

37° ANNEE. — 20 MAI 1949. — N° 945

MOTEURS EN U

LE SPORT

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue

Provisoirement
TRI-MENSUEL
LE NUMERO :

25 frs



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

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

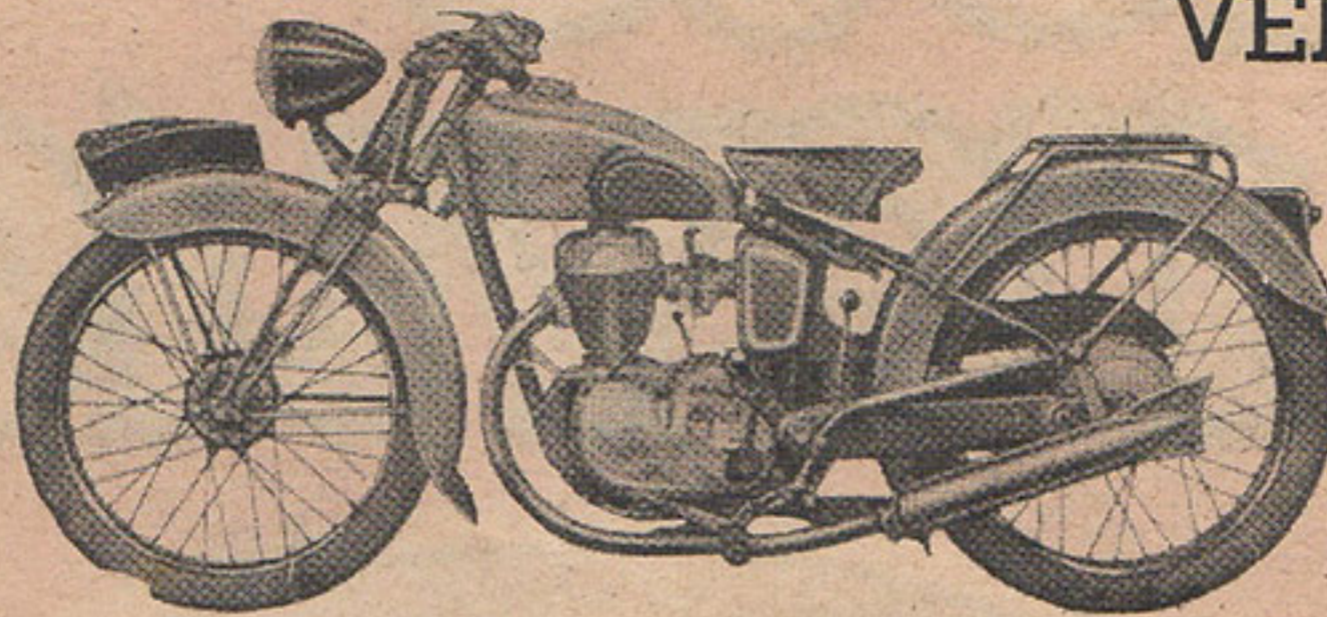
Près de la frontière Espagnole
Photo de notre abonné Mr Gaston Fourcade à Pessac.

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

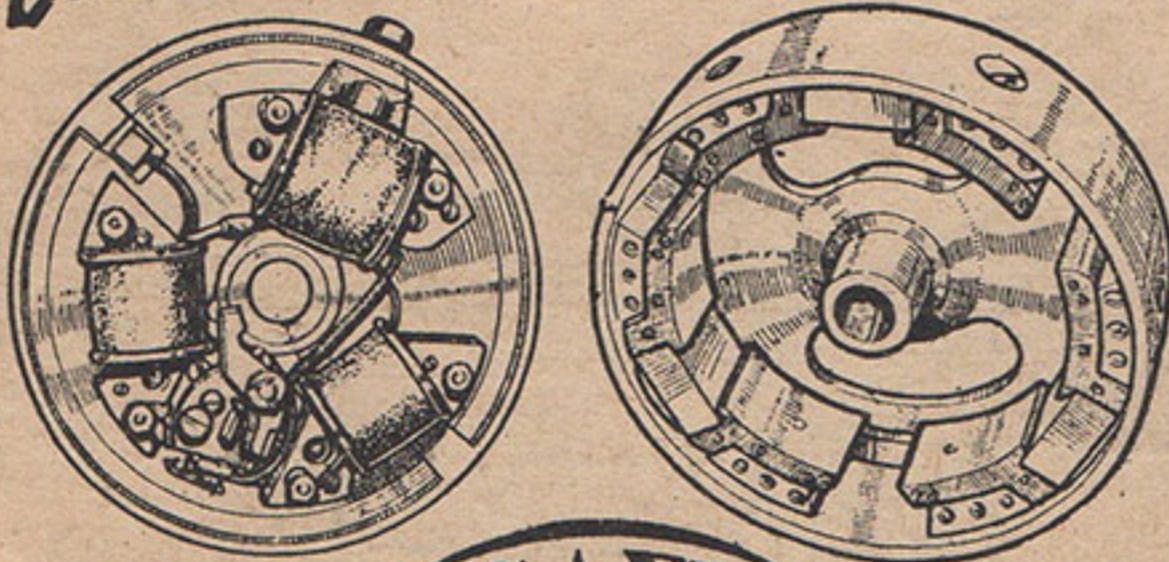
UNE CONSTRUCTION SOIGNÉE - DES MOTEURS DE QUALITÉ - UNE PRÉSENTATION RACÉE

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.

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)

Sensationnel !

MOTOS JONGHI

126 CMC.

VENTE LIBRE
3 VITESSES — SELECTEUR

Prix : **81.000 Fr.** + Taxes Locales
QUANTITÉS LIMITÉES

Hâtez-vous !

1^{er} VERSEMENT : 25.000 FR.

Livraison 1 mois environ

Société "MOTOCYCLE"

166, RUE LAFAYETTE — PARIS (10^e)
Tél. : NORD 07-59 (Métro Gare du Nord)

(Catalogue contre 30 francs timbres poste)

Toute la Gamme Geugeot

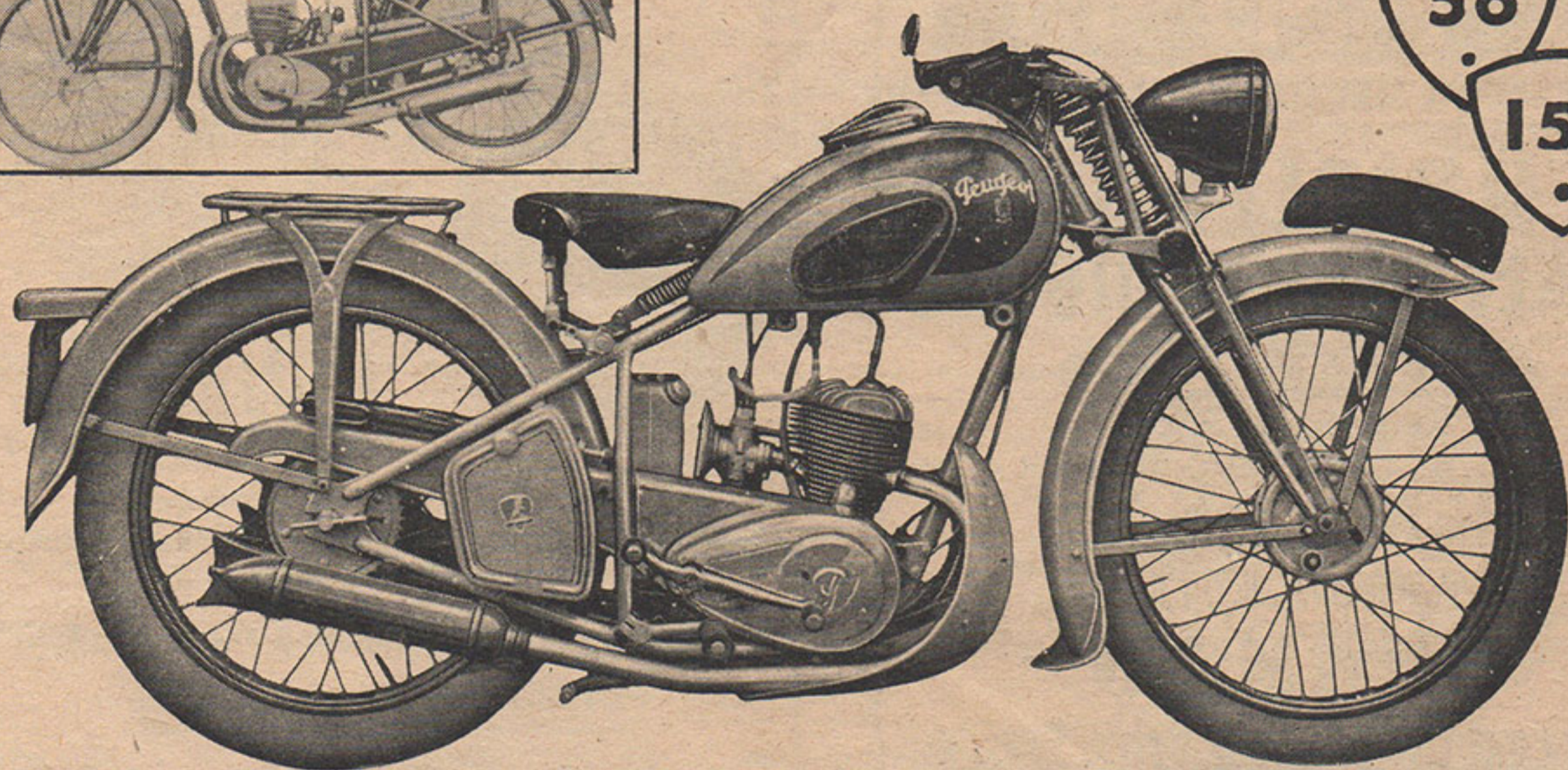
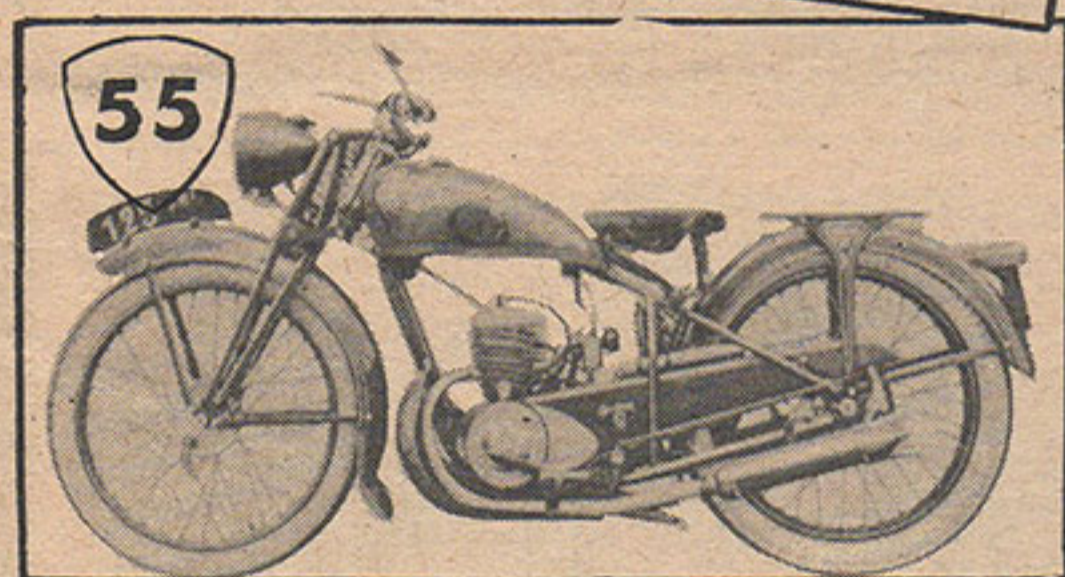
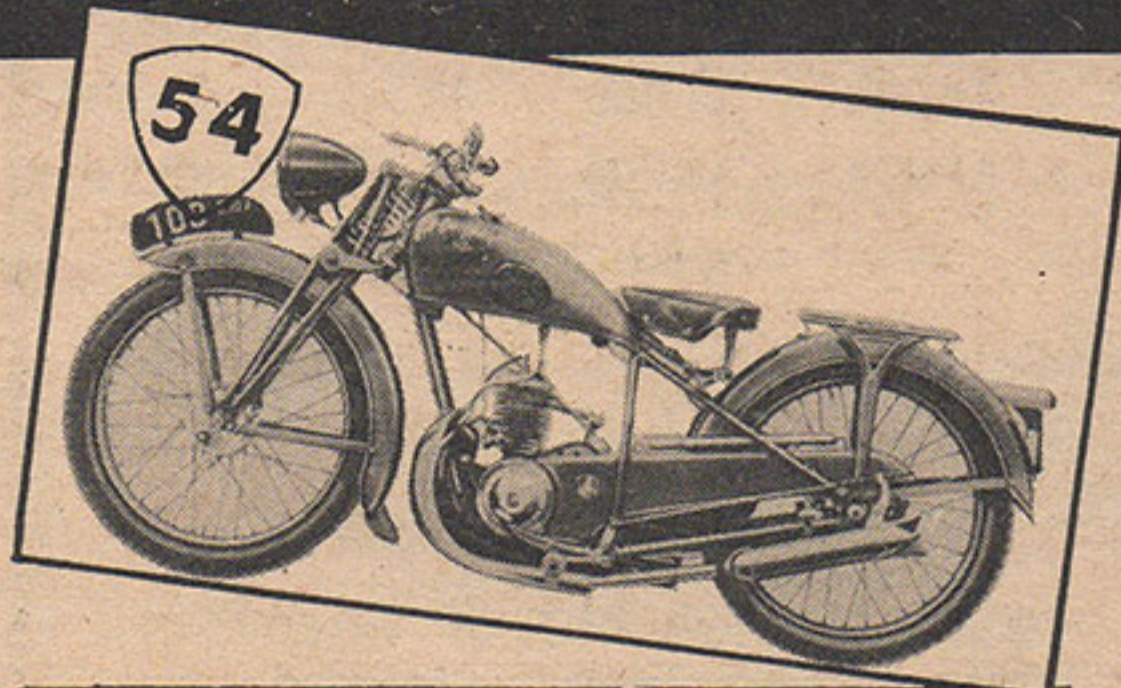


1949

...Une gamme de machines "bien au point", exécutées sur des formules techniques qui ont fait leurs preuves. Ces nouveaux modèles représentent aujourd'hui la consécration d'une fabrication en grande série, sans cesse améliorée depuis plusieurs années.

4. Modèles : toute une gamme

- * Vélomoteur 100 cm³, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 54.
- * Vélomoteur 125 cm³, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 55.
- * Vélomoteur 125 cm³, bloc-moteur 2 temps, 4 vitesses par sélecteur au pied, type 56.
- * Motocyclette légère 150 cm³, 4 vit. par sélecteur au pied, type 156.



Cycles
Geugeot
BEAULIEU - VALENTIGNEY (DOUBS)

René BONNET

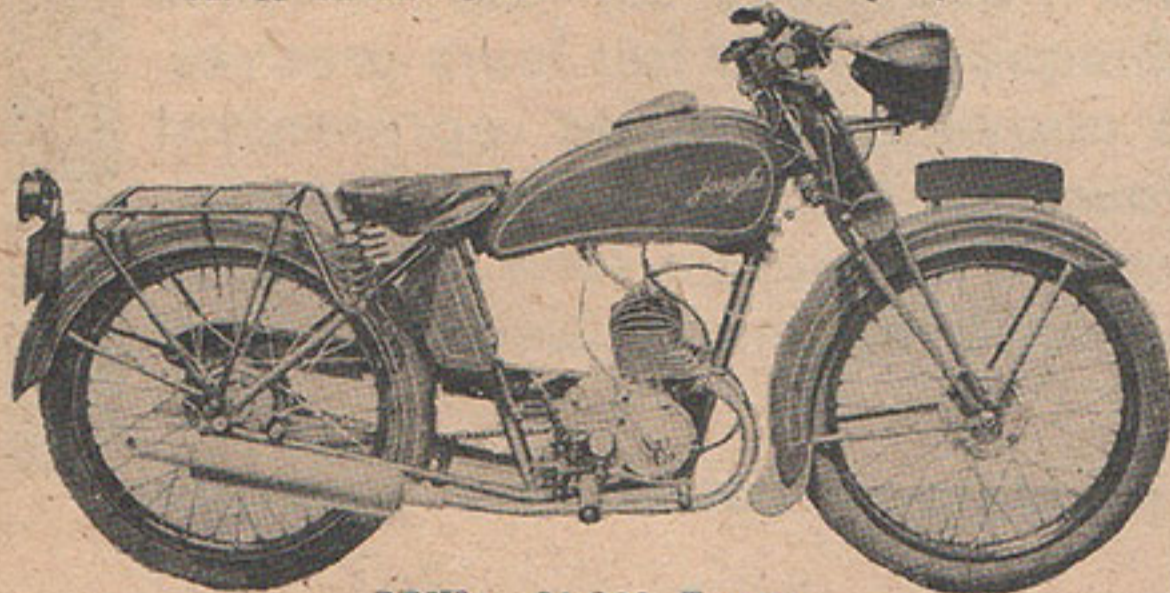
LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE VENTE

MAGASIN GENERAL

28, Rue Ernest-Renan — ISSY-LES-MOULINEAUX
à 50 m. Métro Porte de Versailles — Tél. : MIC. 03-72

PRÉSENTE la 126 cc **JONGHI**
EN VENTE LIBRE

équipée du célèbre moteur JONGHI 2 temps avec laquelle RENE BONNET se classa 1^{er} dans PARIS-NICE remportant la plus haute récompense offerte par M. le Ministre de l'Education Physique



PRIX : 81.000 Francs

Nous invitons les Motocyclistes à venir visiter notre Stand d'Exposition où ils verront une gamme importante de MOTOS - SIDECARS - SCOOTERS - GNOME-RHONE MOTOBECANE - TERROT - BERNARDET, etc...

GRAND CHOIX D'OCCASIONS

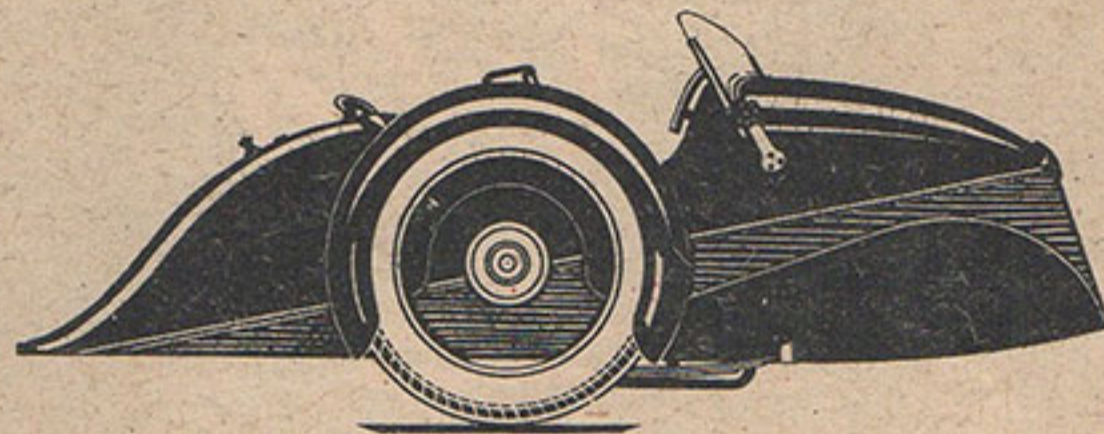
SERVICE DEPOT - VENTE GRATUIT
Catalogue contre 30 francs timbres.

Magasin ouvert sans interruption de 8 à 19 h.
sauf le dimanche et lundi matin.

L. SIMARD

« LE SIDECAR SANS CONCURRENCE »

12, rue Antoine Primat à VILLEUBANNE
(Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :

29.500 - 34.000 - 41.000 - 42.500 - 43.000

46.000 - 51.000 - 54.000 - 59.000 - 62.000

Permettant de satisfaire tout amateur de sidecar et maintient sa devise :

LA QUALITE MAXIMUM

10.000 FRANCS MOINS CHER

C.P.D.M.

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

EMBIELLAGES RÉALÉSAGES SOIGNÉS

PIÈCES POUR

MOTEURS

CHAISE

ET POUR BOITES

BURMAN

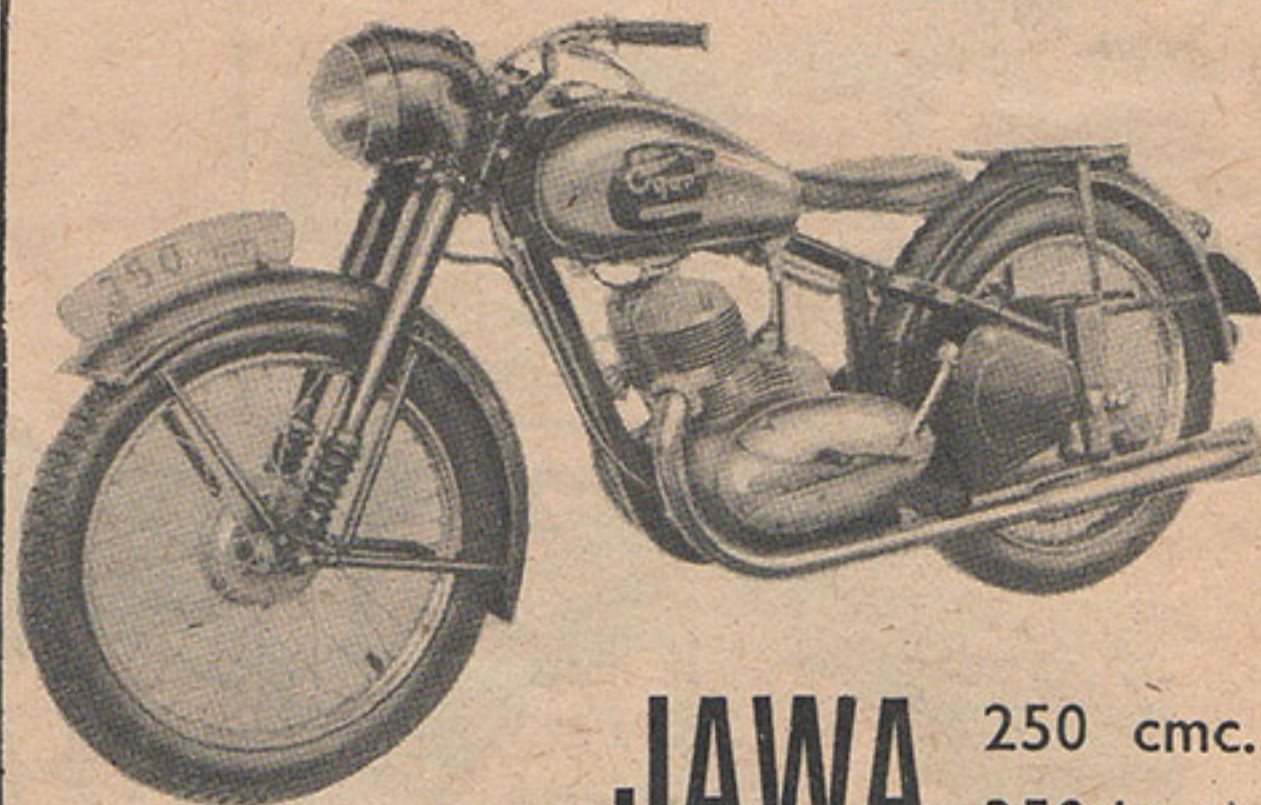
PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS

PEUGEOT - TERROT - MOTOBÉCANÉ - 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



JAWA 250 cmc.
350 bicyl.

Fourche avant télescopique
Sélecteur au pied - Débrayage automatique
Suspension Arrière

DISPONIBLES RAPIDEMENT
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

AGENT GENERAL :

Ets. POCH, 127, av. de Neuilly - Neuilly-s-Seine
Tél. : SAB. 61-70

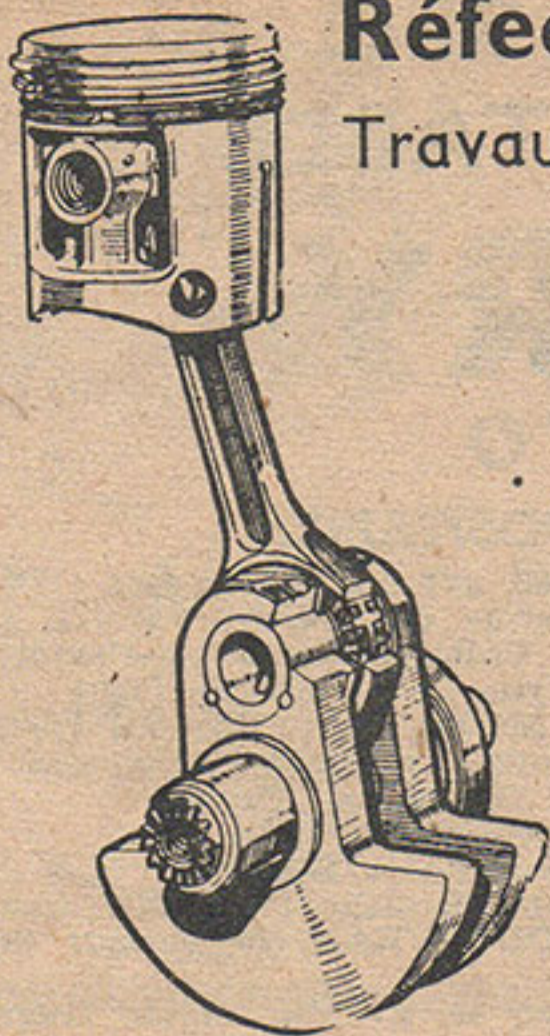
CONCESSIONNAIRES POUR PARIS :

NIEL - GARAGE

JEANNIN

8, rue Fourcroy - 17^e
WAG. 52-62

11, av. de la Porte-de-la-Plaine - 15^e
LEC. 80-62



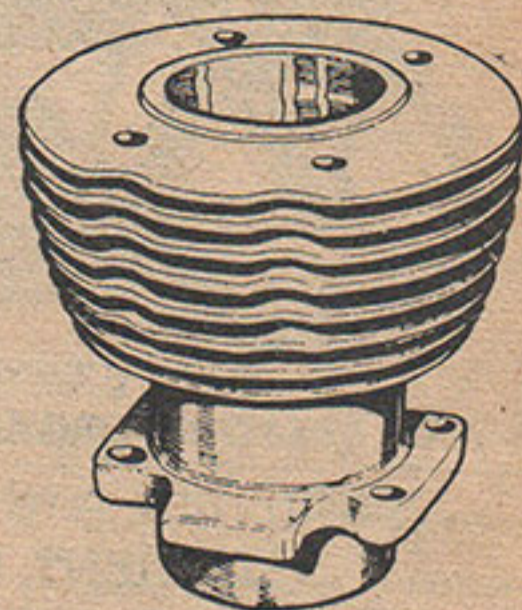
Réfection d'embellages, Réalésages de Cylindres

Travaux Garantis exécutés par Spécialistes — Délais rapides

PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23

PARIS - 17^e - Tél. : ETO. 12-46



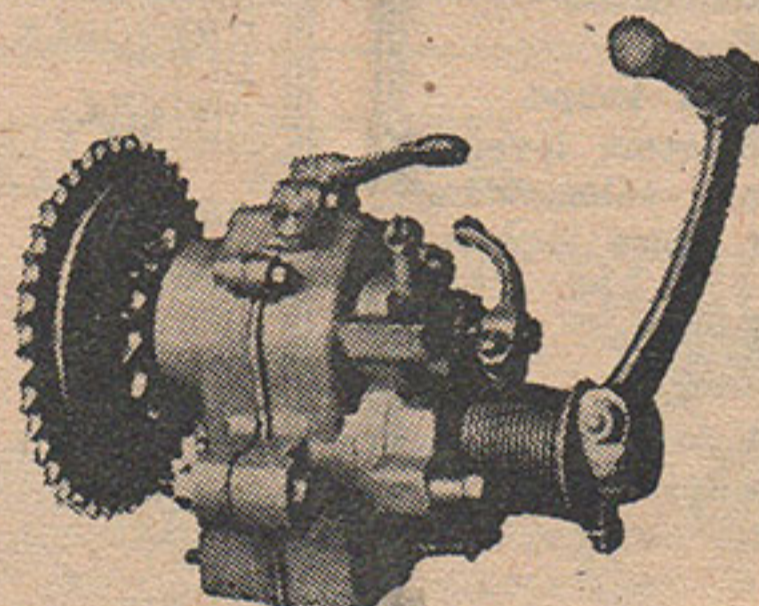
SEUL DISTRIBUTEUR DES BOITES DE
VITESSES VELOMOTEURS STAUB

PISTONS COMPLETS

ACCESSOIRES

LIVRAISON LETTRE LUE

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES POUR BOITES VITESSES « STAUB » DISPONIBLES



FOURNITURE
DE TOUTES
PIÈCES DÉTACHÉES

RENSEIGNEMENTS SUR
DEMANDE

TOUT POUR LE MOTOCYCLISTE

DANS LE MAGASIN DE DETAIL LE MIEUX APPROVISIONNE DE LA REGION PARISIENNE
STOCKISTE DES PLUS IMPORTANTS FABRICANTS DE PIÈCES ADAPTABLES

Carburateur GURTNER
Batterie FULMEN
Compteur O.S
Casque FN

Volant magnétique, Magnéto, Dynamo.
Réfection des embellages.
Réalésages, chemisages.

