

Moto revue

Provisoirement
TRI-MENSUEL

LE NUMERO :
25 frs

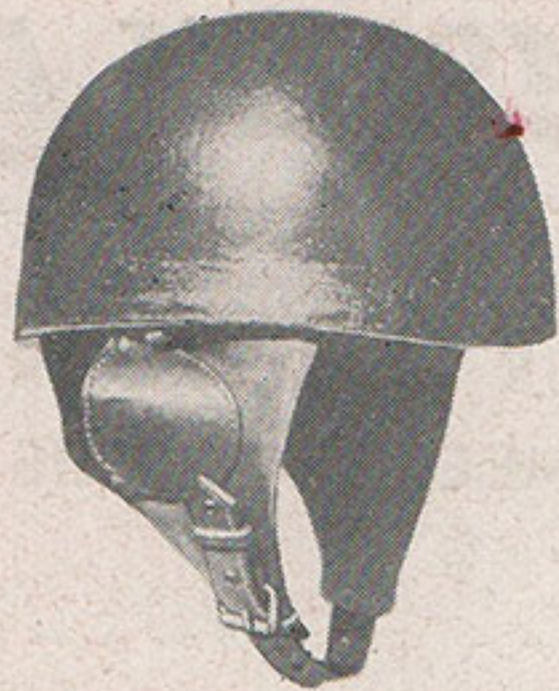
L'EVOLUTION
DE LA MOTO



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

REDACON
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

Le gros sidecar est arrivé au village, à mi-pente, mais la route enneigée ne lui permettra pas la montée jusqu'à l'Alpe d'Huez.



type RECORD
à calotte composite
extra-léger

TYPE TOURISTE
calotte en métal léger
avec visière ou bourrelet

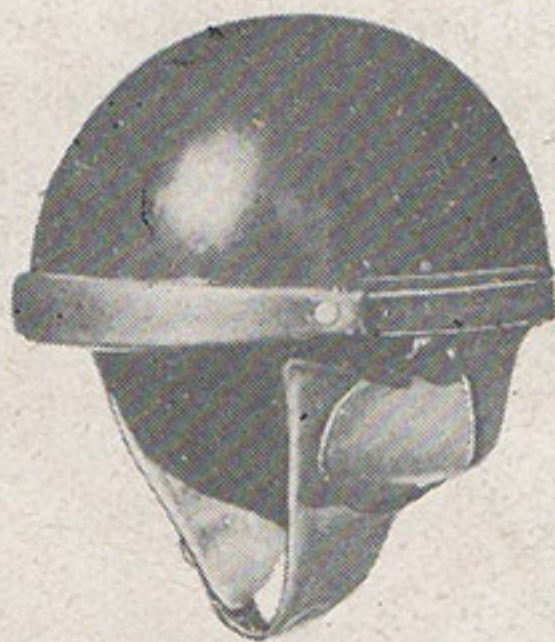
ETABLISSEMENTS
GUENEAU
Vente en gros
6, Fg Saint-Honoré
PARIS (VIII^e)

Le Casque GÉNO

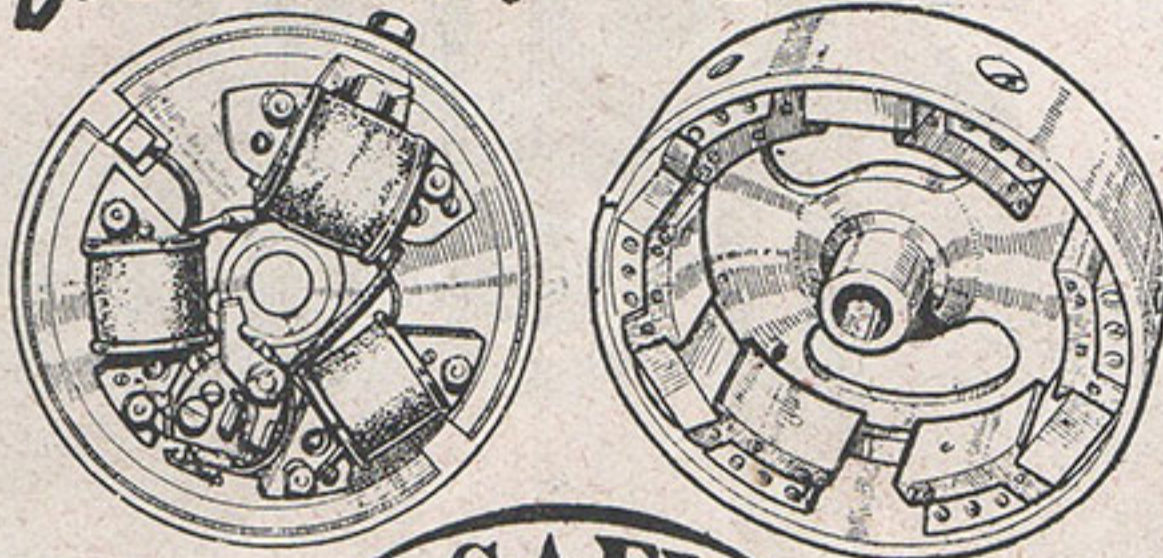
à calotte en métal
léger à haute résis-
tance imperforable
aux chocs

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

le type COMPETITION
est adopté par
« Moto-Revue » pour
son casque d'honneur



Volants Magnétiques



SAFI

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

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

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE

pour les différents types SAFI dans les délais
les plus réduits

Service Réparation

Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles
21 - 23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX
Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS
154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)
Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED
61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)

MOTOCYCLISTES



*Roulez
confortablement
par tous
les temps*

Voyagez dorénavant
sans fatigue, tout en
améliorant votre
moyenne

RIGIDITE ABSOLUE

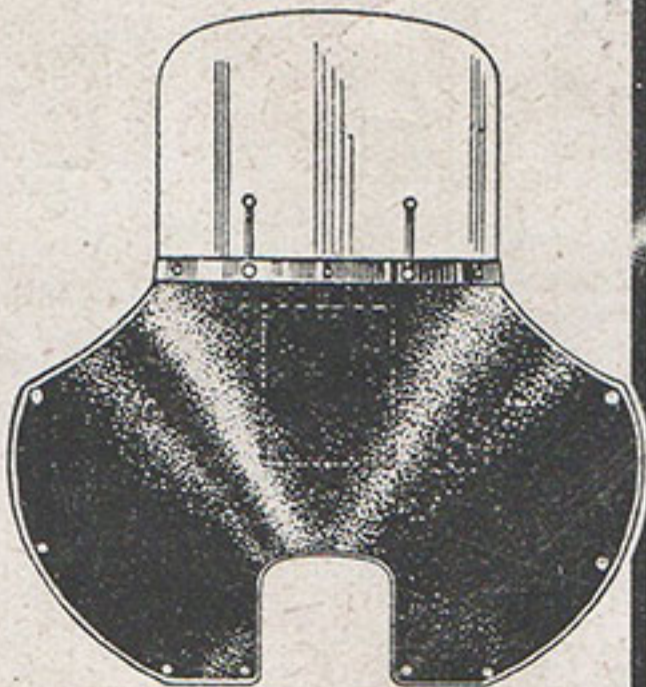
PROTECTION COMPLETE

Pose immédiate sur
toutes machines

EXPEDITION

Modèle Spécial pour TRI

H. DELANNET



43-45 r. de la Roquette
PARIS. tél. ROQ. 85-22

83		D K W		83	
PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES	83 STATION SERVICE 83		ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES		
<i>Toutes pièces détachées auto et moto</i> Echange Standard d'Organs					

83 Avenue de la grande Armée, 83
— PARIS — (16^{me})

Tél: PASSY 46-25 - 46-45 - 46-70 - 46-79
Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS



MOTOM

**LE CYCLEMOTEUR IDEAL POUR
LE GRAND TOURISME ECONOMIQUE**

- 48 cmc.
- 4 temps
- Soupapes en tête
- 3 vitesses
- 55 kmh.
- 1 litre d'essence pour 75 km.
- Monte les côtes à 22 % sans pédaler
- Faible encombrement
- Poids 37 kg.

