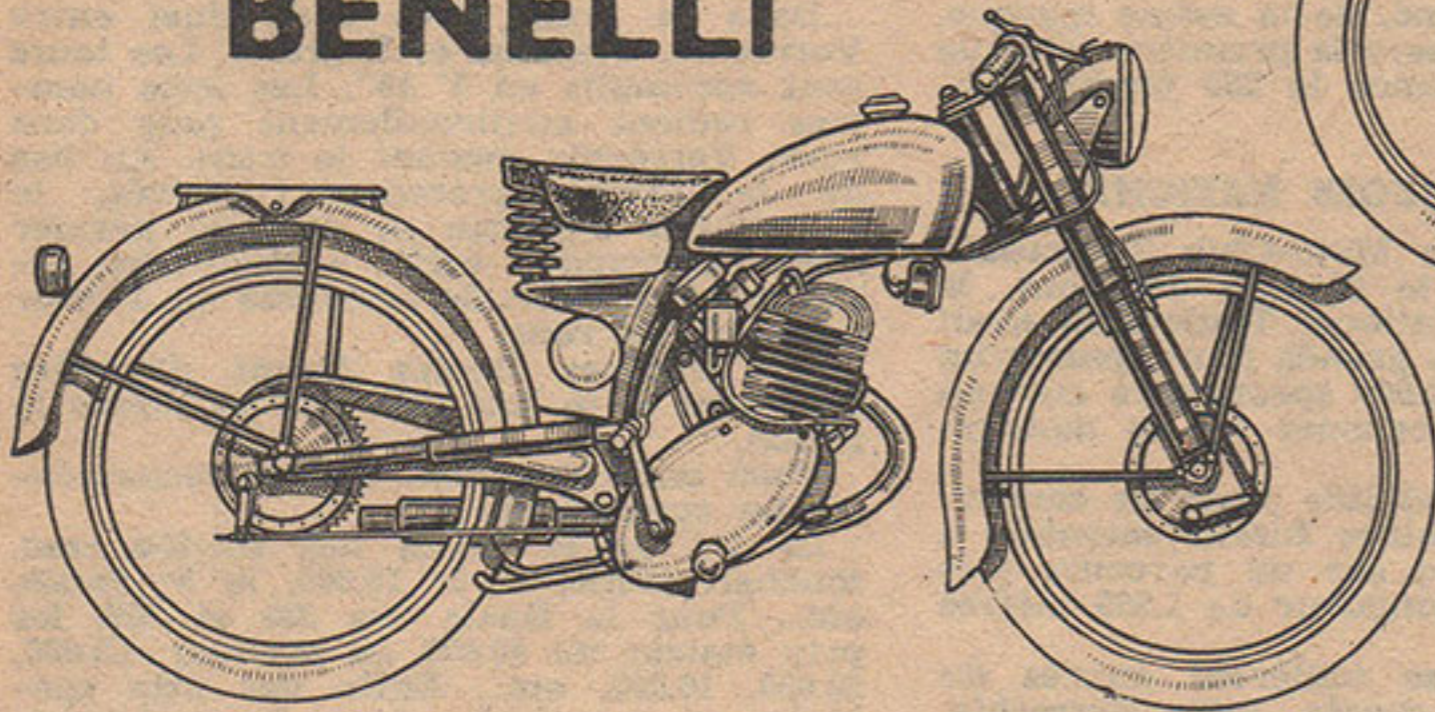


UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT

DU NOUVEAU EN PETITE CYLINDRÉE

Une originale 100 cmc.

BENELLI



Ces deux vues de profil de la nouvelle Benelli 100 cmc. nous montrent-elles la ligne future des vélomoteurs ? Cette technique, très en vogue en Allemagne et en Italie, apparaîtra-t-elle dans notre pays ? Voilà bien des questions auxquelles pour le moment il serait prématuré de répondre.

LA moto légère Benelli, annoncée voici quelques mois est enfin connue. Si nous n'avions les précédents de N.S.U., Fox, Motom, Orim et Golbi-Imme, nous n'hésiterions pas à écrire que son aspect est des plus curieux. Mais il faut croire que cette conception du cadre à poutre unique avec suspension arrière constituée par une simple fourche a de sérieux avantages industriels, puisqu'elle compte déjà plusieurs adeptes. Elle porte le nom... et le prénom du constructeur de Pesaro, Giovanni Benelli, dont les créations en machines de vitesse comme en motos de moyennes puissances ont largement fait leur preuve. Malgré son âge, la 250 cmc. de circuit Benelli n'est-elle pas la plus rapide machine de cette cylindrée du moment ?

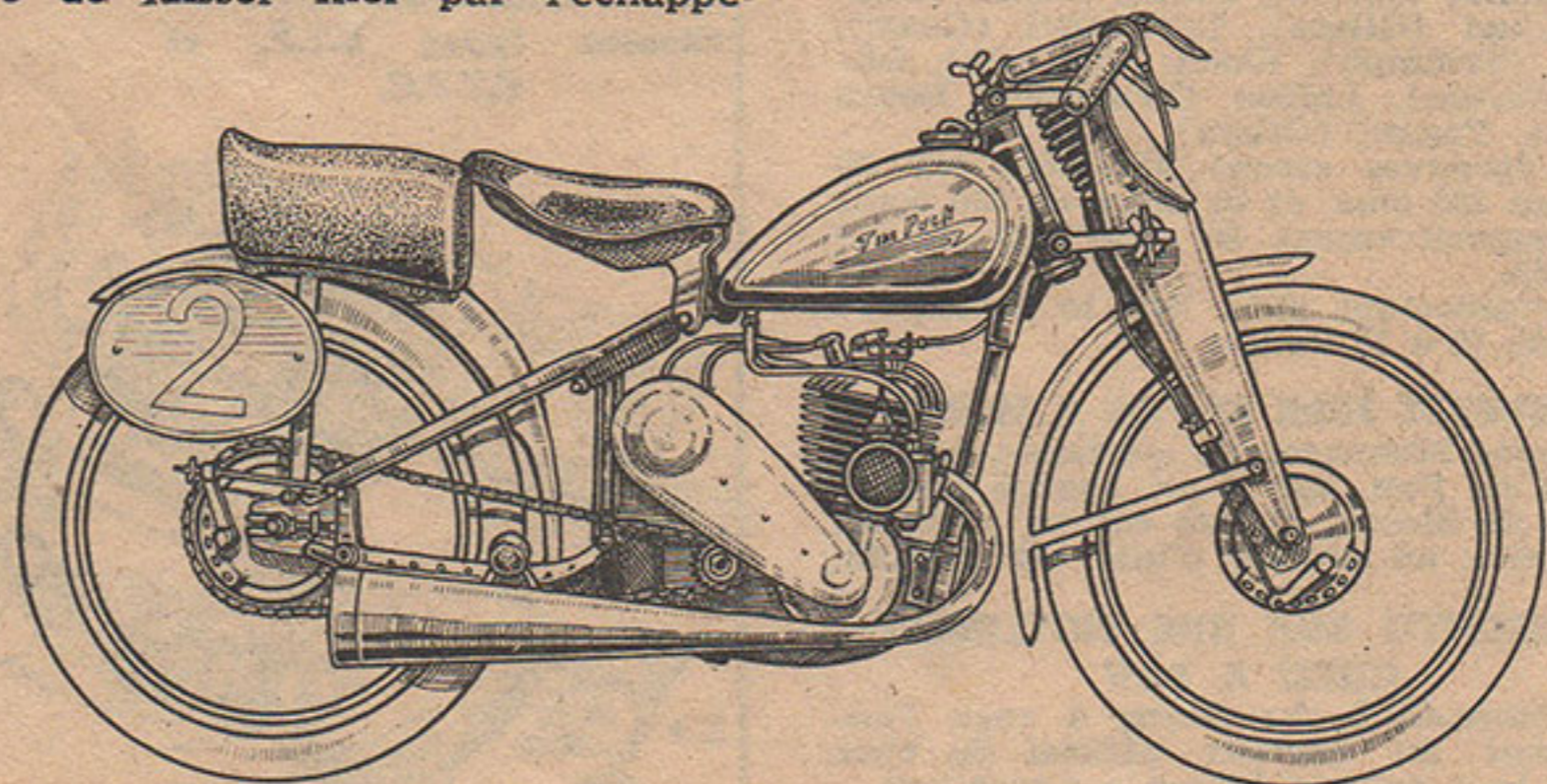
Le cadre de cette 100 cmc. est donc constitué par un élément de forme courbe, en tôle d'acier emboutie. A sa base, est fixée par une articulation la fourche arrière. Le moteur est « suspendu » à l'avant. C'est un deux-temps de 98 cmc., développant 4,5 CV au régime de 5.200 t.-m. Il forme bloc avec le changement de vitesse à 3 rapports, commandés par une manette au guidon. La manœuvre en est simple et pratique. A remarquer que la cylindrée du moteur peut être portée à 125 cmc. par seul changement de la chemise et du piston.

La machine pèse 60 kgs, atteint le 75 (avec le 100 cmc.), et consomme 2 litres aux 100 kms. La fourche avant est du type coulissant habituel. Les pneus sont des 19 x 2,50. Nous avons parlé plus haut d'autres motos légères dont le châssis est établi sur le même principe. Pour être juste, il est bon de signaler que Benelli revendique l'antériorité de ce mode de construction. C'est en effet à fin 1943, que le prototype de cette nouvelle moto légère fut construit. A cette même époque, notre confrère « Motociclismo » en publia une étude sous la signature de l'ingénieur Ezio Furio Farinelli. La nouvelle Benelli est aujourd'hui parfaitement au point, car depuis cette date, le projet initial a fait l'objet de nombreux essais. Peut-être exprime-t-il l'orientation du vélomoteur de l'avenir.

La 125 cmc. PUCH Compétition

NOUS avons déjà présenté la 125 cmc. Puch de sport (2 temps, 2 pistons à culasse commune, alimentation par 2 carburateurs). Le modèle de compétition en est étroitement dérivé. Même cadre rigide, même fourche en tôle emboutie. Les garde-boue sont plus courts et plus étroits. On retrouve également un moteur identique, avec deux carburateurs entrant en action l'un après l'autre. L'échappement se termine par deux gros tromblons commençant sous le carter moteur et se terminant à une dizaine de centimètres de l'axe de la roue arrière. L'influence du système d'échappement sur le comportement d'un moteur de ce type est considérable. Lorsque la marque anglaise Scott courrait le T.T. avec ses célèbres 2 cylindres, on avait consenti une exception en sa faveur au règlement imposant une tubulure se prolongeant jusqu'à l'axe de la roue arrière. On peut se demander si les énormes mégaphones de la Puch n'ont pas quelque tendance à vider les cylindres de leur charge de gaz frais. Mais nous retombons une fois de plus dans le problème du deux-temps rapide à alimentation par le carter. Si on veut obtenir un remplissage presque intégral de la cylindrée, il est nécessaire de laisser filer par l'échappe-

ment une partie des gaz frais. Evidemment, l'alimentation du moteur doit être étudiée en conséquence. Il serait pour le moins superflu de monter sur un deux-temps de tourisme des tromblons dans l'espoir d'obtenir un surcroît de vitesse. La Puch de course a des lumières plus grandes que celles du type sport et le rendement obtenu est d'environ 10 CV. Il y a ici, non pas une bielle à fourche, mais deux bielles séparées articulées sur le même maneton. Les différences les plus marquantes avec la 125 cmc. commerciale concernent l'allumage et le graissage. Le système à batterie avec dynamo et rupteur est remplacé par une magnéto de moteur 2 cylindres tournant à 1/2 vitesse du moteur et travaillant ainsi dans de meilleures conditions. Les deux fils de haute tension sont connectés sur la même bougie. Le moteur n'en comporte évidemment qu'une, puisque le couple est celui d'un monocylindre deux-temps. Le graissage par mélange a été abandonné pour un système à huile perdue. La pompe mécanique à débit réglable est entraînée par le vilebrequin. L'huile est contenue dans un réservoir séparé. La vitesse en circuit de cette 125 cmc. de course est de 110 kmh.



Ateliers le Sport

EPREUVES A VENIR CALENDRIER SPORTIF 2^e QUINZAINE D'AVRIL

MOTO-CROSS

- Le 17 : Moto-Cross national du Motor-Club (Région de Paris).
Le 24 : Course sur prairie (A.C.M.P.).
Le 24 : Moto-Cross international du M.C. Avignon.