Siège MERAT
Bougies EYQUEM,
PROGRES
les SELECTEURS VITEX

Alternateur NOVI, Phares MARCHAL, CIBIE, DUCELLIER, LUXIOR, et tout l'équipement électrique. Avertisseurs ROTORSON, TREVOX, SUPER-STENTOR. - Carter enjoliveur 125 TERROT, plaque lumineuse MOTOBECANE d'origine, tubes et silencieux chromés pour TERROT, MOTOBECANE, MONET-GOYON, et façonnage à la demande de toutes autres marques.
Grand choix de Guidons relevés, chromés, poignées tournantes, sacs cuir, housses de selle, tabliers de protection, lunettes, pare-figure, pare-jambes. Béquille adaptable pour vélomoteurs Monet-Goyon S.3.G., et Peugeot P.55.
Huile de très haute Qualité !!!

Réservoir neuf 12-15-16 litres origine et adaptable, brut et émaillé. - Jantes vélomoteurs et motos toutes dimensions, moyeux avant et arrière. - Roues complètes, cadre, fourche, garde-boue. - Moteur et boîte de vitesses, poney, grand roulier et D-45.
Suspension adaptable B.R. pour vélomoteur. Tous roulements.

REMISE EN ETAT de tous moteurs et boîtes de vitesses, Marques FRANÇAISES. DEVIS SUR DEMANDE

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE ET LES COLONIES

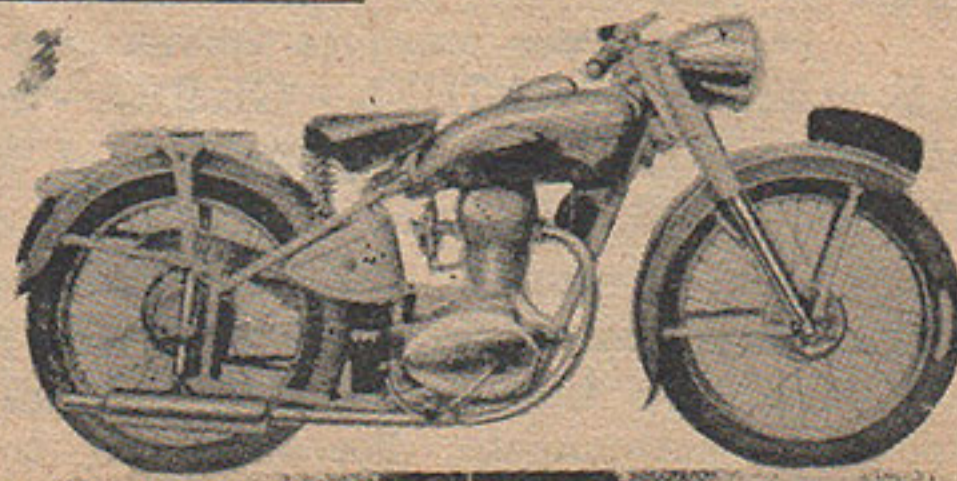
Agent Officiel des marques : MOTOCONFORT — MAGNAT-DEBON
MONET-GOYON — KÖHLER-ESCOFFIER — GNOME-RHONE — ALCYON
Nous prenons COMMANDE :

350 cmc. MONET-GOYON latérale 4 vitesses, sélecteur, émail noir et chromé. Prix : 127.000 francs.

175 cmc. MOTOCONFORT, type U.2.C. bloc moteur 4 temps à culbuteurs enfermés, fourche élastique télescopique à bain d'huile, suspension arrière. Prix : 120.000 francs.

PARIS-MOTOS

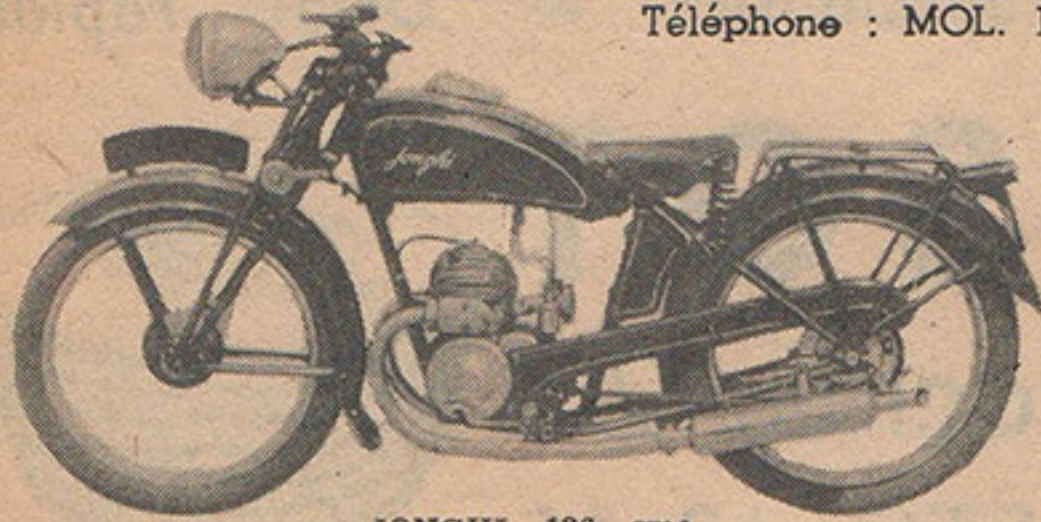
55, Rue Brancion — PARIS-15^e
Téléphone : LECOURBE 93-57



Les Ets BONNET

172, Avenue Edouard-Vaillant, BILLANCOURT

Téléphone : MOL. 15-46



JONGHI 126 cmc.

LA PLUS ANCIENNE ORGANISATION DE VENTE A CREDIT

AGENT DES PLUS GRANDES MARQUES

LIVRENT SANS DELAI

les Motos légères JONGHI 2 temps - sélecteur
GUILLER bloc culbuteurs AMC - Sélecteur - 4 vitesses
et les VELOMOTEURS les plus MODERNES
à FOURCHE-TELESCOPIQUE

TERROT culbuteurs et GNOME-RHONE 2 temps.



Sidecar léger monté sur
GUILLER 150 cmc.

Sidecars légers
pour vélocycleurs
et motos légères.

ACCU SEC INSULFATABLE

DARY

MOTO

PRINCIPAUX DEPOSITAIRES :

PARIS	DEKTEREFF, 88, avenue des Ternes (17 ^e) REVIL, 82, avenue des Ternes (17 ^e) KERSA, 43, r. Voltaire (Levallois-Perret) VELMOTO, 6, rue de Lunéville, (19 ^e) HALL DE LA MOTO, 20, r. Rébéval (19 ^e)
MARSEILLE	MILLET, 92, cours Lieutaud TAVAN, 4, bd Théophile Turner DOUCET, 61, avenue de Saxe GABORIT, 4, rue de la Bâclerie DUTRIEZ, 3, rue de Lille (CROIX) SAGNES et SOUBEYRAN, 35, avenue de la Libération
LYON	AUTOMOBILIA, 49, avenue Victor Hugo
NANTES	CHEVALLIER, 11, cours Bériat
LILLE	VAVASSEUR, 15, rue Ernest Messner
ST-ETIENNE	SMAG, Place du Maréchal Joffre AUTO GARAGE BRESTOIS, Place du Général Leclerc
ROUEN	CHENESSEAU, 82, rue Bannier
GRENOBLE	TREIZE, 38, rue Pasteur
DIJON	GAST, 5, rue des Poètes
AMIENS	SIMONIN, 1, rue Charles Fourier
BREST	ARNOLD, Usine de Bonneville (Aiguilhe) RANGEARD, 5, rue Pasteur BRIDIER, 19, place Dupont de l'Eure CUENIN, 26, rue de Belfort NEST, Ottenhausen - Am Berg 10 O.F.A.R.I.C., 17, rue Michelet AUGUSTIN, 7, rue Capitaine Beaux BORG, 35, rue de Marseille DARWICHE, 67, rue Vincens
ORLEANS	
METZ	
BEZIERS	
BESANCON	
LE PUY	
AURILLAC	
EVREUX	
AUDINCOURT	
SARREBRUCK	
ALGER	
CASABLANCA	
TUNIS	
DAKAR	

MOTO-SPORT

R. GUIGNABODET

informe ses amis et clients
que son activité croissante l'oblige, pour cause
d'agrandissements, à transférer ses magasins
et ateliers à **CHELLES** (S.-et-M.)

40, RUE ETERLET - Téléphone : 742
Route Nationale 34 Paris-Meaux

A DATER DU 21 MAI

Sa clientèle y trouvera un stock encore accru
de pièces et accessoires
pour toutes machines françaises et étrangères.
Agent des principales marques françaises,
il vous livrera le VELOMOTEUR ou la MOTO
de votre choix.

Il s'est de plus adjoint la représentation exclusive
régionale des marques suivantes :

A.J.S. - ARIEL - PANTHER - GILERA - SERTUM
des sides BUFFLIÉ, suspensions et fourches
STIGNANI, B.R., casques MONNERET et toute
la production MOTO-PIECE

Il reste aussi l'agent de vieille date des JONGHI
qu'il livre sans bon dans un délai incroyable.
Exposition permanente d'occasions à tous prix
ACHAT **VENTE**



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



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

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

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

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

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.

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

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

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

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



La Moto

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE :

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

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.

◆ SURPRODUCTION ET PENURIE

Il paraît que certaines raffineries ne sachant où loger l'essence, ralentissent leur production. Le bruit court également qu'une grosse marque de pneumatiques envisagerait l'arrêt de sa fabrication, car ses stocks sont devenus très importants. Or, pendant ce temps, nous n'avons que des quantités infimes d'essence et nous ne pouvons qu'avec une extrême difficulté nous procurer des pneus à un prix normal. Or sur le marché noir on trouve en quantités illimitées essence et pneus. Nous savons également que dans les préfectures on distribue des tickets d'essence à telles personnalités dont on veut gagner la faveur. Nous savons aussi que certaines personnes qui n'ont ni voiture ni moto, reçoivent des tickets qu'elles revendent. Et Dieu seul sait à quel trafic donnent lieu les allocations d'essence aux touristes étrangers. Et combien de véhicules administratifs sont utilisés d'une manière abusive. Il y a assez d'essence, il y a assez de pneus pour que la vente libre soit possible. Mais il y a d'autre part des services qui ne peuvent se résoudre à disparaître, et pourtant, si on tient compte des sommes que coûtent ces services désormais inutiles, il serait de l'intérêt de l'Etat de les supprimer.

◆ LE SCOOTER ITALIEN ISO.

Les établissements Isothermos de Milan réalisent actuellement un petit scooter d'une très belle présentation. Dès son apparition, qui date d'il y a quelques semaines, il a conquis la faveur du public.

Le moteur utilisé est un 2 temps de 125 cmc. développant 6 CV à 4.650 t.-m. (soit 48 CV au litre). Son refroidissement est par air forcé.

Essentiellement robuste, le cadre à double berceau est suspendu à l'avant par une fourche télescopique, et à l'arrière par une suspension oscillante. Un carénage très aérodynamique et élégant enferme le tout.

UN ŒUF POUR UN BŒUF !

LES 100 litres sont alloués aux automobilistes et au prix habituel. La ration des motocyclistes est doublée et atteint 10 litres par mois. Par conséquent pas de double secteur et il semble qu'ainsi, le gouvernement fasse preuve à notre égard d'une générosité à laquelle nous n'avons pas été jusqu'à présent accoutumés.

Mais ne croyons pas pour autant, que le Ministre des Finances ait renoncé à tirer de nous des ressources supplémentaires pour équilibrer un budget funambulesque que la demi-réussite de l'emprunt ne peut réussir à stabiliser. En effet, comme contrepartie de cette attribution d'essence, on nous annonce que l'on va procéder à l'échange des cartes grises qui vont, en définitive, nous coûter beaucoup plus cher que l'augmentation prévue sur l'essence accordée aux non-prioritaires.

Mais, dira-t-on, le droit d'échange des cartes grises n'est payé qu'une fois pour toutes. Nous voudrions le croire, mais nous n'avons aucune confiance dans les assurances que peuvent nous donner nos Ministres. Et ils trouveront bien quelques combinaisons astucieuses pour vider nos poches. Gaspiller et pressurer est une devise gouvernementale qui n'est pas morte et la lutte n'est pas finie entre nous et l'Etat Moloch.

Nous ne devons pas ralentir notre effort pour défendre nos droits, pour obtenir un traitement normal égal à celui des autres citoyens. Et nous avons l'espoir que les Unions des Usagers de l'Automobile qui se constituent partout pourront exercer une pression efficace sur les parlementaires et les Pouvoirs Publics. Si nous sommes tous groupés nous pourrions défendre utilement nos droits. Nos rouspétances individuelles ne peuvent aboutir à rien. Il faut que l'Etat se trouve en présence d'une volonté commune. La défense de l'auto, de la moto et des transports routiers est une œuvre commune à laquelle nous devons consacrer toutes nos forces. Quand verrons-nous figurer sur les programmes des hommes politiques la défense de l'automobile, depuis la bicyclette motorisée jusqu'aux camions de gros tonnage ?

◆ LE SUCCES DU VELOSOLEX

Cette bicyclette à moteur auxiliaire est sûrement l'une des plus populaires dans le monde entier. Importée par la majeure partie des pays Européens, et même par les Etats-Unis, certains pays songent même à la réaliser sous licence chez eux.

Un beau succès de la technique française.

◆ PETITES MACHINES DE LIVRAISON

Deux petits véhicules sont établis par Light Delivery Vehicules de Wolverhampton. L'une a trois roues dont deux porteuses et l'autre deux roues. Elles comportent une coque qui sert de coffre pour les paquets, et qui est supportée à l'avant par une fourche massive à parallélogramme sur laquelle, au-dessus de la roue, est monté un mono deux temps horizontal de 148 cmc. extrêmement robuste qui développe 3,5 CV à 2.500 t.-m. Il y a deux vitesses sur le By-Van et trois sur le Tri-Van. Le réservoir est au-dessus du guidon. La vitesse maxima est de 50 kmh., la charge utile est de 75 kgs environ. Sur le Tri-Van la caisse est suspendue sur des demi-ressorts.

◆ POUR LE T.T.

Il y a actuellement 55 engagés dans la catégorie Seniors (20 au-dessous du nombre autorisé); 85 dans la catégorie Juniors (20 au-dessous du nombre autorisé) et 28 dans la catégorie Lightweight (3 de plus que le nombre alloué). Mais les engagements ne seront clos que le 30 avril. Il n'y a pas de période d'engagements à double droit.

Il n'est pas douteux que les succès renouvelés de Guzzi dans la catégorie Lightweight n'aient piqué, sinon les constructeurs, du moins les sportifs anglais. Beaucoup de machines engagées sont de modèles déjà anciens, d'autres sont des 350 cmc. dont la cylindrée a été réduite. Aussi le véritable intérêt dans la chasse sera-t-il la lutte entre les Guzzi et les Parilla.

Informations

SALON DE LA MOTO 1948

Nous avons pu récupérer un certain nombre de numéros spéciaux du dernier Salon de la Moto; ceux qui nombreux n'ont pu se procurer ce numéro album sont informés qu'ils le trouveront sans majoration (80 fr.) à nos bureaux (par poste 90 fr., Cpte Postal MOTO-REVUE 297-37 Paris).

Pour nos abonnés, le prix à nos bureaux est de 50 fr. (par poste 60 fr. Cpte Postal Moto-Revue 297-37 Paris).

« MOTO-REVUE » A LA FOIRE DE PARIS

« Moto-Revue », qui sera présente à la Foire de Paris, sera très heureuse de recevoir tous les motocyclistes.

Son stand se trouvera dans l'allée principale, à côté de l'Hôtel des Postes et derrière la Manufacture des Tabacs.

Les motocyclistes qui visiteront la Foire de Paris ne manqueront pas de passer au stand « Moto-Revue ».

Rappelons que la Foire de Paris est ouverte du 22 mai au 6 juin.

PRODUCTION ALLEMANDE

L'Allemagne, dont le relèvement industriel n'est malheureusement que trop visible, a produit durant le dernier trimestre 1948 : 1.490 Ardie 125 cmc., 25 Buecker 125 cmc., 50 B.M.W. 250 cmc., 31 Geier 125 cmc., 176 Hecher 125 cmc., 24 Horex 350 cmc., 89 Maico 125 cmc., 2.421 N.S.U. 98 cmc., 1.275 N.S.U. 125 cmc., 507 N.S.U. 250 cmc., 15 Imme 100 cmc., 10 R.M.W. 125 cmc., 291 Tornax 125 cmc., 1.197 Triumph 125 cmc., 135 UT 125 cmc., 42 Victoria 250 cmc., 35 Victoria 350 cmc., 1.768 Zundapp 200 cmc., soit un total de 2.426 motocyclettes et 7.155 vélomoteurs.

N.S.U. ET LE SPORT

Pour la première fois depuis la guerre, une marque allemande envisage la création d'une équipe officielle, qui participerait au Championnat Motocycliste Allemand 1949.

A cet effet la marque allemande a retenu, pour la classe 350 cmc., le champion d'Allemagne 1948, Wilhelm Herz, et pour la classe 500 cmc., le champion d'Europe 1939, Fleischman. L'équipe Boehm-Fuchs participera aux épreuves sidecars 600 cmc. Notons qu'en 350, la machine de Herz sera la bicylindre double arbre à cames à compresseur.

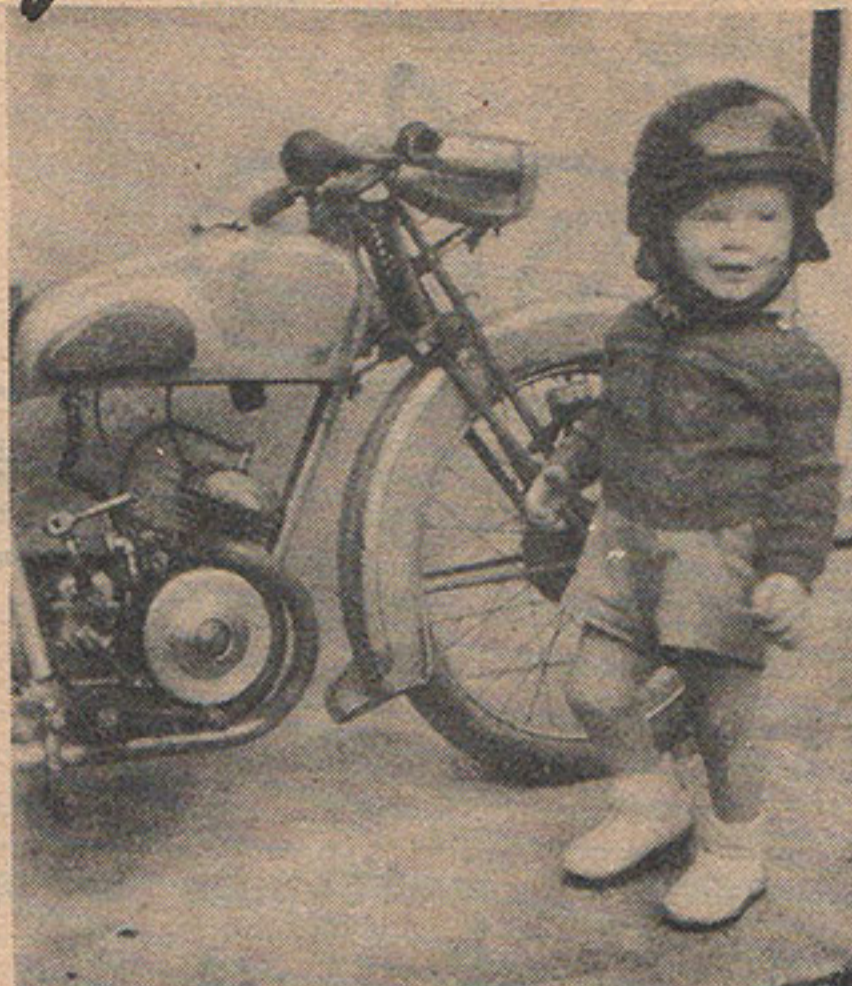
D'autre part la maison N.S.U. examine sérieusement la possibilité de s'approprier quelques records, notamment en 125 cmc., avec la « Fox », et en 350, avec la machine de Herz qui a une vitesse de pointe supérieure à 200 kmh.

Ces tentatives de records auraient lieu sur le kilomètre lancé et le kilomètre arrêté.



LA PROMENADE DES VETERANS

S'il est une manifestation chère au cœur des vieux motocyclistes, c'est bien la marche des Pioniers, organisée par le Sunbeam Club entre Londres et Brighton. On y a vu des Werner avec le moteur sur la fourche avant, une Raleigh quinquagénaire, une Peugeot 1902 et d'autres ma-



Depuis l'âge de 1 an, Jean Michel Portail (de Marseille), accompagne à moto son père, attaché à lui par une forte sangle et sans que la vitesse dépasse 30 à l'heure. Voici motard acharné, âgé actuellement de 21 mois.

chines de la préhistoire auprès desquelles faisaient presque figure de « jeunesses » les F.N. à quatre cylindres, la Douglas à 4 cylindres en V de 1907 et bien entendu, les modèles sortis entre 1910 et 1914.

TOUJOURS LE BRUIT

Quoique les machines anglaises sont, en général, très silencieuses, le public proteste encore contre le bruit que font les motards. L'anglais de la rue aime la tranquillité et déteste les « effets » auriculaires des jeunes prétentieux qui croient que le bruit dénote la puissance d'une moto et les qualités du pilote, qui équipent leur machine du mégaphone Brookland, font crisser les pneus en freinant, tripatouillent la commande des gaz à l'arrêt. Ce ne sont pas de vrais motocyclistes, mais de jeunes gars d'une vingtaine d'années qui opèrent surtout dans la rue principale de leur patelin, où par surcroît, ils se livrent à des com-

pétitions contre les nouveaux venus à la moto. La vanité de la jeunesse doit être dégonflée par le bon exemple des vrais motards qui passent inaperçus... et inentendus. La police a les moyens de calmer ces bruyants, mais les clubs invitent leurs vieux champions, dans tout le pays, à donner une leçon aux jeunes qui nous causent une mauvaise réputation dans le grand public.

EXPORTATION

Trois fois plus de machines que pour les 12 mois de 1938 ont été exportées pendant les 8 premiers mois de 1948. Ce sont exactement 43.628 motos qui ont quitté les usines anglaises en 8 mois, surtout à destination des U.S.A., de la Suisse et du Canada, pour les trois premières places. Neuf athlètes de l'équipe olympique de l'Argentine ont rembarqué avec des Norton.



Motocyclistes Marocains dont la machine a été réquisitionnée, pour obtenir l'attestation de réquisition de votre véhicule ou un duplicata, voici où vous adresser sans plus tarder : à M. le Colonel Directeur du Matériel des Troupes du Maroc, à Rabat.

Ensuite inscrivez-vous au Groupement à l'une des adresses suivantes selon votre ville :

Rabat : Président M. Constant, 6, rue de Mostaganem.

Casablanca : Secrétaire général M. Parizet, 15 rue de Védrines.

Fès : Président Colonel Brunet, Courrier du Maroc, rue Doumer.

Meknès : Président M. Toullieux, 9, rue Berthelot.

LES BONNES ADRESSES

Notre abonné, M. J. Z., nous communique la lettre suivante :

Dimanche dernier à midi et quart, petite panne bête comme je passais à St-Cyr.

M. Bailly, qui ne m'avait jamais vu, retarda son déjeuner dominical jusqu'à ce que tout fut en ordre. Pour un prix honnête. Et avec le sourire, trouvant cela tout naturel !

J'ai d'ailleurs su que cela lui était habituel. Mais ça mérite d'être signalé.

J. Z.

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

Notre pétition prend une tournure que nous n'avions pas envisagée. De tous côtés nous parviennent des encouragements et surtout des conseils tels que ceux d'une démonstration monstre des motocyclistes devant le Ministère intéressé. Nous ne pouvons pas accepter cette manière forte, et force resterait à la Loi. Mais une persévérance, dans nos réclamations, nous fera obtenir un résultat. Devant cette levée de boucliers, nos députés feront pression sur nos Ministères, et ceux-ci finiront bien par reconnaître la nécessité de rendre la liberté à l'essence ou en tout cas de nous accorder une attribution permettant l'usage, par des milliers de travailleurs, de représentants, d'un engin aussi démocratique que la moto.

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

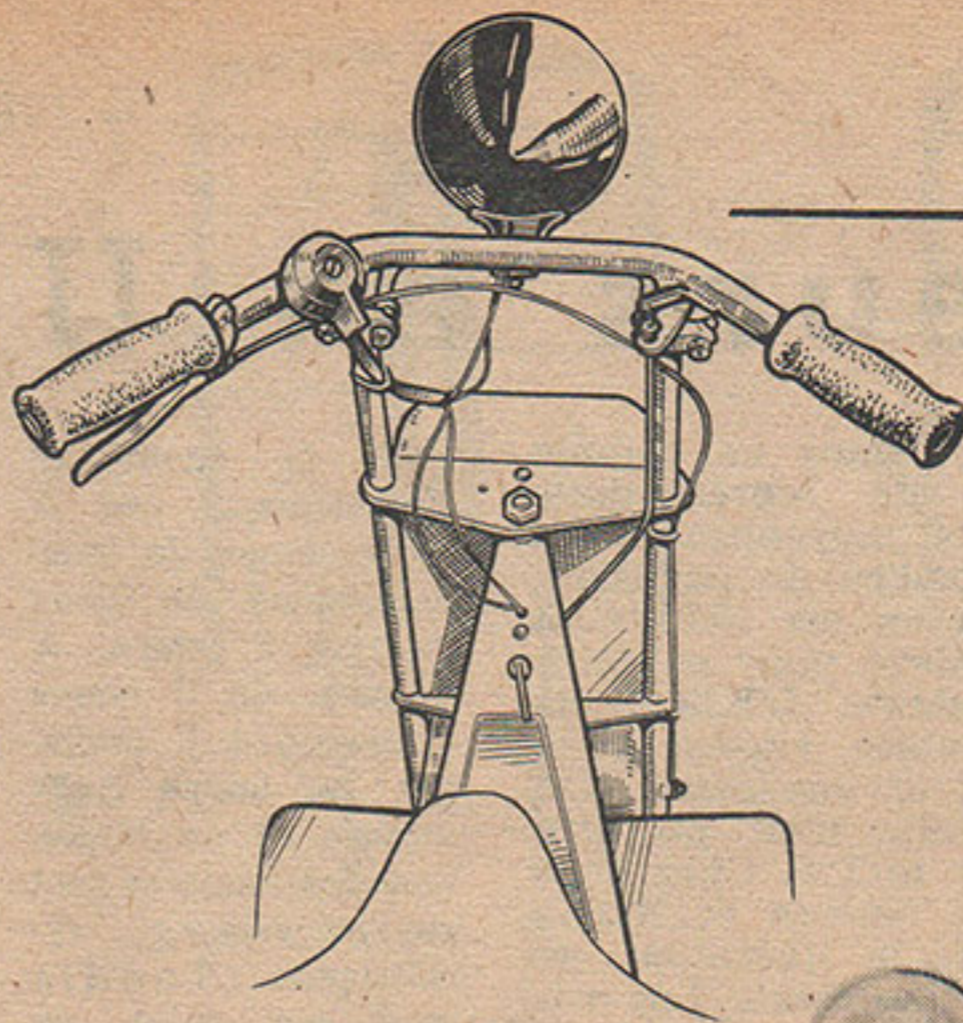
N° 1

N° 2

etc...