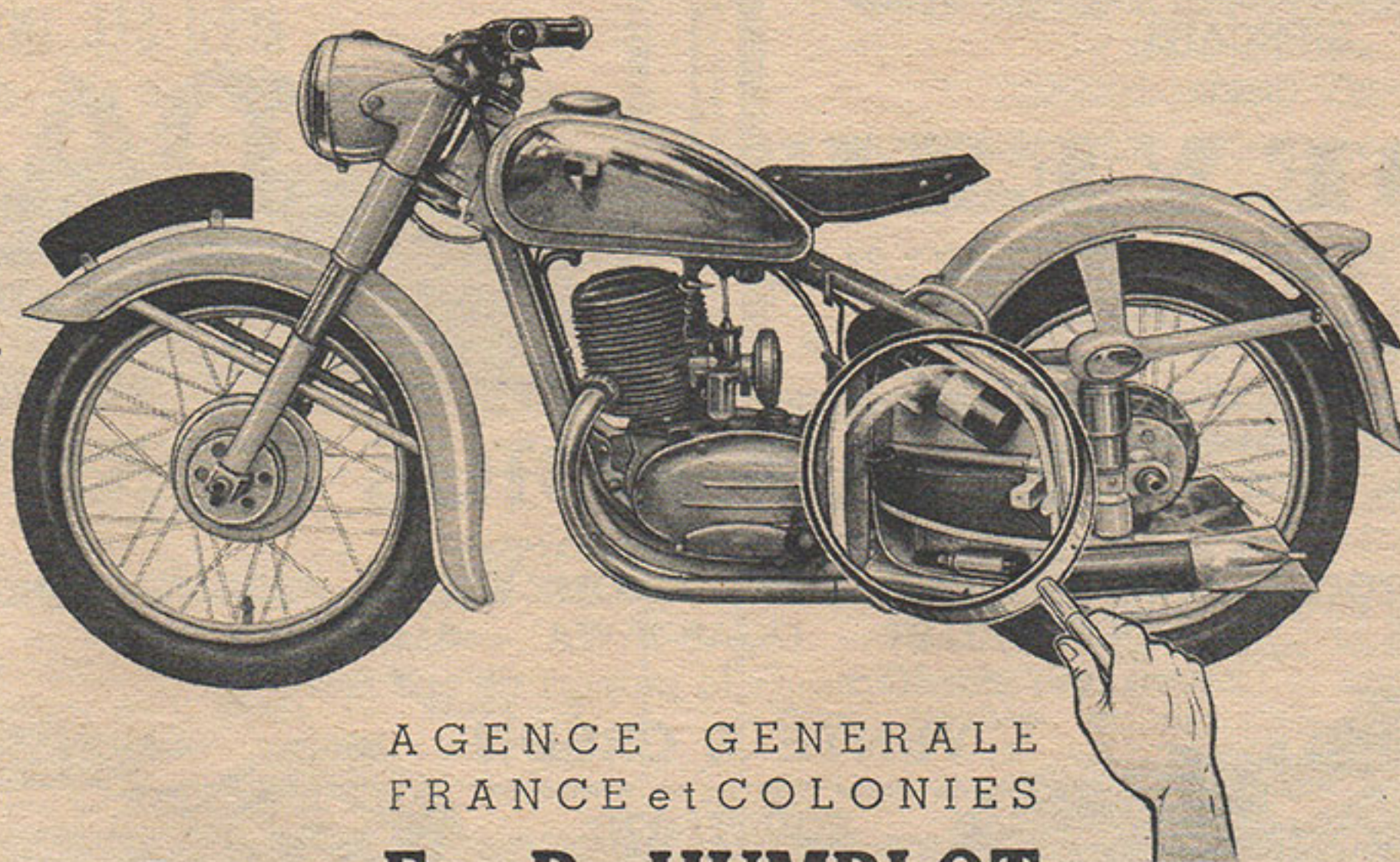


MOTOM S.p.A. VIA J. PALMA 27 MILAN

De la minutie dans le détail...

Tel est le meilleur témoignage de la **QUALITE TOTALE** que l'on rencontre dans la nouvelle **PUCH 250 cmc. 4 vit. modèle 1950**

Il faut voir
aussi
la 125 cmc.
Tourisme.
- 80 kmh. -



La 125 cmc.
Sport est
équipée de 2
carburateurs.
- 100 kmh. -

AGENCE GENERALE
FRANCE et COLONIES

Ets P. HUMBLLOT

72-79-81, rue du Fg St-Jacques
PARIS-14^e GOB. 24-32

AGENCES PROVINCE DEMANDEES

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

28, rue Davoust
41, av. Ed.-Vaillant
— PANTIN —

A. CHARRIER

Champion de France Vitesse 1936

Tél. : NORD 44-26
Métro : Hoche et
Porte de la Villette

TOUS LES MODELES DE TOUTES GRANDES MARQUES FRANÇAISES EN MAGASIN

TERROT — MOTOBECANE — PEUGEOT — GNOME-RHONE
GUILLER - MONET-GOYON - BERNARDET - M.R. - DERNY

REPARATIONS

Essai et démonstration de la

MOBYLETTE

STOCK TOUTES PIECES

VENTE à CREDIT NEUF & OCCASIONS

Réponse contre timbre

1/3 comptant - Solde 4-5-6 mois

**Visitez une fois...
...et vous reviendrez !**

Neufs. Livrables immédiatement.

■
Scooter LAMBRETTA 125 cc.
Scooter A.G.F. luxe 1950, 125 cc. 119.200 fr.
Scooter BERNARDET 200 cc 110.000 fr.
Vélocycleur ALMA 125 cc. f. tél. susp ar. 98.000 fr.
GNOME-RHONE 125 cc. fourche télesc. 77.250 fr.
MOTOBECANE 350 cc. f. tél. Susp. AR. 197.000 fr.
M.R. 100 cc. ...etc... etc...

ARIEL, Mono et Twin 500 cc. f. télé. Susp. AR
PANTHER 250 cc. et 600 cc. Fourche télescopique
NORTON 500 cc. fourche télesc. Suspension AR
DOUGLAS 350 cc. flat-twin, fourche télé. Susp. AR
neuves, en caisse, dernier modèle.

et 60 MOTOCYCLETTES ETRANGERES
garanties 3 à 6 mois — Petits crédits

Pièces assurées — Expéditions France et Colonies

PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES
SIDECARS

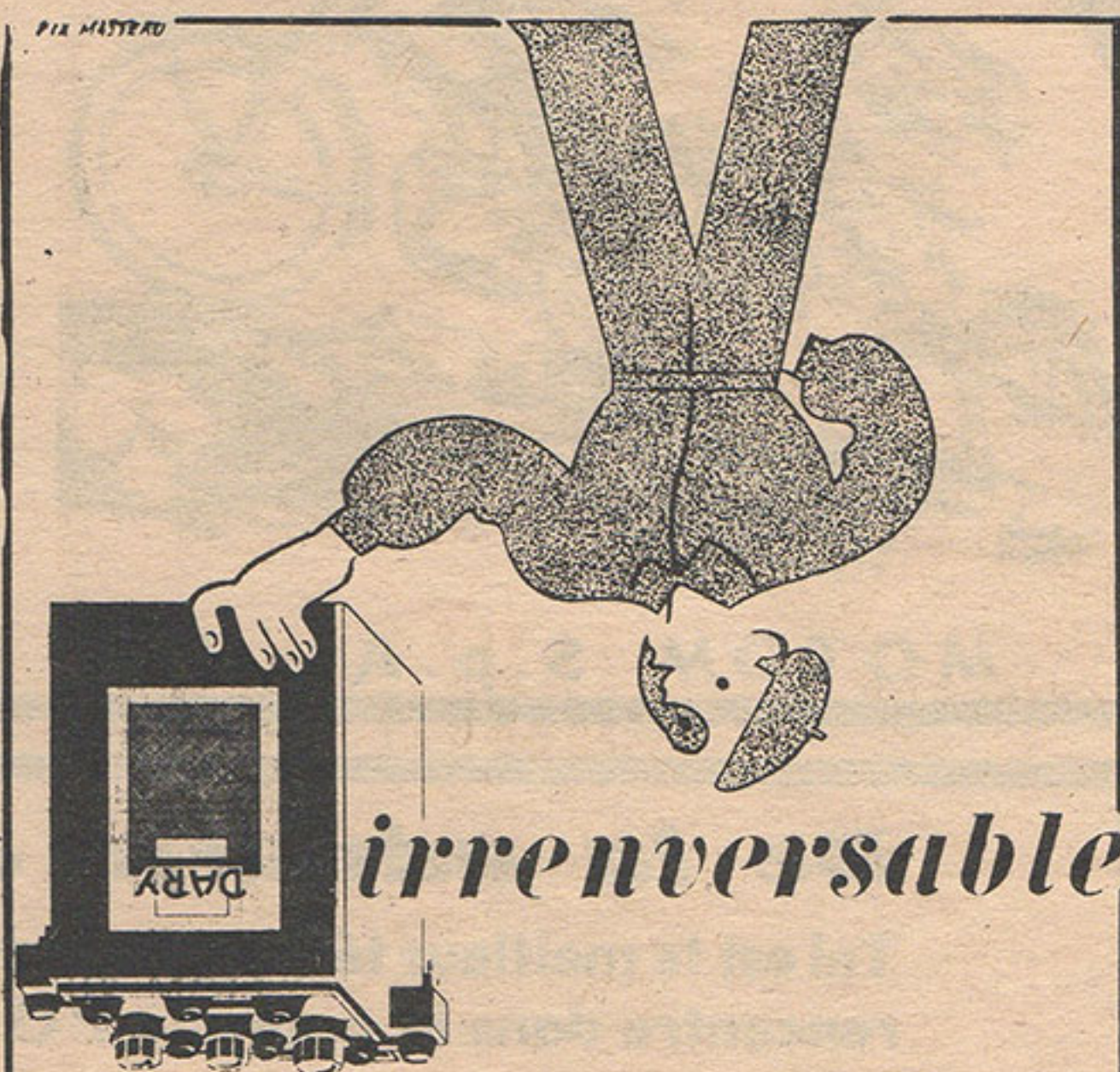
CHEZ

LADEVEZE

50, Rue Brunel - PARIS (17^e) — Tél. : ETO. 24-66

Nous répondons aux lettres munies d'un
timbre pour la réponse

P. H. MAYER



irrenversible

ACCU SEC INSULFATABLE
DARY
MOTO

40 RUE VICTOR-HUGO COURBEVOIE SEINE DÉF. 23-37

1, rue de Rivoli

St-PAUL MOTOS

Métro St-Paul - ARC. 71-46.