REGULARITE

- Le 18 : Rallye de printemps (M.C. Nice).

EPREUVES DE VITESSE

- Le 15 : Course de Silverstone (Grande-Bretagne).
Le 17 : Circuit de Pau.
Le 18 : Course de côte d'Ampus (M.C. Dracenois).
Le 18-19 : 24 heures de Monza.

MARCEL PAHIN AU BOL D'OR

Il est maintenant confirmé que Marcel Pahin pilotera une 125 cmc. Automoto à moteur AMC au prochain Bol d'Or. Deux machines sont prêtes, une servant à l'entraînement et la mise au point, l'autre destinée à la ronde des 24 heures. C'est avec le plus grand soin que Marcel, conseillé par son frère Robert dont les innombrables victoires en régularité et vitesse en font le meilleur manager, s'est préparé, tant physiquement qu'au point de vue mécanique et ravitaillement.

Attention au record des 125 au prochain Bol !

DALMAS SUR B.M.W.

Le vainqueur du Bol d'Or 1948 de la catégorie sidecars 600 cmc., montera pour le prochain Bol d'Or une 600 B.M.W. à soupapes en tête.

Nul doute qu'avec une pareille machine Dalmas sera l'un des plus dangereux concurrents de la catégorie.

AU GRAND PRIX DE PAU PARTICIPATION ETRANGERE IMPORTANTE

Organisé par le Moto-Club Béarnais, le Grand Prix de Pau, qui se déroulera dimanche prochain, réunit la presque totalité des meilleurs champions mondiaux.

Voici la liste des engagés.

350 cmc. : Anderson (AJS), Whitworth (Velocette), Weddel (Velocette), Laurent (AJS), Goffin (AJS), Barthe (Velocette), Guy (Norton), Franta Juhan (Velocette), Houel (Velocette), Lorenzetti (Guzzi), Perrin (Velocette), Rolland (AJS), Cauchy (Velocette), Jackinson (Velocette).

500 cmc. : Anderson (Guzzi), Weddel (Norton), Whitworth (Triumph), Laurent (Guzzi), Goffin (Triumph), Vidal (Norton), Collot (Gilera), Franta Juhan (Guzzi), Houel (Gilera), Lorenzetti (Guzzi), Perrin (Triumph), Wood (Triumph), Oliver (Norton), Laffon (Triumph), Behra (Guzzi), Pagani (Gilera).

Ces épreuves seront disputées sur 30 tours en 350 cmc. et 40 tours en 500 cmc., soit respectivement 96 kms 915 et 110 kms 760.

L'entraînement aura lieu le samedi 16 avril, de 15 à 17 heures.

MONNERET PERE ET FILS A MONZA

Georges Monneret ne participe pas au Circuit de Pau, car il est engagé aux 24 heures de Monza. Il fera équipe avec son fils Pierre au guidon d'une 250 Sertum.

LORENZETTI SUR UNE BICYLINDRE GUZZI A PAU

Le Moto-Club du Béarn a reçu l'engagement du coureur officiel de chez Guzzi, le « campionissimo » Lorenzetti.

Il piloterait une 250 cmc. Guzzi bicylindre et une 500 cmc. de la même marque. Notons que ce sera la première fois que l'on verra en France la 250 Guzzi bicylindre.

1^{er} MOTO-CROSS NATIONAL

Organisé par le Moto-Club Toulousain le 27 mars sur le plateau Jolimont, le 1^{er} Moto-Cross National Toulousain avait attiré la foule des grands jours, puisqu'on peut évaluer à 12.000 spectateurs environ le public venu acclamer les as motocyclistes.

La course fut pénible pour les concurrents et les machines furent soumises à une dure épreuve sur un parcours très accidenté d'une longueur de 1.200 mètres à couvrir 10 fois.

Les Parisiens se taillèrent auprès du public un beau succès, avec Verrechia, G. Brassine, Ladevèze et Legrand.

RESULTATS

Eliminatoires 175-250 cmc.

1^{re} Série : 1. Legrand (MCP), 14' 06"; 2. Samouilhan (UMM); 3. L'Brûlé (MC Paris); 4. Darrouy (MCT); 5. Fossier (UM Marne).

2^e Série : 1. Matéo (MCT), 14' 05"; 2. Gamba (UM Marné); 3. G. Pomlé; 4. Claraz (MCT).

Eliminatoires 350-cmc.

1^{re} Série : 1. Legrand (MCP), 13' 14"; 2. Tisserand (Buffalo MC); 3. Thuillier (MC Picard); 4. Rivière.

2^e Série : 1. Verréchia AM Seine), 13' 18"; 2. G. Brassine (BMC); 3. Viaud (MC Picard); 4. Danouy (MCT).

3^e Série : 1. Ladevèze (AM Seine), 13' 34"; 2. Hoffsteter (AMS); 3. Dargent

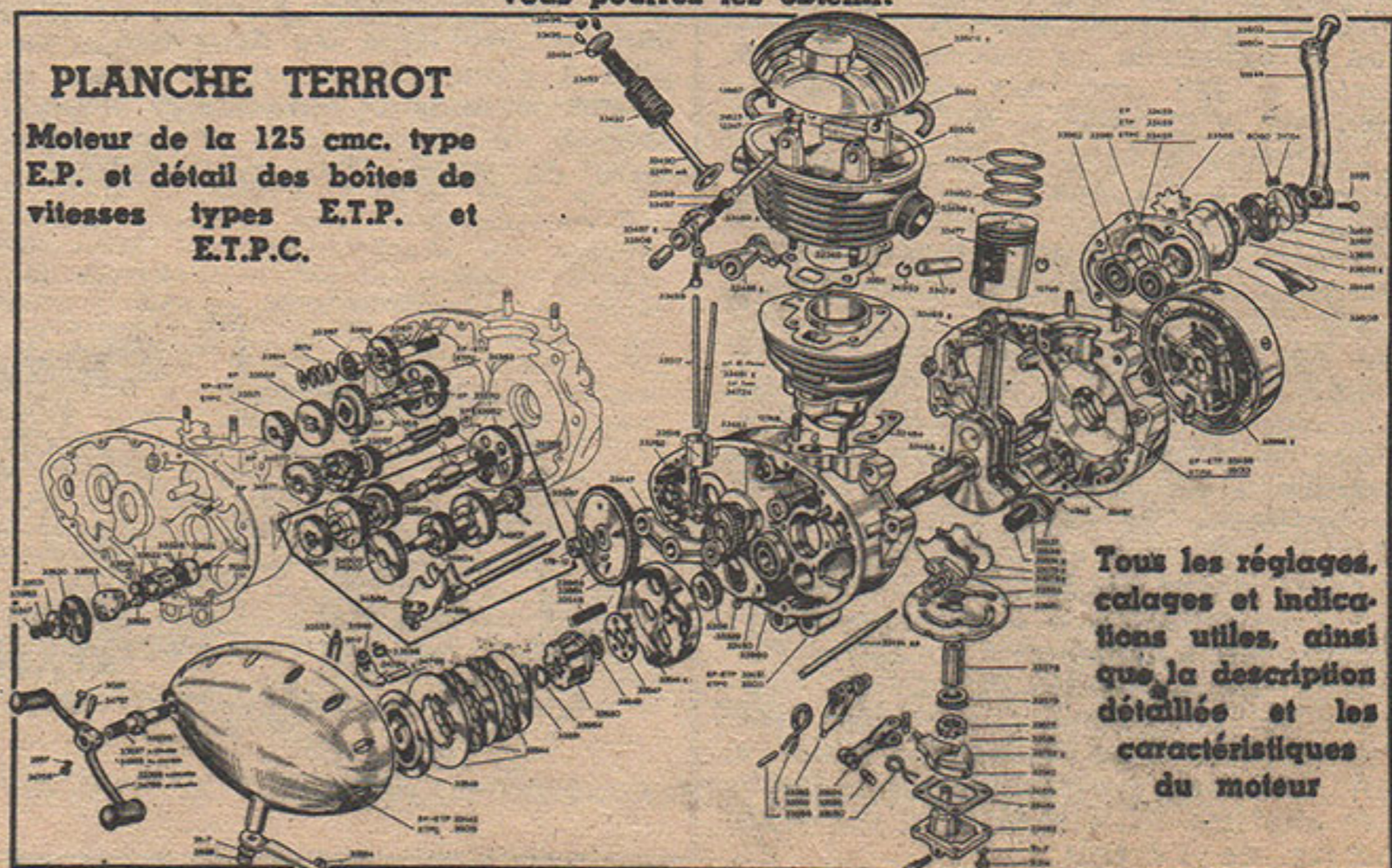
Finale 175-250 cmc.

1. Legrand (MCP), 14' 35"; 2. Matéo (MCT); 3. G. Brûlé (MCP); 4. Samouilhan (UMM); 5. Danouy (MCT).

Legrand prend la tête dès le début et Gamba en difficulté devra céder la 2^e position au Toulousain Matéo qui fut le meilleur régional.

POSSESSEUR D'UNE 125 CMC. TERROT I...

Voici une réduction de la planche Terrot, format 65x100, actuellement en vente à nos bureaux, au prix de 500 frs (580 frs frais d'expédition compris). Bientôt, « Moto-Revue » éditera d'autres planches, pour les moteurs des Velosolex, Peugeot P 55, A.M.C. 125, etc... Ces dernières n'étant pas encore en vente, il est inutile pour le moment de nous écrire, ou de nous envoyer de l'argent. « Moto-Revue » vous tiendra au courant et vous indiquera la date à laquelle vous pourrez les obtenir.



Tous les réglages, calages et indications utiles, ainsi que la description détaillée et les caractéristiques du moteur

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

Finale 350-500 cmc.

1. Legrand (MCP), 12' 55"; 2. Verréchia (AM Seine), à un quart de roue; 3. Brassine (Buffalo MC), à une roue; 4. Thuillier (MC Picard); 5. Tisserand (Buffalo MC); 6. Darrouy (MCT).

Record du tour 1.200 m.

1. Brassine (Buffalo MC), 1' 15"; 2. Verréchia (AM Seine), 1' 15" 2/5; 3. Thuillier (MC Picard), 1' 16"

Dans la finale, très beau duel entre Verrechia, Brassine et Legrand. Les tours sont accomplis en 1' 16". Les trois hommes roulent continuellement roue dans roue, Verréchia menant le train. Au bas de la rampe précédant l'arrivée, le « sprint » s'engage et dans le dernier mètre Legrand « coiffe » Verréchia. Signalons l'abandon de Ladevèze au 3^e tour pour bris de roue.

Les diverses finales furent disputées âprement et la liste des prix en donne la raison.

Voici enfin comment étaient récompensés les concurrents :

Le 1^{er} de la finale des 175-250 cmc. touchait 20.000, le 2^e 15.000, le 3^e 10.000, etc... Pour la finale des 350 et 500, les prix étaient de 40.000 au premier, 25.000, 20.000, 10.000, etc... Enfin des prix spéciaux et cumulables pour les amateurs, de 5.000, 3.000 et 2.000 pour chaque finale complétaient le total des prix qui atteignait 175.000 francs.

Félicitons donc encore une fois le MC Toulousain.

SPEEDWAY A BUFFALO

C'est le samedi 2 avril que la saison de « Speedway » s'est ouverte à Paris, au stade Buffalo.

L'organisateur Westy Westwood, pour cette première réunion, présenta au public parisien 20 courses dans lesquelles étaient réunis les meilleurs pilotes Australiens, Anglais et Hollandais. Ce sport, très spectaculaire, passionna les spectateurs, et nombreux seront ceux qui retourneront le 16 à Buffalo voir Paris contre Londres.

Résultats de la Finale, de la Course spéciale (réservée aux coureurs les plus rapides) et de la course entre Capitaines d'Équipes.

Finale: 1^{er} Bill Harris (Austr.); 2^e Aartsen (Holl.); 3^e Saunders (Angl.).
Course spéciale : 1^{er} Collins (Angl.);

2° Dammers (Holl.); 3° Blair (Austr.).
Course entre Capitaines : 1° Steman (Holl.); 2. Saunders (Angl.); 3° Harris (Austr.).

LE GRAND PRIX DE VITESSE D'ANGOULEME

Le Grand Prix de Vitesse du Moto-Club Charentais avait réuni 12 engagés, dont les Parisiens Meynier et Thuraud, qui ont été battus par les coureurs régionaux.

Les demi-finales ont qualifié Thomas fils et Guérin, du M.C.C. et le premier s'imposait en finale à une moyenne horaire de 92 kmh. 307.