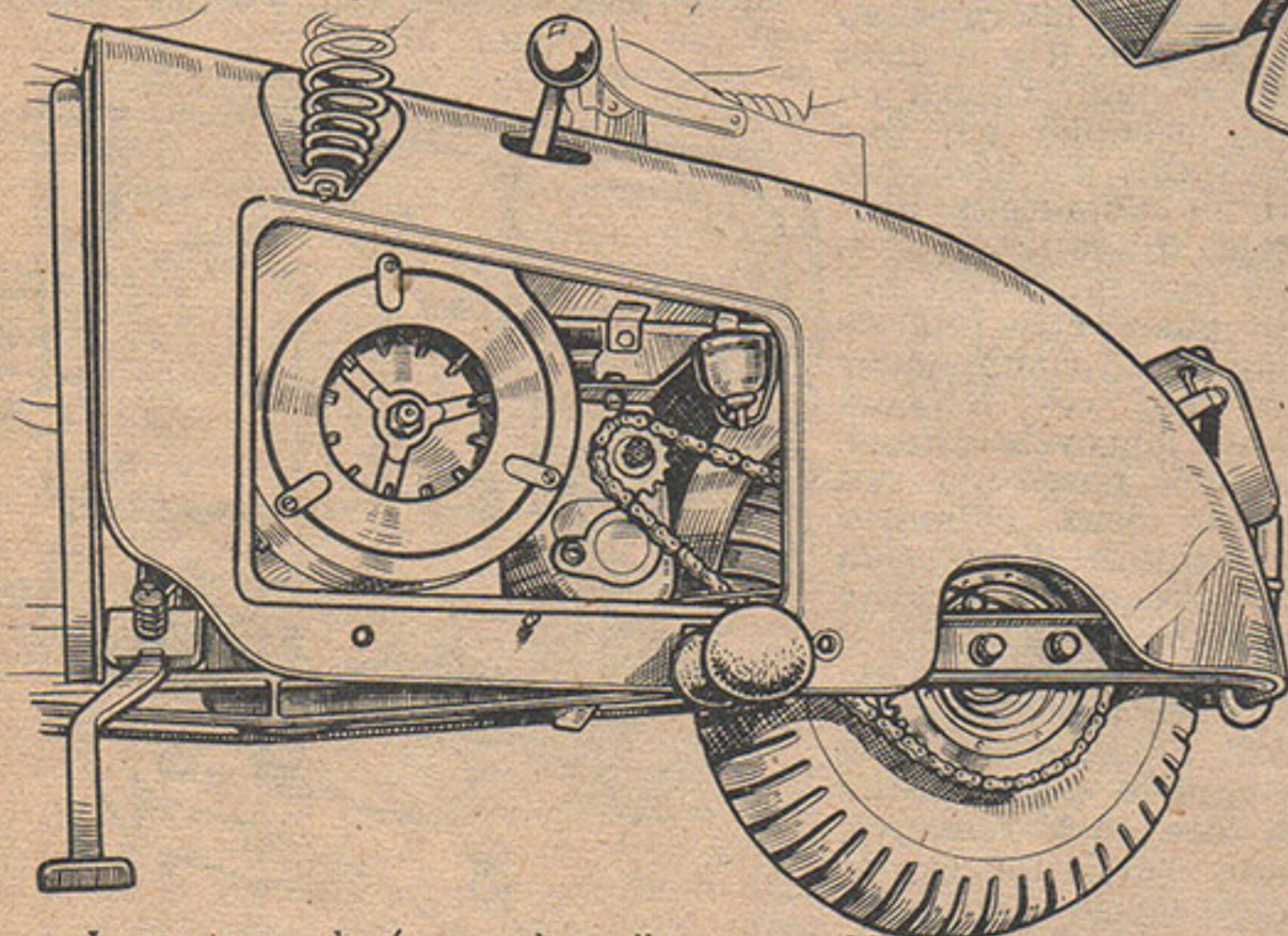
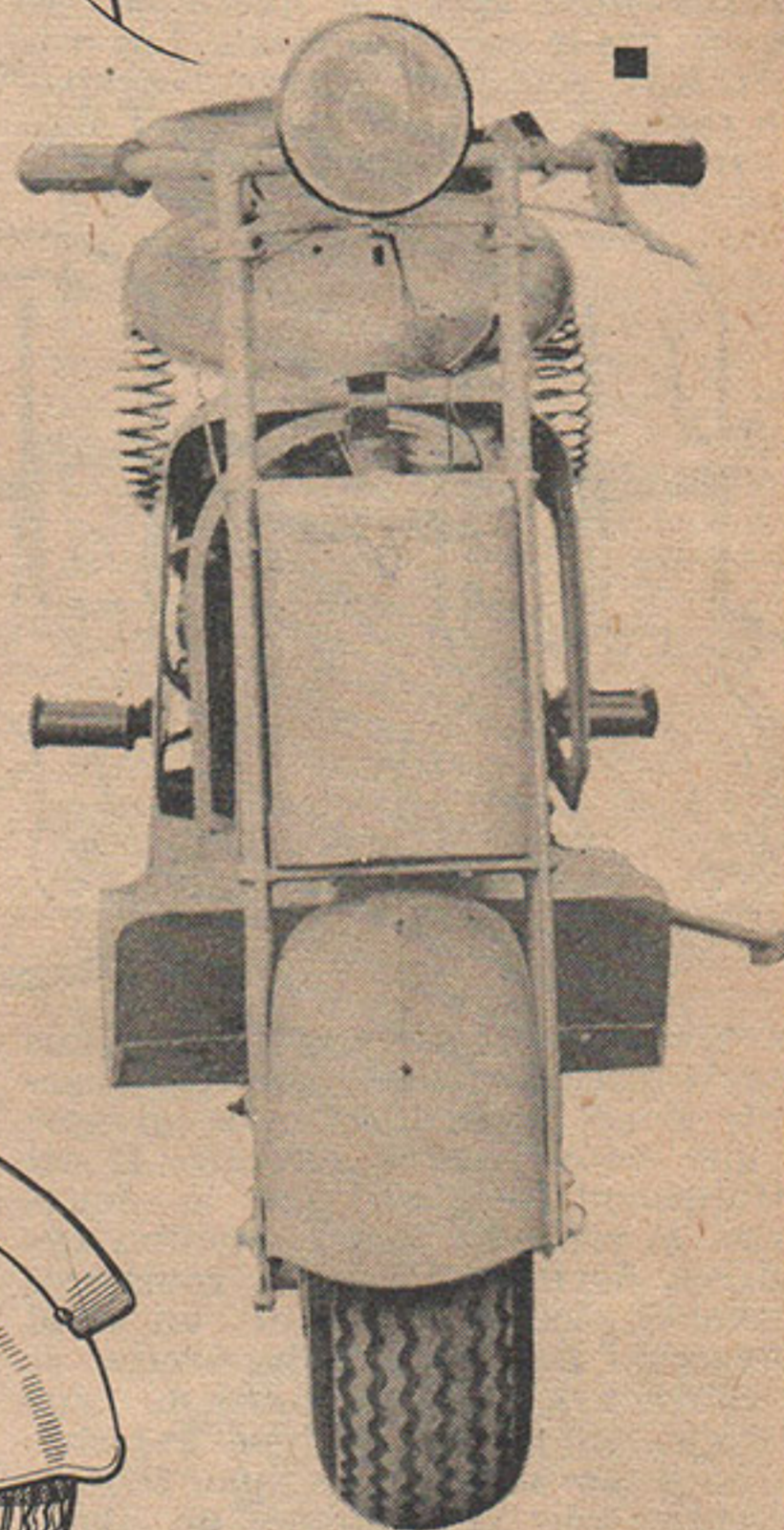
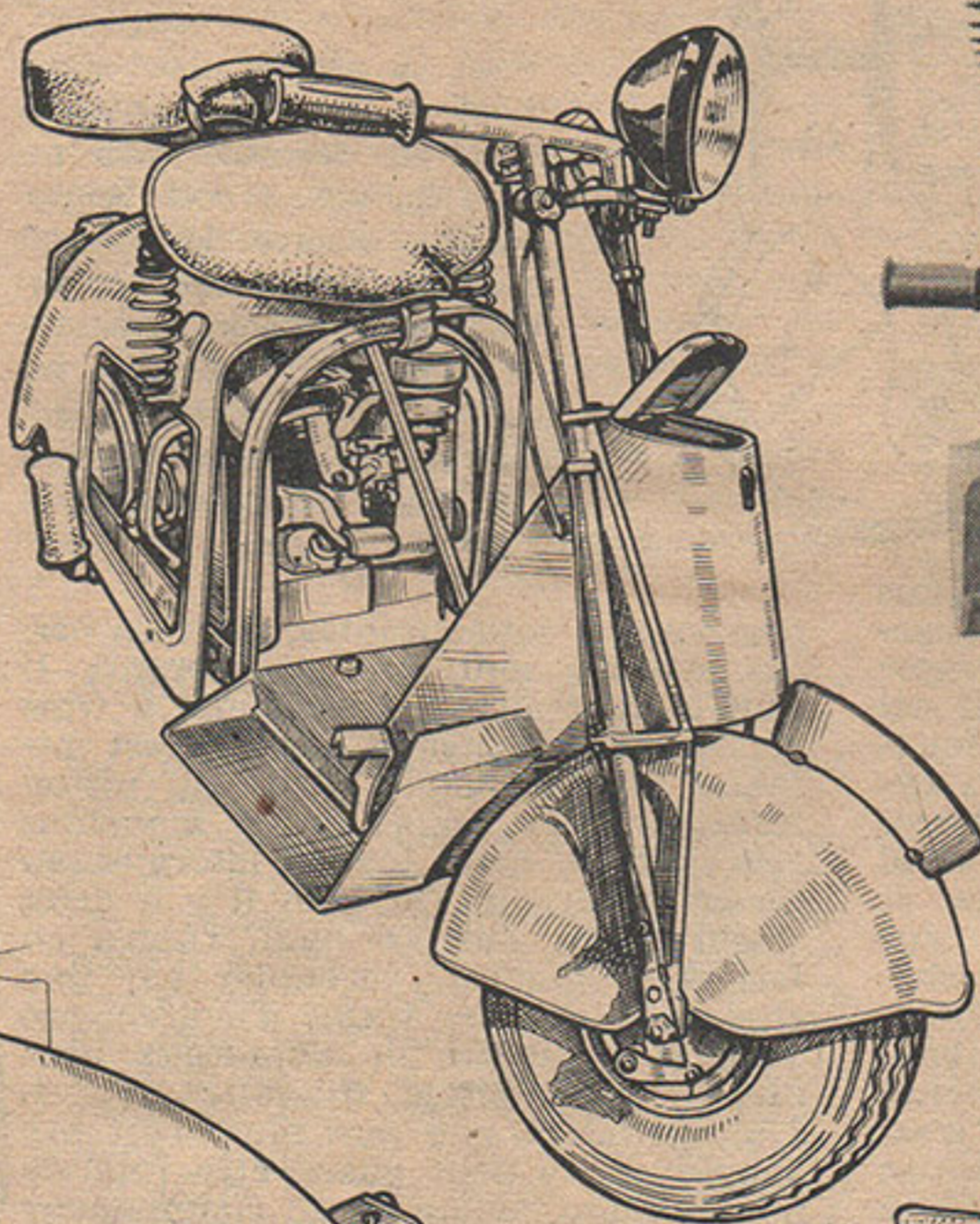
20 Mai 1949



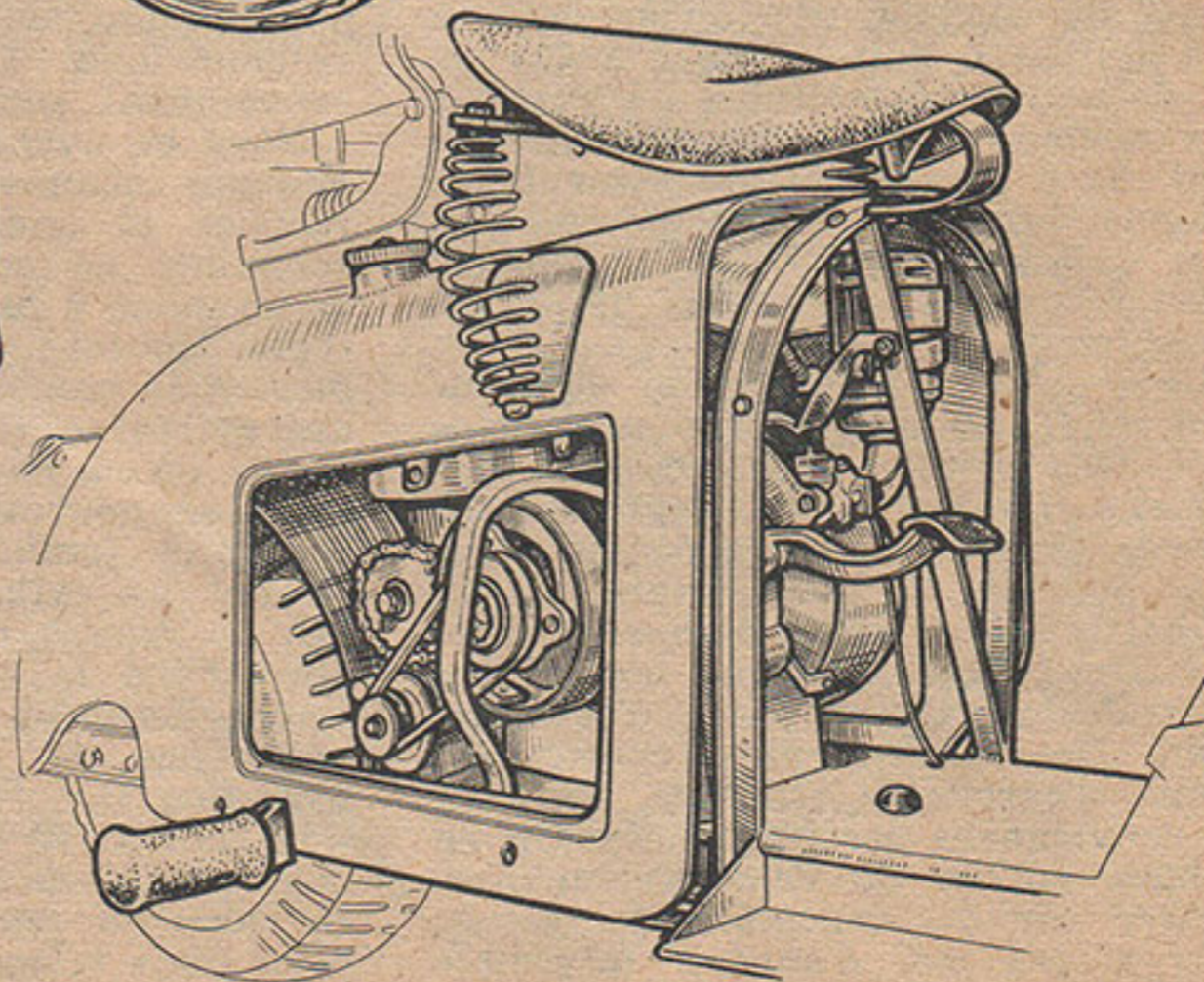
Le guidon est très dégagé, les commandes étant réduites au minimum. A l'avant de la fourche, est prévu un profond coffre à outils.

Ce curieux Scooter américain, utilisé sur les camps d'aviation et capable de servir de tracteur, grâce à un puissant moteur type « industriel » de 250 cmc. à soupapes latérales et refroidissement par ventilateur, présente plusieurs solutions originales.

Remarqué à la porte du magasin de Paul Ladevèze, plusieurs scooters Cushman nous permirent de faire un rapide essai de la construction motocycliste légère en Amérique ; la conduite en est assez particulière, car l'embrayage progressif automatique surprend ; avec ce robuste 250 latérales, inutile d'accrocher la 1^{ère} vitesse ; on rête continuellement en 2^e ce qui permet d'atteindre 60 à l'heure environ. Quant à la 1^{ère}, elle ne peut servir qu'à demarrer une remorque pesante. Le frein avant est à la main droite, celui arrière au pied droit. Il n'y a pas de suspension, les gros pneus étant jugés suffisants par le constructeur. Le confort est assuré par une large selle à fond rigide, suspendue par 2 gros ressorts à boudin.



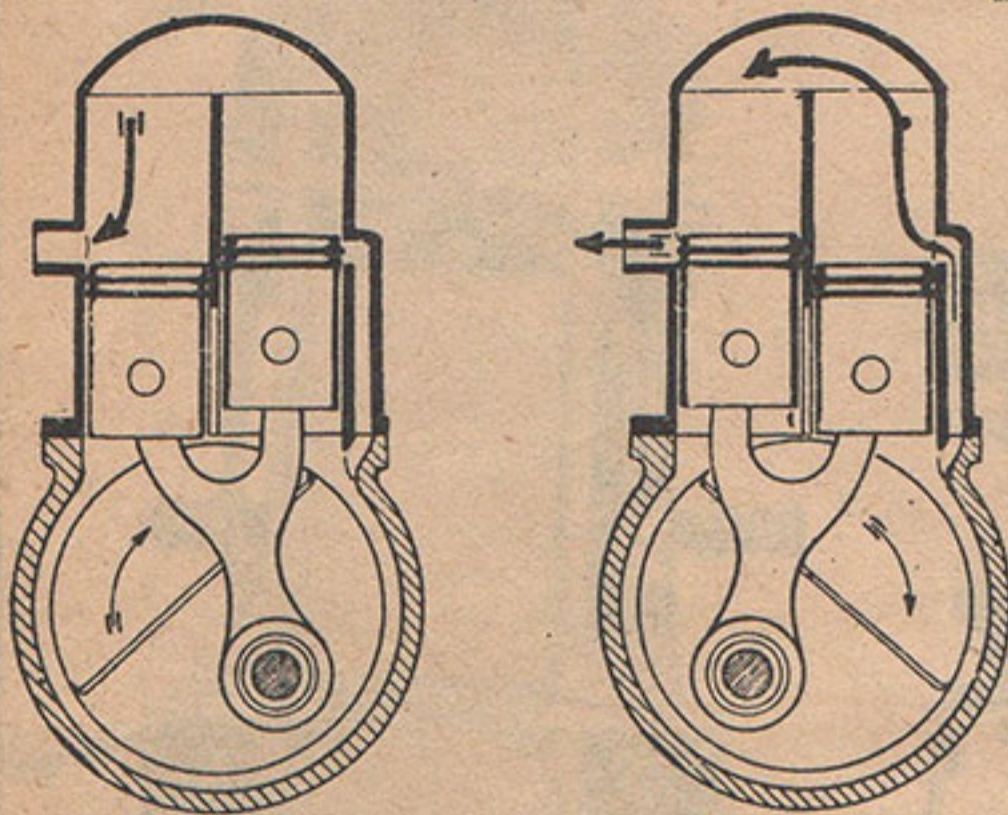
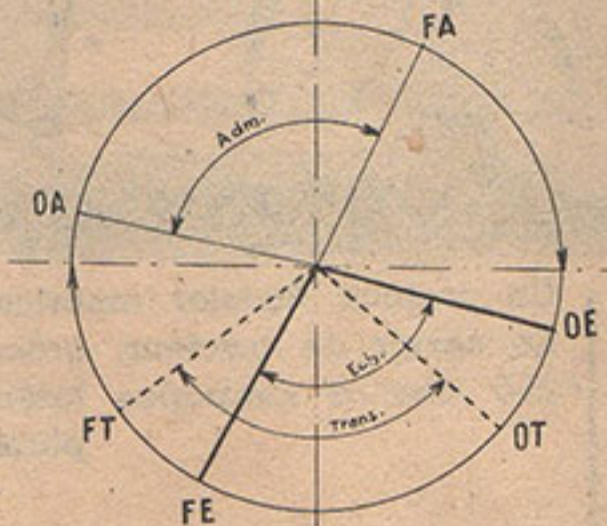
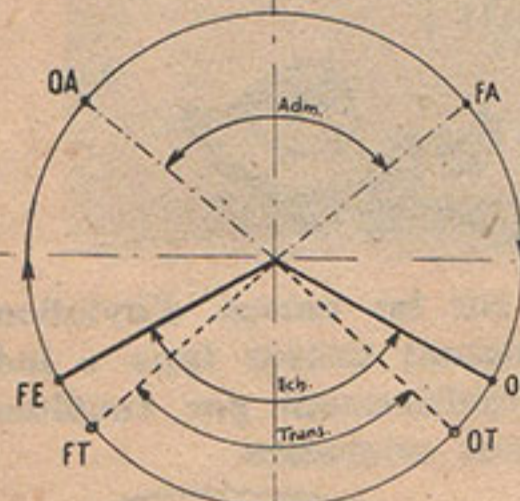
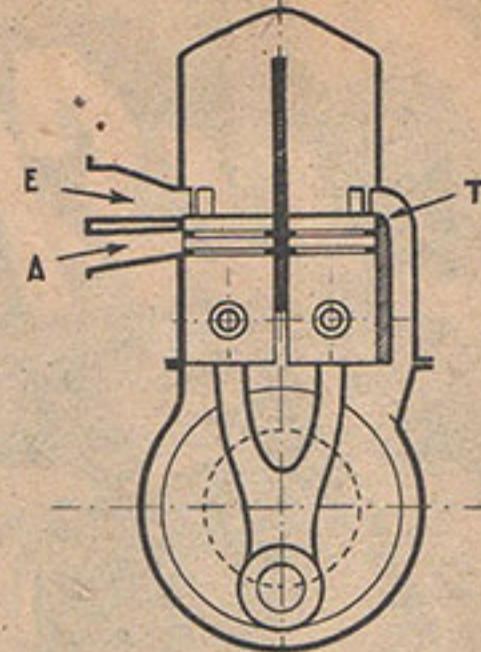
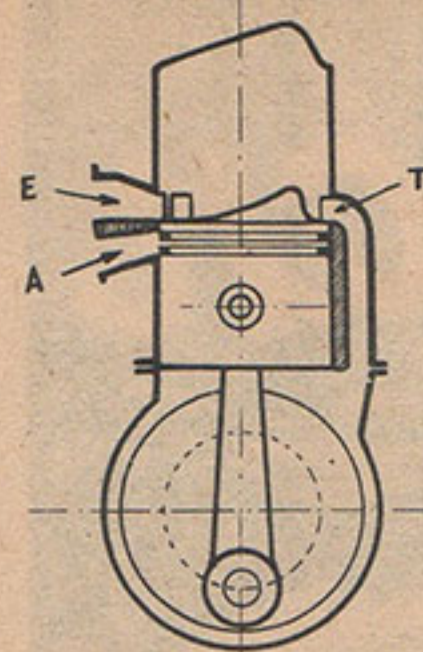
Le moteur, placé sous la selle est un bloc à soupapes latérales refroidi par air, un ventilateur sous carter, à gauche, brassant l'air contre le cylindre. Ces Cushman, carrossés en France, possèdent une porte de visite de chaque côté donnant accès au moteur ; celui-ci est également accessible vers l'avant, d'où dépasse la pédale de kick, lequel est arrêté dans sa course descendante contre un tampon en caoutchouc.



Moteurs en U

Le moteur deux temps ne compte pas beaucoup de représentants dans les cylindrées moyennes. Scott groupe toujours nombre de partisans, mais la production en est réduite et son prix est trop élevé pour en faire une machine populaire. L'E.M.C. de conception continentale, en est à la période des études et des essais. On peut regretter qu'elle n'ait pu être prête à temps pour le T.T. Chez nous la quatre cylindres Gnome et Rhône apparue juste après la libération, ne dépassa pas le stade des essais. Les usines D.K.W. sont dans la zone d'occupation russe et on ne sait pas grand chose sur leur activité. Puch porte actuel-

Voici ci - contre la comparaison des 2 diagrammes de fonctionnement de deux moteurs 2 temps. A gauche, un 2 temps classique à 3 lumières, les temps d'ouverture et de fermeture des lumières sont rigoureusement symétriques. Tandis que sur celui de droite (250 Puch) les décalages sont assez importants.



Voici la période d'échappement du moteur en équicourant. La descente plus rapide du piston côté échappement amorce le courant des gaz déjà avant l'ouverture de la lumière d'échappement. Au moment où celle-ci se découvre, la différence de pression achève de vider complètement le moteur.

s'équilibrent plus et que nous devons équilibrer notre moteur comme un monocylindre. Remarquons aussi que dans le moteur en U, et d'ailleurs également dans le moteur en I, nous n'avons qu'un temps moteur par tour. Par conséquent le deux temps n'aura pas une régularité cyclique plus grande qu'un deux cylindres fonctionnant selon le cycle à quatre temps. Si nous ne tenons compte que de l'équilibrage et de la régularité du couple moteur, il est évident que le Scott ou le 500 D.K.W. de série sont supérieurs. Le but qu'on se propose, c'est-à-dire de diriger la marche des gaz d'une manière positive grâce à l'écran continu que forme la paroi des cylindres, entraîne des sacrifices qu'il s'agisse de l'équilibrage ou du

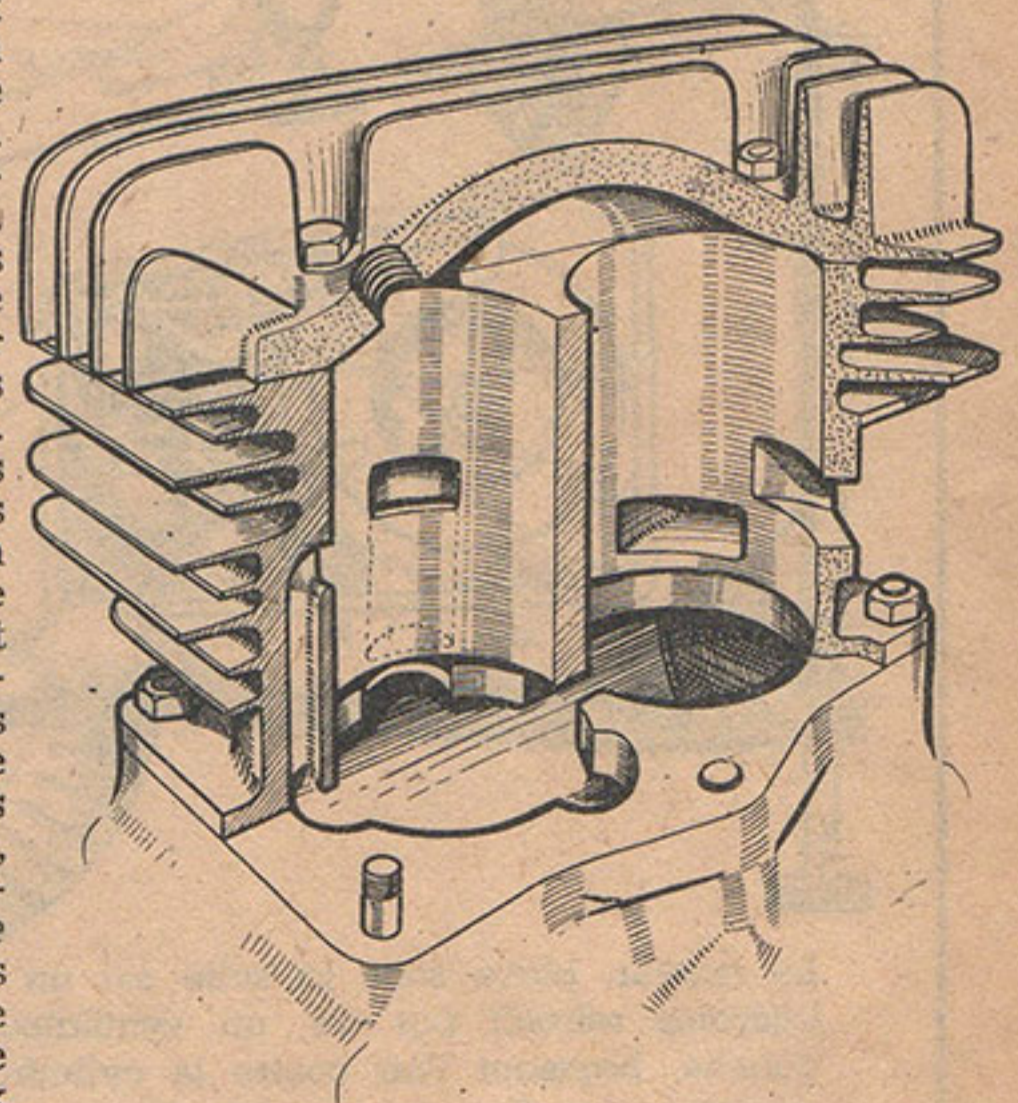
lement son effort sur sa 125 cmc. Mais dans la période de réorganisation actuelle il est bien difficile de prévoir ce que nous réserve l'avenir. Il est parfaitement possible que le deux-temps, si répandu dans les petites cylindrées, devienne, dans les catégories moyennes, 350 et 500 cmc. un rival dangereux pour le quatre-temps si on renonce au monocylindre du type classique ou même du type à piston plat ; il ne semble pas que celui-ci présente, dans la pratique, un avantage très marqué sur celui à écran déflecteur. La marche des gaz n'est pas aussi rigoureusement dirigée qu'on l'espérait, surtout dès qu'on dépasse une cylindrée unitaire de 2 à 300 cc. Au-delà, il est préférable de recourir aux moteurs à balayages en équicourant, dans lesquels le mouvement des colonnes gazeuses s'effectue en un sens unique ce qui évite les remous inévitable dans les autres types de deux temps.