Agent des grandes marques :

TERROT - MOTOCONFORT - MONET-GOYON - GNOME-RHONE - TRIUMPH - ORIGAN - RAVAT
RENE-GILLET - OGAR-JAWA - ALCYON

Livraison immédiate de la plupart de ces marques

VENTE A CRÉDIT

Conditions : 15 fr. en timbres-poste

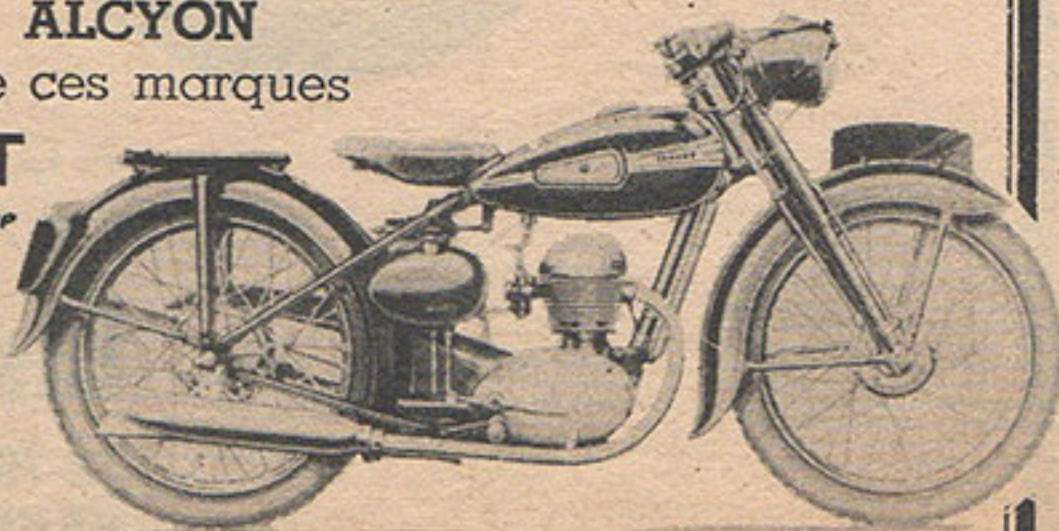
EQUIPEMENT

REPARATIONS

par spécialistes

175 ORIGAN

Livrables rapidement



LE SEUL MAGASIN OUVERT TOUTE LA SEMAINE JUSQU'A 19 H. ET LE DIMANCHE MATIN

BEZONS

162, r. Ed.-Vaillant - Tél. : 258 (Autob. 162)

MOTOBÉCANE



R. PIEL

AGENCES EXCLUSIVES

Essai et Démonstration
de la

"MOBYLETTE"

TOUS LES MODELES EN MAGASIN

STOCK COMPLET DE PIÈCES DÉTACHÉES - ACCESSOIRES

VENTE A CREDIT (1/3 comptant)
(4-5 et 6 mois)

LIVRAISON TRÈS RAPIDE

St-GERMAIN

21, rue de Poissy - Tél. : 729 (Autob. 258)

MOTOCONFORT



La plus grande exposition

**Vous cherchez le
moyen d'acheter
une moto ?**

MOTO-BASTILLE

R. DANVIGNES

6, Boulevard Richard-Lenoir - PARIS (11^e)

VOUS L'OFFRE

GRAND CHOIX - TOUTES LES GRANDES MARQUES
TERROT - MOTOBÉCANE - MONET-GOYON
GUILLER - JONGHI - BERNARDET
MATCHLESS — et les occasions

Deux façons d'acquérir rapidement
la moto choisie

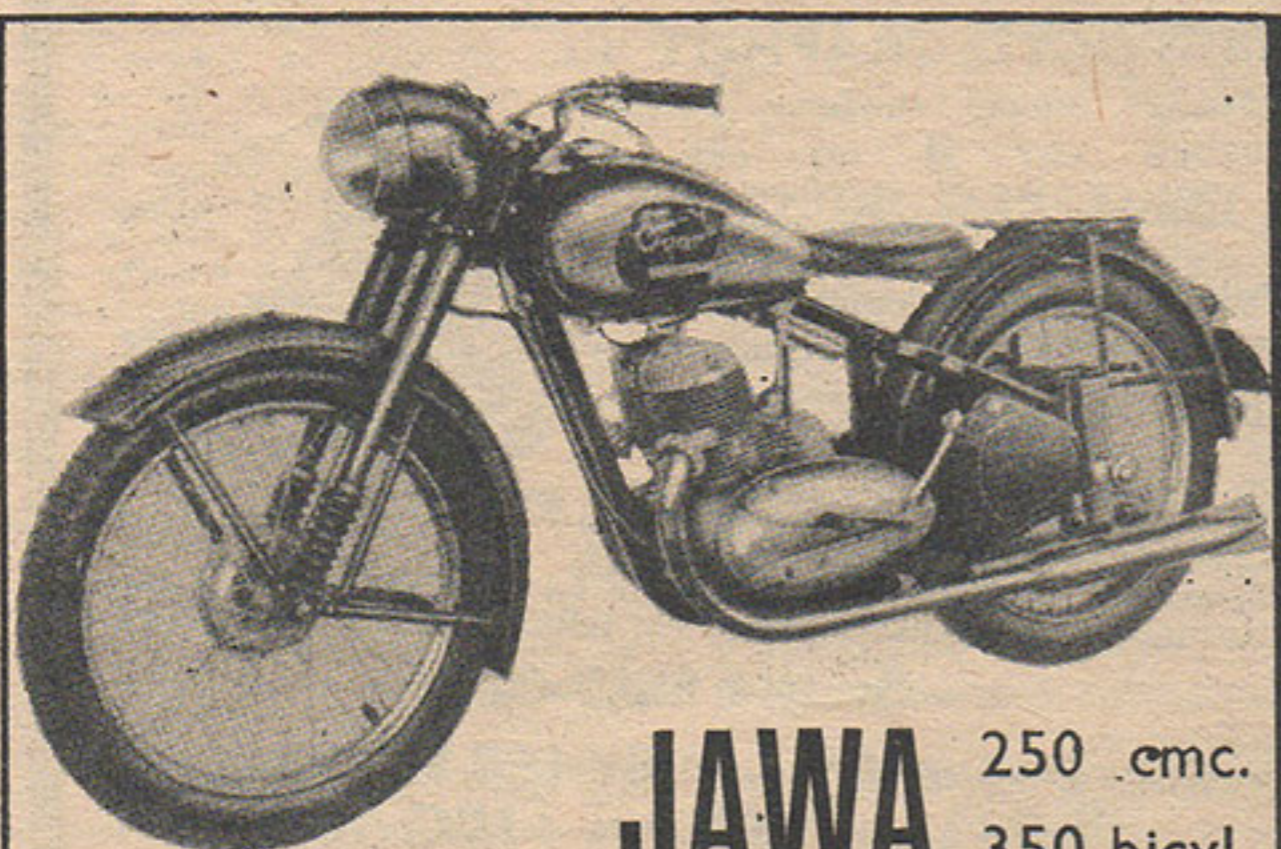
RENDEZ-NOUS VISITE

1^o) **SANS INTERET** - Paiement mensuel et
régulier avec versement à volonté.

(Conditions particulières exigées)

2^o) **VENTE à CREDIT** courante - 1/3 comptant
et 6 à 10 mois avec 13 % sur le découvert.

(Renseignements : 30 frs timbres réponse)



JAWA 250 cmc.
350 bicyl.

Fourche avant télescopique
Sélecteur au pied - Débrayage automatique
Suspension Arrière

DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES

Agent général pour la France et l'Algérie
Ets POCH, 127, av. de Neuilly - Neuilly-s-Seine
Tél. : SAB. 61-70

STATION SERVICE SPÉCIALISÉE

Pièces Détachées Origine

NIEL GARAGE - 8, rue Fourcroy - PARIS (17^e) WAG. : 52-62

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE — ECHANGE — REPARATIONS

Représentant de toutes marques Françaises
et des motos **JAWA, OGAR** (Station-Service)

11, Avenue de la Porte de la Plaine — PARIS (15^e)

Métro : Porte de Versailles

Tél. : LEC. 80-62

USAGERS DU VELOMOTEUR

MAUCOURANT

ADRESSEZ-VOUS A

147, Bd Ney, PARIS-18^e

MAR. 46-78

VAINQUEUR DE 4 BOL D'OR EN 125 cmc.