MOTO-BALL

Le M.B.C. de Camaret a battu le M.B.C. de Cavaillon par 1 but à 0.

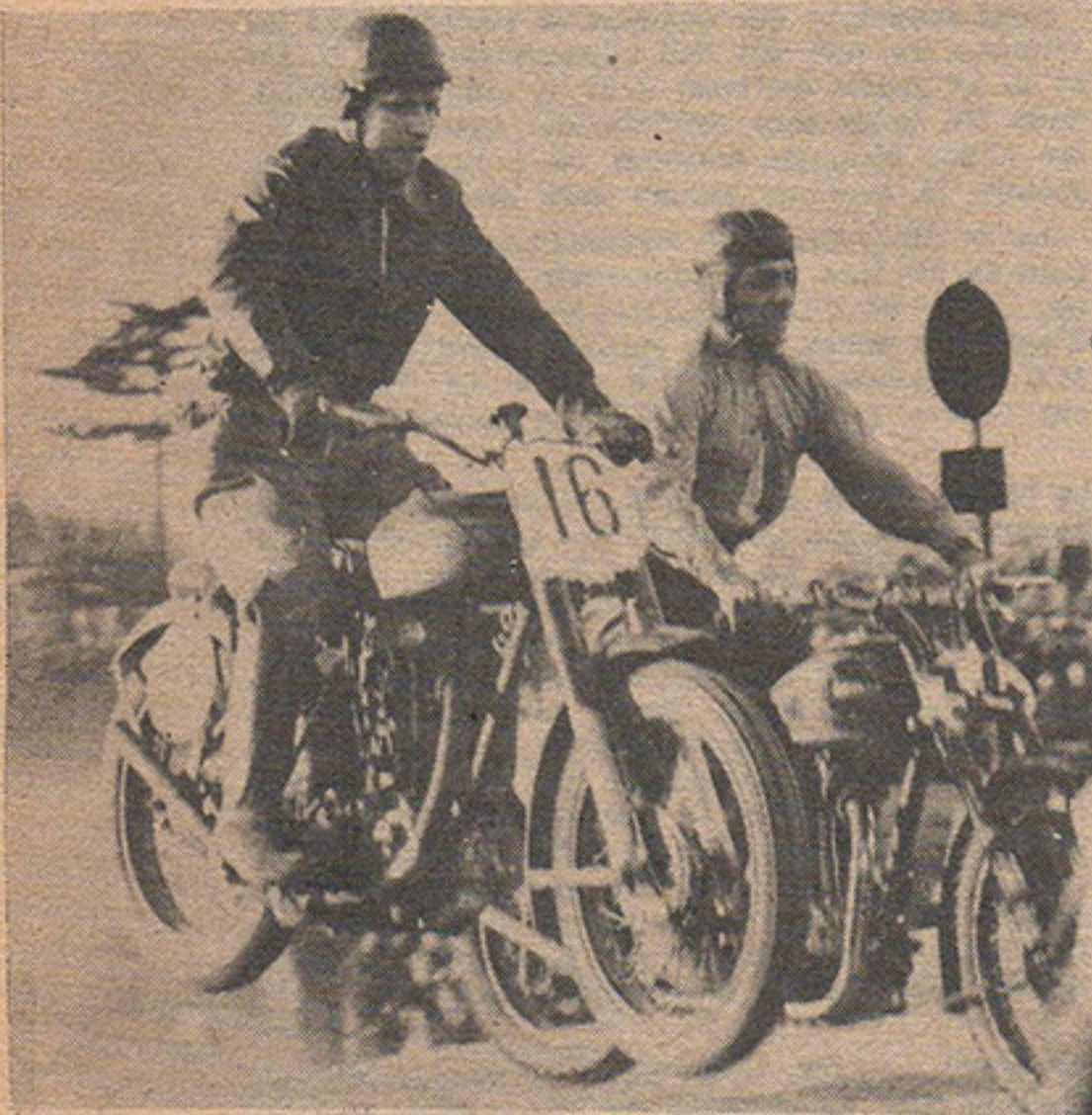
MOTO-CROSS DE LIBOURIAC

Le Tourist Moto-Club Biterrois a organisé le dimanche 27 mars un moto-cross, sur le terrain accidenté de Saint Louis Signal à Libouriac.

Signalons que c'est la première fois en France qu'un moto-cross s'est disputé avec tant de catégories différentes.

Ces épreuves parfaitement organisées ont donné les résultats suivants :

Catégories 50 cc. : 1. Nicolas (TMCB).



ORGANISATEURS !...

L'Atelier de dessin de « Moto-Revue » peut vous fournir TOUTES AFFICHES SPORTIVES pour circuits de vitesse, Moto-Cross, Courses sur prairie et Speedways. Spécialité d'affiches passe-partout sur lesquelles figure seule l'illustration, permettant l'impression du texte au dernier moment. Deux formats 40 x 60 cm. et 60 x 80 cm. Spécimen sur demande contre 25 fr. par affiche, adressé à « Moto-Revue ».

Cat. 100 cc. : 1. Beylac (TMCB); 2. Catalonie.

Cat. 125 cc. : 1. Sire (TMCB); 2. Avenin (TMCB).

Cat. 150 cc. : 1. André Pech, de Léznigan; 2. Yves Estournet (MCBB).

Cat. 175 cc. : 1. Pech, de Léznigan; 2. Louis Lasserre, Léznigan.

Cat. 250 cc. : 1. Peany de Narbonne; 2. Saury, Léznigan.

Cat. 350 cc. : 1. Denat Pierre (TMCB); 2. Fraisse.

Cat. 500 cc. : 1. Castelbon de Beauxhostes (TMCB).

Cat. side : 1. Rolland (TMCB); 2. Viala (MCBB).

Cat. cyclecar : 1. Louis et Robert (MCBB), 4' 24"; record du tour : Castelbon de Beauxhostes en 2' 24" 4/5.

Classement de la Coupe : 1. Moto-Club de Léznigan, 42 pts; 2. Moto-Club Ball Biterrois, 15 pts. 3. Moto-Club Narbonnais, 5 pts.

LE GRAND PRIX DE SAN REMO

250 cmc. : 1. Ruffo, sur Guzzi, couvrant les 45 tours du circuit, soit 152 kms 100, en 41' 10", moyenne 90 kmh. 207; 2. Leoni (Guzzi), en 41' 45"; 3. Griella (Parilla), 42' 23"; 4. Wood (Guzzi), à 1 tour; 5. Montanari à 2 t.; 6. Mironi, à 2 t.

500 cmc. : 1. Geminiani (Guzzi), couvrant les 55 tours du parcours, soit 185 kms 900 en 1 h. 34' 25" 4/5, moyenne 97 kmh. 474; 2. Masetti (Gilera), 1 h. 34' 28"; 3. Artesiani, 1 h. 55' 47" 1/5; 4. Brini (Gilera); 6. Clemencich (Gilera), etc...



CASA - RABAT - CASA

Depuis bien longtemps nous n'avions eu une belle épreuve moto à Rabat, et celle qui nous fut offerte par le M.C.M. pour notre dimanche 27 mars en mérite le titre.

Ce fut la course de vitesse moto Casa-Rabat-Casa, en 2 étapes, départ donné le matin à 6 heures, à Casa (Guinguette fleurie Ain Sebaa), arrivée à Rabat, avenue de la Victoire. Retour départ Rabat 13 h. 30. Droits de porte, soit un parcours total à effectuer de 170 kms.

Ce fut une épreuve très dure pour les machines qui furent poussées à fond, et des ennus mécaniques forcèrent bien des malchanceux à abandonner, tant à l'aller qu'au retour, dont Zonco, qui fit l'aller Casa-Rabat à la moyenne de 134,430, Martinez de Meknès, Dafflon, etc...

Nous avons vu courir en 250 de petites 125 qui se comportèrent fort honorablement auprès de leurs sœurs.

Au Moto-Cross Toulousain, en haut, Legrand (N° 16) et Thuillier; en bas Verréchia (N° 4) et G. Brassine (N° F.46).

Les grands vainqueurs furent, en 250, Maury (de Meknès), 350 Scotto, et en 500 Pomarès (de Casa).

En 500 compétition, Janin (de Meknès) fut classé en 1 h. 40, mais il importe de noter qu'il ne prit le départ qu'avec 25 minutes de retard, ennus mécaniques, mais si l'on tient compte de son temps de route, 1 h. 15 de course donne une moyenne de 135 kmh. 700 record appréciable tout de même.

RESULTATS

250 cmc. : 1. Maury, 1 h. 44' 06" 2/10, moyenne horaire de 98 kmh. 555; 2. Flahaut; 3. Belegou; 4. Trautwein; 5. Didier; 6. Collet; 7. Thomiee.

350 cmc. : 1. Scotto, en 1 h. 31' 49" 2/10, moy. horaire 11 kmh. 740; 2. Amar; 3. Tardivon; 4. Nouaïsser.

500 cmc. : 1. Pomarès en 1 h. 27' 40", moy. horaire 117 kmh. 954; 2. Poncelet; 3. Salah; 4. Dupont.

500 Compétition : Janin, en 1 h. 40' 37" 6/10, moy. horaire 101 kmh. 971; mais ainsi que nous l'avons déjà dit, il y a lieu de tenir compte du décalage de 25 minutes.

Epreuve disputée sous le soleil printanier marocain.

Ch. MAGNE

BELLE VICTOIRE DES MEKNASSIS AU CIRCUIT DE ZERHOUN

L'épreuve de régularité qui s'est disputée le 28 février au matin sur le circuit de Zerhoun, fut marquée par les belles performances des 250 cmc., puisque l'on trouve trois motos de cette catégorie dans les 5 premiers (1° Zonco, 2° Maury, 5° Highero). Comme on le voit, le grand spécialiste du « quart de litre », Highero, dût s'incliner devant Zonco et Maury, qui d'ordinaire couraient respectivement en 500 et 350. Les 3° et 4° places reviennent à Martinez et Scotto.

Notons que contrairement à l'année dernière, le circuit était parcouru à l'envers.

L'après-midi était réservée aux épreuves de vitesse sur le triangle avenue Leclerc, avenue Lyautey, avenue Ismaël.

Les 4 épreuves se déroulaient sur 30 kms, soit 15 tours. En 125 cmc., Maury prit la tête dès le départ, accentuant peu à peu son avance et terminant 22 secondes avant Jouanbon, de Marrakech. En troisième position, Abdeslem, puis Pons, Schmikrat, etc... Il y avait neuf partants.

Puis quatre 250 prirent le départ. La course se joua entre Maury et Highero, qui terminèrent « dans un mouchoir », puisque les chronomètres ont déclaré 8/10 de seconde entre les deux premiers. Zonco eut quelques ennus mécaniques; sa machine ne tournant pas rond, il finit avec 1' 2" de retard, perdant, ainsi le bénéfice de sa victoire en « régularité ».

Martinez s'adjugea la victoire en 350, devançant de 30" Scotto, qui fit une chute spectaculaire au virage du Génie. Six coureurs au départ et six à l'arrivée. En 500 cmc., Janin prit 27" à Pomarès, tandis que Crovara, qui venait de passer en seconde position, faisait une chute... et revenait à pied au contrôle.

Puis les officiels se réunirent pour établir le classement général pour la Coupe Lemarque. Le voici :

1. Maury, Meknès, 270 points, qui s'adjuge la Coupe Lemarque 1949; 2. Martinez, Meknès, 256 points; 3. Scotto, Casa, 133 points; 4. Janin, Meknès, 125 points; 5. Highero, Casa, 98 points; 6. Zonco, Casa, 73 points; 7. Crovara, Casa, 15 points, etc...

Le Moto-Club de Meknès ne chôme pas; à peine terminé son grand circuit du Zerhoun, il a mis à nouveau sur pied les 9 et 10 avril le circuit de « La Montagne ».

Cette épreuve a mis à nouveau en compétition les coupes « Castelo », « Socheb », etc., avec les participations des motocyclistes militaires, et un grand rallye automobile (petites cylindrées), sidecars et cyclecars : 300 kms environ.



UNION MOTOCYCLISTE DE L'AGENAIS. — L'assemblée générale du club marquant le début de la saison motocycliste 1949 a eu lieu le 3 mars à son siège, au café Foy, et a donné les résultats suivants :

Président, M. Delpuech. Vice-Présidents, MM. Blanchard, Simoun, Sioma. Secrétaire général, M. Lacroix. Trésorier, M. Dauba. Commission sportive, M. Dubourg. Délégué à la Ligue, M. Noël. Commission touristique, M. Ladousse. La Commission touristique a mis sur pied un calendrier de sorties ouvert aux vélomoteurs et aux motocyclettes à faible moyenne.