Le moteur à balayage en équicourant peut être un monocylindre, mais avec deux pistons se mouvant en sens opposés. La chambre d'explosion est formée par le fond des pistons dans leur position la plus rapprochée et la partie du cylindre comprise entre eux: Un piston démasque les orifices de transfert, l'autre ceux d'échappement. Des moteurs ainsi conçus ont donné d'excellents résultats, mais ils ne conviennent pas à la moto. On en a bien vu un ou deux exemplaires figurer sur des machines de course, il y a pas mal d'années. Il semble d'ailleurs qu'on y ait renoncé alors, à cause de la difficulté de trouver

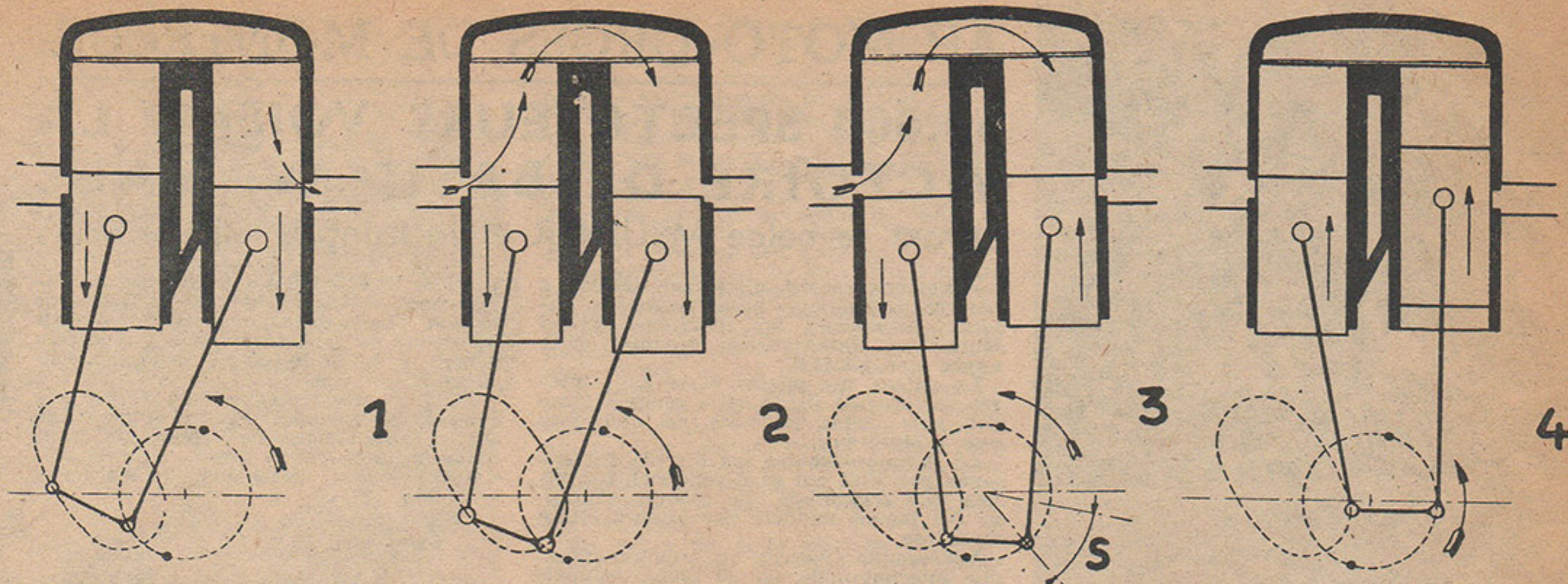
des bougies satisfaisantes. En tous cas, ces moteurs sont très encombrants. Il faut qu'il y ait un vilebrequin à trois coudes. Le manchon central est attaqué par la simple bielle du piston inférieur. Les deux autres manetons recevant les deux bielles latérales du piston supérieur. Ou bien il y a deux vilebrequins, l'un en haut, l'autre en bas et il faut les accoupler par une chaîne ou par des trains d'engrenages. Tout cela soulève de nombreux problèmes (équilibrage, dilatation, etc...). L'alimentation elle non plus n'est pas simple, et ne peut guère être réalisée que par une pompe ou un compresseur volumétrique. En fait, ces moteurs conviennent surtout au cycle Diesel.

Nous en avons parlé parce que nos moteurs comprenant deux cylindres jumelés et une chambre d'explosion commune ne sont en quelque sorte qu'un mono à balayage en équicourant replié sur lui-même, la chambre d'explosion se trouvant dès lors au-dessus des cylindres. C'est à cause de cette forme qu'on les appelle des moteurs en U, on pourrait dire en U renversé, les deux jambages verticaux représentant les cylindres et la courbe de l'U, la culasse commune. Les anglais ont adopté le terme de split single (mono divisé en deux). Conservons de préférence la désignation de deux temps en U.

Le moteur en U est à certains égards inférieur à ce que nous pourrions, en nous en tenant à l'alphabet, appeler deux temps en I. C'est ainsi que les deux pistons se mouvant à l'unisson et non plus en sens inverse, ne



Croquis montrant la position des lumières dans le nouveau moteur E.M.C. Le cylindre de gauche (cylindre avant) sert au transfert par 3 canaux en étoile. Tandis que le cylindre AR reçoit les deux pipes: admission et échappement.



couple moteur. Il nous faut bien passer par là. N'admettons-nous pas fort bien le deux cylindres jumelés quatre temps avec maneton à 360° qui théoriquement inférieur au flat-twin, est plus facile à loger et dont l'alimentation est parfaitement assurée avec un carburateur unique.

Le moteur en U s'accommode fort bien de l'alimentation par carter-pompe. Naturellement, ce système d'alimentation présente les mêmes inconvénients que pour les monos deux temps par suite de l'espace mort qui en diminue le rendement. Mais n'oublions pas que les gaz frais pénètrent dans le cylindre plus encore grâce à la dépression créée par la sortie des gaz d'échappement que par la pression produite dans le carter par la descente du piston. Une alimentation par pompe indépendante ou par compresseur ôterait au deux temps l'avantage de la simplicité et du bon marché.

Un moteur en U peut être fort simple. Dans la Garelli il n'y avait qu'une seule bielle articulée sur l'axe commun des deux pistons. Mais par la suite on a préféré des systèmes d'équipages alternatifs assurant un décalage des périodes d'échappement et de transfert. La période d'échappement doit précéder celle de transfert. 1° pour éviter toute compression s'opposant à l'entrée des gaz frais et même pour favoriser leur entrée dans le cylindre par la dépression produite par la sortie des gaz brûlés ; 2° pour éviter à la fin du transfert, que des gaz frais ne filent par l'orifice d'échappement. Cette précision peut être obtenue en décalant la marche d'un piston par rapport à l'autre. A cet effet on peut utiliser une bielle à fourche dont la tête attaque le maneton et dont les bras s'articulent sur les axes de piston. Mais il faut qu'un des deux pieds de bielle puisse se déplacer latéralement sur l'axe du piston correspondant. Ce pied de bielle sera une glissière se déplaçant sur un axe carré. C'est le système adopté par Puch. Une solution plus hardie était celle assez rudimentaire du moteur Trojan dont les bielles étaient constituées par des lames présentant une certaine élasticité. Le moteur avait un régime lent et fonctionnait fort bien. Malgré ses vingt-cinq années d'âge, une voiturette Trojan faisait, récemment, bonne figure dans une épreuve de régularité britannique. Mais la plupart des constructeurs préfèrent avoir une biel-

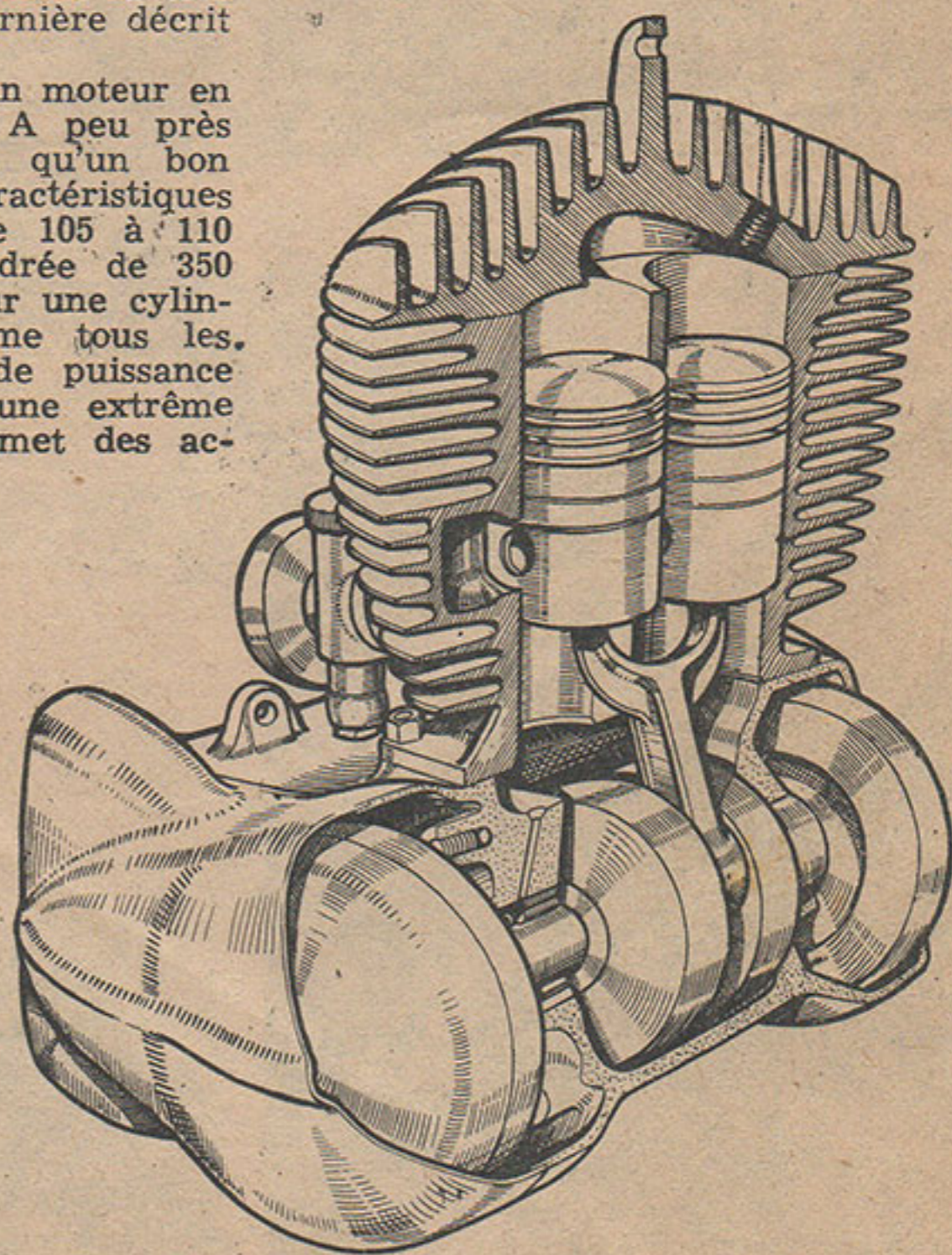
Schéma de fonctionnement d'un moteur en U monté avec bielle maîtresse et bielle articulée (E.M.C. - D.K.W. compétition) En (1) la lumière d'admission vient de se démasquer, bien avant le P.M.B. (2) Ouverture de la lumière de transfert, alors que le piston n'a plus qu'un déplacement minime à effectuer. (3) L'échappement vient de se fermer et le transfert est toujours avant. Cette ouverture se poursuivra pendant tout le déplacement de la bielle suivant l'angle « S ». C'est cette caractéristique du moteur en U qui en permet la suralimentation suivant le système employé en course par la maison D.K.W. (4) Le piston ferme le transfert presque à la moitié ascendante du moteur et réalise ainsi le retard à la fermeture admission, qui seul permet un remplissage complet du cylindre.

le maîtresse sur la tête de laquelle il y a une patte où tourillonne la tête de l'autre bielle. Cette dernière décrit un ovale.

Que faut-il attendre d'un moteur en U en service courant ? A peu près les mêmes performances qu'un bon moteur à culbuteurs de caractéristiques moyennes, c'est-à-dire de 105 à 110 en solo, pour une cylindrée de 350 cmc. et de 115 à 120 pour une cylindrée de 500 cmc. Comme tous les deux temps la courbe de puissance est plate ce qui donne une extrême souplesse en charge, permet des ac-

Voici un autre genre de moteur en U où les deux pistons se meuvent en même temps. Le balayage est en équilibre, mais les temps de distribution ne sont pas décalés. C'est le dernier modèle exposé au Salon de Genève du 250 allemand T.W.N. La bielle en fourche est assez remarquable, car sur le modèle « Hérisson » d'avant-guerre la maison utilisait deux bielles séparées pour un système de balayage analogue.

célébrations brillantes et est fort appréciable en côte. C'est un moteur qui s'attelle courageusement à la tâche et qui s'accommode des durs coups de collier. Il atteint sa puissance maximale à un régime relativement peu élevé et pour une faible vitesse linéaire de ses pistons. Il est donc très durable. L'absence d'organes de distribution non seulement élimine une cause possible de pannes, mais de plus en facilite la construction. Par exemple il pourrait prendre la forme suivante : un bloc d'alliage léger avec des chemises pour les cylindres. Le carter d'une pièce avec les cylindres comporterait deux couvercles latéraux fortement nervurés et supportant les roulements du vilebrequin composite. La culasse serait elle aussi en alliage léger. L'acier est actuellement rare et l'emploi des alliages légers doit être envisagé chaque fois que cela est possible. Un tel moteur serait peu encombrant, d'un usinage facile et économique.



AU MOTO-CROSS DE MONTREUIL

60.000 SPECTATEURS VOIENT LA VICTOIRE DE BASIL W. HALL

devant le belge MEUNIER et le français VERRECHIA

Assistance record dimanche dernier à Montreuil. Soixante mille personnes environ assistaient au deuxième grand Moto-Cross International organisé cette année par l'A.M.S.

La valeur des pilotes et le haut intérêt des courses fit de cette réunion l'une des plus belles journées de moto-cross vue à Montreuil.

La première course sur 6 tours fut enlevée par Vial qui se révéla meilleur pilote que d'habitude. Le second, Cousin, ne fut jamais inquiété par Lorent, classe troisième.

La seconde épreuve, ou première manche internationale sur 10 tours, groupait les Anglais Hall et Viney, les Belges Meunier et Mingels, les Italiens Milani et Albertazzi, et les Français Verrechia, Brassine, Legrand, Ladevèze, Biat et Bonnin. Rappelons que pour la première fois à Montreuil, la course internationale se disputait sur 3 manches, avec les mêmes concurrents. Le pilote totalisant le plus petit nombre de points, le premier comptant 1 point, le second 2 points, etc... est déclaré vainqueur.

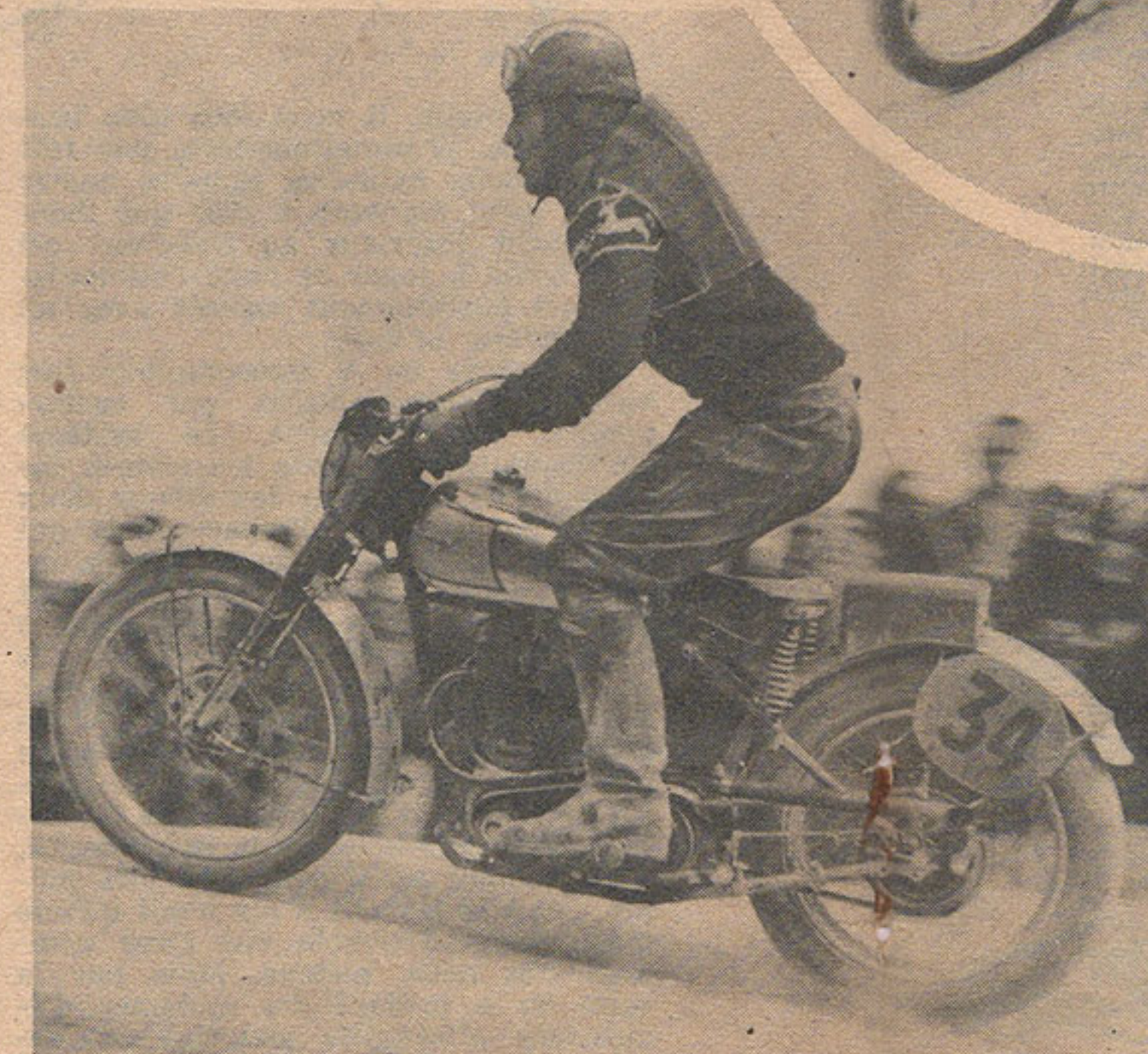
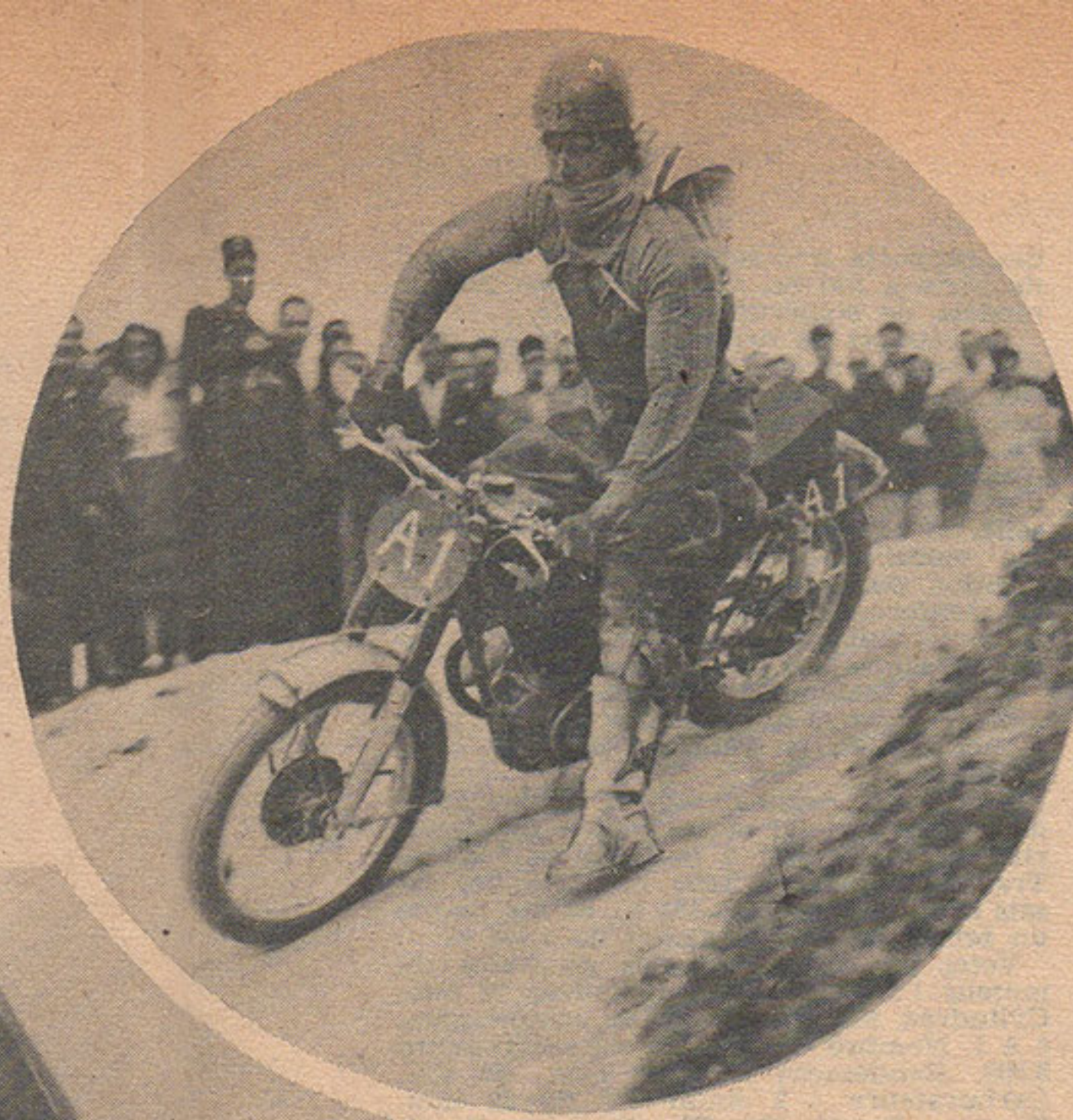
Meunier, parti en tête, se fit sauter dès la fin du premier tour par Hall. Par la suite ces deux pilotes devaient courir roue dans roue. Mais Meunier, qui pourtant battit le record du tour en 1' 31" 3/5, soit à plus de 55 kmh. de moyenne, ne put ravir la première place à Hall, qui fut magnifique d'assurance et de sang-froid. Gilbert Brassine, 3^e durant les deux premiers tours, dut abandonner par la suite. Verrechia très régulier termina 3^e à quelques distances des deux premiers. Le 4^e, Mingels, qui pilotait la nouvelle F.N. de cross, machine magnifique dont l'aspect robuste et puissant inspire confiance, termine devant Viney.

La troisième épreuve de la journée fut la course nationale 250 cmc. sur 15 tours. Ce fut l'une des courses la plus passionnante de la journée.

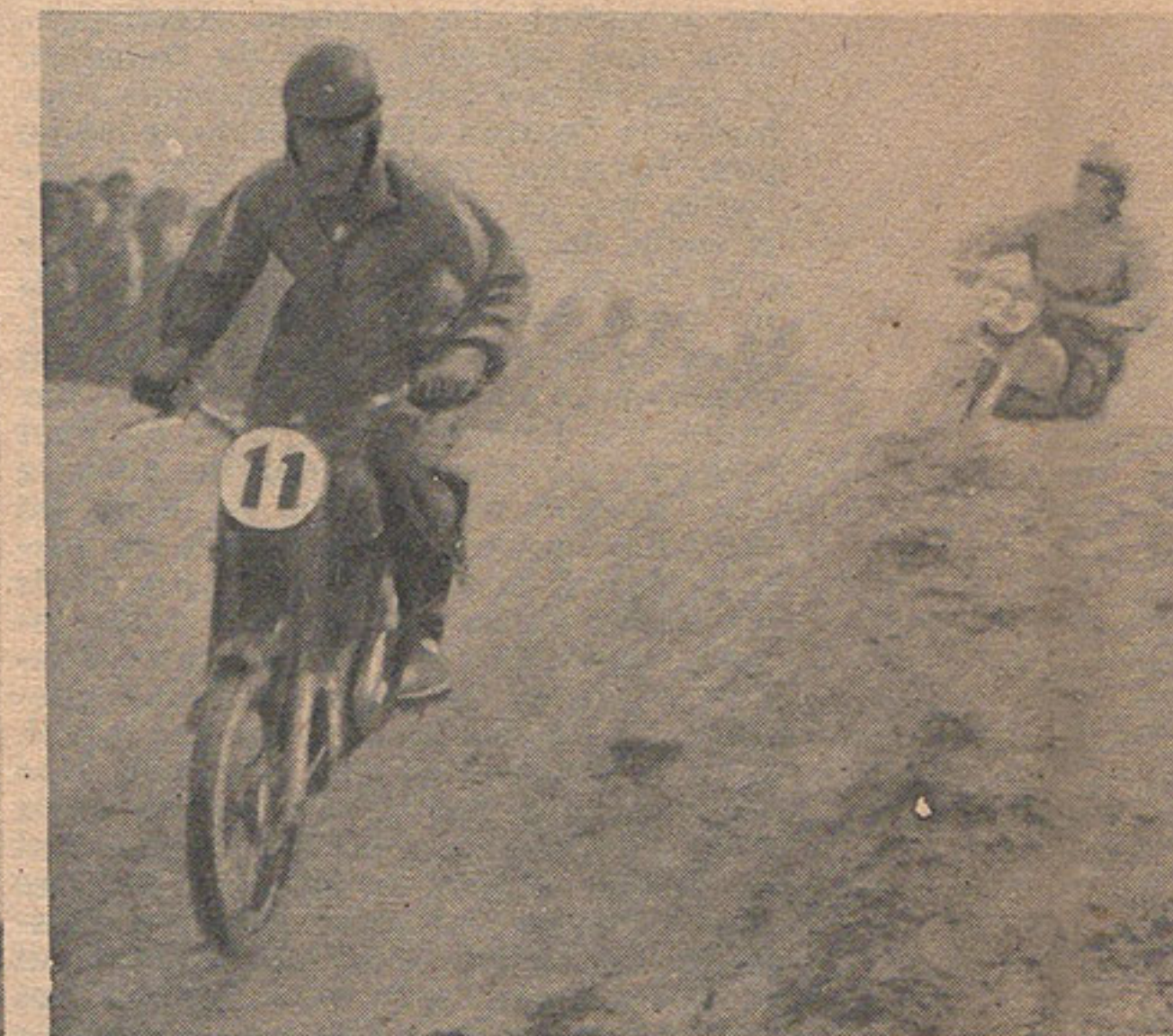
Fossier, vainqueur de cette catégorie, sauta à l'avant-dernier tour, après une course magnifique. Fantuz, qui menait avec une certaine avance depuis le second tour, Fantuz devait terminer deuxième. Adnet, en attaquant ce dernier dans la grande descente, lors du 6^e tour, fit une embardée qui fit frémir les spectateurs. Poursuivant son attaque, il fit une chute heureusement sans gravité dans le virage devant les tribunes. Il repartit courageusement, termina 4^e de cette épreuve

derrière Théveney qui tourna très régulièrement. 5^e Melioli, 6^e Godey. Signalons le bon départ de Jacquemin, qui menait au début de la course, mais qui dut se retirer à la suite d'un incident mécanique.

La 4^e course, catégorie 350 et 500 nationale, se déroulait sur 15 tours. Elle vit la nette victoire de Prieur, qui après avoir mené de bout en bout, termina très détaché devant Mesplède. 3^e Margerie, 4^e Bobio.



L'as anglais Basil W. Hall, imbattable à Montreuil, au haut de la descente. A gauche : Le belge Meunier, au sommet des 3 buttes. Ci-dessous : Le champion de F.N., Mingels, attaque la descente avant la butte de sable.



(N° 11) ; Prieur, 1^{er} des 350 et 500 Nationaux (N° 75) ; Ci-contre : Deshaies, (N° F 49) qui remporta la course des internationaux français. Ci-dessus : Fantuz, (N° 11) ; précède le vainqueur des 250, Fossier (N° 25).

Notons que Prieur a confirmé dans cette épreuve ses réelles qualités de pilote de cross.

Après cette course nationale, la 2^e manche internationale se déroula.

Meunier, parti en tête, résista jusqu'au 7^e tour aux attaques de Hall, ce dernier s'octroyant le record du tour, en 1' 29" 9/5, soit à une vitesse moyenne de 56 kmh. 125. Mingels prit sa revanche sur Verrechia et fut troisième de bout en bout de l'épreuve. 4^e Viney, 5^e Verrechia, 6^e Brassine, 7^e Legrand.

Remarquons que les deux Italiens furent handicapés d'une manière très sérieuse du fait qu'ils pilotaient des 350 cc. seulement. Au cours de cette manche, Ladevèze ne put éviter l'Italien Albertazzi tombé et lui passa sur le corps.

6^e course du programme : Internationaux Français 350 et 500 cc. sur 15 tours. Menée par Perlin pendant les premiers tours, cette épreuve devait revenir finalement à Deshaies qui était sur 350 cmc. seulement. Le second, Lorillère, termina avec quelques distances devant Lusseyran. 4^e Perlin.

Au cours de cette épreuve il y eut malheureusement de nombreuses chutes.