Agent des Grandes Marques

MOTOBÉCANE — M.R. — GNOME-RHONE

Pièces détachées et réparations de moteurs **SACHS**

100 cmc. - 125 cmc. - hors-bord

CONCESSIONNAIRE
EXCLUSIF

MOTOBÉCANE

TOUS LES MODELES EXPOSES
LIVRAISON RAPIDE

Sté **BLANCHE AUTOS MOTOS** (Gerard DESIR, Gérant) 71, RUE BLANCHE, PARIS (9^e) — TRI. 55-50

*Jusqu'au
20 février,
Cadeau!*



Un superbe coupon de tissu écossais pouvant former foulard, pointe, etc... est offert à tout acheteur d'un PARE-BRISE MOTO VÉLOMOTEUR **CARPENTIER**

Livré avec bon de garanti

En achetant votre pare-brise réclamez ce cadeau à notre vendeur




VOICI LES GRANDS FROIDS

Dans votre essence

BRETOCYL GRAPHITÉ


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

BRETOCYL GRAPHITÉ : départs facilités
BRETOCYL GRAPHITÉ : Graissage des hauts de cylindre immédiatement assuré
BRETOCYL GRAPHITÉ : Protège votre moteur contre l'usure car il en est le **VERITABLE BOUCLIER** et lui procure :
 Puissance - Souplesse - Sécurité
 Suppression du cliquetage
ECONOMIE D'ESSENCE



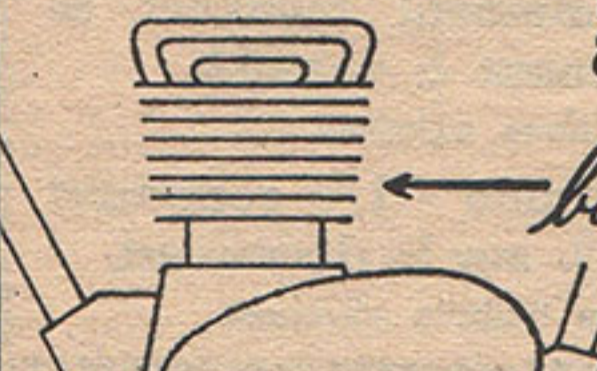
En vente dans tous les garages, Stations - Services, Motoristes ou **BRET-OIL** qui vous expédiera franco son coffret de propagande de 15 flacons-doses, correspondant à 150 litres d'essence, pour le prix de 695 francs.

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



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile & pour la Moto



*bonne compression
longue durée*

René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente
LIVRE DE SUITE. FACILITES DE PAIEMENT

Concessionnaire des Grandes Marques
 GNOME-RHONE — TERROT — JONGHI
 MOTOBECANE — GULLER — MALTERRE
 SIDECAR — BERNARDET
 SCOOTER

ATTENTION ! UNE SEULE ADRESSE :
 28, rue Ernest-Renan - ISSY-les-MOULINEAUX
 Métro : Corentin-Celton ou Porte de Versailles
 Catalogue ctre 30 fr. timb. — Tél. : MIC. 03-72

LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS
 Recordman du Bol d'Or — Catégorie 175 cc.
 Ex-chef du Service réparation Monét-Goyon

TERROT

MOTOBÉCANE

MOTOS ET VELOMOTEURS

LIVRAISON RAPIDE

NEUF — PIÈCES DÉTACHÉES — OCCASION
 EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

VENTE A CREDIT

58, rue Aristide Briand — LEVALLOIS-PERRET — Tél. : PER. 19-73



Moto revue

La Moto

REVUE TECHNIQUE INDÉPENDANTE ET DE DÉFENSE DES USAGERS
RÉDIGÉE PAR DES MOTOCYCLISTES POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

ABONNEMENTS : 24 N°s France 480 fr. Etranger 600 fr.

- L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, Noël, etc.), l'abonné économise plus de 150 frs sur l'ensemble des N°s 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, son adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.
- Changement d'adresse, 15 frs en timbres avec la dernière bande, rectifiée.

RÉDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ :

12, RUE DE CLERY, 12 — PARIS (2^e)
(IMMEUBLE METRO SENTIER)

Téléphone : GUT. 73-32 — (4 lignes groupées)

◆ SIDECAR 250 CMC.

Guzzi a procédé sur autostrade aux essais d'une 250 cc. suralimentée et profilée, attelée à un sidecar. Bien que théoriquement il soit peu avantageux de suralimenter un monocylindre, cette machine atteignit sur le kilomètre lancé une vitesse de 209 kmh. Malheureusement le chronométrage électrique eut des pannes et il est douteux que la tentative puisse être officiellement reconnue.

◆ SIDECAR INTEGRAL

Il y eut autrefois des machines comme le Seal et surtout le Scott Sociable, dont la disposition des roues était celle d'un sidecar dont la carrosserie biplace recevait conducteur et passager. Il n'est pas impossible qu'un engin de ce type apparaisse un jour ou l'autre. Le gros obstacle est surtout l'apparence un peu étrange.

◆ LA LUTTE CONTRE LA BOUE

La pluie a un avantage sur la boue, c'est qu'elle n'est pas sale et on peut s'en protéger avec des vêtements appropriés. Mais cette boue qui recouvre chaussures et machines est odieuse. Il y a beaucoup à faire dans ce domaine.

◆ A NORTON LE T.T. AUSTRALIEN

Hinton sur Norton, cela rime, et c'est excellent coureur vient de gagner, en Australie, les deux épreuves Junior et Senior.

◆ D'ICI DEUX ANS, IL N'Y AURA PLUS UNE MACHINE SANS SUSPENSION ARRIERE

A peu près tous les pays du monde vivent dans la stupidité et le gâchis. La politique, quelle qu'elle soit, empêche de se rendre compte des réalités économiques qui en définitive, comptent seules. Et en particulier les réseaux routiers indispensables aux vies nationales et même internationales sont de plus en plus négligés. Sur de bonnes routes nous pouvions à la rigueur, si nous nous contentions de vitesses modérées, nous accommoder de machines à arrière rigide. Mais à cause de la détérioration croissante des routes, une bonne suspension avant et arrière, pour toutes les machines, de la grosse 1.000 cmc. jusqu'au cyclomoteur, doit devenir une caractéristique essentielle.

CASSE-COU

On peut affirmer que les records de vitesse pure ne peuvent plus être battus que par des machines carénées, avec une coque enfermant, non seulement la machine, mais aussi le conducteur. Ce n'est pas la motocyclette elle-même qui présente le plus de difficulté à réaliser puisque avec un 500 suralimenté ou avec un 1000 non suralimenté on peut atteindre 90 ou 100 CV. Cette puissance correspond à une vitesse maximum sans carénage, de l'ordre de 250 kmh. Une puissance supérieure serait pratiquement inutilisable, faute d'adhérence. Le carénage est donc indispensable. Tout serait bien si la tentative s'effectuait en air parfaitement calme et même avec un vent léger, si la machine se déplaçait dans le sens du vent. Mais la moindre brise latérale, surtout si elle souffle irrégulièrement, (ou si elle est par endroits, masquée), constitue un risque redoutable. Il ne semble pas qu'un empenage suffise, en ce cas, à empêcher de dangereuses embardées. Même dans les meilleures conditions, une route, fut elle une autoroute, est pleine de périls et il n'y a au monde que certains lacs séchés pour ces tentatives. Tout cela est-il pratiquement intéressant ? Nous n'avons pas, comme pour l'avion, un espace illimité (au moins actuellement, et encore l'atterrissage, le brouillard, les perturbations atmosphériques, posent de graves problèmes), mais nous devons emprunter des routes. Et même les autoroutes qui sont à l'état de projet, ne permettront pas de vitesses soutenues supérieures à 150 à l'heure et d'autre part, on doit tenir compte de la consommation de carburant, de l'usure du mécanisme et des pneus.

Remarquons que sur les chemins de fer, la vitesse des rapides n'a pas été pratiquement augmentée depuis une cinquantaine d'années. Et même, vers la fin du second Empire, une vieille Crampton à roues libres (c'est-à-dire, avec un seul essieu moteur), tirait deux wagons de Paris à Marseille à 100 de moyenne. L'effort à surtout porté sur le poids transporté. Mais il y a pour le chemin de fer, l'auto ou la moto, une vitesse utile qu'il n'est ni économique, ni utile de dépasser. Les très grandes vitesses n'ont d'intérêt que sur de longs parcours et c'est l'avion qu'il faut alors employer. Du point de vue de l'utilisateur, est-il intéressant qu'une voiture de 2.400 CV, pesant plus de trois tonnes et complètement différente d'une voiture normale ait réalisé sur un ou deux kilomètres, du 600 à l'heure. Il lui faut à chaque parcours changer les pneus et elle dépense, au kilomètre, une dizaine de litres au moins d'un carburant très spécial et très coûteux.

(Suite page 62).