MOTO-CLUB DE LA DROME. — Un jeune club motocycliste a représenté la France au Rallye International de Genève. — Quelques membres du Moto-Club de la Drôme, au total 13, dont 3 femmes, sont partis de Valencè sur Rhône (Drôme) et sont arrivés dans les temps réglementaires au contrôle de Genève. Durant 220 kilomètres, malgré un très mauvais temps, surtout dans la traversée du Col des Echelles, avec de la neige, du vent et un froid de 11°, tous sont arrivés en bonne forme.

A leur arrivée, ils ont été reçus très fraternellement par le Moto-Club de Plainpalais. Après une soirée passée en compagnie des membres de ce club, et après une courte allocution du Président, une très belle coupe leur a été offerte. Le lendemain, une deuxième coupe, la coupe du rallye, est venue récompenser les efforts des motards français qui sont rentrés chez eux joyeux et pleins de reconnaissance envers tous les motocyclistes suisses pour leur chaleureuse réception.

MOTO-CLUB DE CANNES. — Composition du Bureau 1949. — Président d'honneur : S. M. Baodai, ex-empereur d'Annam. Présidents honoraires : MM. Weisveller, Platon, Schultz. Président : M. Louis Dotto. Vice-Présidents : MM. Poirier, Gastaldi, Billard. Secrétaire général : M. Ginoux. Secrétaire adjoint : M. Bayle. Trésorier général : M. Gleize. Trésorier adjoint : M. Racine. Assesseurs : MM. Derenne, Mezzasana, Bianco, Astor, Gougassian, Briot, Rebours. Commission touristique : MM. Gastaldi, Poirier, Desieustre, Milleret. Œuvres Sociales : Mmes Depagne, Poirier, Bayle, Milleret. Commission sportive : MM. Giomni, Blanchet, Dutron, Zandrini, Milleret, Llorca, Esmenar. Délégué à la presse : M. Tuson.

Rappelons en outre la belle participation de ce club dans le Rallye Jean Rospide qui se déroulait de Cannes à Cannes, en passant par Draguignan. Au classement général, le Moto-Club de Cannes a obtenu les places suivantes :

Cat. 125 cmc. : 1. Roncieu ; 2. Ferrano Antoine. Cat. 250 cmc. : 2. Desieustre. Cat. 350 cc. : 2. Gennet ; 3. Ghibaudo. Cat. 500 cmc. : 6. Brossin, Milleret.

L'épreuve d'accélération et de freinage a donné les résultats suivants :

Cat. 125 cmc. : 1. Roncieu ; 2. Ferrano. Cat. 250 cmc. : 2. Desieustre. Cat. 350 cmc. : 2. Gennet ; 3. Ghibaudo. Cat. 500 cmc. : 1. Gongassiou ; 5. Gleize ; 6. Chansey.

AMICALE AUTOMOBILE ET MOTOCYCLISTE FLERIENNE. — Le 27 mars avait lieu à l'Hôtel de la Poste, Siège Social de l'Association, une

petite fête de famille.

Il s'agissait de commémorer les dix années d'exercice de la Société. M. Charles, Président d'honneur, était présent, ainsi que tout le Comité et quelques Amicalistes.

Forté maintenant de ses 200 membres actifs, l'A.A.M.F. envisage l'avenir avec confiance et espère pouvoir donner prochainement de nouvelles preuves probantes de son activité.

MOTO-CLUB DE MONACO. — A l'occasion des fêtes de Pâques, ce club organise, pour les 17 et 18 avril, une grande concentration motocycliste.

Les diverses manifestations prévues pour ces journées seront dotées de nombreux prix.

Le samedi de 16 h. à 24 h. et le dimanche de 7 h. à 12 h., un contrôle recevra les concurrents à l'arrivée. Le dimanche, à 15 h., gymkana motocycliste, et à 21 h., bal de la moto.

UNION MOTOCYCLISTE DES ARDENNES. — L'assemblée générale de l'U.M.A. a eu lieu le 23 mars 1949, les adhérents réunis, après avoir eu la projection de films amateurs d'avant-guerre et de la journée du vélomoteur 1948, ont élus les membres du comité : étaient désignés à l'unanimité 13 membres. Ce bureau s'établit comme suit :

Président, Dupont. Président d'honneur, Adam. Vice-Président, Dalissier. Secrétaire, Desmoulin. Secrétaire adjoint, Lefèvre. Org. sportive, Pihet, avec ses adjoints Moreaux, Lambert. Membres du comité, Petitfils, Lespagnard et Alain.

Le calendrier sportif s'établit comme suit : Sorties promenades touristiques, 26 juin épreuve côte de St-Laurent réservée aux membres du club. 15 mai journée du vélomoteur. 28 août régularité avec sortie promenade.

AMATEURS DE PHOTOS SPORTIVES

Un choix important de photos du Moto-Cross de Montreuil est actuellement disponible à nos bureaux. (Format 13 x 18. Prix 100 fr. Frais de port en plus). Dans les prochaines épreuves motocyclistes nos photographes seront présents et pourront ainsi procurer aux intéressés une collection importante de photos des champions prenant part aux épreuves. Amateurs photographes, nous vous faisons également appel. Si vous possédez des vues intéressantes, spectaculaires, adressez-les nous, elles vous seront remboursées.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — *Tourisme-Sport-Camping.* — Au cours de la dernière réunion le calendrier du mois d'avril a été fixé ainsi :

Fêtes de Pâques : Sortie Camping à Jeufosse. Départ du Siège samedi à 8 heures. Itinéraire : Versailles, Rocquencourt (autoroute) Ecquevilly, Mantes, Rosny, Bonnières, Jeufosse 75 kms. Retour lundi.

Participation à l'organisation du Moto-Cross de Pâques qui aura lieu le lundi 18 dans les bois de Clamart et organisé par le Moto-Club. Rendez-vous pour les Commissaires du club à 13 h. 15 au poste de chronométrage pour la remise des brassards de service.

Dimanche 24 : Participation au Rallye de régularité par l'U.S. Métro, 140 kms en vallée de Chevreuse. Remise des feuilles de route des concurrents à la réunion qui se tiendra le 21 avril au cours de laquelle les heures de rendez-vous seront fixées.

Dimanche 1^{er} mai : Sortie pour la cueillette du muguet. Rendez-vous au siège social à 7 h. 30. Départ officiel à 8 h. Pique-nique en forêt. Itinéraire : Versailles, St-Cyr, Les Bois d'Arcy, Fontchartrain. Regroupement et casse-croûte vers 9 h. à l'Hôtel du Cheval Blanc (Maison Zeyer), Le Pontel, L'Espérance à gauche vers Montfort L'Amaury (visite de la Tour) Gambaiseuil, Gambais, Bourdonné, Condé s. Vergre, 60 kms. Retour le soir vers 18 h.

Nous rappelons que pendant la période d'été les réunions du club ont lieu bi-mensuellement le 1^{er} et le 3^e jeudis du mois à 21 h. au siège social. Tous les isolés sont cordialement invités à assister à nos réunions amicales ou à nos sorties en groupe, le meilleur accueil leur sera réservé.

Le 2^e Moto-Cross de Fontenay-aux-Roses prévu pour le 1^{er} mai ne pourra avoir lieu à cette date par suite de l'impossibilité d'assurer le service d'ordre de police. Cette épreuve organisée par le M.C. Châtillonnais au lieu dit « La Fosse Bazin » sera reportée à une date ultérieure.

MOTO-CLUB DE PARIS. — *Au M.C. de Paris chaque dimanche une sortie.* — Calendrier touristique de mai : Le 1^{er}, le muguet en forêt de Rambouillet aux Etangs de Coupe Gorge, par Sèvres, Versailles. Départ Porte de St-Cloud à 9 h. Le 8 : Larchant, par Ris-Orangis (regroupement) et la Chapelle de la Reine (s'inscrire pour le restaurant), départ porte d'Italie 8 h. 30. Le 15 : Gouvieux (gymkana organisé par les bigophonistes). Départ porte de la Chapelle à 9 h. Regroupement à Lamorlaye. Le 22 : Journée de l'A.M.S. ou à défaut, forêt de Sénart, carrefour d'Orléans, départ porte Dorée 9 h. Le 29 : La Vallée de Chevreuse près Aufargis, par le Christ et Saint-Rémy. Départ porte de Châtillon à 9 h.

MOTOR-CLUB. — Le lundi de Pâques 18 avril, dans le Bois de Clamart, le Moto-Club organise son deuxième Moto-Cross de la saison, avec le concours du Moto-Club Châtillonnais. Les meilleurs crossmen de la région parisienne, ainsi que les provinciaux d'Amiens, Lille, Orléans, Reims, s'affronteront sur un parcours hérissé de nombreuses difficultés, sous bois, Fosse aux Lions

Auront lieu respectivement : 3 Courses en 250 cmc. ; 2 Courses en 350 cmc. ; 2 Courses en 500 cmc., et 1 Finale 350-500 cmc. Au cours des épreuves sera mis en compétition le Challenge offert par la Municipalité de Clamart remporté l'année dernière par l'A.M.S.

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 imprimerie 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 ».

MOTOBECAVE 250 bon état Rabourdin 12 r. Neuve Meaux

FN 1000 cc flat-twin 4 vit marche ar. beau side biplace pns nfs mot. à roder pièces rech. splend. pour amateur. Pharmacie 6 pce Vercingétorix Cœully Champigny (Seine).

MOTOBECAVE 4 cv 350 culb. état neuf type RAC, 237, avenue Jean Jaurès, Aubervilliers (Seine).

NEW-MAP 100 sél. parf. état pns nfs. MARIE 5 r. St Louis en l'île, 4^e, à part. 19 h. tél. 9 à 17 h. Pas. 00-90 poste 258

V. Motobécave 4 HP b. ét. b. prix. Soret, Crépy en Valois.

MOT. 4 cv 2 cyl. b. v. delco dém. Moncomble, Chambly Oise

ZUNDAPP KS 600 impec. av. acc. Prix 190. Après 15 h. Audebert 18 bd J. Ferry-11^e.

DOLLAR 4 cv mot. Chaise b. état. LELEU, Jaryville-Aufferville (S.-et-M.).

ZUNDAPP KS 500 lat. et KS 600 avec side impérial état abs. nf. TRONCIN av. Garibaldi, Dijon (Côte d'Or).

BMW 750 culb. R16 très bon état. R. GUERIN, La Bouille (Seine Inférieure).

VEND moto FN dernier modèle, visible MOTO RECORD 151 rue Marcadet, Paris.

GNOME 500 lat. D3 parf. ét. bns pns beau. ALE. 30-97.

V. ou éch. Ariel 500 sélct. 4 v. de 40 ét. nf dédouanée ctre Jeep bon état de préf. ou contre moderne. E. LALOS, à Péronne (Somme). Tél. 82.

MOTOBECAVE 125 4 t. 2000 kms ét. nf 70.000. DELAYEN 4 ch. Ruellette, Beauvais (Oise).

MOTEUR Speed-Twin Triumph 500, JAP Racing 1100 à eau neuf. ROSSIGNOL, 17, rue de Châteaudun Nanterre. Mal.10-65

TERROT 350 culb. HSST sél. exc. état av. side Bern. neuf LAGOSTINA, 6, rue Etangs, Châtillons sous Bagneux.

125 ANGLAISE dern. modèle suspens. AR sélct. état neuf MAXIM, 5, rue de la Paix, Argenteuil. ARG 16-41.

ENSEMBLE BMW R12 neuve, 210 av. de Bry, Le Perreux.

V. Harley David. t. MP sc bois dim.mat. 96r. Paris Montignen

MOTO 175 moteur neuf au plus offrant. GAULIER, 115, r. de l'Ouest, Paris-14^e

AJS civ. 350 2 tub f. télesc. ach. 250 angl. réc. GODERE 8 r. René, Viroflay (S.-et-O)

URG. part. v. Indian nve 1re main av. side type CAV tte équ. 4 pns nfs susp. AR tr. belle px 140000. MEUNIER 7 r. Duguesclin-15e. Ség.18-90

350 DKW 2 tps 4 vit. sél. mod. 44 type NZ (Sahara) 4000 kms impecc. état nf. SILVA 43 av. Marceau, Drancy (Seine).

MOTEUR Terrot 350 lat. cpl. av. boîte 3 vit parf. état, 4 roues compl. av. pns neufs 270x90 dont 2 av. freins et ressorts. LORNAC 107 av. Michelet St-Ouen, Cl. 08-60.