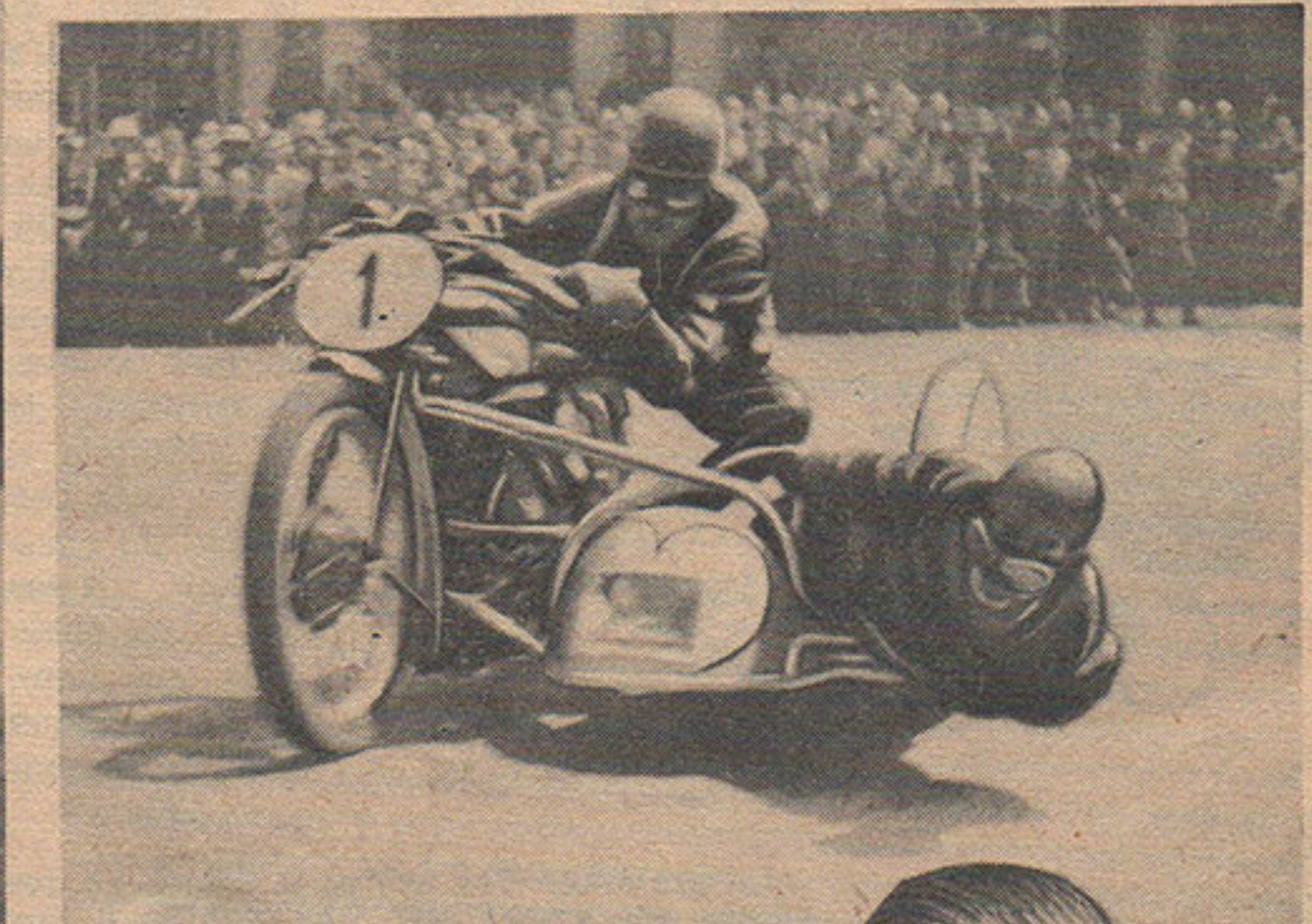
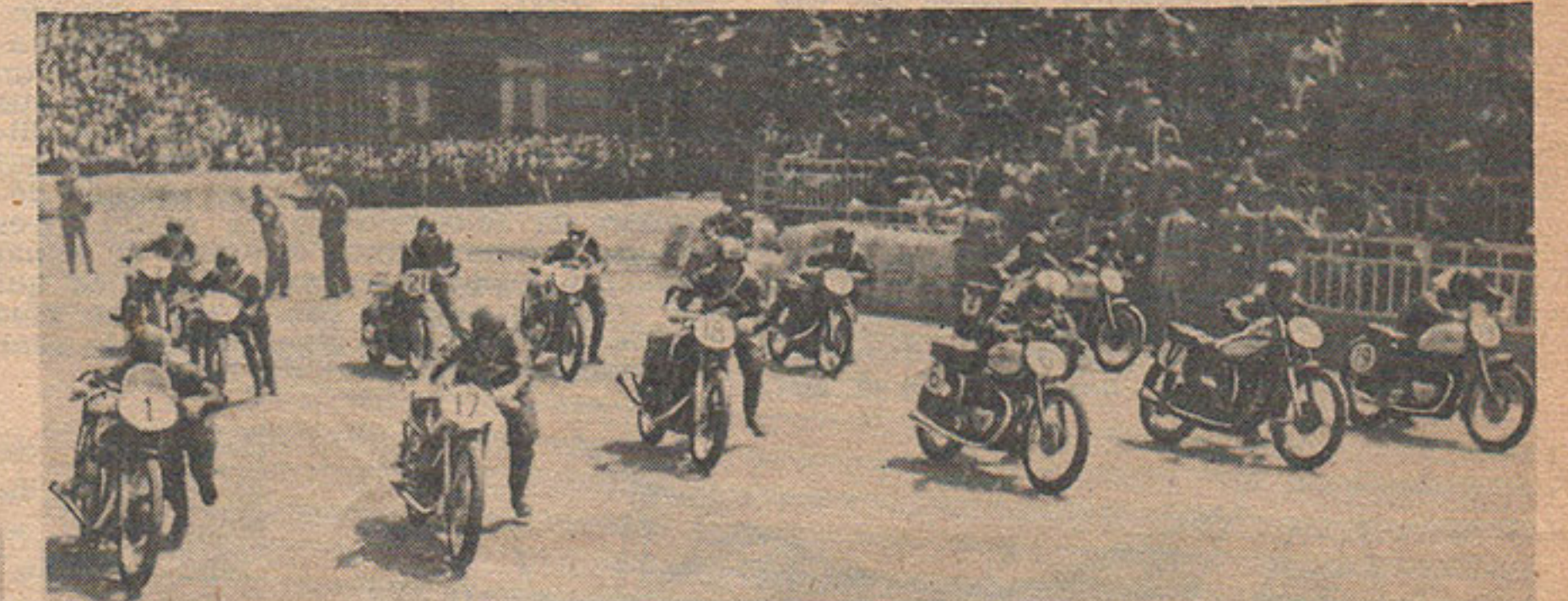
Notons celle de Thuillier, assez sérieuse, et celles de Huc et de Tisserand. Marcel Brassine cassa ses freins et faillit rentrer dans la foule. Heureusement tout se termina bien.

Dernière course de la journée, la 3^e Manche Internationale vit la victoire méritée du Belge Meunier, devant Hall. Verrechia, parti 3^e, se fit sauter dans la butte de sable par Mingels. Ce dernier cependant ne put finir que 6^e, ayant crevé, lors de l'avant dernier tour, son pneu avant. La 3^e place revint donc à Verrechia, qui se classa ainsi parfaitement dans ces trois manches. 4^e Viney, 5^e Legrand, 6^e Mingels, 7^e Milani, 8^e Biat.

Le classement par addition des points donna les résultats suivants : 1^{er} Hall (4 pts), 2^e Meunier (5 pts), 3^e Verrechia (11 pts), 4^e Mingels et Viney (13 pts).

Terminons en félicitant l'A.M.S. pour sa parfaite organisation, parcours bien tracé, visibilité accrue pour les spectateurs, nombreuses cordes et barrières empêchant ces derniers d'envahir le circuit, et enfin, une sonorisation très améliorée, qui facilita grandement la compréhension des courses.

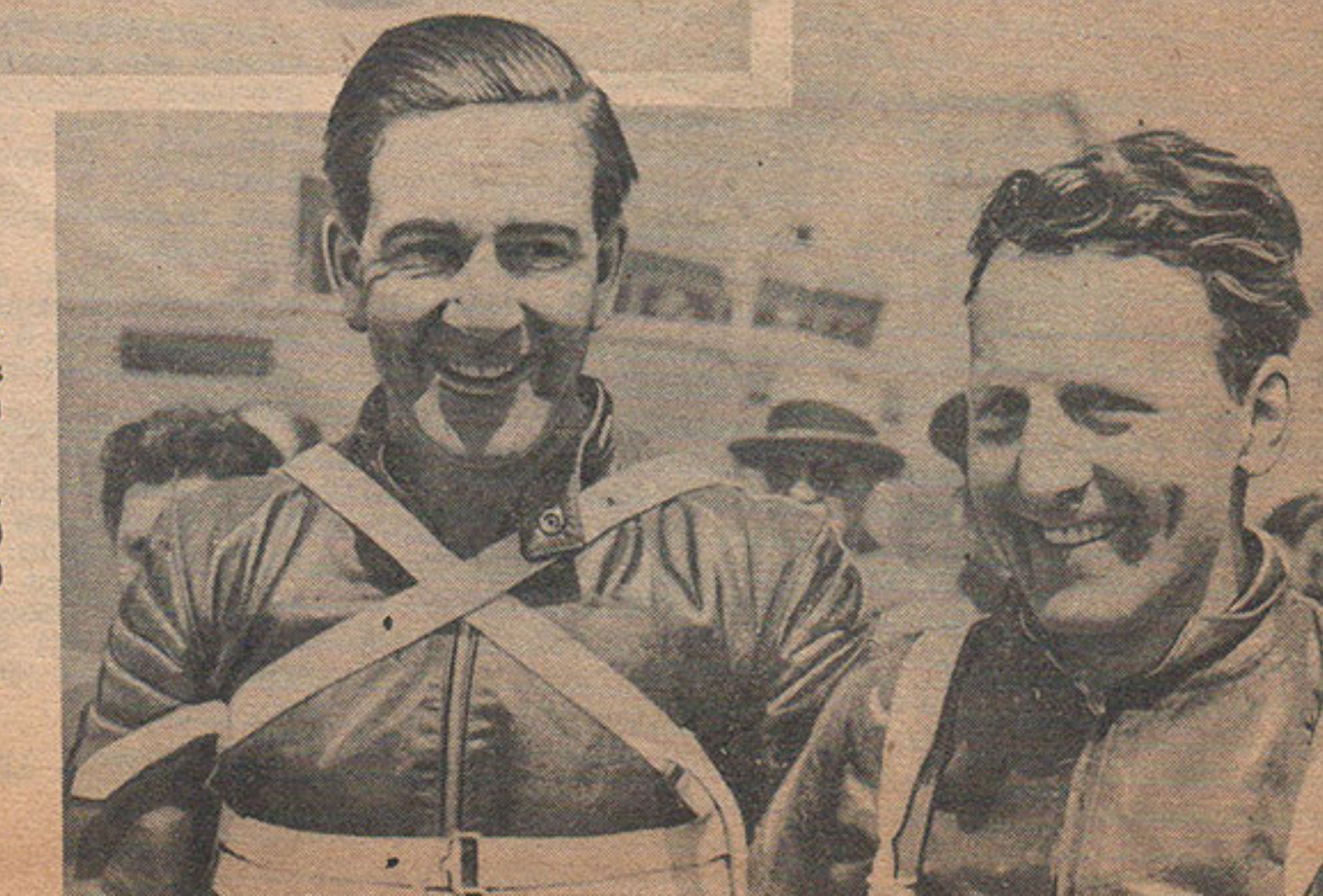
AU GRAND PRIX DE BARCELONE



Ci-dessus : Le départ de la catégorie 500 cmc. On reconnaît au premier plan le vainqueur Anderson, (N° 17).

Un beau virage de Eric S. Oliver, 1^{er} des sidecars, sur 600 Norton.

A droite : Anderson, 1^{er} en 500 (Guzzi) et Wood, 1^{er} en 350 (Velocette).



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

Réalisations personnelles



UN BEAU « BRICOLAGE » D'AMATEUR

LE sidécriste allemand Franz Mohr, son passager Fritz, un ajusteur Kleinhenz et quelques amis ont en automne 47 commencé à transformer une 750 B.M.W. à culbuteurs en 1000 cmc. A.C.T.

Pour cela les culasses, cylindres, commandes d'arbres à cames, arbres à cames, pignons d'angle ont été étudiés et dessinés par les amateurs eux-mêmes. La commande des soupapes se fait par des arbres à cames réglables montés sur des coussinets que l'on peut faire pivoter de 1° 1/2, les ressorts des soupapes sont du type « en épingle à cheveux ». Le carter et le vilebrequin proviennent de la R 75, mais ont été renforcés. Un soin particulier a été apporté au perfectionnement du système de graissage. La pompe à huile principale qui se trouve dans le carter est actionnée par le vilebrequin. Elle envoie l'huile aux paliers du vilebrequin, aux cylindres, aux coussinets des bielles et aux engrenages de distribution qui servent en même temps à ac-

tionner la magnéto de course Bosch.

A partir de la canalisation principale part une tubulure qui envoie l'huile par un orifice calibré dans le boîtier de l'arbre à came qui se trouve au-dessus du carter moteur. Là le niveau d'huile monte jusqu'au tube qui enveloppe l'arbre d'entraînement de l'arbre à cames, vient graisser les 4 pignons d'angle, les coussinets de l'arbre et finalement coule jusqu'aux couvercles de culasse; dans son trajet, elle lubrifie l'arbre d'entraînement, les pignons, les culbuteurs, ainsi que leurs différents coussinets de bronze. Dans les couvercles de culasse l'huile s'accumule jusqu'à ce qu'elle ait atteint un niveau déterminé au-dessus duquel elle s'écoule par une canalisation et des filtres jusqu'au fond du carter moteur qui forme radiateur d'huile. Une seconde déviation de sous-pression de section très réduite conduit l'huile à partir du canal principal jusqu'au cylindre droit, ce qui est rendu nécessaire par la pression plus élevée qui y règne, étant donné le sens de rotation transversal du moteur.

Deux vues de la 1000 cmc. de Mohr. On se rend compte parfaitement sur le dessin ci-contre, qu'il n'y a plus grand rapport entre ce cylindre et celui de la R 75. En-dessous : La culasse, couvre culasse enlevé. Le graissage de la culbuterie a retenu toute l'attention du constructeur. Notez les canalisations qui lubrifient chaque axe de culbuteur.

Le graissage des arbres à cames et des cames est assuré par une pompe à engrenages spéciale (une par cylindre) se trouvant dans la culasse. Cette pompe s'alimente directement dans la réserve d'huile de la culasse et envoie celle-ci sous pression aux axes et autres parties à lubrifier.

Le brouillard d'huile se formant dans la culasse se condense en gouttelettes qui sont conduites à travers des trous particulièrement fins jusqu'aux queues de soupapes.

Les cames spéciales, les culbuteurs, le carter de l'arbre d'entraînement de l'arbre à came, ainsi que de nombreux détails des culasses ont été entièrement exécutés à la main.

Correspondant à ce moteur au régime élevé, les pignons d'origine de la boîte de vitesses ont été remplacés par d'autres fabriqués spécialement pour donner

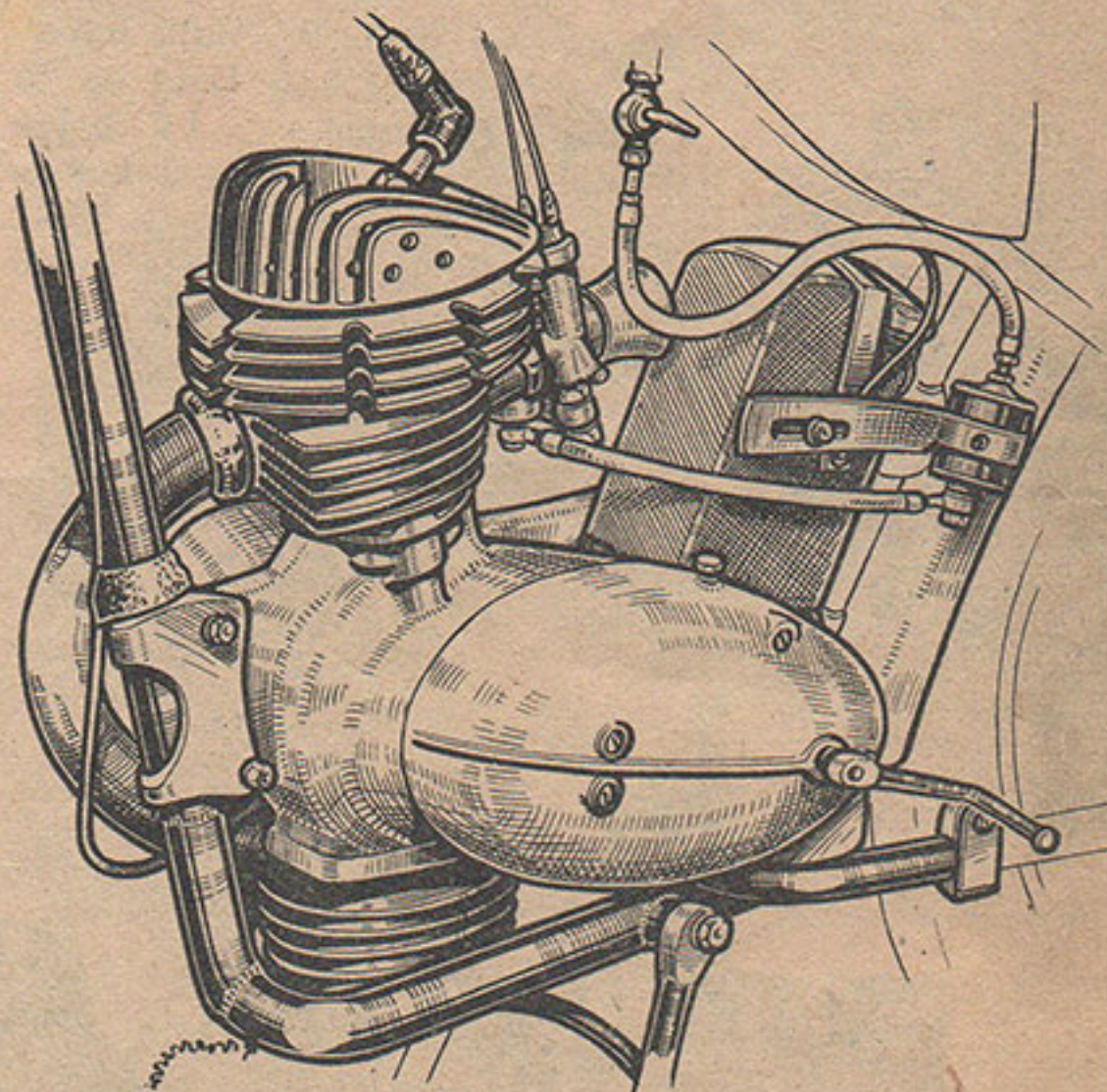
des rapports très rapprochés, le sélecteur de série a été lui aussi remplacé par un modèle de construction spéciale.

Le rapport de démultiplication du couple conique a été porté de 1,45 à 1,6,03. Les freins Lockheed de la R 75 ont été conservés, ainsi que la suspension arrière du cadre R 66. Les tambours R 75 munis d'ailettes de refroidissement et montés des jantes de 19 pouces. Le guidon, la selle, le réservoir et les repose-pieds ont été modifiés pour donner la meilleure position possible. Le tube de direction a été renforcé et monté avec des cuvettes à roulements à rouleaux coniques. La chasse elle aussi a été changée.

Il est également intéressant de connaître le temps qui a été nécessaire pour mener à bien la transformation de cette machine.

Etude et dessins 564 h. Fabrication d'outillage spécial et recherche du matériel 250 h. Travail à la machine 1.200 h. Travail d'ajustage 2.800 h. Montage, essais et mise au point, 1.450 h., ce qui donne un temps de travail global de 6.264 h.

Voici les caractéristiques générales du moteur : Alésage, 86 mm. Course, 78 mm. Cylindrée, 904 cmc. Taux de compression, 8 à 1. Nombre de tours-minute maximum 8.000. Rendement à 6.500 t.-m., 60 CV. Carburateurs : 2 Amal TT de 32 mm. Bougies Bosch 225 T7. Magnéto Bosch type course. La machine d'origine était une R 75 de l'armée, type « Russie ».



Le coureur Doring de Wiesbaden a « bricolé » une D.K.W. 125 à piston pompe qui atteint le 120 à l'heure.

UN RACER BRITANNIQUE DE 125 CMC.

La 122 cmc. E.M.B. « Spéciale » fit sa première apparition à la course de Haddenham, pilotée par E.M. Bound de Watford. Cette machine représente un des essais fait en Angleterre par un particulier pour participer à une compétition sérieuse dans la classe « 125 », comme il est déjà pratiqué sur le Continent.

L'E.M.B. est d'origine une S.O.S. pour le cadre, et la boîte, une Albion HJ standard, donne les rapports suivants : 1, 1,35, 1,8, 2,93 à 1 et à laquelle il a été adopté un changement de vitesse par sélecteur double pédale. Le cylindre dont l'alésage a été réduit à 48 mm. par chemisage provient d'un Villiers 175 cmc. Le piston est du même type que celui d'origine avec déflecteur. La course est de 67 mm., ce qui donne une cylindrée totale de 122 cmc. L'embellage est inchangé à l'exception des masselottes Villiers qui ont été remplacées par des volants en alliage léger.

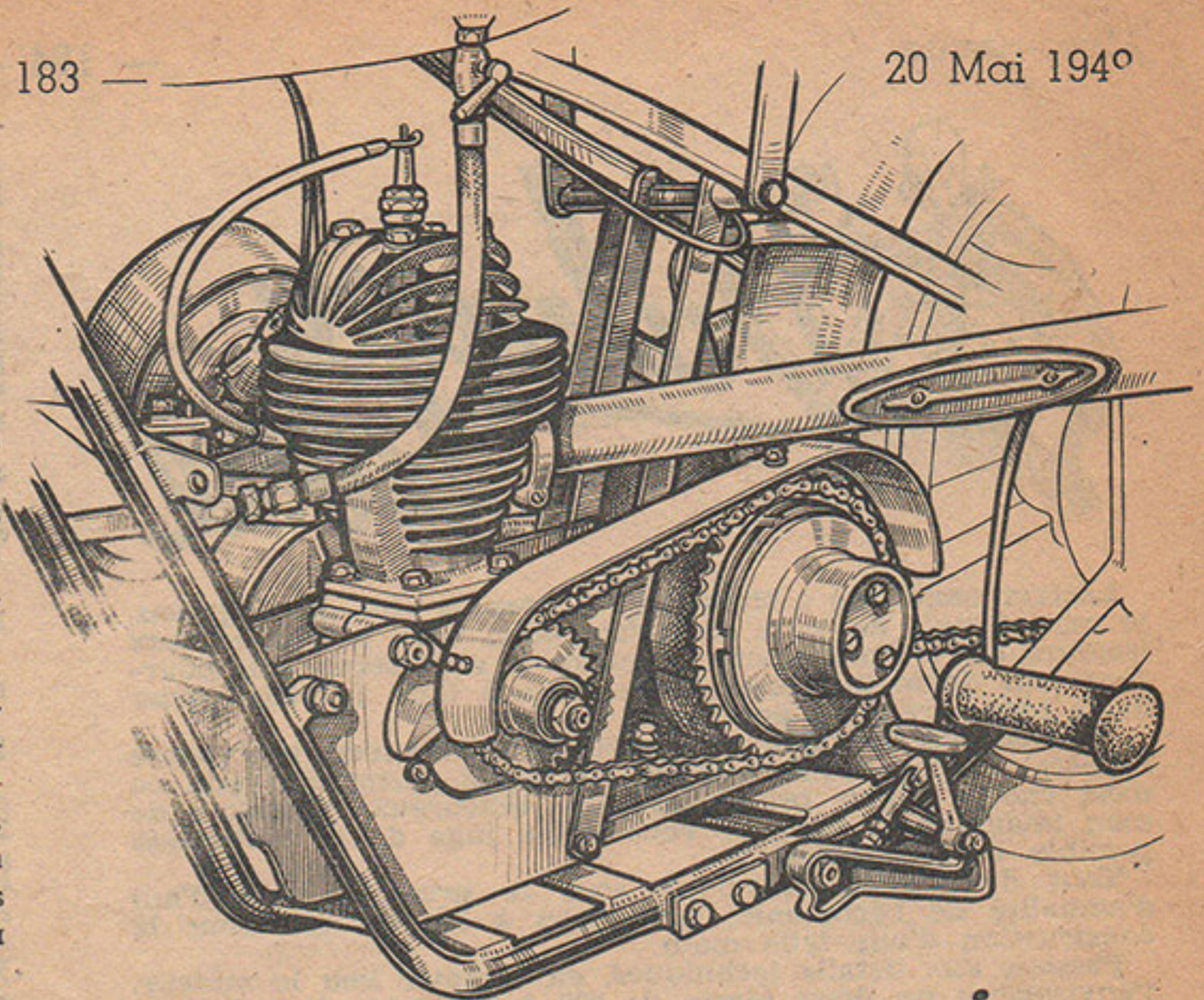
Le cylindre est monté de façon à permettre l'échappement direct par deux mégaphones.

La pipe d'admission est inclinée pour permettre le montage d'un carburateur « down draught » pendant que la cuve est montée séparément et reliée au corps du carburateur par une tuyauterie flexible. Un filtre à air Bergen et le volant magnétique Villiers complètent la description de ce moteur.

La transmission d'origine S.O.S. comportant un pignon moteur de 22 dents, un plateau d'embrayage de 42 dents et un embrayage à deux disques de liège a été conservé, bien qu'une suspension arrière à glissière de la fabrication de M. E.M. Bound ait été adaptée. Les deux roues ont des pneus de 3,00x19 et la fourche avant est une Webb à parallélogramme déformable.

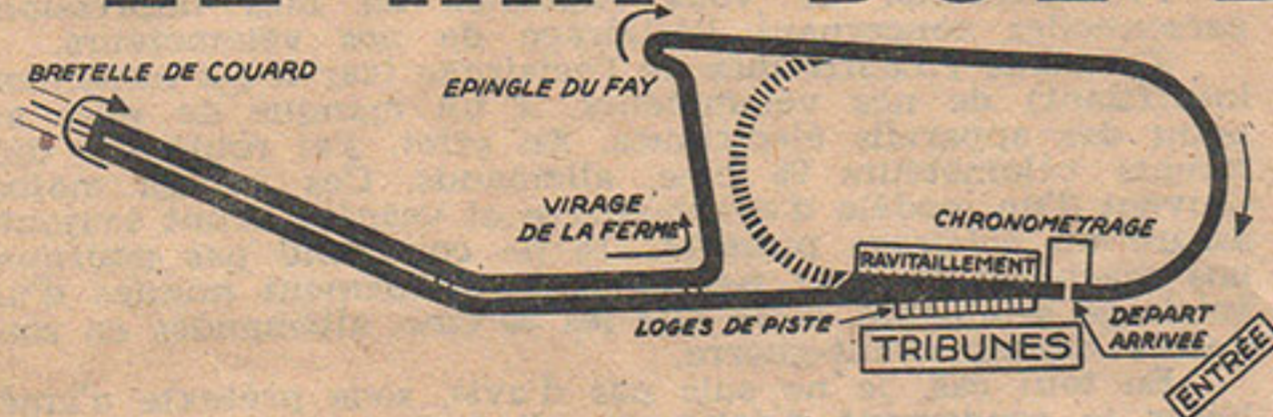
La distribution n'a pas été changée, seules les lumières ont été légèrement agrandies. Parmi les futures productions de M. E. M. Bound, figure un intéressant « 125 » à refroidissement par liquide qui n'est pas complètement terminé, avec lequel son enthousiaste constructeur espère participer à quelques épreuves sur le continent dans cette catégorie.

Ci-contre : Une vue du moteur de l'E.M.B. Cette 125, qui est d'ailleurs une réalisation d'amateur, est une des rares 125 anglaises de compétition, équipée pour les circuits de vitesses. Cette expérience est intéressante, du fait que le moteur était à l'origine un 175 Villiers Brookland, qui fut dans son temps, un des meilleurs de sa cylindrée.



PENTECOTE A MONTLHERY :

LE XXI^e BOL D'OR



Le départ du 21^e Bol d'Or sera donné le samedi de la Pentecôte, 4 juin, à 15 heures, à l'autodrome de Montlhéry.

La grande épreuve de 24 heures, où la vitesse et l'endurance comptent également dans le succès final, va revêtir une importance exceptionnelle cette année, et par la valeur des concurrents, et par le cadre où se déroulera la course.

En effet, c'est sur le circuit de 6 kms 283 de l'Autodrome, comprenant les 3/4 de la piste de vitesse, et une portion du circuit routier jusqu'au virage en épingle à cheveu de la Bretelle de Couard, pour revenir à l'anneau de ciment par le virage de la Ferme et l'épingle du Fay.

Sur ce circuit, rapide entre tous, puisque le record du tour à moto frise le 130 à l'heure, le fameux record du Bol d'Or, établi par le Belge Craet, en 1936, avec 2.068 kms 995 (moy. 86 kmh. 207) peut fort bien être battu.

Qui gagnera ? Une 500 ultra rapide, une 350 plus maniable, un puissant sidecar 600 ou 1000, ou même une des 250 étrangères, dont on dit le plus grand bien aux essais, malgré le secret de la préparation.

Rappelons que, 2 heures après l'arrivée des motos, 40 voitures prendront le départ pour le Bol d'Or automobile qui se termina le lundi 6 juin à 17 heures.

Verrons-nous alors le record de Gordini battu ? Il faudrait dépasser 2.456 kms 334 dans les 24 heures (moy. 102 kmh. 347).

Les spectateurs pourront donc profiter sans arrêt d'un spectacle durant 3 jours et 2 nuits.