◆ RAPPORT POIDS-PUISSANCE

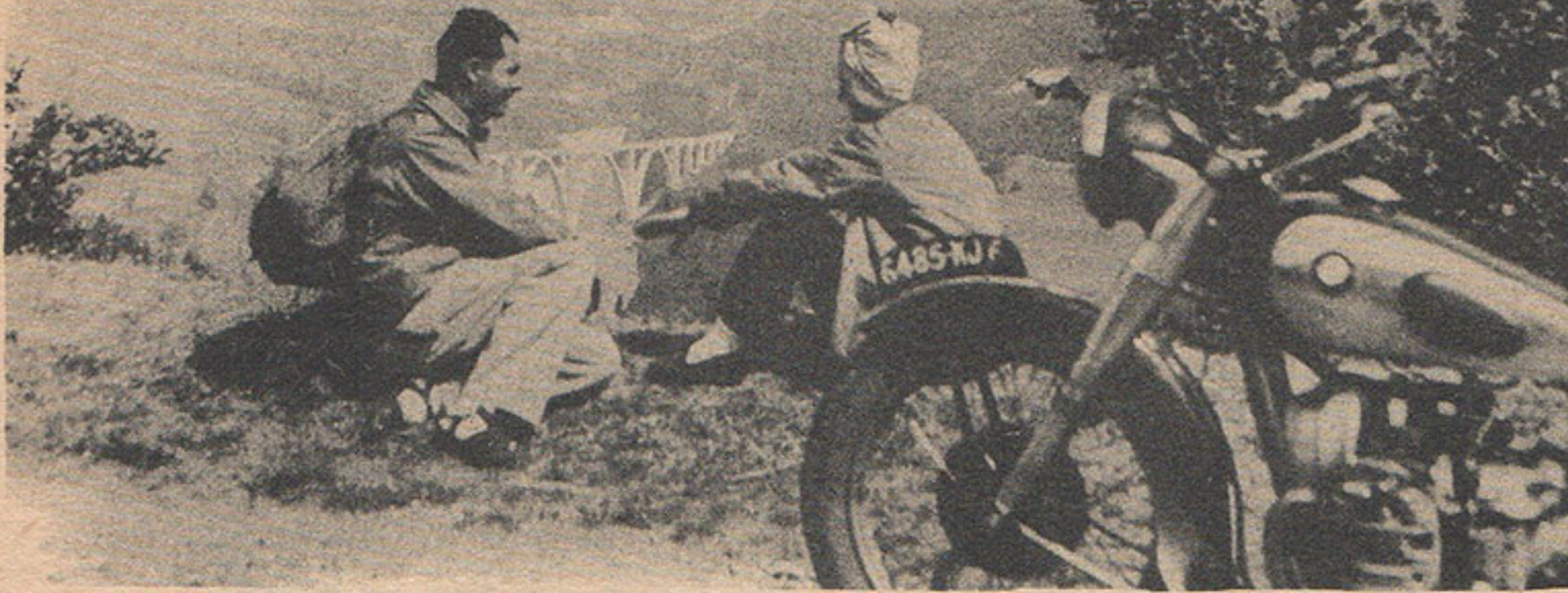
Il est, pour la plupart des motos, beaucoup plus avantageux que pour les voitures. Tel moteur de voiturette pesant avec deux passagers environ 800 kilos, ne développe que 17 ou 18 CV et avec un moteur 1.500 donnant une quarantaine de chevaux, on en vient à tirer un poids total de 1.400 ou 1.500 kilos. Evidemment on arrive à un rapport plus élevé avec les voitures équipées de gros moteurs, mais elles sont aussi chères d'entretien que de prix d'achat. A un moteur de 125 cc. d'une puissance effective de 4 cv, nous demandons de remorquer 150 kgs en solo (75 kgs pour la machine et 75 kgs pour le conducteur. Avec les 30 CV et même plus que l'on extrait d'un 500 cmc., on emmène 250 kgs (180 pour la machine, le reste pour le conducteur. Cela se sent en côte.

◆ FLAT-TWIN

La construction motocycliste boude le flat-twin et il n'en existe plus que quatre représentants. Si on le dispose en long il est encombrant (à moins d'être de petite cylindrée et à soupapes latérales) et le cylindre arrière est masqué. Disposé transversalement, il déborde et on craint qu'il subisse des dommages en cas de chute. Et on est amené à prévoir un couple conique si on veut conserver une chaîne de transmission. Quant à la transmission par engrenages, elle est coûteuse. Par contre les flat-twin (ou éventuellement le flat four et même le flat six ou le flat eight), il prend une place de plus en plus importante dans la construction automobile, en partie... à cause de son faible encombrement vertical et longitudina.

◆ NE PUSSEZ JAMAIS A FOND

Pour toutes les machines, comme pour les voitures, il y a une allure de croisière qui s'établit aux environs des deux tiers de la vitesse maximum pour les machines rapides et aux trois quarts pour les machines à caractéristiques modérées. Au-delà, la courbe de consommation monte en flèche, et les organes fonctionnent avec une marge de sécurité réduite; et même s'ils tiennent, l'usure des organes en mouvement est considérablement améliorée.



Informations

◆ ROUTES PLUS LARGES

Les poids lourds circulent en nombre croissant sur nos routes, ainsi que les autocars, et on ne peut que s'en féliciter au point de vue général, mais par suite de leurs dimensions, ils créent certaines difficultés dans la circulation. Roulant à des vitesses relativement élevées, ils rendent les dépassements difficiles et pour peu qu'ils ne tiennent pas bien leur droite, très dangereux. Quand ils tirent une remorque, ils bloquent les virages à court rayon. Leurs conducteurs, pour leur part, font tout ce qu'ils peuvent, mais la conduite de tels mastodontes est loin d'être aisée. Imposer des dimensions plus réduites n'est guère possible, puisqu'on ne peut retirer de la circulation des véhicules coûtant plusieurs millions et cela serait inopportun, puisqu'un gros tonnage est nécessaire dans beaucoup de cas pour exploitation rationnelle et rémunératrice. Il n'y a donc qu'un remède, des routes larges et des virages à grand rayon. Les sommes affectées à l'entretien des routes sont absolument insuffisantes et les services routiers doivent se contenter d'entretenir tant bien que mal les chaussées sans pouvoir même entreprendre des réfections qui deviennent de plus en plus urgentes. Cela revient à mettre un matelas en bon état sur un sommier défoncé. Il y a un véritable drame de la route française. Comment envisager dans de telles conditions l'élargissement et l'aménagement de nos routes ?

◆ VELOMOTEURS « HIRONDELLE »

Une erreur matérielle nous a fait dire, dans notre numéro 961, que les vélomoteurs « Hironnelle » étaient équipés de moteur Ravat.

En effet, nous tenons à signaler que ce sont des moteurs Nervor qui équipent les machines de la grande Manufacture Stéphanoise.

◆ PHOTO MOTO

Nous avons tous notre violon d'Ingres et la plupart d'entre nous aiment non seulement à monter une machine qui fait défiler à toute allure les bornes kilométriques (quelle joie aussi qu'un virage bien pris dans lequel la machine s'inscrit avec une vigueur presque scientifique), mais encore à s'arrêter dans un coin exceptionnellement pittoresque. On en veut garder le souvenir et on sort l'appareil photographique. Nous ne comprenons guère la rage qu'on a de vouloir faire de la photo un art difficile et compliqué, obligeant à résoudre des équations multiples et à combiner au milligramme des produits chimiques. La photo est en

réalité la chose la plus simple du monde. Avec un box on obtient dans des circonstances normales d'excellents clichés. Il ne s'agit pas de faire des chefs d'œuvres, mais de conserver d'honnêtes souvenirs. Il y a deux alternatives. Ou bien, et cela est très légitime, ce que les délicats appellent dédaigneusement des presse-boutons et nous confions à un spécialiste développement et tirage d'un nombre relativement restreint de clichés. C'est alors le bon appareil automatique 6x9 qui nous va comme un gant. Ou nous sommes plus intéressés à la photo elle-même ; nous ne répugnons pas à la cuisine photo, nous développons nous-mêmes et les petites épreuves ne nous satisfaisant pas, nous agrandissons, et dès ce moment nous envisageons l'utilisation d'un appareil 24x36 qui, avec la profondeur du foyer, les objectifs interchangeables, le télémètre et les obturateurs à grande vitesse, nous offre des possibilités incroyables. C'est là affaire de goût personnel. Mais un fait est là : c'est qu'un motocycliste passionné est presque fatalement un photographe non moins passionné. La photo nous permet de revivre d'une manière durable et intense nos émotions motocyclistes, et d'en prolonger la jouissance. Vive la moto et son indispensable auxiliaire, son complément, la photo.

◆ SALT LAKE CITY SERA-T-ELLE DETRONEE ?

Pour s'attaquer aux records mondiaux de vitesse toutes catégories, il faut une surface parfaitement plane sur 10 kms et même plus et très large pour éviter qu'une embardée n'ait des effets funestes. Les plages même comme celle de Pendine en Angleterre et de St-Jean de Mont (en Vendée) chez nous, ou de Daytona en Amérique n'offrent pas un terrain parfait. Le sable si dur qu'il soit offre une résistance assez élevée au roulement et il y a des passages où il n'est pas assez dur. Il faut compter également avec les ripple marks même si elles ne sont pas visibles. A Salt Lake, et le nom même l'indique, on roule sur une croûte parfaitement plane constituée par du sel et de la terre. De plus l'air est particulièrement calme et pendant une grande partie de l'année on peut éviter ces vents latéraux si dangereux avec les carrosseries profilées sans lesquelles il est bien difficile de prétendre aux records mondiaux sur courtes distances. Mais il semble que le Lac Muroc, en pleine Californie, à une centaine de kilomètres du Pacifique, offre des possibilités au moins égales, 17 kms sur 10, une boue solidifiée, dure comme le ciment, il est considéré comme la meilleure piste d'atterrissage du monde pour les avions supersoniques. Il est malheureusement douteux que l'aviation américaine en autorise l'emploi aux véhicules terrestres.