250 ZUNDAPP impecc. Ecr. PILLU 85 r. Vassou, Clichy.

TRIUMPH Tiger 100 t. b. ét. LAMY 28 r. Felicien David-16e

TANDEM Deryn état nf 75000 LE MEUR 9 r. Belleville-19e

TERROT VA 750 av. side méc. impeccable Tél. Alé. 33-27.

ZUNDAPP 800 av. side mod. luxe ét. imp. vis. 8 à 18 h. 3, rue Segond, Vincennes.

O.K. Supr. 1939 350 Jap culb Angl. sél. 4 v. parf. état. 130 000. LHOMME 23 rue Noailles, Versailles (dim.).

VELOM. Motoconfort 1 cv 3 v. bon état. S'adr. samedi CONCIERGE 12 rue de Lubeck.

BMW 350 culb. f. tél. card. tr. bon état. LEFEVRE 10 r. Reboussin (près gare) Pierre-fitte, après 18 h. et dim.

BMW R12 av. side ét. de nf px à déb. hres repas. BONNANS 22 av. Pte Brunet-19e

V. ou éch. Velocette 350 cmc. arbre à came type K avec side contre pet. boîte 4 pl. SAINT MARIE, 12, av. de Sartrouville, Bezons.

TRIUMPH angl. 350 culb. 4 v. MAR 45 r. Jul. Lacroix, 20e

ZUNDAPP 500 2 cyl. 1940 repr. moto. Café 62 r. Couronnes-20e

V. ou éch. Harley Dav. av. side ctre. 250 ou 350 angl. ou all. 90.000. GALLINARI 240 av. du Gén. de Gaulle Champigny s. Marne. DOR. 69-20.

GILLET 350 bloc lat. delco tr. belle et Velosolex nf. CRONIER 4 square Dordogne-17e

DKW 350 NZ pf ét. DECOUDUN 99 r. E.Vaillant, Levallois

MATCHLESS 350 4 vit. sélect. Turigny 52 r. Goutte-d'Or-18e

INDIAN 1200 complète à remont. DECOUDUN 99 rue Ed Vaillant, Levallois.

125 DKW sél. ét. nve 12h. 20h. Alphonse 6 r. Terre Neuve-20e

SIDECAR Rhonyx m. Stainley 5 cv moteur remis à neuf. MERCIER 108 r. St Honoré-1er

PART. v. Terrot H 4 cv lat. av. side Roy. Dollar Chaise R2 350 culb. ét. nf. Seguinot 67 r. A. Labrierre Argenteuil

V. ou éch. av. soultte Motobécane 350 bloc mot. ét. impecc. c. vélomoteur récent. SERGE 16 pl. Marronniers, St-Maur.

V. ou éch. Zundapp KS600. 5000 k. imp. side comp. pns nfs 220000 ctre 6 cv Fiat cabr. déc. 18 à 19 h. 113 rue Galliéni, Boulogne (Seine).

NORTON 16 H av. side caisse commerc. bon ét. LECAILLE 72 r. de la Colonie, 13e.

MOTOBEC. 125 4 t. side léger Ducable 48 r. Ramponneau-20e

AX2 impecc. PX 160.000 73 bd Richard Wallace, Puteaux.

4 t. 125 MOTOBEC. impecc. 66. MOURGUES 74 r. Gén. Leclerc, Bicêtre (Seine).

MOTOBEC. 1/2 cv nve 30.000. BARABANT 188r. Roquette-11e

38.000 250 2 tps b. ét. Noirot 50 av. Choisy, Bonneuil (S.)

BSA 500 cc M20 imp. av. ou ss side Précis. Urg. le soir, dim. Px à débat TIERY 31 r. E. Landrin, Boulogne (Seine)

BSA 500 cc M20 side Bern. der. mod. imp. urg. cse dép le soir dim. px à déb. A. Moreux 121 bd J.Jaurès Boulogne

125 TERROT culb. av. klaxon acc et recharg. t. b. état, 80000. Ecr. ou vis. apr. 19 h. VARGUES 44 r. Durantou-15e

PART. v. side BMW R12 ét. nf JUY 28av. Kléber Nogent-s.-M.

PART. v. G.Rh 750 culb. type X imp. pns nfs mett. en rte vis. sam. apr. m. dim. m. Robert 4 r. de Palestine, 19e.

PART. v. DKW 350 1944 4 v. sél. impecc. tél. Tri. 16-23.

350 cul. moteur LMP Triumph allem. 500 culb. sélecteur. PI-TOU 139 r. Université-7e

PEUGEOT 250 lat. t. b. état urg. 35000. MAR.43-15, h. rep.

ZUNDAPP 350 2 tps cardan parf. état, 115.000. Tri. 81-79

DRESCH 500 lat. avec side caisse adap. pr 2 pers. pron. ou transp. ét. nf. MAI. 38-18 prendre r.-v. 13 h. et 20 h.

PEUGEOT P110 250 mot. pns neufs. PCEUF 1 bis r. A. Dumas, Sucy en Brie (S.O.)

MATCHLESS 350 f. tél. Sales 20 r. Denis Papin, Bagnolet.

125 R. GILLET sél. 4 v. ét. nf v. ou éch 250. Ecr. Rousseau, 2 rue St-Denis, Noisy-le-Sec.

V. access. Triumph twin résér. roue rés. huile béquille, g.-boue. M. BERNARD, 3, bd de Verdun, Courbevoie (Seine).

TR. gde remorque en tube pr vélo et moto 5000. MACIET, Villa Pax, 1. Pce L. Herr-5e

350 M. GOYON rié 300 kms gar d'us. 12 r. de la Barouillère, Paris, 6e (18 h. 30).

MOTOCONFORT 250 Méc. pns b. ét. tan-sad BOSSUET 18 r. Vichy, 15e. Tél Mic. 17-75

500 TERROT culb. side Bern. b. ét. pns nfs après 18 h. ANDRE 10 r. Montauban-15e

M. Goyon 1 cv exc. ét Vrillat 87 r. Ménilmontant, Paris.

VELOM. 4 tps Motobécane état nf et pns nfs 25x3 et 26x3,50 LAVO 5 r. Pôle Nord, 18e.

NORTON 16 H état neuf. TISNE 5 r. Pôle Nord, 18e.

SIDE Bernard. pns ch. nfs bas px 93 r. E. Savart Montreuil

PEUGEOT P108 lat. 250 4 t. pns nfs b. ét. méc. px modéré GOSSUIN 39 r. Bretagne-3e.

BSA 250 lat. mot. nf. CARMIGNAC 28 rue Carmignac, Arcueil, Alé. 40-10 de 9 à 13 h

NSU 250 sup. cul. cme nve pns nfs, Marcel 26r.Tanger-19e

MOTO OSA Liberty 4 cv lat. ét. nf. 70.000. LE DIRAISON 22 r. Jean Boutou-12e, 19 h.

TRI à mot. Peugeot 1 cv mot pf ét. 50000. LE DIRAISON 22, r. Jean Boutou-12e, 19 h.

VELOMOT. Peugeot P50 100 cc monovit. MAILLARD 47 rue Bellechasse, 7e (le soir)

V. belle 500 Norton nve ou éch. c. voit. Café Nicot, 20 av. Claude Vellefaux, Paris-10e.

MAGNAT-DEBON 500 culb. av. side compl. av. r sec. sort usine, tél. 95 à Rosny-s.-Bois

500 culb. NSU mod. réc. gar en b. ét. tr. rap. px modéré AVAGOT 159 r. du Temple-3e

GN.-RH. 250 lat. mot. ref. à nf b. ét. 65000, vis. le sam. de 2à4h. Depaux 9 r. d'Arras-5e

SIDE seul px intér. LEMEUR 78 av. Marceau, Drancy.

ENSEMB. moto side Zundapp 500 cmc. lat. parf. ét. tous points aff. sér. 185 000 frs. Tél. Mai. 29-38 (le matin).

500 GUZZI susp. AR origine BERNARD 31 r. Marcadet 18e

Peugeot 4 CV culb. type P105 Georges 101r de Charonne-11e

500 lat. 4 vit. sél. Terrot. MEUNIER 187 r. Tolbiac-13e

MOTOBEC. 250 lat. ét. nf DEMARS 8 r. G. Latouche, St-Cloud (S.O.). Autobus 72

500 NORTON 18 tr. rap. GUE-ROT Le Donjon Allier, T. 68

125 TERROT 49 f. tél. jam. rlé, 40 av. Pte d'Asnières-17e

DKW 350 NZ-SB av. gar. rod. HURNI 13 pas. Lathuille, place Clichy.

GUZZI 500 susp. ar mot. à roder mod. Alice 1943 pns neufs. MORRETON 47 rte de Calais, Beauvais (Oise).

ATTEL. Zundapp K500 et side orig. mot. nf tte beauté, 3 pns nfs. MORRETON 47 rte de Calais, Beauvais (Oise).

BELLE Matchless 350 f. par. 125.000. SIMERE 3 rue Maisant, Meudon.

M.GOYON 350 mot. Mag 60000 40 r. des Gravilliers, 3e.

INDIAN 1200 état neuf orig. Massieu 26 r. Tanger, 19e.

DOLLAR 350 culb. bs px 85 r. Julien Lacroix, Mén. 74-89.

TERROT 350 cc HSS culb 3 v. eq. électr. compl. méc chr. émail cme nve, bas px. Caude 140 r. Marcadet, Paris, 18e.

PART. v. Motobéc. 175cc mod. à courroie pns nfs 22.000 frs. BATESTTI 26 av. Maurouard Livry Gargan (S.-et-O.)

SIDE léger neuf av. châssis RIVIERRE 134 r. des Bas, Gennevilliers après 16 h.

HARLEY 750 WLC nve 160000 BOARDMAN 62 bd de la République, St Gratien (S.O.).

ATTEL. Gnome X Carpio ét. nf. RE. 35 Stier des Blancs Murs, Vitry (Seine).

TERROT 100 cc nf équipée 55000. Ecr. BARTHA, 8, rue Alger, St-Germain en Laye.

CYCLECAR 2 cv 2 pl. 4 roues voir POMME 10 bd de la Gare 13e, dim mat. lundi, mardi.

INDIAN pare-brise moteur, pns nfs + 1 moteur complet + 1 cadre, 1 fourche, 1 p. roues nb. pièces 125.000. Ecr. BUNGE, Sainte Adresse (S.I.)

VEND side Précision tts att. chro. caiss. Tour. orig. peint. nve. HARRAULT, 59, av. V Hugo, Boulogne (Seine).

PART. v. cse dép. ES-2 Norton der. mod. f. tél. sus. ar. 2.500 kms, vis MICHEL 22 r. Robert Lindet 15e. Ecr. MICHEL 137 Cours République, Le Havre.

350 MOTOB. sup. cul. ét. nf à roder. RENAUD 57 av. Ed Vaillant, Pantin, après 19 h.

500 DURANDOL culb. side Carpio pns nfs ét. imp. Beaufarain 21 av. Libération Bourg La Reine, vis. le dimanche

R. ENFIELD 500 sup. cul. 4 v. sél. impecc. Boulangerie, 3 bd Blanqui, Paris, 13e.

NSU 350 sup. cul. 4 v. sél. tr. propre, Boulangerie, 3 bd Blanqui, Paris, 13e.

500 FN MAP side méc. gar 75000. Boucherie 9 r. Bayen-17e

VELO Alcyon équipé av. Cuc-ciolo parf. ét. Ecr. COINDY, 51 r. J.J. Rousseau, Paris-1er

NORTON 16 H b. ét. POLTZ 30 r. République, Suresnes.

BEAU René-Gillet side Bernardet gd rout. urg Sétac 3r. Carand'Ache-17e

COMPETIT. ACT 350 Alcyon susp. AR nombreuses comp. intern. garantie 150, ess. 80 oct. mécanique pneus état neuf nombreuses pièces détachées, prix 200. LAMARQUE, 49, rue Carnot, Lannemezan (Hautes-Pyrénées).

DERNIER modèle petit tri Peugeot équipé semi cabine avec ess. glaces électrique etc. Vend ou échange contre Scooter Chenet, 13, r. Chante-Coq, Puteaux (Seine) (place de la Mairie).