LES CONCURRENTS

A l'heure où nous mettons sous presse, 50 concurrents ont déjà signé leur engagement ; la quantité de partants est limitée à 70 par la Fédération, et la sélection finale sera certainement délicate avec un lot aussi relevé de postulants. En plus des champions professionnels et amateurs, 6 des meilleurs pilotes de l'ar-

mée prendront le départ sur des 350 mises au point spécialement.

En 125, 175, 250, 350 et 500, en sidecars 350, 600 et 1.000, les spécialistes les plus fameux seront au départ ; citons parmi eux Georges Monneret et son fils Pierre, Marcel Pahin, les italiens Francone et Benzoni, Guignabodet, Dalmas, Juigne, etc...

L'ORGANISATION

Nous rappelons que l'Autodrome de Montlhéry est à une vingtaine de kilomètres de Paris (porte d'Orléans).

Un important service d'autocars spéciaux assureront un service rapide à un tarif raisonnable.

Ceux qui viendront par la route devront, au haut de la côte sortant de Linas, prendre la route d'accès à droite ; en haut, ils trouveront, à des prix normaux, des garages officiels gardés, pour autos, motos et vélos, placés à 100 mètres de l'entrée de la piste.

L'organisation a prévu des emplacements pour les campeurs, près des virages de la Ferme et du Fay. Enfin tous les spectateurs trouveront à se ravitailler, soit au restaurant, soit aux buvettes qui débiteront jour et nuit repas, victuailles et boissons à prendre sur place ou à emporter, pour des prix accessibles à tous, suivant l'importance de l'établissement.

Du reste, les prix seront affichés et les organisateurs ont obtenu que les exploitants fassent un effort pour contenter les nombreux spectateurs de la populaire épreuve.

Le prix d'entre est fixé à 150 francs pour les Pelouses, 300 francs au Pesage (face à la ligne d'arrivée et près des stands de ravitaillement), 500 francs pour les loges de Piste et les Tribunes aux mille places assises.

L'entrée permet d'assister aux deux épreuves, motos et voitures.

Nous publierons dans notre prochain numéro toutes les précisions susceptibles d'être utiles aux spectateurs, ainsi que la liste complète des engagés.

Plan du circuit routier de 6 kms 283 de l'autodrome de Montlhéry.

LE REGLAGE DE LA NORTON 16 H

Un nombre assez important de ces excellentes machines provient des surplus et renouées par des spécialistes donnent toute satisfaction. à leurs propriétaires. Rappelons leurs caractéristiques principales.

Le moteur a 79 mm. d'alésage et 100 mm. de course soit une cylindrée de 490 cmc. Distribution par soupapes latérales protégées. Le rapport volumétrique est de 4,9 à 1, donc très modéré. Néanmoins, la puissance à 4.000 t.-m. atteint 16 CV. Grâce aux cames à levée rapide, le remplissage est excellent. Carter et partie inférieure de la distribution, en particulier les cames sont les mêmes que celles du modèle à culbuteurs. La tête de bielle tourne sur une double rangée de galets. Il y a un roulement à deux rangées de billes du côté transmission et un roulement à simple rangée de billes côté distribution. Entre les cames et les poussoirs sont interposés les leviers. Graissage à carter sec par double pompe à engrenages. Magnéto entraînée par chaîne 1/2 x 1/8 44 maillons. Transmission primaire par chaîne 77 maillons sous carter étanche. Transmission secondaire par chaîne non protégée 5/8 x 1/4 91 maillons. Boîte séparée 4 vitesses à sélecteur au pied. Vitesses 4,9 - 5,93 - 8,67 - 14,6 à 1.

Cadre interrompu. Fourche tubulaire à parallélogramme. Contenance du réservoir 11 l. Poids 168 kgs. Vitesse 110 kmh. Consommation 4 litres aux 100 kms.

Réglage de la distribution. - Les pignons sont repérés. La soupape d'admission s'ouvre 7 mm. avant le point mort haut. La soupape d'échappement se ferme 7 mm. après le point mort haut. Jeu à froid des soupapes 0,25 mm. Tous les moteurs dont le nombre est suivi de la lettre A ont des cames spéciales. Bien s'assurer au réglage que le poussoir, le levier et la came sont bien en contact. Si vous avez à régler le calage, attention au jeu correct entre le poussoir et la soupape à cause du profil brusque des cames.

Réglage du carburateur Amal 276 A 170. Volet 6/4. Pour obtenir une moindre consommation, on peut utiliser un gicleur 160 et un volet 6/5. Avance à l'allumage maximum 11 mm.



Lecteur assidu de « Moto-Revue » depuis plus de vingt ans, je me permets de vous soumettre et si vous le désirez, aux lecteurs de « Moto-Revue », quelques suggestions qui pourraient sans doute intéresser notre cause à tous, je veux parler de la moto vraiment populaire.

Je dois vous dire que cette moto populaire n'est pas encore réalisée, mes modestes moyens ne me le permettant pas, ce n'est encore qu'un projet issu des ténébreux méandres de mon imagination, mais je vous laisse juge de la réalisation possible de mes idées.

Tout d'abord je me place sous le principe aujourd'hui d'actualité de l'économie, aussi bien à l'usage que pour la construction d'une telle moto.

Passons aux détails techniques, en premier lieu le moteur, j'envisagerai un deux temps de 200 à 250 cmc. de cylindrée de façon à réaliser un ensemble un peu plus étoffé qu'une moto légère ou un « vélomoteur », qui n'a d'ailleurs plus rien d'un vélo, donc un 250 deux temps à balayage en équilibrant, de tels moteurs ont une consommation à peu près égale aux 4 temps de même cylindrée, je le disposerai transversalement dans le cadre, afin d'y adapter un changement de vitesses par plateaux à friction, pourquoi pas, c'est un système qui a déjà fait ses preuves, qui ne se souvient des 3 roues Villard employés il y a bon nombre d'années par une importante maison d'alimentation de la région parisienne, Félix Potin pour ne pas la nommer ? Il y eut même une certaine « Mondiale » 350 cmc. 2 cylindres Villiers qui possédait un système semblable, si mes souvenirs sont exacts, je n'ai jamais entendu parler qu'un tel système ait eu des défaillances, et quelle économie de fabrication, pas de pignons, pas de chaînes, seulement deux pièces en mouvement, et quelle simplicité de conduite, l'idéal à mon sens pour un profane, ou, si vous préférez M. Tout le Monde, pour employer le terme à la mode.

Partant du même ordre d'idée, je vois très bien une transmission finale par (tenez-vous bien) courroie trapézoïdale double sous carter étanche. Certaines courroies tiennent des années sur des moteurs d'automobiles et aussi sur des machines-outils modernes qui ont à supporter certainement davantage d'à-coups et de puissance qu'un 250 cmc. En plus de l'économie de construction nous aurions un silence absolu, pas de bruits mécaniques dus aux pignons qui ronronnent, ni de chaînes qui battent.

Une telle moto à mon sens n'aurait pas besoin de suspension arrière, le principal objectif étant un prix de revient

aussi bas que possible, seulement une bonne fourche AV de préférence, à roue tirée, genre FN ou autre.

Je vois déjà certains motocyclistes me traiter de vieillard rétrograde et pantouflard, j'avoue qu'avec une telle moto basée sur le principe absolu de l'économie, d'achat et d'entretien on ne pourrait prétendre à une vitesse élevée, mais il me semble qu'en restant dans les limites logiques, elle pourrait rendre bien des services à beaucoup d'entre nous qui n'ont pas les moyens de s'offrir une « Black Shadow » ou une « Tiger 100 ».

Je n'ai pas l'intention d'ouvrir une nouvelle polémique dans les colonnes de « Moto-Revue », mais si mon idée peut rendre quelques services à la cause motocycliste, j'en serai le plus heureux des « motards ».

Jacques ZIAN, Marseille.

MOTOS FRANÇAISES.

Je suis depuis un an votre lecteur assidu et n'ai qu'à m'en féliciter car votre Revue est des plus intéressantes.

Ne pourriez-vous, à l'intention de ceux « qui ne croient plus à la moto française » dire que :

Pendant les trois premières semaines de septembre nous avons, ma femme et moi, et 70 kgs de bagages, parcouru 5.300 kms à travers la France, l'Espagne et la Suisse, passant par Marseille, Barcelone, Valence, Madrid, Burgos, San Sébastien, Toulouse, Le Puy, Lyon, Dijon, Berne, Lausanne, Genève, etc... sans même regonfler un pneu, malgré les mauvaises routes et une traitresse flaque d'huile rencontrées en Espagne. Cela sur une 500 cmc. Terrot de série achetée neuve en Février et qui a maintenant 17.000 kms, dont beaucoup parcourus à plus de 110 à l'heure.

J'espère que beaucoup de Français pensent comme moi que la moto française n'est pas morte.

Henri DESCAMPS
(Marseille)

SUR L'ECLAIRAGE.

Permettez-moi de vous exprimer ici mes impressions personnelles concernant l'éclairage de nos vélomoteurs.

J'attribue l'insuffisance de l'éclairage (car il est nettement insuffisant) de nos vélomoteurs, à un manque de mise au point des appareils électriques. En effet, j'ai roulé sur différents vélomoteurs 98 cmc. allemands. Ces petites motos, souvent d'un modèle d'avant-guerre et usagées m'ont toujours assuré un éclairage puissant. Je ne comprend pas pourquoi nos machines ne sont pas encore actuellement munies d'un éclairage semblable, alors que les 98 cmc. allemandes en sont dotées depuis avant-guerre.

En tout cas, je ne suis pas d'avis, sous prétexte d'améliorer le rendement d'éclairage, d'adapter un appareil supplémentaire et coûteux, mais je suis de ceux qui désirent voir nos machines équipées comme il se doit. Moralité : Prendre le mal à la base et non essayer de l'enrayer, par des appareils dont nous pourrions nous dispenser.

Je compte sur quelqu'un de mieux placé que moi, pour expliquer ce phénomène et je serai heureux de connaître les raisons pour lesquelles nous sommes si en retard, en ce domaine, sur l'industrie étrangère.

Jean DELAVIER
(Allemagne)

NOS TABLEAUX MUREAUX

Nous continuons activement la préparation de nos plans détaillés (tableaux mureaux ayant le format 65 cm x 1 mètre). En somme les pièces sont ou presque, à leur grandeur nature. Les numéros portés sur chaque pièce correspondent exactement à ceux des fabricants et constructeurs, qui sont ainsi identifiés très facilement. Sur chaque planche se trouvent les caractéristiques, tous les calages, et tous les renseignements techniques. Ce sont des planches murales absolument indispensables pour tous les réparateurs de motos, ainsi que pour le possesseur d'une machine représentée sur le tableau mural correspondant.

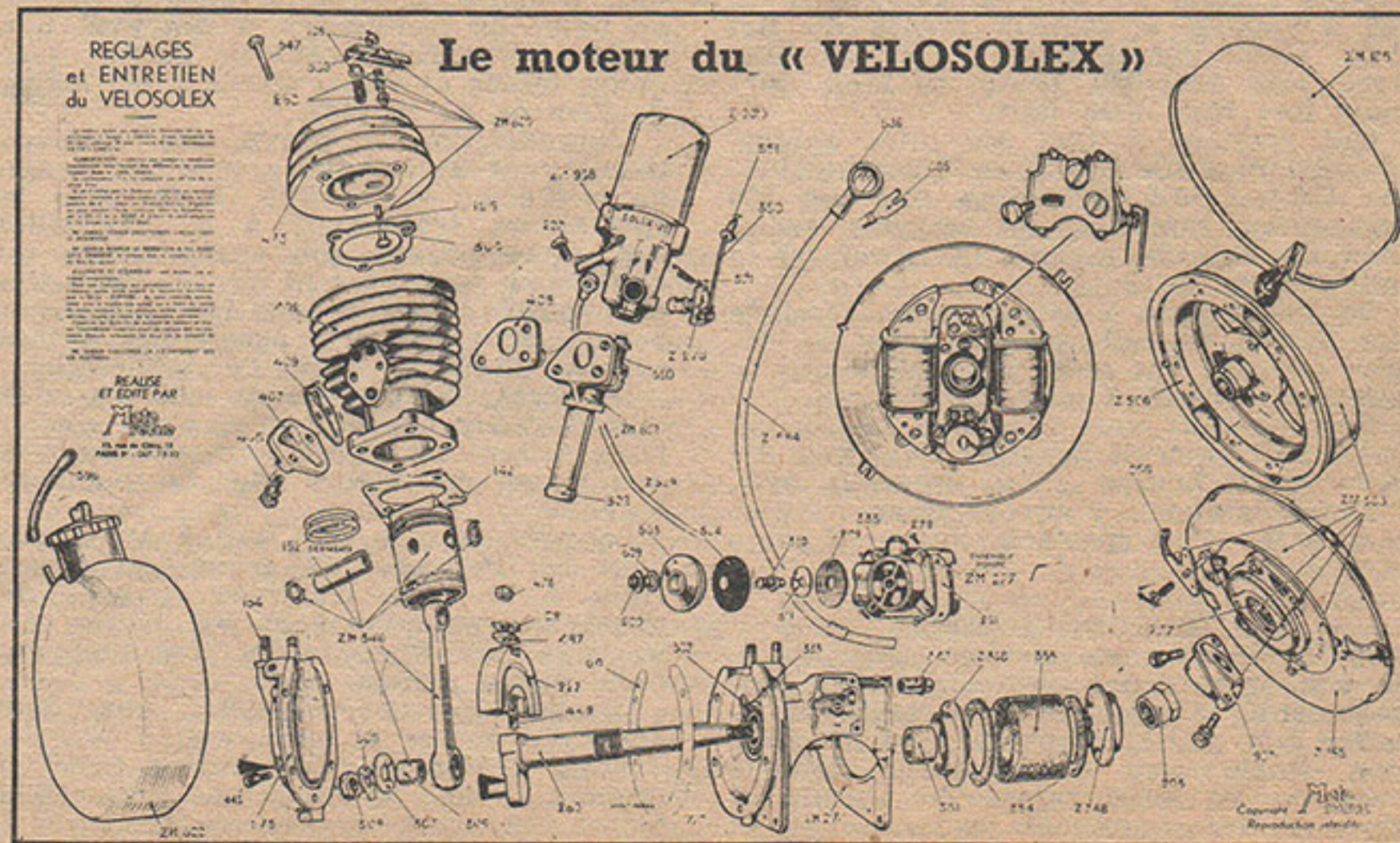
Aujourd'hui nous présentons le SOLEX complet. Le prix de vente du Tableau Mural est de 350 fr. (franco par poste 430).

On peut se procurer également le fameux 125 TERROT (type EP. et le détail des boîtes de vitesses des E.T.P. et E.T.P.C. Le prix du Tableau Mural Terrot comprenant toutes les cotes de calage et renseignements techniques est de 500 fr. (franco par poste 580 fr.).

On peut se procurer immédiatement ces 2 tableaux à nos bureaux ou par versement compte postal MOTO-REVUE 297-37.

A paraître prochainement 125 PEUGEOT P. 55 et 125 A.M.C. Ce dernier moteur est monté sur de nombreuses marques de motos telles qu'Automoto, New-Map, Gima, Guiller, D.S. Malterre, Radior, etc., etc...

D'autres moteurs sont également à l'étude à notre Atelier de Dessin : Toutes les motos connues seront ainsi reproduites. Leur prix sera fonction du travail, un 4 temps étant plus coûteux qu'un 2 temps.



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

PROPOS « LIGHT 125 »

Nous avons reçu d'innombrables demandes de renseignements au sujet de la construction des Light 125 et si nous ne répondons pas en détail à toutes ces lettres, c'est que nos correspondants trouveront dans notre manuel toutes les explications qu'ils sollicitent.

Nous ne répondrons qu'aux cas bien spéciaux qui pourraient se présenter et ce, dans ces colonnes, à chaque fois que le sujet traité présentera un intérêt général. Par ailleurs il sera répondu personnellement à toute personne adressant une enveloppe timbrée à son adresse. En principe les consultations sont réservées à nos souscripteurs, car, seuls, ils peuvent juger de la nécessité d'un conseil qu'ils n'auront pas trouvé dans notre rédaction ou dans nos plans.

De toutes les lettres reçues nous avons surtout retenu de nombreuses demandes concernant le prix de revient d'une voiturette « Light 125 ».

Voilà un sujet intéressant tous les amateurs constructeurs et je vais tâcher de donner quelques indications.

Pour ceux qui possèdent déjà un vélomoteur ou divers éléments constitutifs, il est impossible d'établir un devis dans l'ignorance de ce dont ils disposent.

Prenons donc celui qui n'a rien... que notre manuel et le désir de s'en servir.

Les gros éléments de dépense sont surtout le moteur et les roues (y compris les moyeux freins et les pneus).

Pour le moteur, il ne faut pas lésiner ; prendre le meilleur et ne pas marchander à quelques billets près, on s'y retrouvera. Il doit être facile actuellement de se procurer un bloc neuf avec toutes les garanties désirables.

Pour les roues et pneus, il y a plusieurs solutions indiquées dans notre manuel. Plusieurs dimensions de pneus peuvent convenir et chacun aura le choix suivant ses préférences ou ses possibilités.

Tout le reste n'est qu'une suite de petites dépenses peu importantes. Mais on m'a demandé des précisions et je vais vous donner un chiffre.

La somme nécessaire à la construction d'une « Light 125 » dépasse de peu le

Couverture du guide de fabrication, abondamment illustré, et aperçu du plan d'assemblage du LIGHT 125, l'ensemble en vente à nos bureaux : 1.000 fr. (1.100 par poste). Verser à notre C.C.P. Edit. Lacome 289.91 Paris.



prix d'un vélomoteur de même cylindrée. Il n'est pas possible de donner une cotation exacte, car les tarifs sont en continuel changement, mais mon indication est valable dans presque tous les cas. Il peut évidemment y avoir des variantes suivant les préférences de chacun, mais au total les écarts seront toujours peu importants.

Bien sûr il faut savoir choisir et acheter, mais aussi, pour les petits travaux à faire exécuter à l'extérieur (soudure autogène, tour, etc...), ne pas s'exposer aux coups de bambous en s'adressant à des artisans sérieux.

Voilà pour le prix. Un esprit chagrin nous dit : « Peu !... un châssis en bois, c'est périmé. Nous en sommes à l'acier en attendant les matières plastiques »... Pourquoi périmé ?

Prenons un exemple : la carrosserie toute acier a fait ses preuves et se trouve reine depuis de nombreuses années. Eh bien on a jamais tant vu de carrosseries en bois (canadiennes) que depuis quelques temps. Cette mode nous vient d'Amérique où elle n'a pas été lancée pour économiser le métal dans un pays qui en regorge, alors !...

Pour établir notre châssis souple et léger, bon marché et facile à œuvrer, rien ne peut remplacer le bois. Il ne faut donc pas avoir de parti pris et se rendre à l'évidence.

Songez-t-on à remplacer les brancards de charettes (toujours en bois) par des barres d'acier ?...

CARMAN

Nous ne pouvons, faute de place, publier dans ce numéro les réponses aux nombreuses questions sur le LIGHT 125. Un peu de patience S.V.P.

À travers le Sport

VICTOIRE DE JEAN BEHRA EN 500 ET DE FRANTA JUHAN EN 350 AU CIRCUIT DE NICE.

MARCEL PERRIN 2 FOIS SECOND

Le Circuit de vitesse motocycliste organisé par l'Amicale Motocycliste de Nice, a remporté un légitime succès. Une foule nombreuse était présente et assista avec intérêt aux deux épreuves 350 et 500 cc.

Dans la course de 350 cc. Monneret et Perrin, partis en tête furent tous deux victimes d'ennuis de bougie, ce qui permit au tchèque Franta Juhan de s'adjuger la première place devant Perrin à un tour.

En 500 cc., le Niçois Jean Behra, qui s'était vu confier par la maison Guzzi, le dernier modèle Gambalunga, prit la tête dès le départ suivi de Perrin. Puis notre champion de France 1948 ayant cassé un ressort de soupapes, Perrin s'adjugeait la première place, il fut à son tour victime d'ennuis mécaniques ce qui permit à Behra de remporter cette course brillamment.

LES CLASSEMENTS

350 cc. — 1. Behra, 1 h. 20' 37" 4/5. (moyenne 91 kms 492) ; 2. Perrin, à un

tour ; 3. Bellochio, à deux tours ; 4. Houel, à cinq tours ; 5. Monneret, à six tours ; 6. Sauvini, à huit tours ; 7. Collignon, à 9 tours.

500 cc. — 1. Behra, 1 h. 3' 19" (moyenne 94 kms 356) ; 2. Perrin, 1 h. 3' 49" ; 3. Monneret ; 4. Collignon ; 5. Laffont ; 6. Pivateau ; 7. Tuson.

CIRCUIT DE FLOREFFE

RESULTATS

Internationaux 250 cmc. : 1. Ambrosini (It.), sur Benelli, 8 t. en 58' 20" 7/10 (moy. 111 kmh. 886) ; 2. Scopigno (It.), Guzzi, 58' 42" 4/10 ; 3. H. Aldemann (S.), Guzzi, en 58' 43" 4/10 ; 4. Martin (Belge) ; 5. Collignon (Fr.).

Internationaux 350 cmc. : 1. Graham (Ang.), sur A.J.S., 136 kms en 1 h. 3' 57" (moy. 127 kmh. 594) ; 2. Frith (Ang.), Velocette, 1 h. 4' 25" ; 3. Ambrosini (It.), Guzzi, 1 h. 4' 43" ; 4. Bill (Ang.), Velocette ; 5. Willoughby (Ang.), Velocette ; 6.

Circuit de Nice : Marcel Perrin (2^e) serre la main du vainqueur, Franta Juhan.

Fry (Ang.), Velocette ; 7. Oliver (Ang.), Velocette.

Internationaux 500 cmc. : 1. Graham (Ang.), A.J.S. moy. 131,846 ; 2. Goffin (Belge), Triumph ; 3. Briggs (Ang.), Norton ; 4. Heath (Ang.), Norton ; 5. Bills (Ang.), Velocette, etc...

Sidecars internationaux : 1. Oliver (Ang.), Norton, moy. 111,814 ; 2. Vanderschic (Belge), Norton ; 3. Benz (Suisse) ; 4. Rorvorst.



LE XVII^e CIRCUIT DU SUD-OUEST

Les dirigeants du Moto-Club de Bordeaux avaient à cœur de remettre sur pieds leur traditionnel Circuit du Sud-Ouest (le 17^e), après un timide essai en 1947 qui fut tout de même un succès. Après un refus des autorités en 1948, ils ont à nouveau, cette année, remis l'ouvrage sur le métier et avec une certaine dose d'audace et de patience, ils sont arrivés à un résultat tout à fait remarquable.

Ce 17^e Circuit du Sud-Ouest a obtenu un succès sans précédent : La densité des spectateurs qui, sur tout le parcours, applaudirent les concurrents, tant aux divers contrôles que sur la route même, en est la preuve.

Il est incontestable que cette épreuve a remporté un très grand succès sportif, la classe des conducteurs et le rendement des machines ont permis des performances appréciables. Mais, tout compte fait, cela cadre-t-il avec la formule de régularité... assurément non.

La grande révélation du Circuit a été la splendide démonstration des 125 français, tant au point de vue rendement que mécanique, nous savons comment ces petites machines ont été « poussées », nous prendrons, comme exemple, un concurrent spécialiste amateur de « petits cubes », qui, sur un deux temps fort connu, trouve le moyen « d'en mettre une heure dans la vue » à tout son groupe, au sommet de l'Osquich, à quelques dizaines de kilomètres du départ de Pau, et ce, malgré la pluie, la neige et le froid.

Tout cela reflète une construction saine qui « tient » et qui fait honneur à nos ingénieurs et constructeurs, il est à désirer que les autres cylindrées bénéficient de l'expérience acquise, nous n'aurons alors rien à envier aux machines étrangères.

L'organisation du 17^e Circuit du Sud-Ouest a été menée de main de maître. Le Moto-Club de Bordeaux avait fait appel à l'esprit sportif de tous les clubs du parcours et il faut reconnaître que chacun d'eux a accompli sa tâche avec un brio exemplaire : signalisation, contrôles, etc., à quelques rares exceptions près, tout fut parfait.

CLASSEMENT GENERAL

Catégorie 125 cc. — Premiers ex-æquo : 2. M. Serre; 3. M. Labenedie; 4. M. Reau; 5. M. Bordan; 6. M. Ruiz de Léon; 7. M. Gillardeau; 8. M. Bernard; 9. M. Bourguin; 10. M. Soucaret; 11. M. Texier; 12. M. Brunetière.

Coupe de catégorie. — 10. M. Soucaret.
Catégorie 175 cc. — Premier ex-æquo. 14. M. Marsan; 15. M. Carle; 17. M. Proteau; 18. M. Duhau; 19. M. Lacombe.

Coupe de catégorie : 15. M. Carle.
Catégorie 250 cc. — Premiers ex-æquo. 22. M. Jeanneau; 23. M. Okle; 67. M. Callède; 20. M. Plat (11 points).

Coupe de catégorie : 23. M. Okle.
Catégorie 350 cc. — Premiers ex-æquo. 27. M. Mesplier; 28. M. Brethes; 29. M.

St-Germain; 31. M. Allemand; 34. M. Gilbert; 30. M. Magne (2 points).

Coupe de catégorie : 31. M. Allemand.
Catégorie 500 cc. — Premiers ex-æquo. 37. M. Becker; 38. M. Besse; 39. M. Moizeau; 40. M. Ambouillet; 43. M. Labarbe; 45. M. Juzaux; 46. M. Bouyer; 48. M. Peyrelongue; 49. M. Bruel; 47. M. Comte (12 points).

Coupe de catégorie : 48. M. Peyrelongue.
Catégorie au-dessus de 500 cc. — Premiers ex-æquo. 53. M. Carrère; 56. M. Ruaud; 57. M. Acot; 58. M. Lavat; 59. M. Bouron; 60. M. Roudey; 55. M. Cochain (2 points).

Coupe de catégorie : 58. M. Lavat.
Catégorie sidecars. — Premiers ex-æquo. 61. M. Pujos; 62. M. Jubert; 63. M. Alberdy; 64. M. de Langlade.

Coupe de catégorie : 61. M. Pujos.

LE GRAND PRIX INTERNATIONAL DE BARCELONE

Le 6^e Grand Prix de Barcelone vient de se dérouler sur le circuit de Montjuich organisé magistralement par le Real Moto-Club Cataluna à qui revient tout le mérite de cette belle manifestation.

Fergus Anderson a été le grand triomphateur et le vainqueur absolu de la journée, malgré une nombreuse compétition internationale. Nous y avons retrouvé les meilleurs coureurs Anglais, Belges, Italiens, Espagnols et quelques Français.

Voici du reste le classement :
Catégorie 125 (75 kms 812). — 1. J.S. Bulto, Espagnol (Montesa) 52' 53" 6/10, 85 kms 999 ; 2. Burggraf, Français (M.V. Augusta) 53' 10", 85 kms 556. ; 3. More, Espagnol, (M.V. Alpha) etc...

Catégorie 100 cmc. — 1. Flores, Espagnol, (Lube), 18 tours 55' 51", 73 kms 301; 2. Romillo, Espagnol (Lube), 18 tours, 55' 52", 73 kms 279 ; etc...

Catégorie Sidecars (37 kms 900). — 1. Olivier, Anglais (Norton), 25' 41" à 88 kms 555 ; 2. Despland, Français (HRD), 26' 50" 2/10, 84 kms 749 ; 3. Chevallier, Français (Norton), 26' 56", 84 kms 445, etc...

Catégorie 500 (151 kms 626). — 1. Anderson, Anglais (Guzzi), 1 h. 29' 48" 8/10,

à 101 kms 301 ; 2. Ortueta, Espagnol, (Norton), 1 h. 31' 13" 2/10 à 99 kms 732 ; 3. Brini, Italien (Gilera) 39 tours, 1 h. 29' 53" à 98 kms 684 ; 4. Petch, Anglais (Norton), 39 tours, 1 h. 30' 10" à 98 kms 374 ; 5. Olivier, Anglais (Norton), etc...

Catégorie 350 (113 kms 719). — 1. Wood, Anglais (Velocette), 1 h. 9' 30" 2/10 à 98 kms 170 ; 2. Anderson, Anglais (A.J.S.) 1 h. 9' 30" 4/10 à 98 kms 165 ; 3. Olivier, Anglais (Velocette) 1 h. 9' 31" 6/10 à 98 kms 137 ; 4. Briggs, Anglais (Velocette) etc...

DESHAIES TRIOMPHE

AU MOTO-CROSS D'ARGENTEUIL

Le M.C. de la Banlieue Nord a organisé un moto-cross dans les carrières d'Argenteuil qui fut couronné de succès.

Temps splendide, circuit accidenté, nombreuses bûches sans gravité, sauf pour Lebaill qui fut contusionné, tout contribua à satisfaire les nombreux spectateurs.

En première éliminatoire 250 cmc., Solch, bien que sur une 125 cmc., aurait triomphé s'il n'avait bûché dans la grande descente de sable. La victoire revint à Urien, devant Vial. Solch termine 3^e après une belle remontée.

Seconde éliminatoire 250 cmc. Comme prévu lutte serrée entre Moury et Adnet. Ce dernier triompha avec deux longueurs d'avance sur Moury. 3^e Godey.