Sur les bords du Rhône, à son entrée en France, dans l'Ain.

Photo de M. Jean Hennevard, vice-président de l'A.M. Hyères (Var).

◆ UNE SEULE BOUGIE PAR CYLINDRE

Il fut un temps où l'on estimait qu'on réalisait un gain de puissance en augmentant le nombre de bougies par cylindre et il y a en fait de gros moteurs d'aviation qui possèdent deux bougies par cylindre. Naguère sur les grosses voitures Rolls Royce on utilisait pour chacun des six cylindres deux bougies, une alimentée par une magnéto, une par la batterie. Nous nous souvenons également d'une moto Scott avec deux bougies diamétralement opposées, mais dont l'allumage était conjugué. On a même été plus loin et on a essayé sur certains moteurs expérimentaux la bagatelle de 5 bougies par cylindre. En fait, pour les moteurs à cylindrée unitaire moyenne, cela n'a rien donné de bien intéressant et souvent les bougies multiples réduisaient la puissance. Cela, à la réflexion, n'est pas très surprenant et est fonction de la vitesse de propagation de la flamme. Or elle est suffisante pour assurer, avec une seule bougie, l'allumage aux environs du point mort haut. Avec deux bougies on peut craindre que

CASSE-COU

(SUITE DE NOTRE EDITORIAL)

teux. Permet-elle de réaliser de sérieux progrès techniques ? Nous ne le pensons pas, puisque ses moteurs sont des moteurs d'aviation d'un type déjà démodé et que si elle est bien profilée, les carènes des avions le sont encore beaucoup mieux. Malgré son poids, malgré sa stabilité propre, une telle voiture est dangereuse et il faut attendre une période de calme (le vent souffle rarement à Salt Lake City). Une moto carénée sera elle, beaucoup plus dangereuse encore et ces tentatives de record, sont des tentatives de suicide. Elles ne sont pas justifiées par les progrès techniques, puisque nos moteurs actuels donnent toute la puissance que nous permet d'utiliser une roue arrière motrice. Et sur une moto non carénée le moteur sera, à 200 à l'heure, aussi durement « sonné » qu'à 400 à l'heure sur une moto carénée.

Allons plus loin, les records sur courtes distances nous passionnent moins que ceux accomplis sur des distances assez longues, 100 kms par exemple, ou 500 kms. Là vraiment, les points faibles apparaîtront. Et la formule idéale, ce sont les 24 heures. Du point de vue sportif pur, le conducteur unique est plus intéressant. Par contre, du point de vue technique, une équipe de deux conducteurs se relayant, diminue le facteur humain au profit du facteur mécanique.

les deux fronts de flamme se heurtent et que les gaz non allumés, coincés, pour ainsi dire, entre ces fronts de flamme, détonnent. On peut admettre en principe que jusqu'à 100 mm. d'alésage, une seule bougie est préférable, sa place idéale étant au sommet de la chambre d'explosion hémisphérique. Encore faut-il ne pas formuler une opinion trop absolue au sujet de cet emplacement, car il faut tenir compte de la marche des courants gazeux, de la température, etc...

◆ ADRESSE EXACTE !

Voilà 3 fois que la même erreur se trouve dans la publicité passée par l'as des petites cylindrées, Maucourant; cet agent de Motobécane, M.R. et Gnome-Rhône n'est pas établi au 175, mais au 147 du Bd Ney, Paris-18°.

Mais les possesseurs de petites cylindrées désirant une mise au point spéciale savent déjà y aller les yeux fermés...

◆ UNE BELLE MACHINE

La qualité de la Sunbeam n'a jamais été discutée. Pendant longtemps cette marque est restée fidèle aux traditions classiques avec cette précision et ce fini qui, en contre-partie d'un prix élevé, se traduisent par une qualité hors de pair, une sécurité de fonctionnement absolue et une longévité exceptionnelle. Ses machines faisaient époque. Puis après la guerre le lion s'est réveillé et n'a pas hésité devant un modèle, nous ne dirons pas révolutionnaire, mais d'avant-garde : moteur à deux cylindres jumelés avec un bloc entièrement en alliage léger disposé dans le plan du cadre, avec un arbre à cames attaquant les quatre soupapes inclinées à 22,5°, une transmission à cardan, une fourche télescopique et une suspension arrière à glissières et un dessin général d'une propreté et d'une netteté absolue correspondant aux désirs de nombreux motocyclistes qui acceptent de

payer assez cher une machine idéale. Actuellement il y a une réaction contre les moteurs à longue course.

Le Sunbeam a 70 mm d'alésage et 63,5 mm de course, le tout est extrêmement compact et l'empattement est celui d'une machine classique. La tenue de route est exceptionnellement bonne. Et les essais confirment l'excellence de cette machine qui dépasse le 130, a une vitesse de croisière supérieure à 100 à l'heure, est d'une souplesse incomparable et d'une consommation très modérée, moins de 3 litres aux 100 kms à 50 kmh., environ 4 litres à 70 kmh. et 4 l. 5 à 100 kmh.

MOTS CROISÉS

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

HORIZONTALEMENT

1. La providence des motards en panne.
2. Lisière. Elle peut être coquille.
3. Une rencontre avec un camion peut l'être.
4. Moitié d'un gamin parisien. Participe gai. Initiales du plus grand champion français.
5. Moitié d'aérien. Fleuve oriental. Phonétiquement, affirmation étrangère.
6. Préfixe. Initiales d'une grande firme française. Début et fin d'une ancienne marque de moteurs.
7. Les motos n'ont pas encore atteint sa vitesse. Est fait par un outil coupant, cylindrique ou conique.
8. Entre amis. Chaque motocycliste devrait l'être pour tous les autres motards. Impératif latin.
9. Jadis, fraillons du tonnerre.
10. Gorge de poulie. Ce qu'une sortie nous fait, et ne fait pas aux passagers d'une conduite intérieure.

VERTICALEMENT

- I. N'allez que chez les bons.
- II. Epoque. Le boxeur ne veut pas l'être.
- III. Sûr. A été fait avec du mercure.
- IV. Le métro peut l'être. Solipède.
- V. Dans Ramona.
- VI. Ne se résoud pas comme les mots croisés.
- VII. Contrôle les pièces de nos moteurs. Mot d'enfant.
- VIII. Celle de France n'est pas dans l'eau. Située.
- IX. Article étranger. Sous la veste.
- X. Marque de moto française. Première moitié.



Ça carburait mal, cette semaine, aussi pour ne pas sortir, j'ai décidé d'interviewer le « Technique ».

Le « Technique » c'est la providence des motards. Imaginez un bureau où les tables à dessin voisinent avec des caisses contenant des tas de petites merveilles : moteurs, équipement, accessoires, etc..., de quoi faire rêver plus d'un d'entre vous.

Les « Techniciens » ce sont des « bonshommes » qui savent en même temps dégrouper un moteur et tenir un stylo... de drôles de gars !... Ceux de MOTO-REVUE n'ont pas volé leur notoriété. Je vous prie de croire que dans leur atelier, « ça phosphore » !

Mais le plus impressionnant à voir c'est le courrier. Un tas, mes amis, à faire frémir le facteur le plus entraîné.

C'est là qu'est le drame. Il faut répondre à quantités de demandes de renseignements sans abandonner pour cela la rédaction de nos numéros.

Vous me croirez si vous voulez, mais il a fallu embaucher... et malgré cela, ça ne suffit pas. Les demandes s'accumulent comme de vulgaires électrons dans un condensateur.

Mais comme vous êtes très chics et que vous ne voulez pas que la rédaction de votre revue préférée souffre de l'énorme travail imposé à son « Technique », nous allons tout de suite nous mettre d'accord pour gagner du temps et éviter une bonne partie du courrier, toute celle qui n'est pas purement technique.

Première condition absolument indispensable : Joignez toujours une enveloppe affranchie portant votre adresse (comme ça, pas d'erreur possible de nos dactylos).

...Et premier grand principe : Tous renseignements absolument gratuits à nos abonnés !

Pour nos lecteurs, à qui nous demandons aussi une enveloppe timbrée, voilà un petit tarif « passe-partout » destiné à supprimer toute correspondance qui ne soit pas rigoureusement technique, et à permettre une réponse « immédiatement et sans délai », selon la formule consacrée.

1° Conseils sur le choix d'un fournisseur (ou simplement son adresse), renseignements donnés gratuitement.

2° Réglage des données précises (calage, numéro de gicleur, etc.), tous les tuyaux pour un même type de machine : Glissez donc un petit mandat de 100 fr. dans votre enveloppe.

3° Consultation technique telle que : « Mon moteur chauffe », ou « Je manque de puissance (c'est la moto qui parle) », ou encore « Ma machine a une mauvaise tenue de route », etc... : le mandat sera de 200 frs. C'est moins cher qu'une consultation chez un ingénieur. Donnez bien toutes les précisions utiles.