PART. dés. vdre moto Peugeot 350 cmc culb. entière. révis. aussi bel. que neuve, je fais reprise vélomot. vis. 85 r. Julien Lacroix. MEN. 74-89.

BLACKBURN 500 culb. sél. moteur imp. pneus neufs. LABAUME 129 r Boucicaut Fontenay aux Roses. Rob. 12-10.

BMW 750 culb. type R.75 av. side tracté. CHASLE, Pce du Château, Caen (150).

MOTO side 350 cmc. Jonghi bs pns 1 pn. sec. neuf, état parf., 6, rue Godefroy-13e.

125 DKW t. b. ét. 3 vit. sél. 75000 ou éch. av. soultte ctre all. pl. f. FUHRMANN 8 imp. Château Gaillard, Orléans.

TRIUMPH 500 twin ét. neuf f. tél. susp. AR GAUCH, St-Salvadou, Aveyron

EPAVE Terrot 350, Bel. 45-19

ENS. Gn.-Rh. 4 cv S. Maj. side Bern. gr. rout. 48 ét. nf Px intér BENOIST R. 12 r. de Châtillon, Clamart (Seine)

COMPET. 500 FN grand prix gar. 140, facil. palem. ou éch. c. Simca MOUTIE 7av Ternes

EXCEP. Gnome 500 culb. CV2 émail noir crème chro. luxe Golfier Al. Matelot, Versailles

KS 600 avec side Stoye Le tout à l'état de neuf. Affaire de confiance. Prix intéressant. LEZIER, 18, rue Saint Pierre, à Senlis (Oise). Téléphone 299.

BMW d'origine R51 5 CV 2 cyl. culb. f. télesc. suspension AR c. nve MICHAUD, 6, av. Asile à St-Maurice. Ent. 12-22

VELOMOTEUR neuf Peugeot 100 cmc. Molitor 30-58.

MOTOSACOCHE MAG 3 cv semi culb. moteur refait neuf pns b. état. LUALT 36 r. des Saint Pères, 7e. Soir 19 h.

V. ou éch. c. vélom. mot FN flat-twin 900 4 vit. m. AR. P. PERREAU, L'Arbresle (Rhône)

V. bloc Chaise état marche DREVET 17 Allée Virgine, Pavillons sous Bois.

DKW 3 CV parf. état 80.000. GUILLOTEAU 23r. Danrémont Boulogne sur Mer (Pas de C.)

Vélocar mot. nf. Bouchel 10 r 14-Juillet, Mainvilliers (E.L.)

MOTO Soyer compétition 4 v. sélecteur au pied, moteur et boîte Sturm anglais, parfait état. DELUEN, 55, rue de Lorient, Rennes (Ile et Vilaine).

125 MOTOB. rue Tolbiac 192 JAN, ap 18 h. sam. dim. mat.

TERROT 250 2 t. Mol. 59-81

350 DKW 4 vit. sél. comme neuve 120. FERNAND DAVID à Luzancy (S.-et-M.).

NORTON 500 16 H 4 vit. sél. état neuf. Opé 89-26.

ZUNDAPP 750 side 160.000 fr. parf. état. Tél. Gra. 33-56.

500 av. side RGAS Terrot. 350 Monet, 150 Guillier, 50 Motobécane neuves, 500 cul. Terrot, 350 DKW, 350 cul. Mag, 350, 125 Motob., 250 Peugeot, 350 Alcy. ét. nf, tri à pédale nf. Blot, Laval, tél. 068

CAUSE ach. voit. v. Soyer 500 av. side Bernardet 100000 CAUSSELL, P.T.T., Blois.

ZUNDAPP type K50 500 cmc 2 cyl. flat-twin c. nve 11 r Eugène Varlin, Nord 33-31.

NORTON 16 H 500 sidecar exc. ét. mécan. GARNIER, 22 rue République, Vanves.

TERROT 500 RDA sélect. side impecc. 120. VINCENT 2 av. de la Paix, Voisinlieu, Beauvais

BMW R71 comme neuve 280 visible 63 rue Letord.

TRIUMPH Hérisson 250 cmc état neuf 120000. ALBERT 48 rue de Malte. OBE. 10-54.

OCC. unique Zundapp K 500 ét. neuf d'usine garanti 180. GASSMANN Wittelsheim HtR.

BMW R12 av. side roue sec. 2 pns nfs Px 175 000 Ecrire VIMAIRE, SNCF Briouze Orne

TERROT motr Jap 4 cv rév. ent. Garage Luxembourg 10 r. Royer Collard, Paris, 5e.

VELOMOT. M.Goyon 100 cc b. ét. JOUFFROY 9 r. de la Cour des Noux-20e, dim. lun matin

PART. v. side BSA M20 impecc. av. ou ss side piéc rech. Px à déb. f. of. M. FACON P. Savy-Berlette (Pas de Calais)

BSA Et. Bleue 350 cmc. culb. roue broche pns nfs parfait état. 130 000. Bal. 50-73.

TERROT 500 RGAS av. side noir et crème coussins rouges, r. sec. cpte. réc. pas immatr. (n'est pas sortie du magas.). RAMILIEN 2 r. Libération, Montbrison (Loire)

CHASSIS side Indian pneu neuf, 11.000 francs. LOTIN, rue Ferrer, Loos les Lille (Nord)

5 cv M. GOYON L5, Per.25-04

MOTO FN 500 cc culb. b. ét. prix 70.000. LEBASSER 54 fg Saint Martin, Paris, 10e.

M. DEBON 100 cc 32000. Grillon 12 r. DeFrance, Vincennes

VELOMOT. Peugeot parf. état dimanche 9 à 12 h. BESNARD 144 r. du Château, Boulogne

MOTOB. 4 t. ex. ét. peint nve av. élect. 13 à 15 h. et sam. MAIRE 53 Pt Wilson Levallois

VEL. genre scooter 125 b. ét. PAVARD 7 imp. Bouchet-19e

DKW 250 NZ sélect. impecc. 100000. GUILBAUME 9 bd de la Liberté, Le Perreux.

GN.-RH. Junior bs pns bon état. HAMEL 44, b. Saint Antoine, Le Chesnay (S.O.).

TRESTER 1 cv bloc 3 v. sél. pied c. nf 55000. Ric. 90-69.

250 TERROT 2 temps 35.000 2 r. Massenet, Courbevoie.

ZUNDAPP KS 600 solo émail noire et chromée ent. orig. emb nf pns 95 % splend. 180. apr. 19 h. et merc jeudi te journ. BONNAUD 30 av. Pasteur, Mairie de Montreuil.

500 culb. FN M86 4 v. sélect. Saxonnelle MR t. b. ét. side car (occas.) tr. b. ét. SAURON 16 r Alphonse Bertillon, 15e

HARLEY MP sans pneus 95000 Harley MP pneus nfs 130000. R. Gillet type Police 85000. Terrot 4 et 5 CV c. neuves. Motobécane 3 CV impeccable. Gnome-Rhône 4 cv splendide Indian 5 cv 2 cyl. gd luxe. FAURIE 8 av. de Saint-Ouen Paris. Métro La Fourche.

PIECES SPECIALES POUR MATCHLESS Pompes à huile 1949 à débit doublé. Embellages échange standard disponibles en magasin - Tiges de culbuteurs en dural avec ressorts de rappel - Tubes renforcés pour fourches télescopiques. - Bagues de fourche - Soupapes - Ressorts - Pignons de boîte.

EMBIELLAGES SPECIAUX TOUTES MARQUES - MOYEURS L.R. - FREINS CENTRAUX 3 SEGMENTS A EFFICACITE TOTALE

Toutes pièces pour machines de compétition sur plan ou suivant modèle

L. ROSSIGNOL - 17, Rue de Chateaudun - NANTERRE - Téléphone : MAL. 10-65

NORTON 16 H 5000 kms side Bern. 48, 160. GUILLEMIN, 3 av. République, Rueil (S.-O.).
ARDIE 100 Leville 58 r. Davy 125 DKW t. b. ét. pns nfs 80. Delaye 125 bd Montparnasse-6e
M. GOYON side 1946 b. état 90 000. COUSIN, 10 imp. Jacq David, Asnières ap. 6h. s. dim.
 65.000 belle Alcyon 500 culb. cardan. DIRIAN 37 rte de St-Leu, Deuil (S.O.) ap. 18 h.
P 110 t. b. ét. pns nfs 42. Klein 22 av. Aubert Vincennes
VELOMOT. Koeller Esc. peu rlé. POUYEDEBAT 31 r. Frédérick Lemaitre, Paris, 20e.
 4 CV culb. ét. impec. bs pns sél. Louesdon 22 r. Pt Wilson Gentilly vit. 1à3h. ét dim mat.
BMW R73 ent. d'or. chrom. impec. Cen. 65-42
 V. caisse Bernardet ss chas 10000. MASURIER 70 rue Chateaubriand, Rueil (S. O.).
 V. piéc. Terrot 350 type H moteur et cycle. NAULIN pas. Bardin, Nangis (S.-et-M.).
TANDEM mot Vap 35000 René 37 r. du Retrait-20e, apr. 18 h.
DKW 350 NZ b. ét. René 37 r. du Retrait, 20e, apr. 18 h.
M. GOYON 100 cc mot. Villiers par. ét. pns nfs 8 à 12h. 13 à 19 h. Scheut 2 r. Roquette-11e
NSU 100 cc impec. pns nfs 40000 MATHIEU 9 r. Delacroix, St Maurice (Seine).
BMW R12 av. side 2000 kms GARDY 24 r. Escudier, Boulogne (Seine). Tél. Mol. 14-18.
SUP. Automoto 125 mot pneus ét. nf prés impec. Cen. 66-33 Poste 535 10-12 et 13-19 h.
DOLLAR 350 tr. b. ét. 50000. Martin 36 r. Rouelle, 15e
125 R. Gillet sélecteur 4 v. méc. pr imp. avert. Bonfils 68 r. des Hayes. ROQ. 05-13
R. GILLET 125 4 v. sélect. pn. nfs par. ét. Opé 85-85 13-14h.
TERROT 5 cv culb. sup cul. 39. Clochet 2 av Champarons Colombes, vis. 19-21 h. ou écr.
SIDE Stoye impec. 30. Claisse 9 av. Pte Clignancourt, 18e.
 V. ou éch. 9 cv Indian c. nve ctre moto angl. GODIN 22 r. des Entrepôts, Saint-Ouen.
100 Motobécane 2 vit kick exc. état. DUBOIS, 107 sv. P. V. Couturier, Arcueil.
125 TERROT ent. nve 850 kms équip. Dem. BRECY Anj. 34-70 9-12, 14-18 h. sf sam. dim.
SIDE complet par. état moderne, 19 000 MARCEL, 53 r. Marcadet, Paris, 18e.
BMW R51 R66 Tig. 100 FN nve Zund. 200 GR CV2. MotoRecord 151 r. Marcadet. Mont. 60-60.
PART. v. 5 cv R. Gillet side car et 6 CV. DOUGLAS, tél. GUT. 91-66 (heures repas)
750 ZUNDAPP av. side tr. b. ét. de 14 à 20 h. Le Pecheur 20 rue Haguette, St Denis
HARLEY MP état de marche BSA Wm20 compl. à reviser. Indian scout depuis 40.000 fr. Gnome Junior 3 CV gd luxe. Gnome 4 CV sup culas. à rev. Gnome av. side type X et AX2 Terrot 39 4 cy comme neuve R. Gillet 7 CV 4 vit. 65.000. Alazard 47 av. de Clichy Paris
500 NORTON culb. repr. moto Choquar, 2 Cité Avenir, 11e.