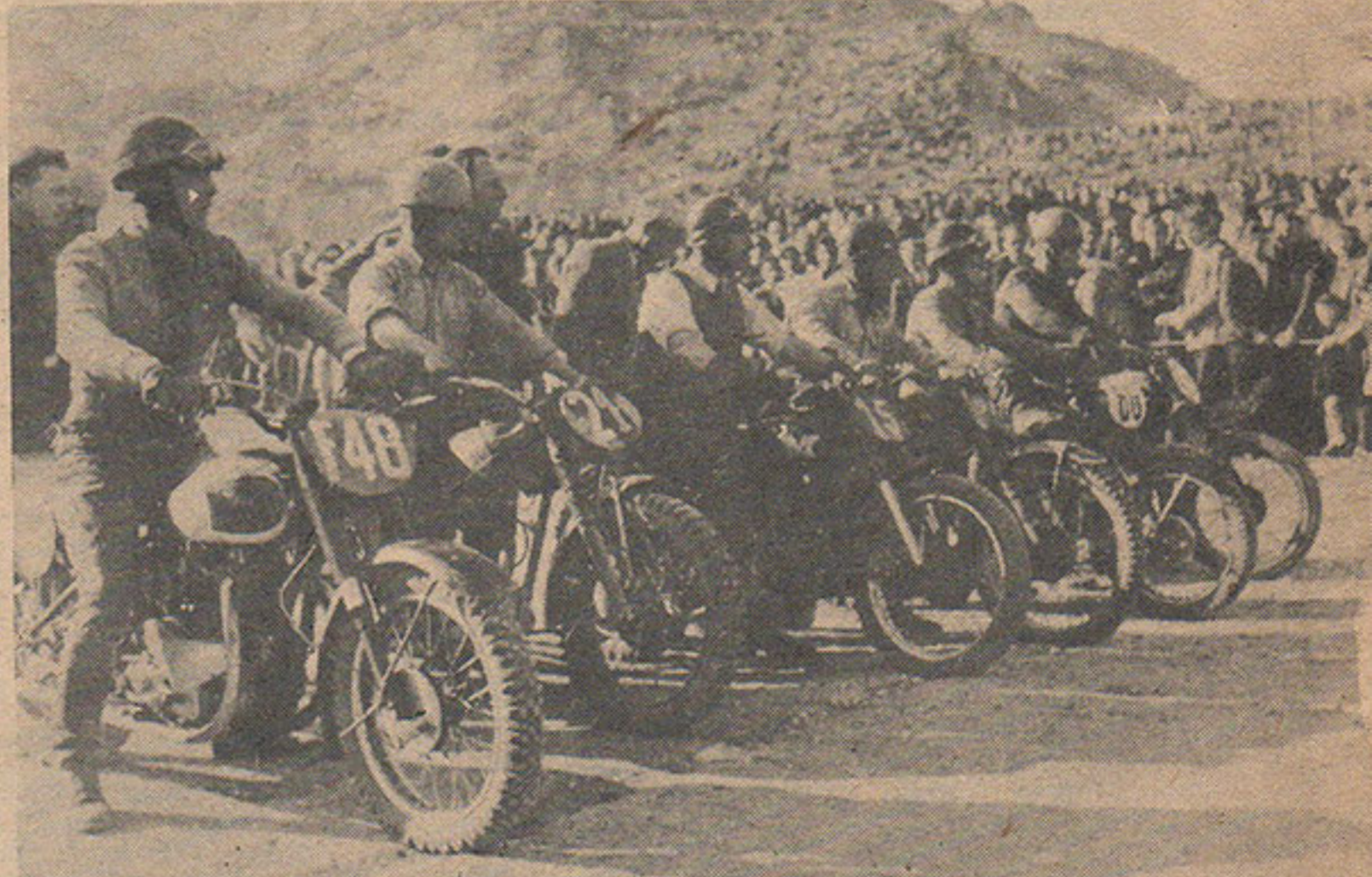
En 350 cmc. trois éliminatoires : 1^e série : Deshaies, Thuillier, Bobio Boissérie. 2^e Série : Mesplède, Chaumette.

Au début de cette éliminatoire, chute des deux premiers, dans un passage étroit, ce qui créa un embouteillage général.

Par la suite, à part les deux premiers classés, tous les concurrents abandonnèrent, soit, à la suite d'incidents mécaniques ou de chutes. L'une, qui aurait pu être grave, fut celle de Lebaill, qui prenait un peu trop vite la fameuse descente de sable. Sa machine, après un saut, retomba sur lui. Il reçut le guidon dans le côté, et heureusement s'en tira seulement avec quelques contusions.

3^e série : Thuillier, Vial, Auzat.
En 500 cmc., Bonnin, qui menait très

Un départ d'une série 350 et 500 au Moto-Cross d'Argenteuil.

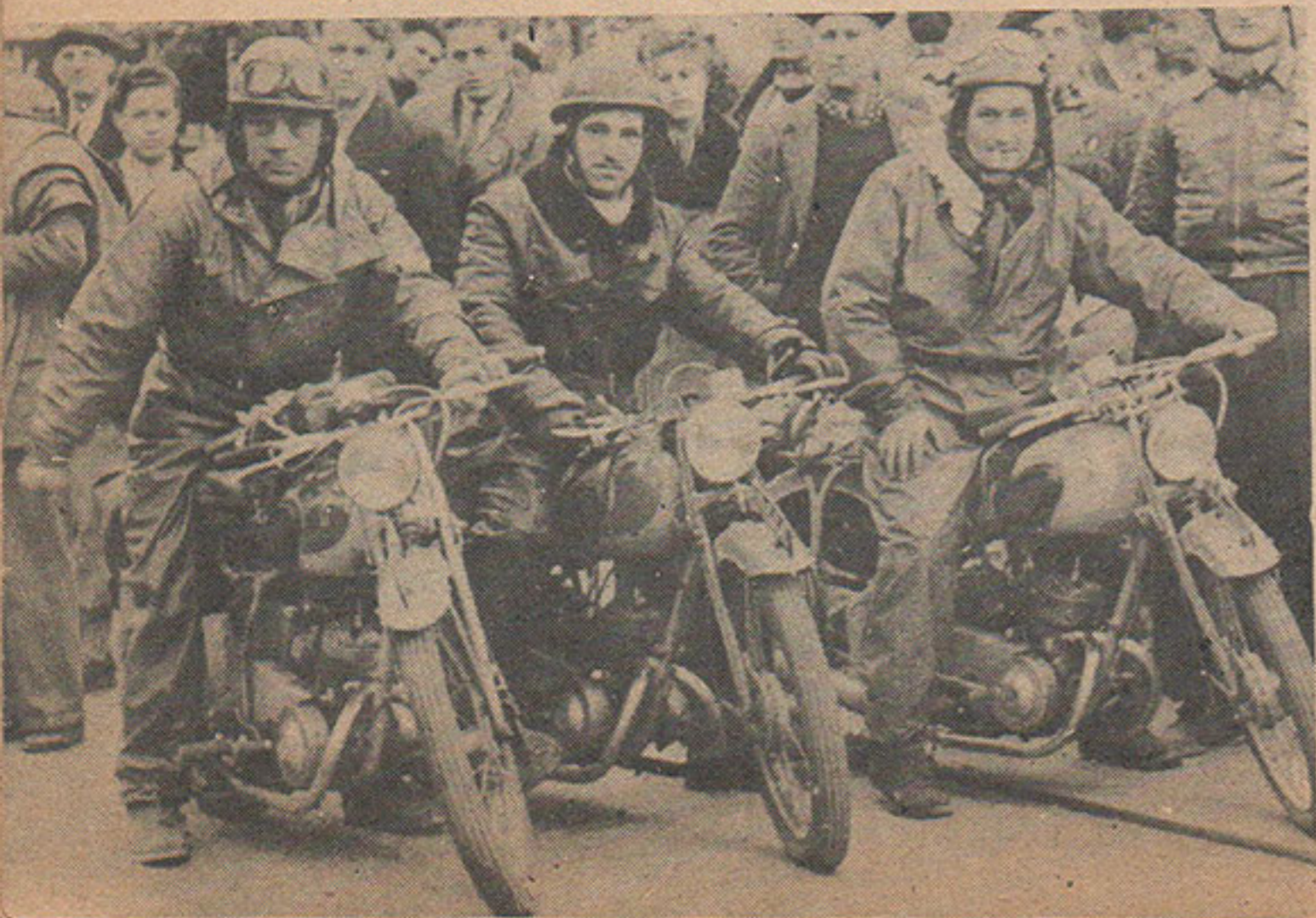


nettement, dut abandonner à la suite d'une crevaison.

1. Marguerie; 2. Boissérie; 3. Thuillier.
En finale 250 cmc., la victoire revint à Moury devant Solch, Urien, Vial et Adnet (ce dernier ayant cassé son câble d'avance).

La finale 350-500, dernière course de la journée, fut remportée par Deshaies, devant Mesplède, Boissérie, Auzat, Bobio, Thuillier et Vial. Bonnin, malchanceux, qui fut longtemps deuxième, dut abandonner. Mesplède, également longtemps premier, ne put terminer que 2^e à la suite d'une bûche.

Circuit du Sud-Ouest : Duhau et Marsan, 1^{ers} ex-æquo en 175, et Soucaret, 1^{er} ex-æquo et remportant la Coupe des 125, tous sur Peugeot.





Ci-contre : Hazianis (A.M.N.), Savarit (M.C.R.) et ci-dessous, Motz (section de Surgères).

MOTO-CROSS SURGERIEN

C'est aux Carrières « des Cinq Chemins », commune de Surgères, que se déroula le premier Moto-Cross Surgérien organisé par le Moto-Club Rochelais, le dimanche 24 avril.

Cette manifestation avait réuni un très grand nombre de spectateurs qui, tout au long des épreuves, ont assisté à un beau sport et ont pu suivre, pour ainsi dire, sans se déplacer, toutes les évolutions des concurrents, lorsqu'on se rend compte de la façon avec laquelle ce circuit avait été établi.

Citons la participation de Hazianis, du A.M. de Nantes, sur 350 cmc., qui fit une course splendide et termina avec quelques dégâts mécaniques.

Savarit, du Moto-Club Rochelais sur 250 cmc., fut admirable lui aussi dans toutes les épreuves et n'oublions pas de noter que ce jeune débutant est un audacieux et vaillant pilote et de ce fait plein d'avenir.

Molz, de la Section de Surgères, fit le meilleur temps dans sa catégorie et se comporta admirablement sur son scooter qu'il pilota très adroitement.

Besson, du Moto-Club Rochelais, fit une très belle course et s'avéra le meilleur sur 125 cmc., malheureusement il eut quelques ennuis.

RESULTATS

1^{er} Elimatoire (125 cc.) : 1. Rineau ; 2. Bazille ; 3. Besson (très belle course, 2 chutes).

2^e Elimatoire (125 cc.) : 1. Molz ; Ruiz de Léon (abandonné, ennuis mécaniq.).

Finale 1^{re} catégorie : 1. Rineau ; 2. Bazille ; 3. Molz.

1^{er} Elimatoire (175-250 cc.) : 1. Savarit ; 2. Lopez ; 3. Carrère.

2^e Elimatoire (175-250 cc.) : 1. Molz ; 2. Tirié ; 3. Giraud (abandonné).

Finale 2^e catégorie : 1. Savarit ; 2. Lopez (avec 2 chutes) ; 3. Molz.

1^{er} Elimatoire (350-500 cc.) : 1. Hazianis ; 2. Magne ; 3. Fumoleau.

2^e Elimatoire (350-500 cc.) : 1. Auxère ; 2. Belloc.

3^e Elimatoire (350-500 cc.) : 1. Lumineau ; 2. Claverie ; 3. Fromiga.

Finale des 3 dernières séries : 1. Hazianis ; 2. Lumineau ; 3. Chouan.

Finale pour la plaquette offerte à l'occasion du 1^{er} Moto-Cross Surgérien : 1. Hazianis ; 2. Savarit ; 3. Molz ; 4. Rineau.

Concentration : 1. M.C. Saintais, 35 pts (gagnant de la breloque souvenir) ; 2. A.M. Nantes, 30 pts ; 3. M.C. Rochefortais, 13 pts ; 4. M.C. Angérien, 10 pts ; M.C. Charentais (forfait).

MOTO-CROSS DE LA NAUTIQUE

Le Moto-Cross organisé par le M.C.N. a obtenu un beau succès. Public nombreux. Temps idéal.

Le départ en ligne nous fit assister à une rude lutte et palpitante course ou le jeune Louis Grange se tailla la part du lion devant Combeleran et Olive tous trois du M.C.N.

Un grand bal champêtre clôtura cette petite fête Septimaniennne.

CLASSEMENT

Catégorie 100 cmc. — 1. Delmas, Narbonne ; 2. Ferrano, Lézignan ; 3. Peich, Lézignan ; 4. Tavella, Lézignan.

Catégorie 125 cmc. — 1. Combélérans, Narbonne ; 2. Cros, Béziers ; 3. Ouarte, Lézignan ; 4. Monot, Béziers.

Catégorie 150 cmc. — 1. Peich, Lézignan ; 2. Ouarte, Lézignan.

Catégorie 175 cc. — 1. Peich, Lézignan ; 2. Jourmet, Narbonne ; 3. Trémège, Lézignan.



Catégorie 250 cmc. — 1. Combélérans, Narbonne ; 2. Granger, Narbonne ; 3. Saisset, Narbonne.

Catégorie 350 cmc. — 1. Lautier, Lézignan ; 2. Olive, Narbonne ; 3. Amat, Narbonne ; 4. Santin, Lézignan.

Catégorie 500 cmc. — 1. Arnal, Narbonne ; 2. Ventresque, Narbonne ; 3. Jalabert, Narbonne.

Sidecar. — 1. Tiran, Carcassonne.
Classement pour l'attribution de la Coupe
1. Moto-Club Narbonnais avec 36 points ;
2. Lézignan, 23 pts ; 3. Béziers, 3 pts ;
4. Carcassonne, 1 pt ; 5. Montpellier.

LE MOTO-CLUB DE BORDEAUX

ENLEVE LA COUPE DE LA

CONCENTRATION MOTOCYCLISTE

Les concurrents, au nombre de 250 environ, étaient venus de divers points de France et d'Espagne.

Au cours d'une réception en fin de matinée, au Palais des Pyrénées, et après une aimable allocution de M. le Président Théodore, au nom du Syndicat d'Initiative et du Comité officiel des fêtes, M. Noutary, président du Moto-Club, félicita et remercia les concurrents et proclama les résultats :

1. Moto-Club de Bordeaux ; 2. Marmande ; 3. Moto-Club Basque ; 4. Languedoc ; 5. Moulins ; 6. La Rochelle ; 7. Langon ; 8. Auch.

C'est donc le Moto-Club de Bordeaux qui reçut des mains de M. le préfet Delaunay, la coupe d'honneur de cette compétition.

CALENDRIER SPORTIF DE LA 2^e

QUINZAINE DE MAI

MOTO-CROSS :

Le 22 : Moto - Cross International du Groupement de l'A.C. Lorrain.

Le 24 : Moto-Cross du M.C. Avignon.

Les 28-29 : Moto-Cross du M.C. Toulousain.

CIRCUIT DE VITESSE

Le 21 : Circuit Motocycliste de Marseille (MC Marseille).

Le 22 : Course de Côte d'Ars (M.C. Centre).

Le 22 : Journée des 2 roues de l'AMS.

Le 22 : 5^e Prix International de Madrid (Espagne).

Le 22 : Circuit d'Erlen (Suisse).

Le 22 : Tourist Trophy Autrichien.

Le 26 : 3^e Circuit de Vitesse Motocycliste du Baldago's M.C. Tarare.

Le 29 : Prix Motocycliste Bigorre-Lourdes (M.C. Bigourdan).

Le 29 : Course de vitesse de Vesoul.

Les 28-29 : Course S.M.K. à Stockholm St-Erzksloppet (Suède).

Les 28-29 : Circuit d'Oltén (Suisse).

ORGANISATEURS

MOTO-REVUE tient à votre disposition un assortiment d'affiches passe-partout pour vos circuits, courses sur prairie, moto-cross, dirt-track, speedway, etc...
Assortiment de 4 affiches-échantillon : 80 fr.

F. F. M.

COMMUNIQUES OFFICIELS

COUPE DE FRANCE DE MOTO-BALL

A Aix-en-Provence, Aix bat Montreux 2-1.

A Villefranche : Villefranche bat Ondaine 3-1.

SUMA de Troyes bat MBC Orly-Thiais par 4 buts à 1 ; en match amical, Châlons bat Vitry-le-François par 5 buts à 1.

RESULTATS DES MATCHES DU 8 MAI

Division Nationale. — Avignon bat Villefranche par 4 buts à 0.

Carpentras bat Orly par 3 buts à 1.

Division d'Excellence, Zone Nord. — M.B.C. Vitry bat M.B.C. Paris par 2 buts à 1.

Division d'Excellence Sud. — Vaison contre Chateaufort Languedoc match nul 1 à 1. Marignane bat Montoux par 3 buts à 0.

NOTRE PARUTION

Les prochains numéros de « Moto-Revue » paraîtront : 946-27 mai, 947-3 juin, 948-17 juin, 949-24 juin, 950-1^{er} juillet, 951-15 juillet, 952-5 août, 953-26 août, 954-2 septembre, etc...

C'est en raison de notre fermeture annuelle, qui aura lieu du 30 juillet au 16 août, que « Moto-Revue » ne paraîtra que deux fois pendant le mois d'août.

Nous vous rappelons que les communiqués de clubs doivent nous être adressés 8 jours avant notre parution, et les petites annonces 10 jours avant notre parution.

dans les Clubs

AMICALE MOTOCYCLISTE HYEROISE. — Voici le résultat de la journée motocycliste du 24 avril à laquelle 13 clubs avaient répondu à l'invitation : MC Phocéan ; MC de Marseille ; Amicale Motocycliste Marseillaise ; MC de Cannes ; Amicale Motocycliste de Nice ; ESPAN Nice ; MC Antibes ; AMC St Raphaël ; MC Toulon ; MC Grasse ; M. Sport Nîmes ; MC Monaco. Ces clubs venus avec 192 motos et sidecars ont participé avec les 221 machines du club à un défilé impressionnant en ville.

Enlèvent chacun un coupe : Moto-Sport Nîmes ; MC Phocéan ; AM Marseillaise ; MC de Monaco.

Enlèvent chacun une plaquette : MC Phocéan ; MC de Nice ; MC de Marseille ; AM Marseillaise.

192 médailles ont été distribuées aux pilotes.

L'après-midi grand gymnase, 38 concurrents y ont participé et gagné un prix individuel.

Le soir au cours du bal de l'A.M.H., un concours d'élégance de motos a vu 6 machines primées, 1 coupe, 1 plaquette, etc...

VELOSOLEX VOLE

Série : bon n° 06947. Moteur : n° 29 502. Cadre : n° 33.202. Volant magnétique SEV n° 29.347 (carte de garantie n° 27.500).

Volé dans la nuit du 28 ou 29 avril dans la cour de l'immeuble, 17, rue des Belles-Feuilles, Paris-16^e.

Propriétaire M. Vasselín, 17, rue des Belles-Feuilles. RECOMPENSE.

DIRECTEUR COMMERCIAL

formation technique A. M. rompu toutes fabrications, lancement, publicité, organisation commerciale, comptabilité, contentieux, habilité aux responsabilités et initiatives, capable assurer direction générale entreprise ou haut commerce, cherche poste important. Ecrire CAR, à MOTO-REVUE.

500 culb. Terrot side RGAS 1948 état neuf. CULET 76 bd de Champigny, Saint Maur.
ARIEL 350 culb. sél. 4 vit. ét. splend. KEYSER 62, rue du Poteau, Paris, 18^e.
HARLEY anc. me b. ét. 35000 av. side commerc. GERMAIN 64 r. Championnet, Paris-18^e
500 DKW SB 2 cyl. 2 t. 3 vit. sél. bs pns b. éq. b. état méc. MASSARI 24 bd des Batignolles, 17^e. MAR. 60-97.
BMW 3 cv nve f. téles. DASSET 67 bd Sénard, St-Cloud.
PART. vd side Dresch 2 cyl. 500 b. ét. pns impec. 90.000 f MASURE 74 r. Botzaris-19^e
GN. RHONE 500 cc lat. b. éq. vis ts les jrs ap. 18 h. NARD 4 rue de Jouy, Paris-4^e.
R. GILLET 750 av. side moteur et pns nfs pièces dét. 140000, un châssis. Belgique, concierge 183 rue St-Denis.
350 Triumph culb. 4 vit. BOVIÈRE 6r. Mazet-6^e. Dan. 69-36
MOTOBECAE 500 s. culb. side Bernardet Avion. Bovière 6 rue Mazet-6^e. Dan. 69-36.
GN.-RH. 800 AX2 type arm. av. side 8 cv 2 roues motrices ét. nf b. occ. px à déb. Dr KELLERSHOHN 2 r. Eugène Poubelle-16^e. Tél. Ség. 26-33.
350 DKW mod. NZ 4 vit. b. ét. Thuasne 15 r. Pastourelle-3^e.
NORTON 500 lat. rév. Dazzo 34 r. L. Rolland, Montrouge
MOTOBECAE Poney nve 9 r. Manoury, Vincennes M^oBérault
DARMONT spé eau 3 r. pft ét. pns nfs 105000. Lon. 02-17
MOTOBECAE 125 culb. 4 vit. susp. ar. absol. neuve, téléph. Mar. 96-30 (13-15 h. ap. 19h.)
DKW 500 side Bernardet ét. nf. H. TOURNIER 10b Grande Rue Athis-Mons (S.O.).
100 ALCYON 46 3 v. Lagrifoul 85 r. Albert-13^e, apr. 19 h.
V. PEUGEOT 1948 P.135 4 cv 350 culb. 4000 kms état neuf prix à débattre. GRANJON 13 av. Porte d'Asnières, 17^e.
GNOME-RHONE 42 type Major 350 cc parf. ét. visible 254 bd Saint Germain, Paris, 6^e.
NORTON 16H lat. side Bernardet ét. nf 135000. Mic. 21-37.
FN 350 mod. 48 susp. totale 5000 k Morvan 109 av. Brossolette Montrouge (9 à 12 h.)
V. ens. ou sép. Gnome X side Carpio + Gnome D5E nf. RE 35 Stier Blanc Murs, Vitry
350 M. GOYON culb. ét. nf roulé 15000 kms + beau side Terrot ét. nf. LOCHET 1 rue Langlois, Antony (Seine).
MOTOCONFORT 350 4 cv lat. 1939 ét. nf bloc 80.000 frs. FAUCHER And. 131r Gambetta, Fontenay s. Bois (Seine).
OC. Gn.-Rhône 500 s. car. pns nfs. THOREL 60 rue Folie-Méricourt, Paris-11^e.
MATCHLESS 350 G3L culb. f. téles. GAL 17 r. Boulard-14^e
BSA 500 culb. 2 cyl. sp. twin type A7 1948 orig. rlé 500 k. Dasprat 3 r. Dante. Odé.35-99
V. ou éch. R. Gillet 750 av. side susp. AR rem. à neuf, delco. LILLEMANN, 32, rue Sarrail, Chatou (S.O.).
GUZZI 500 4 v. sélect. av. mot. rech. incomp. 80. De-mange, Bouxwiller (Bas-Rhin).
GNOME-RHONE sup. Major 4 cv culb. parf. état. HAVART 1 r. A. Briand, Gentilly.
CHASSIS side Bern. av. frein bs pns bs px. CAR. 16-41.
TERROT 350 culb. HSSE b. px GIAI 3 bd Blanqui, Paris-13^e
SIDE BMW dte b. pn. 20000 Lievaux 22 r. Avenir, Arcueil
VELOM. Terrot BMA 1 cv 3 v. pf ét. 45000. VAN DE PUTTE 8 r. Petit Château, Charenton
INDIAN pare-brise + imp. lot pièces. BUNGE 113 fg Poissonnière, 9^e. TRU. 12-76.
PONEY Motob. 60 cc ét. nf rodé 500 kms. EVETTE, 10, Gde Rue Bougival (SO) tél.274

PUCH 250 2 cyl. impec. GIAI 3 bd Blanqui, Paris, 13^e.
DOLLAR 500 type S3 av. side de 65000. Lit. 70-46. Berton.
ZUNDAPP KS600 av. side capoté ét. imp. 190000. BMW M20 200 cc 135000. Cardenoso 34 r. de Versailles, Ville d'Avray.
M. GOY. 350 lat. imp. pxint. RIGOREAU St Aignan L. et Ch.
ZUNDAPP 750 imp. Alé. 05-50
BMW R75 side pf ét. 200000. RENE 46 rue Oberkampf-11^e.
TERROT type HD 4 cv ne pas se prés. Ecr. FILODA 20 rue Manin-19^e, pour rend.-vous.
BMW R12 side Bern. 2 pl. méc. pns parf. ét. Cenreaud 3 r. Parmentier, Pierrefitte.
Terrot 500 4 v. sél. imp. 120 MAURICE 35 r. G. Moquet-17^e
MOTOBECAE G. R. imp. mot. à roder px int. Klé. 73-75.
R. GILLET 6 cv side com en rod. 85000. Cordonnier 45 r. C. Desmoulin, Cachan (Seine)
VELOMOT. Terrot 100cc tr. b. état. Bal. 54-00. Poste 308.
BMW f. téles. susp. ar. BMW R17 f. téles. BMW R12 f. tél. Zundapp 800 4 cyl. 250 Zundapp, Nimbus 750 4 cyl. ACT nve. 93 r. des Bas, Asnières
NSU 250 sup. cul. 4 vit. 105 Chauvel 98 r. de Gentilly-13^e
500 NSU 80000, cul. 4 vit. sélect. t. b. ét. méc. Jas. 84-77
DISPONIBLES piéc. dét. moteurs et boîtes pi Zundapp 4 cyl. BMW R4, R11, R12, R35 etc... AIRE DEMOLITIONS, 32 r. d'Isbergues, Aire sur La Lys (P. d. C.) Tél. 1-16.
2 CV GULLER nve bloc AMC sélect. 4 vit. disp. de ste adessous taxe, D'Hôtel 6 r. Lacharrière. ROQ 67-84.
TERROT 4 cv lat. b. état. 60000 + side Bernardet sport équip. 15.000. ROCHE, 1, sq. Ch. Delaunay, Asnières.
NORTON 16H ét. nf impec. pns neufs. BUHLER, rue du Sommeil, Moulins (Allier).
DRESCH 3 ch. ent. rév. 40000 COGET 100 rue des Roissys, Clamart (Seine).
I. combinaison cuir. A vendre 130.000. Zundapp 500 2 cyl. 90000. Triumph 350 latérale, 130000. BSA W M20, Epave 25v DKW KS600 Zun 50000. GOSSELIN, Touchet (Manche)
ZUNDAPP 750 av. chass. tract. cme neuve. DERAMOUDT 180 rue Jules Barni, Amiens.
R. ENFIELD 500 culb. sélect. impec. vis. t. 1. jrs 19-21 h. Coulot 45 r. Bénard Vau.97-20
MOTO side R. Gillet 750 t. b. équipé parf. état 4 pneus 2 nfs. COURAUD Rte de Con-cise, Montmorillon (Vienne)
V. ou éch. bel. moto 4 cv culb. c. vélom. Vergnaud, Uzerche (Corrèze).
HARLEY 750 bl. et chr. état neuf grd luxe 2 avertisseurs feu posit. 2 éclairages, pare-brise, sacoches cuir, stop, 200.000. MICHEL 26 rue de Belleville, Paris, 20^e.
Pr cycle 250 2 t. pns nfs 45000, ap. 19 h. BOILIN 83 r. Ar. Silvestre, Courbevoie.
600 BMW course très rap. méc. et pns nfs ent. orig. LE-GROUX, à Dommary, par Launois (Ardèche).
D'YRSAN Ruby 6cv 3 v. m. a. carr. 3 pl. et bag. cap. b. ét. méc. Tré. 25-02 ap. 19 h.
BMW R5 flat-twin f. télesc. sélect. pied 4 vit. BARILLER 20 r. Bourgneuf, La Ferté-Bd
R. GILLET 9 cv av. side gd tourisme b. état bs prix. Mit-nach, Caqueret, Decize (Nvre)
M. GOYON 4 cv 44 pf état, prix intéressant. FOURNEL, 4 r. de Dinan, Rennes (I. V.).
M. DEBON 500 cul. av. side ét. nf. Brochot 182 fbg St Denis
CAUSE départ v. 250 Koel. Esc. exc. état. BER. 03-70.
INDIAN 500 bi-cyl. comme neuve 700 kms prix intéress. BEL 52 avenue de Livry, Se-vran (Seine-et-Oise).