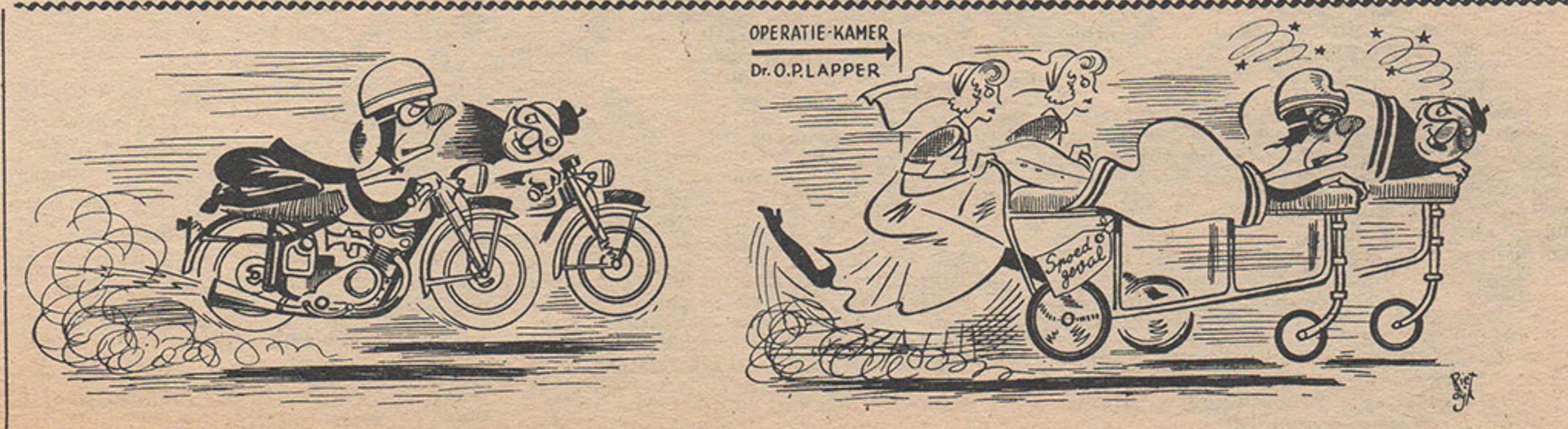
4° Renseignements administratifs ou juridiques : 200 frs également. Dans l'état actuel des Lois-Décrets, tutti quanti, et caeteri et caetera, ce n'est pas cher !

Et voilà... voilà de quoi gagner du temps, vous et nous, en évitant une correspondance inutile pour vous demander cette participation aux frais.

« C'est-y pas mieux comme ça ? », comme dirait ma concierge.

Mais si j'étais lecteur, moi... je sais bien ce que je ferais... je m'abonnerais !!

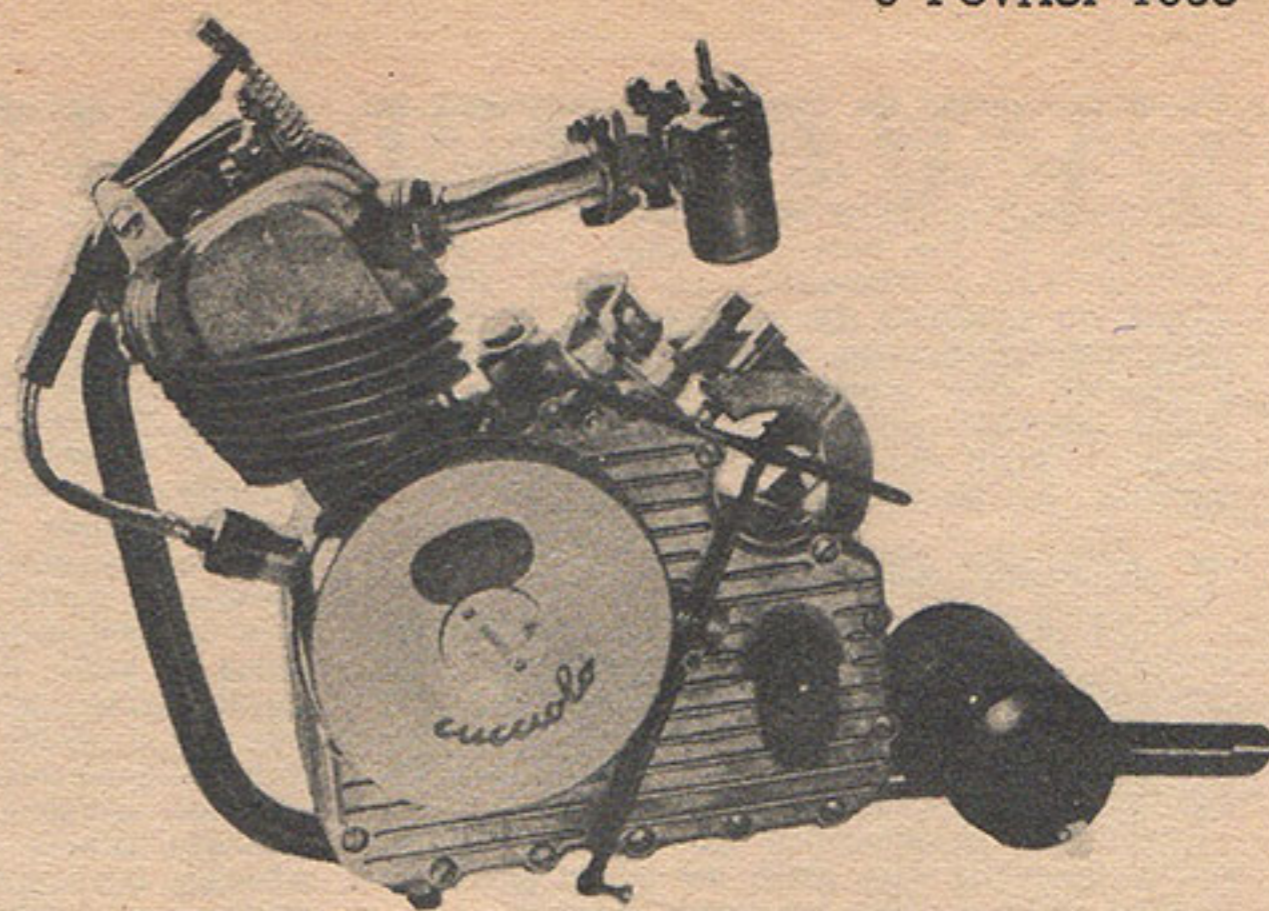
LE MOTOGRAPHE



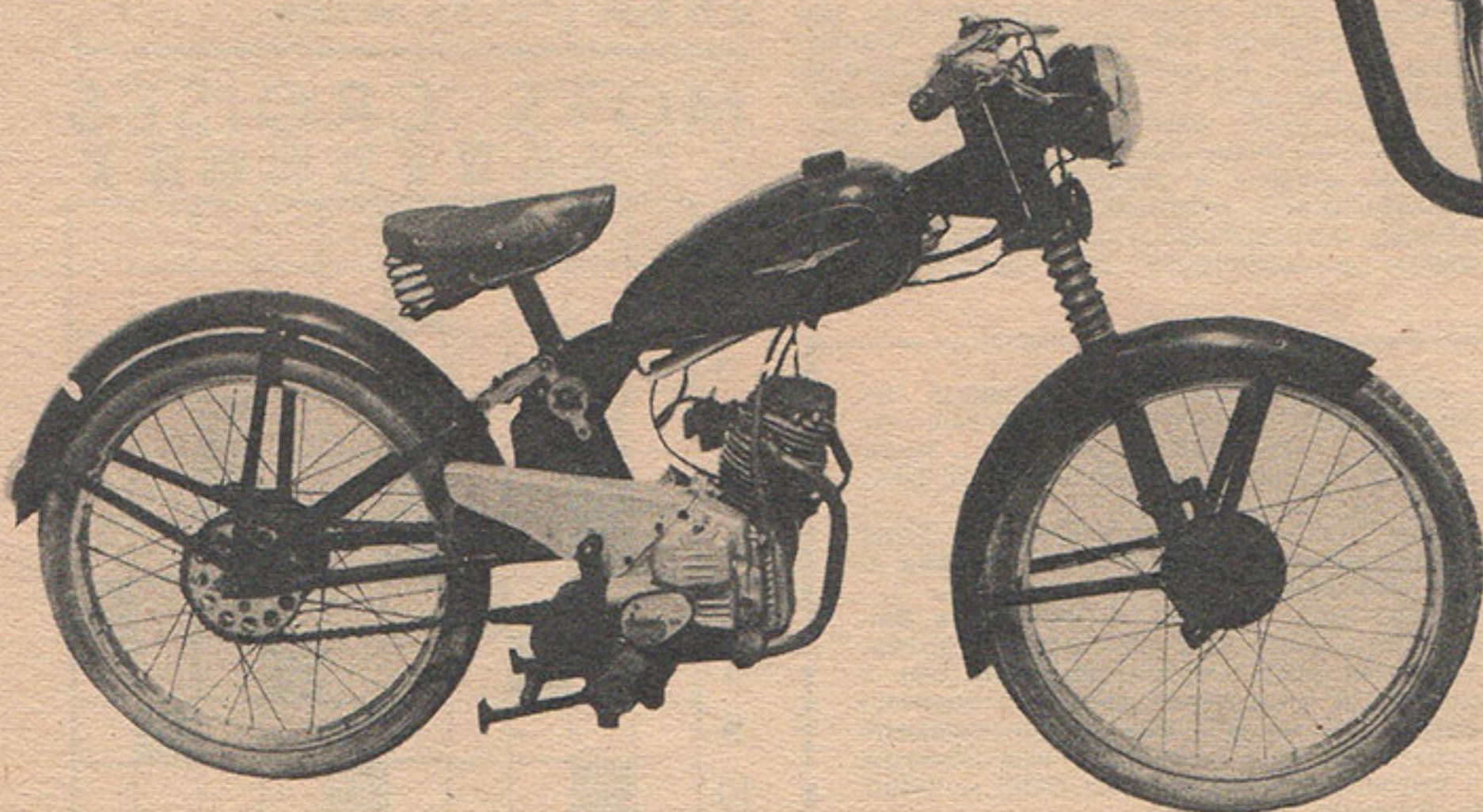
L'HUMOUR A L'ETRANGER

(de notre confrère hollandais : MOTOR)