350 culb. sél. 55000. CHALIBERT 9 Villa de la Paix, r. Grange, Ory Cachan (Seine).
ZUNDAPP K500 190. FOURIER 6 r. P. Bert, Colombes (Seine)
 250 cmc. sél. 4 vit. t. b. ét. BELLEC 121 r. de la République, Puteaux.
ACH. épave BMW R20. GOUT 66 r. J. Guesde, Gagny (S.O.)
GN.-RH. V2 cadre ou moto complète, n'importe quel état. RENOIR, 4 bis, rue Louise-Michel, Levallois
PART. v. vélomot. 100 cc imp. Daniel 15 av. A. Briand Arcueil
750 HARLEY DAVIDS. civ. bleue par. ét. méc. 20000 kms p. chocs chrom. avert. ville rte pare-brise Buddy abs impec. ROGER 28 av. Courteine, 12e. Téléph. DID. 91-71.
GN.-RH. AX2 side orig. nve pas roulé 110000 DONDEY, 2, rue Baudran, Gentilly.
PART. v. Motobécane 350 lat. ét. nf pns nfs 80000. AYATS 16 r. A. France Puteaux (S.)
500 TRIUMPH 2 cyl. télescop. dern. mod. 9000 kms nve. Tu rigny 52 r. Goutte d'Or, 18
INDIAN 500 44 NAVET 3 r. Moussard, Lulsant (E. et L.)
SPLEND. moto Indian dern. mod. c. nve. Tél. VAU. 09-20
196 ZUNDAPP orig. impec. px int. Gaston FROGER St Denis de Gastine (May.). T.P.B.
VEND DKW susp. AR 4 vit. nve. Daude 21r. Thiers Avignon 3 cv MOTOCONFORT t. b. ét. 62000 vélo garc. 6500. LAPIERRE 6 rue Tiemcen Paris-20e
ZUNDAPP 3 cv nve pl. of. 125 René 1 pce Vaucelles, Taverny
V. HARLEY DAV. 750MP rem. à nf peint. civ. 160. vis. t. l. j. apr. 19 h. Gangnant 32 r. Jules Ferry, Bagnolet (Seine)
D.K.W. 500 2 cyl. sidecar Schultz, 8 r. Palloy Clichy
500 DKW type SB 2 cyl. 2 tps t. sad Mèrat bs pns b. état mécan. MASSARD, 24 bd des Batignolles-17e. MAR. 60-97
VELOSOLEX ét. nf. POMES, 49 r. Petit, Paris, 19e.
SAROLEA 600 1947 cmc nve 8 500 kms. GADON 158 r. de Neuilly, Puteaux.
500 FN 1937 av. ou ss side Bernard. ét. nf. LAMOINE 31 r. Cl. Bernard, Issy les Mx.
515 PEUGEOT cul. 4 v. sél. side Bern. gd r. impec. BOS, 13 r. du Dr Rochefort, Chatou
350 GNOME RH. très bon état. THIBAUT, 26, rue de la Gare, Arcueil (Seine).
BSA M20 side Terrot caisse porteur imp. tr. bel attel. 35 rue du Départ. ODE. 02-54
DRESCH 5 cv 500 cc à cardan. Ecr. DIDIER, 3, Villa Cacheux, Malakoff (Seine).
DRESCH 3 CV b. ét. 2 accus 6 v. cadmium nickel, écr. Didier 3 Villa Cacheux, Malakoff
BMW R6 600 cmc. susp. tél. side Précision capote freins ensemble impec. MARTIN, 3, allée Télégraphe, Le Raincy (S.O.) Autobus 146 Egl. Pantin
BM W750 av. side impec. ent. d'orig. FOIX 36 r. Sébastien Mercier, Paris, 15e
KOEHLER-ESC. 500 culb. mot. Mag. sél. 4v. par. ét. av. side Roy. Bernard 5 r. Nemours-11e

500 SOYER culb. av. side Simar p. ét. méc. g. 130.000 GUIRAUD 99 bd H. Barbusse, Ronainville (Seine)
DKW 350 NZ 8000 kms. MILLAURIAUX 3 r. Lacrételle Prolongée, Paris, 15e.
PART. v. 350 Terrot, DELARUELLE, « La Cigale », rue F. Deberque, Bougival (gare)
GN.-RH. Junior pns méc. par. ét. 59r. Gambetta Drancy, sam
MOTOBEC. R33 pns méc. par. ét. 106 r. République, Drancy
ZUNDAPP 5 CV 2 cyl. culb. type autostrade par. état, vis. de 1 à 2 ou à part. 18 h. 49 r. des Haies (20e).
BMW R73 ét. nf side Impérial Stylo 146 R. Montmartre-2e.
ZUNDAPP 750 culb. gr. luxe 8 vit. fr. Look. avec side luxe IMBERT 140 r. du Temple-3e
BELLE BMW R71 mod. civil à susp. AR c. nve gar. 265.000. MARECHAL 140 r. Temple-3e
VDS taxe 150 Automoto nve BELLANGER, Carnot 03-60.
500 NORTON 16 H repr. moto ART 50 r. Ménilmontant-20e.
HARLEY 1300 bleu clair et chrom impec. Bijout. Odette 85 r. de Levis, 17e. Wag. 18-61
KOEHLER ESC. 100 cc t. b. ét. 45. AUBRY 174 bd Charonne.
URG. part v. 350 MB ét. nf Px int. 13 r. Maître Albert.
ZUNDAPP 4 cyl pns ét. méc. nfs orig. tr. jolie tte conf. 150000, urg. NAIGEON 33 r. Malar, Hôtel, Paris, 7e.
SIDE Dollar 500 culb. b. ét. 18à20h. HAMEL 27 r. du Dr Potain-19e. Lou. 69-40 (s.r.v.)
P108 3 CV tr. b. ét. 45000 MACIET Villa Pax 1 Pce. Lucien Herr, Paris, 5e.
M. GOYON 500 lat. sél. 4 vit. compt. km. roulé 13000 kms pneus neufs 80.000. DISQUE, 165, qual de Valmy, 10e.
350 JACK Sport culb. 70.000. GUIBERT 13 r. Eugène Potier Montreuil, Parc Montreuil.
DKW 350 tr. b. 110000 GUIBERT 13 r. Eugène Potier, Montreuil, Parc Montreuil.
B.S.A. 500 lat. c. nve heures repas, 1er ét. gauc. LE BRIZAULT 139 r. Vaugirard, Paris
PART. v. side 500 Motob. 46 sup. cul. Bernardet gd rout. ét. par. Ecr. PICOCHÉ, 43, rue Richelieu, Paris.
B.S.A. 500 M20 tr. bon état. Magasin, 35 bd Victor, 15e.
MOTOB. 125 4 t. nf tt équip. VERON 46 r. de Vanves-14e.
ZUNDAPP KS 750 av. side Bernardet pns nfs LECLERE 119 bd Voltaire, Asnières.
TERROT 3 CV bs px 81 r. du Moulin à vent, Montreuil.
350 SUPCUL. Motobée. 250 Jap lat. machines en par. ét. à v. ou éch. c. 500 idem sam. dim. MESEMER 30 allée Verrier, Pavillons-s.-B. Seine
NEW-MAP 500 cul Jap avec side. REY 65 r. Fessart-19e.
500 GN.-Rhône par. ét. marc. pns nfs px int. MASSERON 113 r. Saint Charles, 18e.
MATCHLESS 350 four. par. t. b. ét. p. nfs 125 Mlc. 05-20.
VDS deux remorques neuves genre voiturettes pour moto et un Vélosolex nf. RENARD 12 r. de l'Avenir, Les Lilas.

ECHANGES
ECH. Rolleiflex c. side BSA LEVEILLE 58 r. Davy, 17e.
ECH. belle P515 contre voit. à 8 10 CV + scoute. BOU-NAUD, 4, r. Edgar Quinet, Bécon les Bruyères (Seine)
ECH. Dresch 4 HP card. c. vélomot. mge indif. P. SORET Crépy en Valois (Seine)
 V. ou éch. Rosengart 4 CV LR2 bou état contre moto 350 LISO, 196, rue de la Roquette Paris, 11e.
BMW ctre pte voit. LUPARIA 1 r. Industrie, Chalon-s.-S.
202 CABR. déc. 2-3 pl. 10000 kms neuf garanti échange ctre belle moto side. LECLER, 56, rue Marx Dormoy, 18e.
ECHANGE ma Rosengart fte 360 Kc ctre 125 cmc. ou Scooter. JOLLY 454 av. de la République, Nanterre (Seine).
ON DESIRE ACHETER
CH. épave Rudge, ROY 18 r. Saint Ferdinand, Paris.
ACH. b. à vit. pour 4 CV Automoto. LAUPER, La Jarric (Char. Maritime).
PAIE bon prix DKW 500 solo rec. b. état si créd. 25.000 par mois très sér. PHILIPPE Téléph KLE. 49-05 soir.
ACH. 100-125 nve ou 250 lat. b. ét. DUCHON Louvres (S.O.)
MOTO RECORD cherche épave et pces BMW, 151 r. Marcadet
PART. ach. part. 125 à 250 cc accid. av. ou ss side. LOUIS 12 r. des Rosiers, Paris, 4e.
S. achet. moto Norton 500 P 16 accid. ou épave PIERROT, 45 r. de l'Orillon, 11e.
ACH. épave R. Gillet 100 cc. Ecr. Galtier 51 av. Marceau-16e
JACHETE toutes pièces dét. ou ens. de motos de marques étranger A.M.P. 21 r. Monge Puteau, tél. LON. 02-63.
ACH. Velocette 250 cc. 1925 ss roues ni pns. Vol. 06-68.
ACH. bloc Major ou super SANMARTIN, Tressan Héralut
MOTEUR 175 culb. Terrot ou autre ou 200 étr. ét. ind. Bernard, bd E Zola Grasse (AM)
ACH. mot. ou piéc. 125 Puch ROUX 81 r. Sablonat Bordeaux
VOITURES A VENDRE
BELLE Mercedes 10 CV C. I. c. nve fer. repr. Renault ou Dyna 3 CV ou moto. IMBERT 140 rue du Temple, 3e.
DARMONT spéc. par. état. pneus neufs, tél. Lon. 02-17.
PINEL 3 b. r. Entrepreneurs.
AMILCAR grd sport GS1, b. prix, 13 r. Legrand, Malakoff
MAICCO 143 2 CV 3 vit. 2 tps élect. NORRIS 65.000. MAURIOT 95 r. Lourmel-15e.
PART. vd ou éch. cont. moto ou vélomot. cabriolet décap. Citroën C4 par. état. gén. vis tous les jours 85 rue Julien Laeroix, MEN. 74-89.
SUPER tract. 9 cv 4 vit. c. neuve 180. 6 sq. Quercy, 20e.
CAMIONN. canad. Rosengart LR2 ctre tri side vélom. ou 65. SCHUTZ 33 r. des Carrières, Cha.enton (Seine).

EN CONFIANCE: 3 CV Simca 5 tr. b. ét. px 140.000 Plus. 4 CV Rosengart 38 4 places et coupé d'affaire.
 6 CV G. Irat 38 4 vit. cabriolet décapot. aff. exception.
 8 CV Peugeot 301, 34 comle orig. entières. ref. à roder
 8 CV Renault, Mona 4 cabr. décapotable 4 pl. parfait état
 11 CV Berliet 39 Virp. 2, C.I. 5 places comme neuve.
 Camtte Renault 1000 kgs 39 1gon tôle. VILLETTE Garage, 54, av. de la Pte Chaumont. Téléph. BOT. 12-68.
PART. vd super 5 Rosengart 1939 type LRE N2 C. I. 4 pl. par. état général. Je repr. petite moto ou vélomoteur récent. La voiture est visible chez mon carrossier, 75, bd de Picpus. DID. 65-46.
BUGATTI 3 lit 8 cylindres, beau cabriolet décapotable 4-6 places état parfait. 6 roues 15 litres aux 100 garantis 132 chrono, prix 250, ferails reprise moto rap. ou petite Voiture. Ecrire MICHEL, 24, av. Gambetta, Arcachon (Gir.)
CITROEN 11 AL coupé tôle 2 places et 2 places spider, très bon état mécanique, garanti, roulé 35.000 kms. LAC, 12, rue de Cléry.
DIVERS
POUR « Light » v. moteur Villiers TT tr. b. ét. PITHON Luigné par Sauglé l'Hopital (M.-et-L.).
 V. 1 mot. Terrot 250 cc lat. PU POLTZ 30 r. République, Suresnes (Seine).
PONT roue R12 7000 BOUR-LON 108 rte Reine, Boulogne.
C.P.D.M. 4 r. Chaptal Levallois pièces pour moteurs Chaise et boîtes Burman.
BASTILLE AUTO ECOLE, 16 et 18 Bd Beaumarchais. Permis motos : 1990. Réparat. Achat et ventes. Vol. 06-68.
PNEUS 400x18 chambres à air, chaînes access. divers, quelques moteurs anciens et boîtes et pièces occas. à liquider bas px. FAURIE 8 av. de St Ouen Paris. Mét. Fourche.
 V. outillage mécanic. bon ét. vis. le samedi. VERNAELD 96 r. Erlanger, 16e. JAS. 92-43. Epave Guzzi 2 moteurs 500.
REVIL (Ets) 82 av. des Ternes Eto. 15-53 Seul spécialiste pour ts équips 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..
INDIAN pièces orig. pr 1200 CAV 500 GDA, TAURY 50 rue Mirbeau, 17e. ETO. 12-30.
 V. charp. métal. ét. nf long. 30 m. larg. 6 m. h. sous fer. 3 m. 25. VATTIER, 20, impasse David, Asnières (Seine)
GLOBES ALBALITES pour éclairage de magasins et bureaux, bas prix, photo sur demande à MOTO-REVUE.
FONDS - COMMERCE
 A V. dans le Midi commerce cycles, motos, chasse, sport, agence gdes marq. logement téléph. aff. saine à enlever d'urgence. VANZI 11 r. St-Louis, Bédarieux (Hérault).