DKW 350 NZ ent. orig. imp. GAL 17 r. Boulard Paris-14^e.
NORTON 16 H 3000 kms ga-ranti, LEMONNIER pl. Estival Mondeville (Calvados).
R. GILLET side ét. nf 1000 cc vd ou éch. ctre voit. 4 pl. BEGUIN 6 r. Pte Pierre 11^e
SIDE René Gillet Bernardet 7 CV 4 v. susp. AR, Saint Clair 11 r. de la Roche, Poitiers.
PART. v. G.R. 750 AX av. side DKW 250 sélec. impec. vélo dame nf 10000. TROUIL-LET. Péreire 16-06.
TERROT HLG 350 cc 55000. QUESNEL 6 r. A. Brière-17^e
500 M. GOYON culb. sidecar Bernardet complètement remis à neuf. PELOILLE, 8, rue Massenet, Saint-Ouen.
M. GOYON 350 méc. et pns impec. tan-sad. FAYE, 19 rue Malar, 7^e (4^e ét.) 18 h. 30.
TRIUMPH 500 speed twin impec. 200.000. Courtenoble rue du Doubs, Audincourt (Doubs)
750 ZUNDAPP av. side pns nfs moteur parf. ét. + piéc. rech. moteur, pont, bte, cadre, fourche, réserv. 140.000, 401 r. de Lille, Roncq (Nord).
DKW 500 SB, SANTOS 5 rue Chevalier de la Barre, 18^e.
65000 R. Gillet 6 cv b. état TREANTON 67 bd Ras. Paris
500 culb. NSU 4 vit. sél. + 1 moteur iden. + dynamo del-co, 150000. A. CHENU, 56 r. Léveillé, Nevers (Nièvre).
SIDEAR BMW R75 parf. ét. neuf, 1 lot motos occasion et piéc. dét. Peugeot, Terrot, Al-cyon, Soyer, DKW, NSU, s'ad. Sté Sucreries et Distilleries du Soissonais, 7, place Républi-que, Soissons (Aisne).
VELO mot. aux. M. Goyon nf R. Champagne, Boucau (B.P.)
ZUNDAPP KS 600 parf. ét. gén. orig. imp. tte conf. dis-tent r. J. Michelet Thouars d.s
BMW R71 6000 kms, 63, rue Letort, Paris, 18^e.
200 ZUNDAPP KS600 av. side t. éq. ét. n. bas px de conf. cond. avant. VIGNERON 10 r. Stalingrad, Pré St-Gervais.
INDIAN 9 cv susp. ar. parf. ét. 110000. Annoville, 41, rue Galilée-16^e Klé.87-33 (13à14h.)
VENDS sup BMW R75 par-fait état 190. POULAIN, Les Pieux (Manche).
FN 1000 réc. 2 carb. side. MICHEL 80 r. Villon, Lyon.
ENS. Motob. 500 culb. sup. cul. side Impérial 1 pl. 1/2. capote 2000 kms. GUAY Tail-leur, Cosne (Nièvre).
MOTO d'occasion New-Map 500 cc parf. état. A.B.C. 27, rue Franklin, Montreuil.
V. épave Matchless tte piéc. dét. orig. Champagnac 30 av. du G. Leclerc, St-Prix (S.O.).
BSA WM20 lat parf. ét. méc. Prix 130. LENGLET r. J. J. Rousseau, Crépy en Valois.
GRAND CHOIX DE MOTOS Harley Davids. 750 lat. pré-sent. luxe selle bipl. disponi-bles Terrot 500 lat. 4 v. état Motobécane 350 culb. 4 vit. neuf. Saroléa 500 culb. 4 v. Peugeot 350 culb. 4 vitesses. MOTOS DANTON 14 r. Dant-on, Levallois-Perret.
SAROLEA 5 cv cul. 4 v. side Roy 160000 Norton 5 cv cul. 4 v. sél. side gr. rout. Bern-ardet 170.000. Terrot sup. cul. 4 cv sél. 4 v. c. neuve 140000. FN 5 cv lat. c. nve 125000. G. Herstal 4 cv cul. 115000. Motobéc. Mobyclub 125, 4 vit. sél. Terrot 4 vit. sél. 5 cv lat. av. side Terrot 140000. Ariel VG 500 cc exc. ét. sél. 4 vit. 170000. ALGY, 64 r. de St Mandé, à Saint Maurice. Tél. ENT. 19-23.
HARLEY 750 tte beauté bleue et chr. 2 mot. 2 gr. kl 190000 Side Bernardet gr. rout. +oue susp. 30000 les 3 pns abs nfs ens. ou à part. Georges Bau-delot, 42b. rue Friant-14^e.
ZUNDAPP 800 4 cyl. état nf av. ou ss side 150000. DAVY av. J. Jaurès, St-Malo (I.V.)

VELOM. Gnome Rhône parf. ét. 90 rue Bobillot, 13^e.
MOT. cadr. iche Terrot 750. BEANCOURT Romery (Marne)
CSE dép. vds splend. Harley 750 bleue et chrome à ter-miner 110. BOUCHAIN 43 rue F. Faure, Enghien.
350 MATCHLESS rodage four-che télescop. BASIER rue Neuve Notre Dame, Douai.
250 DKW type NZ sélect. 4 vit. impec. MOL. 30-58.
DARMOND 3 roues 3 v. m. ar. all. delco pn. nf, pf ét. 5 r. des Mazuriens, Ecole de Bu-zenval, Rueil (S.-et-O.).
SAROLEA 350 course transf. sport éclair. susp. ar. J. Bar-bara, Aire s. La Lys (P.d.C.)
ZUNDAPP 2 cv pn. nfs parf. état. LUSSIGNY, Bal. 37-03.
BSA 500 culb. parf. ét. ent. chro. 500 latér. M20 à remon-ter, les 2 130. EYNARD, T. 116 Redon (I. et V.).
V. Zundapp Rus. 90. Fargerel-le 25 r. Lefrant Granville, M.
PART. vd moto Royal Enfield 10 cyl. b. ét gal. Je fer. rep. moto + petit. 75 bd Picpus-12^e
ARIEL Red Hunter 350 culb. 4 v. sél. c. nve. A. BARDIN Les Bartins, Vichy.
GNOME Junior mot. refait pns nfs. MARCIEL 88 rue Chardon Lagache, Paris-16^e.
INDIAN 500 2 cyl. impeccable P. 140. CHA. 27-24.
DKW 200 parf. ét. tt orig. vis. STAT-83 av. Gde Armée.
MOTO Gillet Herstal 4 tps latér. 350 cmc éclair. élec-trique tr. bas prix, sidecar Roy grd mod. cap. pare-brise prix très intéressant. GEN-TIL 17 rue Cambacérés, Paris ANJ. 20-99.
MOTO Monet-G. 100 c. état et pns nf t. side. Vau. 35-37
250 TERROT. Ecr. Cassagnes P. 31 r. Gounod, Saint-Cloud.
500 SOYER ACT mot. et pns ét. nf sél. 3 v. 85. Kern 44 r. Stalingrad, Pré St-Gervais.
DRESCH 4 cv b. ét. m. 45000 Levavasseur, 5, av. Avenir Morsang sur Orge (S. O.).
URG. Gn. Rh. 350 culb. parf. ét. ent. équi. 85000 MARTIN 3 r. Besson Arcueil (Seine).
V. cyclecar 4 cv t. b. ét. Gar. Renault, Chantilly. T. 190
DISPONIBLE : Epave Ardie 123 cc (motr cpl av. acces.) Moteur NSU-500 sup. cul. Epave Triumph speed twin Moteur Peugeot P 515 cpl av. sél. embiellage neuf DKW 2 cyl., moteur Norton 600 cc. lat. 10 moteurs Indian 1200 cmc av. B V. moteur Col-ombus 350 cc. etc. Aire-Dé-molitions, 32, r. d'Isbergues, Aire sur la Lys (P.d.C.) T.116
MOTOCONFORT 500 cul. 4 vit. sél. side Simard excellent état. LASFARGUES 9 r. du Hameau de Bretagne, à Etampes (Seine et Oise).
HARLEY WLA bleue 3000 kms 170000 av. ou sans side nf Bernardet écl. int. ext. 45000 vis. Paris. M. Granpierre, Langeais (Indre et Loire).
TERROT 500 RGAS av. side d. m. neuf 170. PERIN 58 r. Gambetta, à Esbly (S.M.)
R. ENFIELD 250 culb. 4 vit. imp. BERRUELLE 26 rue du Bac à Saint-Maur.
ZUNDAPP 200 nve. Hoorelbeck 29 av. République Montrouge
PRESSE vds Indian 1200 cc mod. 1945 ét. nf px int. G. Salques, Montpézat (Ardèche)
SAROLEA 500 1947 grd luxe c. nve. Garnier 212 av. d'Ar-genteuil, Asnières (Seine).
V. moto bon ét. moteur 198 DKW 60000 fr. BUTHIER 70 av. Saint-Ouen, Paris, 18^e.
BELLE 500 bicyl. card. culb. 85000. ROUSSEAU 63 bd de la Liberté, Les Lilas.
A SAISIR Zundapp 600 pressé vds ma impec. px 160 ent. orig. pneu rech. nbx acc. AUDEBERT 18 bd J. Ferry, Paris-11^e.

OCCAS. sensat. pr cse départ v. moto Gn.-Rhône cv Junior 250-ét. de nf vis. 34 bis rue de Longchamp, Neuilly s. S. Maillot 47-40. Px 50.000 fr.
FN 500 culb. Terrot 125 4 t. culb. Motobéc. 125 4 t. lat. OLIVIER 8 r. Pruvot, Vanves
TERROT 125 culb. sél. 4 v. nve 3000 k. éq. double emploi au plus offrant. Ecr. Meyniel 11 r. Pierre Curie, Paris-5^e.
R. ENFIELD 350 lat. b. ét. bs pns 100000. Aire Démolitions, 32 r. d'Isbergues, Aire sur la Lys (P. d. C.). Tél. 1-16
MOTO Ital. 500 Sertum bi-cylin. parf. ét. Deschamps 16 r. 14-Juillet, Pré St Gervais.
1000 RENE Gillet neuve. 750 Zundapp av. side 115000. BSA WM20 115.000. NSU 350 sélecteur 95.000. AJS 350 culbut. sélecteur. BMW R73 neuve, vélocoteurs épave et motr DKW, voit. etc. TRANSACT MOTOS 104 rue Haxo, Paris. MEN. 99-86.
ECHANGES
ECH. side BMW 750 exc ét. ctre plus faible. CAGNEAU, 16 rue Bétéille, Toulouse.
PART. éch. moto all. 600 cmc. lat. av. side ctre 350 rap. apr. 18h.30. MAINGUET 3 pce Li-bération, Plessis-Robinson.
VDS ou éch. ctre pet. voiture moto Jack sport 500 culb. 2 tub. b. ét. Ecr. SOLLIER, 53, av. Motte Picquet, Paris.
V. ou éch. Zundapp 750 side Roy parf. ét. ctre voit. 5-6 CV. ROBLIN 12 r. Concorde Ste Geneviève des Bois (S.O)
ECH. DKW NZ 350 ctre 750 Zund. ou BMW av. side d'or. même tracté. RAME 3 r. Hoche Ivry (Seine) de 8 h. à 18 h.
VDS ou éch. 350 ACT tr. rap. 4 vit. sél. 80000 et Norton 500 culb. f. tél. susp. AR 150. SCEAUX 104 r. Haxo, 20^e.
V. ou éch. 500 Norton comp. ctre 500 Terrot Matchless ou side. PECH, Agence Terrot, Azille (Aude).
V. ou éch. Terrot 350 culb. pns nfs 70000 ctre pet. voit. 4 à 6 cv. Braud 25r. Erard-12^e
V. ou éch. ctre moto side Bu-gatti sp. 21.3 imp. Louis 4 r. Andély s. Montmorency (S.O)
ON DESIRE ACHETER
ACH. au meilleur compte ttes épav. et piéc. dét. de motos ttes marq. ds n'imp. quel ét. AIRE DEMOLITIONS 32 rue d'Isbergues, Aire s. la Lys (P. de Calais). Télépn. 1.16.
ACH. Velosolex abs. nf. Vivier r. Peuplier, Gravenchon (S.I.)
SAC duvet matel. pn. tap. sol accu. Huet 43 r. Lecourbe-15^e
ACH. bte 3 vit. pour DS Mal-terre 350. LEFEVRE, à Ai-gleville par Pacy (Eure).
J'ACHETE ttes pièces déracn. ou ens. de motos de marques étrangères. A.M.P. 21 rue Monge, Puteaux. LON. 02-63.
CH. 500 Motob. ou Motoc. Black. ét. indif. Ecr. ou visib. JOUAN 26 rue Curial, 19^e.
MOBYCLUB p. état. Lecomte 34 r. Coste, Versailles (S.O.).
ACH. Gnome Rh. 750 X ou X40 4 vit. 2 carb. Ch. Durand 27 rue Montparnasse, 6^e.
CH. sidecar seul grd modèle b. ét. pr 9 CV. R. GILLET Ecr. POLE 11 r. Cail, 10^e.
RECH. Gn.-Rhône type armée mot. culb. ou Zund. ty. Rus. mm. mauv. ét. ou ép. à rem. écr. Ets Paul Cie, Meymac, Cze
ACH. moto récente moderne 250 ou 350 cmc. belle pré-sentation chromée et noire, échappement silencieux. MON-SEGU, Pont de la Maye (Gi-ronde).
CONSTRUCTEUR ch. moteurs cyl. 600 à 1000 cmc. A four-nir en série. Donner ts rens. BELLEGARDE, Boite Postale n° 40 Clichy La Garenne.
ACH. 2 cylindres compl. pour BMW R61. HAAS-DKW 9 rte de Brumath Strasbourg, B.Rh.

VOITURES A VENDRE

BESOIN argent vd Citroën Rosalie cab. déc. int. cuir splend. 170. Rep. possible moto et soult. Magasin, 35, bd Victor, 15°.

11 BL 38 impec. repr. moto. Mar 45r. J. Lacroix. Mén 63-30

CABRIOLET 11 Citroën mot. perfo. impec. repr. bel. moto ou side. PIJO 16 r. Justice.

DARMONT 4 roues 6 CV ref. eau 6 lit. 100 kms ét. nf px 150.000. MARCEL Opé. 04-46.

6 CV Amilcar carros. sport méc. impec. bas px. LAMY, 20 rue A. Parodi, Paris-10°.

GRAND CHOIX de voitures d'occasions, reprises. JARDILLET 4 rue Buffault, 9°.

V ou éch. c. C. I. même force Amilcar Bordino 7 CV CGS méc. ref. nf tr. b. pns. NERAT 16r. Champs Fleury, Gisors, E.

JUVA 1939 225000, repr. moto LAJUDI 6r. E. Renan, Issy-Mx

CABR. 5 cv Citroën pns nfs mot. rév. 75000. Cabr. Sénéchal Ruby bs pns démarreur 45.000. Bugatti Sport 2 lit. Gd Prix de Lyon ent. rév. px except. LESEC, 194, bd Bineau, Neuilly. MAI. 54-64.

CABR. déc. Prima 4 10 CV ét. nf 170 repr. moto side, DUPONT 4r. Gén. Malleterre-16°

PART. vds cab. déc. Chenard T 11 p état imp. 150.000. Jean BERLAMONT à Estrées Saint Denis (Oise).

SINGER 6 cv spt ACT 2 pl. type Le Mans 1938 imp. repr. moto récente. Grattepanche, 103, rue Ferdin. Berthoud, Argenteuil. Tél. Arg. 07-60.

202 cabr. déc. 2/3 pl. 1200 kms garant. vend ou éch contre moto side. LECLERC 56 rue Marx Dormoy, Paris.

ROSENGART 4 cv coupé 2 places b. ét. fer. repr. petite moto. BRUNET 76r. J.J. Rousseau, Issy. Tél. MIC. 35-87

A LIQUIDER

6 cv Fiat coup. 165. 9 cv Rosengart c. i. ét. nf 160. 6 CV Renault c. i. 50. Sandford moteur Rubis 55. Renault Viva gd spt 39. 195. 85, rue Julien Lacroix, Paris, 20°

PRIMA 4 Renault c. i. 11 cv 55 Diamond 4 roues 125. Je fer. repr. motos ou vélomot. 75 bd Picpus, Paris, 12°.

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

DIVERS

TOUJOURS en stock : quantité piéc. dét. de motos cadres moteurs, btes, roues, fourches g. boue, réserv. etc., se rapportant à mach. ts types, ttes marqu. Env. mod. de préf. ou croquis bien dét. avec cotes à la Cde AIRE DEMOLITIONS 32 rue d'Isbergues, Aire s. La Lys (P.d.C.). T.116

POUR Racer 500 vds moteur 2 cyl. 3 vit. m. AR, ref. eau dyn. démar. électr. transm. ch. ou cardan. SCEAUX, 104 r. Haxo, 20°. MEN. 99-86.

ROUE complète Indian 1200 TASSEL 9 bd Magenta Rennes

COUPLES BMW R2 R4 plateaux sort. bte R23 et autres pièces moteur nf R35 rem. à nf toutes motos. BONNEAU, 80, rue Fleury, Clamart.

V. boîte BMW R75 complètes démontée 10000. MICARD, Pavillon de Breteuil, à Sèvres (S.O.). OBS. 00-52.

VELO homme Radior neuf et Motobécane ét. nf. Prix bas. LAC 12 r. de Cléry, 2°.

BASTILLE AUTO ECOLE 16 et 18 bd Beaumarchais. Permis motos: 1.990. Réparat. Achats et ventes. Vol. 06-68.

GLOBES ALBALITES pour éclairage de magasins et bureaux, bas prix, photo sur demande à MOTO-REVUE.

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

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

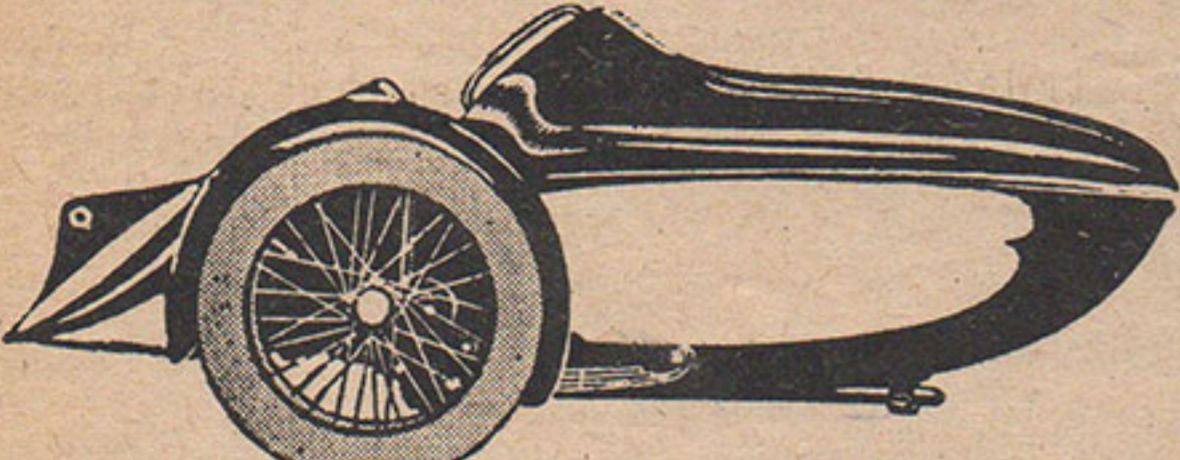
INDIAN pièces orig. pr 1200 CAV 500 GDA. TAURY 50 rue Octave Mirbeau-17°. Eto. 12-30

AYANT local outil et garant. cherche pour achat et vente motos assoc. ou commandit. Ecr. H. MONATE 19 rue Marc Seguin, Paris, 18°.

FONDS DE COMMERCE

ATELIER Artisan réparat. cycles motos cause dble emploi sans appart. PERRIN, 14, r. J. Jaurès, Villiers s. Marne

René BONNET
DISTRIBUTEUR DES SIDECARS ET SCOOTERS
BERNARDET



MAGASIN DE VENTE : 28, RUE ERNEST-RENAN, 28
ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine) — Métro Porte Versailles
Tél. : MIC. 03-72 — Catalogue contre 30 francs timbres

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

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

Pour le travail,
Pour le tourisme,
Pour le Sport,

une MOTO, un VELOMOTEUR
S'ACHETENT A

St-PAUL-MOTOS

1, RUE DE RIVOLI — PARIS-4°

agent des grandes marques
TERROT - MOTOCONFORT - MONET-GOYON
GNOME-RHONE - TRIUMPH, etc...

Agent Général pour PARIS des Sidecars BUFFLER

REPARATIONS PAR MECANICIENS SPECIALISTES

BONNES OCCASIONS : ARIEL - NORTON
B.S.A. : TRIUMPH - B.M.W. - ZUNDAPP - etc...

VENTE A CREDIT

OUVERT tous les jours et le Dimanche matin

Métro St-PAUL Tél. : ARC. 71-46

APRÈS TOUS TRAVAUX SALISSANTS



des mains 333
NETTES et IMPECCABLES

Le savon en pâte 3-33, qualité 1939 est en vente dans toutes les bonnes drogueries et chez les meilleurs fournisseuristes pour auto de France et de l'Union Française.

s'emploie AVEC OU SANS EAU



POIGNÉE COMMUTATRICE

SAKER

Une merveille!
BREVETÉE S.G.D.G.



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

"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

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine
7, rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)
Téléphone : ETAMPES 497



ELECTRO-VULCANISATION

SPECIALISTE DU RECHAPAGE MOTO
CUISSON EN 1 SEULE OPERATION
SCULPTURES ET PRESENTATION IMPECCABLES
GARANTIE FORMELLE
CONTRE TOUT RISQUE DE DECOLLEMENT OU
D'USURE PREMATUREE

Réparations - Réchapages toutes dimensions moto,
auto et poids lourds - Soudures de tringles - Achat
de carcasses - Expéditions en province.
CONDITIONS AUX MOTORISTES ET VULCANISATEURS
ELECTRO-VULCANISATION - 16 Cité Dupont
(50 rue St-Maur) - PARIS-11^e - Tél. : ROQ. 00-43

CHROME - CUIR

38, rue du Château-d'Eau, 38
PARIS-10^e Tél. : Nord 08-09

Tout l'équipement pour la Moto
et la Ville. Vêtements de cuir :
exiger la marque CHROME-CUIR



Confiez-moi vos

CARBURATEURS USÉS

(A CUVE AMOVIBLE)

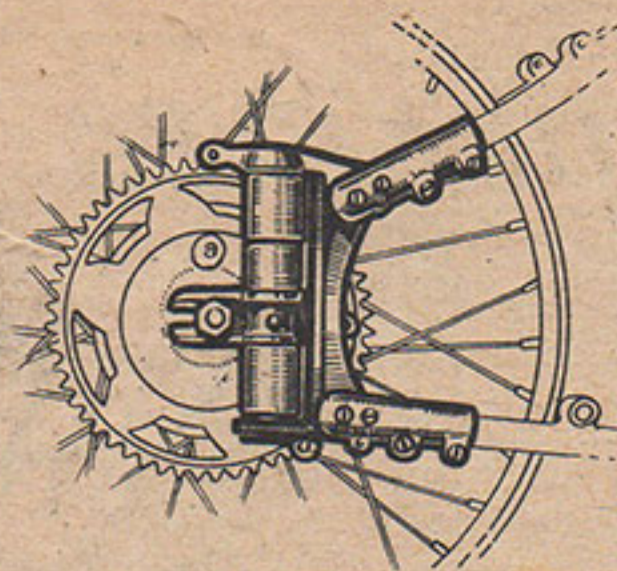
Remise à neuf par chemisage cuivre
PRIX UNITAIRE : 750 frs

Retour rapide - Province contre remboursement
LENGLET, 8, av. Gal-Leclerc - Bourg-la-Reine (S.)

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

MOTO - RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT
151, rue Marcadet, PARIS-18^e — MON. 60-60
Toutes Marques Françaises et Etrangères
SPECIALISTE B.M.W.

RAPID'MOTO

21, Rue d'Orléans, ST-CLOUD (S.-et-O.). — Tél. : MOL. 21-29
AGENCES DES PLUS GRANDES MARQUES
VENTE — ACHAT — REPARATIONS — REVISIONS
DE TOUTES MOTOS — GRAND CHOIX D'OCCASIONS
SPECIALISTE B.M.W.

HARLEY-DAVIDSON

Agence officielle
22, RUE DE PICPUS — PARIS (12^e)
TRANSFERE
14, BOULEVARD SOULT — PARIS (12^e)

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)

B.M.W.
Agent Général

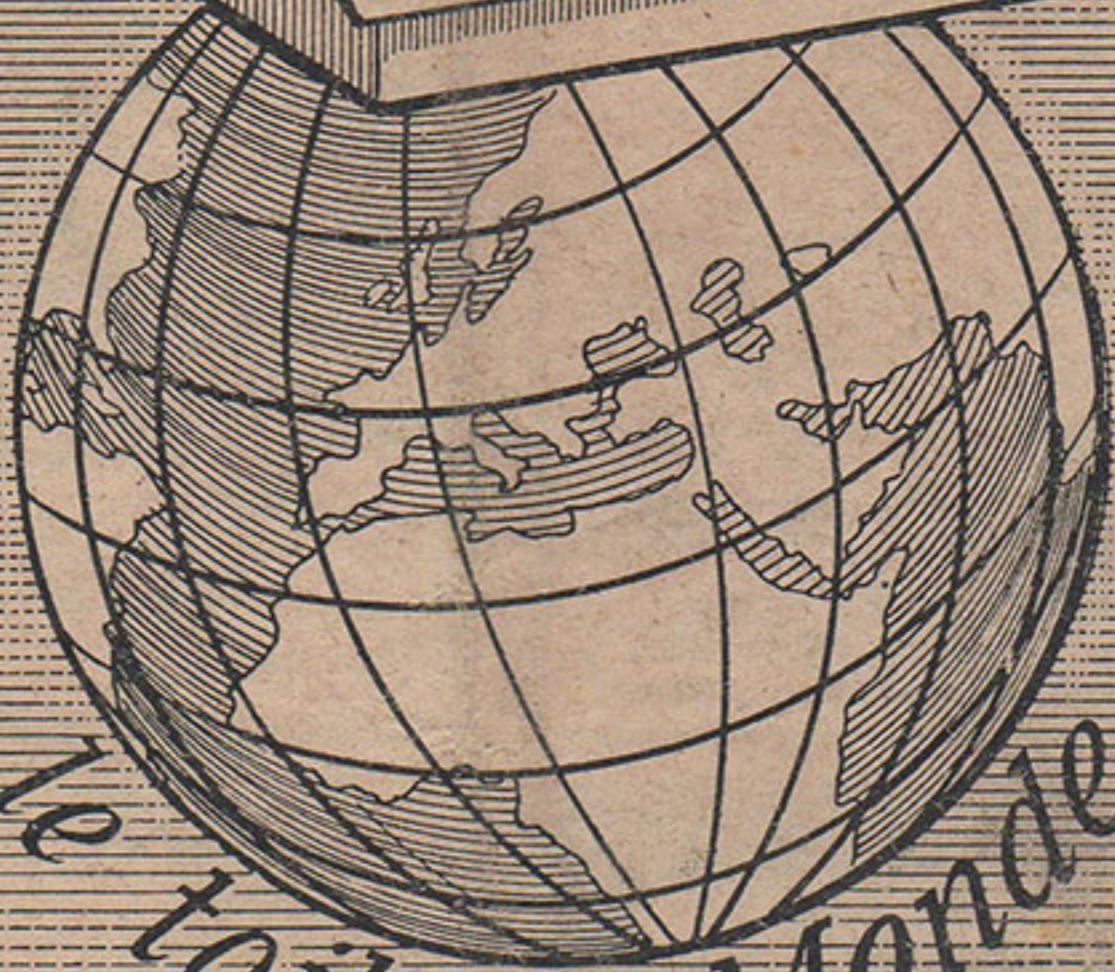
ZUNDAPP

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

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

campez avec

HIMALAYA



le toit du Monde

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)

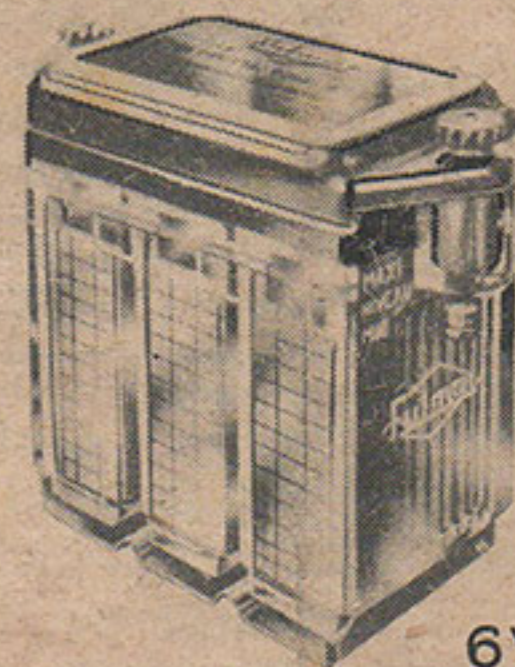
*Conçue et fabriquée spécialement
pour la moto*



6V.14AH

La batterie **Fulmen-moto**
a pour qualités essentielles

Étanchéité absolue
Inattaquable à l'essence et à l'huile
Contrôle facile des niveaux de l'électrolyte
Pas de démontages pour vérifier les niveaux
Plaques protégées contre les trépidations.



6V.24AH

6V.7AH



Équipez votre moto, et partez tranquille avec une

Fulmen-moto



6V.7AH