Votre moto vous sera achetée meilleur prix à
TRANSACT' MOTOS
 104, rue Haxo, PARIS-20e MEN. 99-86

EXTRA RECHAPAGE
 avec matériel ultra-moderne en 1 seule fois. Antidérapant Moto et tourisme 8 jours. P.L. 20 jours gar. exp. prov.
 49, r. Louis-Blanc Courbevoix

CHROME - CUIR
 38, rue du Château-d'Eau, 38 PARIS-10e Tél. : Nord 08-09
 Tout l'équipement pour la Moto et la Ville. Vêtements de cuir : exiger la marque **CHROME-CUIR**



N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !
ASSUREZ-VOUS
 AUX MEILLEURES COMPAGNIES
 AUX MEILLEURS PRIX
 par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
 12, rue de Cléry, PARIS-2e - (GUT. : 73-32)

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

1930, FABRICATION REPRISE ET... ATTENDUE 1949

pour une Dépense de UN Franc par litre :



CHEZ VOTRE GARAGISTE
cu 111, Boulevard Magenta, 111 — PARIS (10°)
Charles BOISSEAU Fabricant.

Ajoutées au carburant :

Suppriment : cliquetage et calamine.

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

Contre ce BON ou Référence M.R. 494 et 250 Francs

(pour 250 litres) plus frais d'envoi :

1 ou 2 boîtes 70 frs

Pour 4 boîtes 85 frs

Pour 12 boîtes 140 frs

Compte Chèque Postal : 1662-40 Paris

PARIS-NORD MOTOS

Agences :

GNOME et RHONE

MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT

Pneumatiques — Accessoires modernes

Appareillage électrique français et étranger - Pièces

détachées : origine, adaptables, sur modèles

Réfection d'embellage - Réalésage - Chemisage

EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE

SPECIALITE : REVISIONS GENERALES

EXPEDITIONS PROVINCE et COLONIES

ATELIER ET MAGASIN :

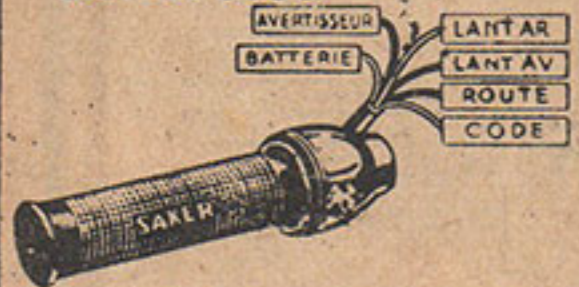
3, RUE ERNESTINE — PARIS-18°

POIGNÉE COMMUTATRICE

SAKER

Une merveille!

BREVETÉE S.G.D.G.



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

La remorque monoroue pour motocyclette



FULGUR

M100

va vite

50 Kg à 80 Km.h

100 Kg à 60 Km.h

E^m TAILLIANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet, PARIS-18° — MON. 60-60

Toutes Marques Françaises et Etrangères

SPECIALISTE B.M.W.

INDIAN

500 cc. 2 cyl. GDA (741B)

ACHETE

motos, épaves, tous access.

VENDS

motos revisées grand luxe

ainsi que toutes pièces déta-

chées, moteur, boîtes, acces-

soires, tubes échappement,

pare-chutes, ressort, fourche,

selle, kick, carbus, etc...

FOURCHE - AUTOS - MOTOS

J. FAURIE

«le spécialiste de l'occasion»

8, av. de St-Ouen, PARIS-18°

M° La Fourche. MAR. 45-07

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

HARLEY-DAVIDSON

Agence officielle

22, RUE DE PICPUS — PARIS (12°)

TRANSFERE

14, BOULEVARD SOULT — PARIS (12°)

SILENCIEUX WILMAN

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



Modèle à passage libre des gaz — Silence parfait sur
quatre temps — Même puissance qu'à échappement libre

3, rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

M. BEAUVAIS

a de très belles occa-

sions, depuis le vélo-

moteur jusqu'à la

1000 cc. et de beaux

ensembles

LIVRAISON RAPIDE

de vélomoteurs 125 cc.

sous quelques heures

11, rue EMILE-LEVEL

PARIS-17°. MAR. 57-81

Tout ce qui concerne

L'ELECTRICITE

MOTO

MAUBERT-MOTO

3 Imp. Maubert - Paris-5°

Spécialité

Lucas, Bosch, D.K.W.

SABLAGE

A FAÇON

Emallage à froid
Métallisation par projection

41, avenue d'Argenteuil, 41

ASNIERES (Seine)

Tél. : GRE. 25-60

ELECTRO-VULCANISATION

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

PISTONS MAHLE montés en série par les
constructeurs B.M.W., D.K.W., N.S.U., Zundapp, etc.

A. CHARDONNET, 16 ter, r. Et-Marcel, PANTIN. NOR. 99-40

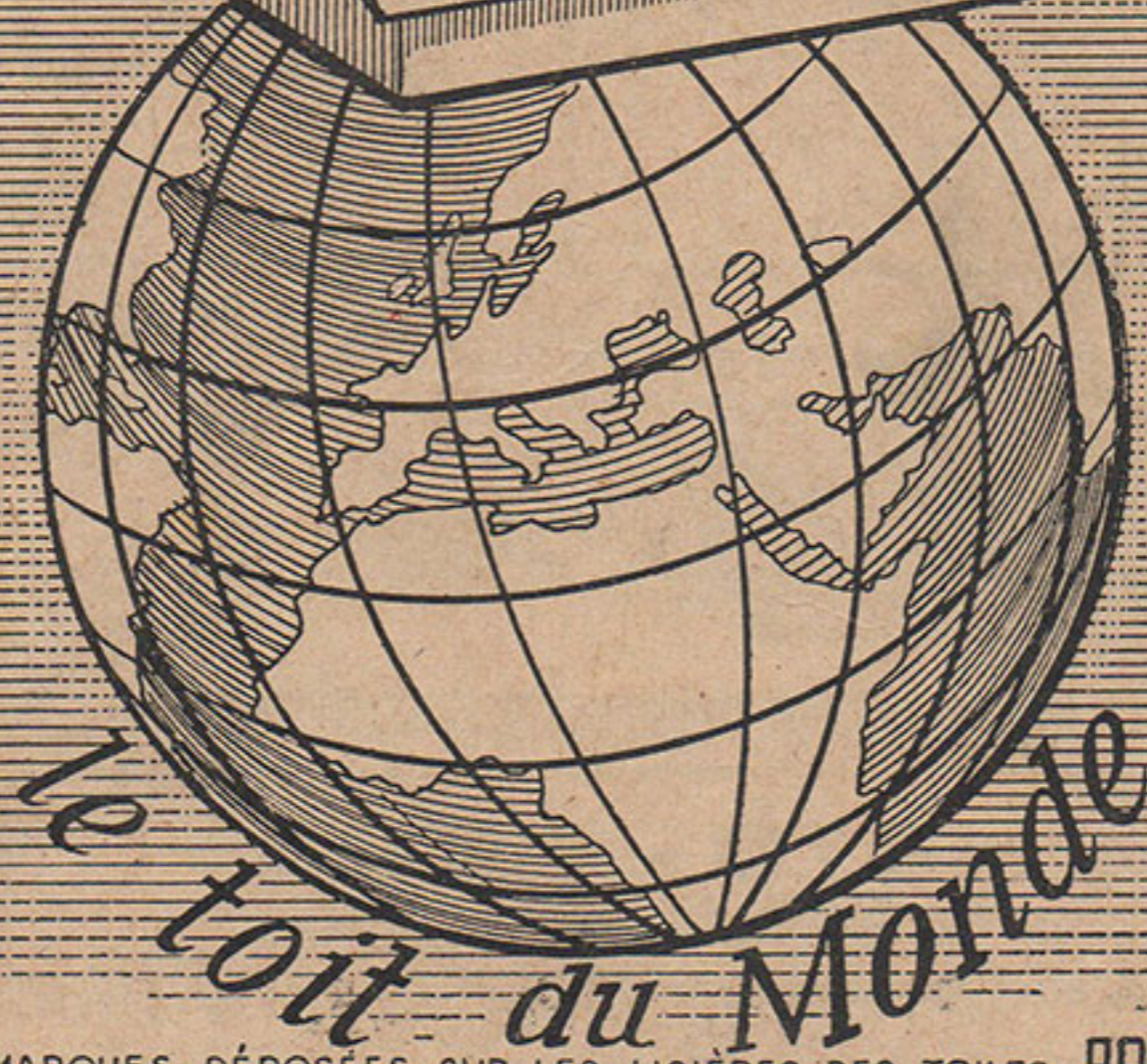
B.M.W.
Agent Général

ZUNDAPP

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

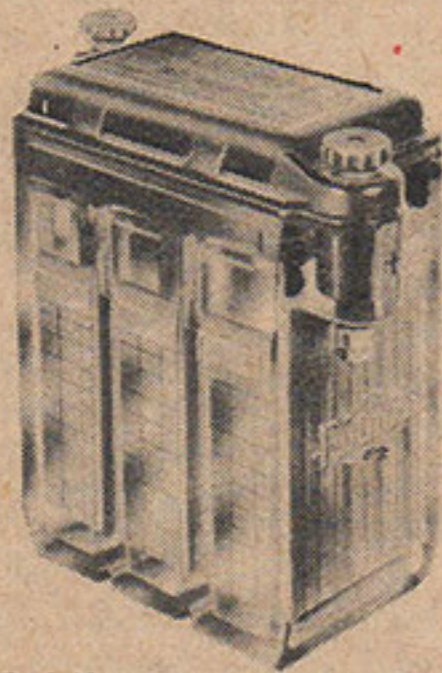
Si votre Publicité était ICI
elle serait LUE !...

campez avec

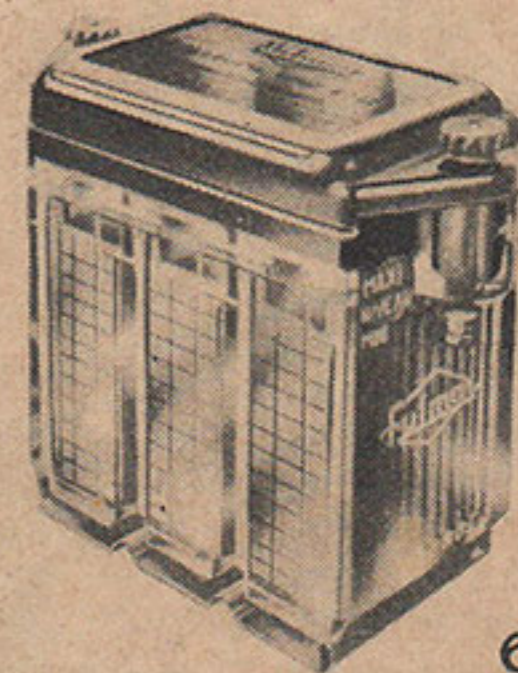


EXIGEZ BIEN LES MARQUES DÉPOSÉES SUR LES LISIÈRES DES TOILES POUR VOTRE TENTE
HIMALAYA · RESISTEX POUR VOTRE SAC DE COUCHAGE EN DUVET : **THIBET**
VENTE EXCLUSIVE AUX FABRICANTS: 44. AV. DE NEW-YORK, PARIS. 16 TEL. COP. 36.07
AGENT REGION SUD-EST: M. BARDIN - 10. RUE JEAN-DE-TOURNES - LYON (RHONE)

Quelle que soit la marque de votre moto



6V. 14AH



6V. 24AH

Fulmen met à votre disposition une gamme complète de Batteries répondant aux caractéristiques des différentes marques. Un modèle spécial est prévu pour les **vélocycleurs** qui ont ainsi **éclairage et avertisseur électrique**.

6V. 7AH



6V. 7AH



Fulmen-moto