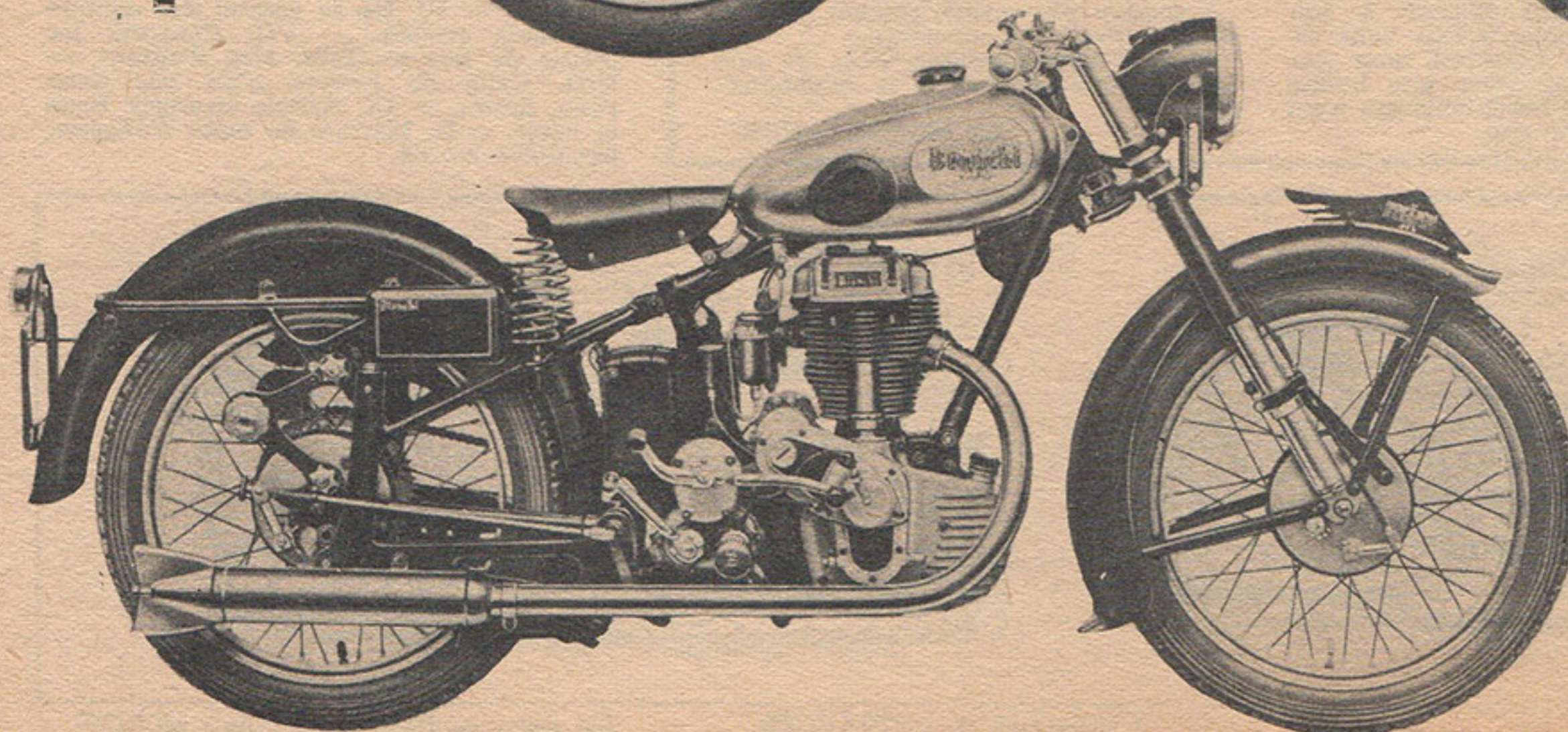
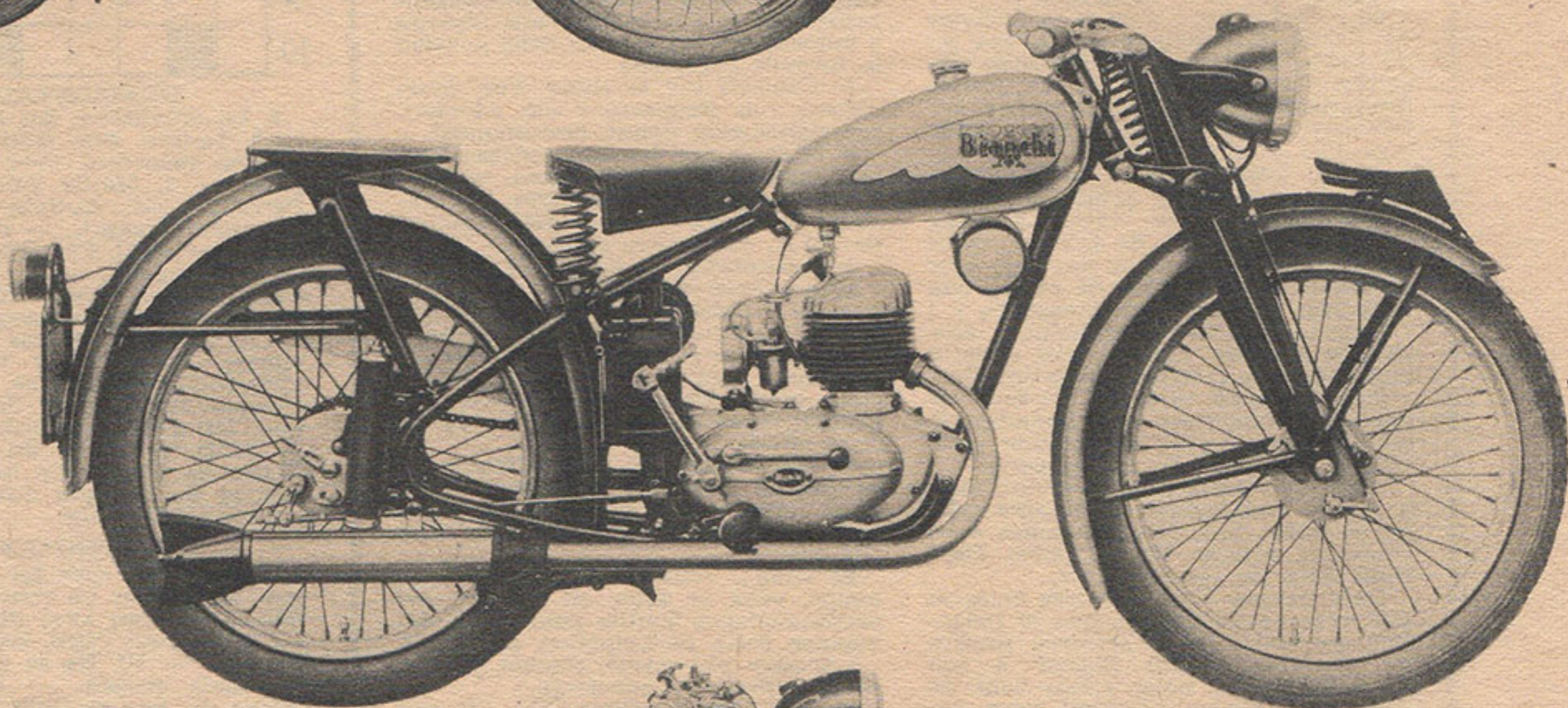
PRODUCTIONS ITALIENNES



La maison Ducati continue en 1950 la production du bloc 50 cmc « Cucciolo » de renommée mondiale dont on voit ci-dessus l'illustration. Le programme comporte également le « Ducati 60 » 3 vitesses et kick dont les soupapes sont enfermées.



■
Ci-contre : la 125 Bianchi dite « Bianchina » est munie d'un élégant bloc à 3 vitesses, kick à droite et sélecteur, le cadre est d'une ligne ininterrompue, complété par une suspension AR démontable.

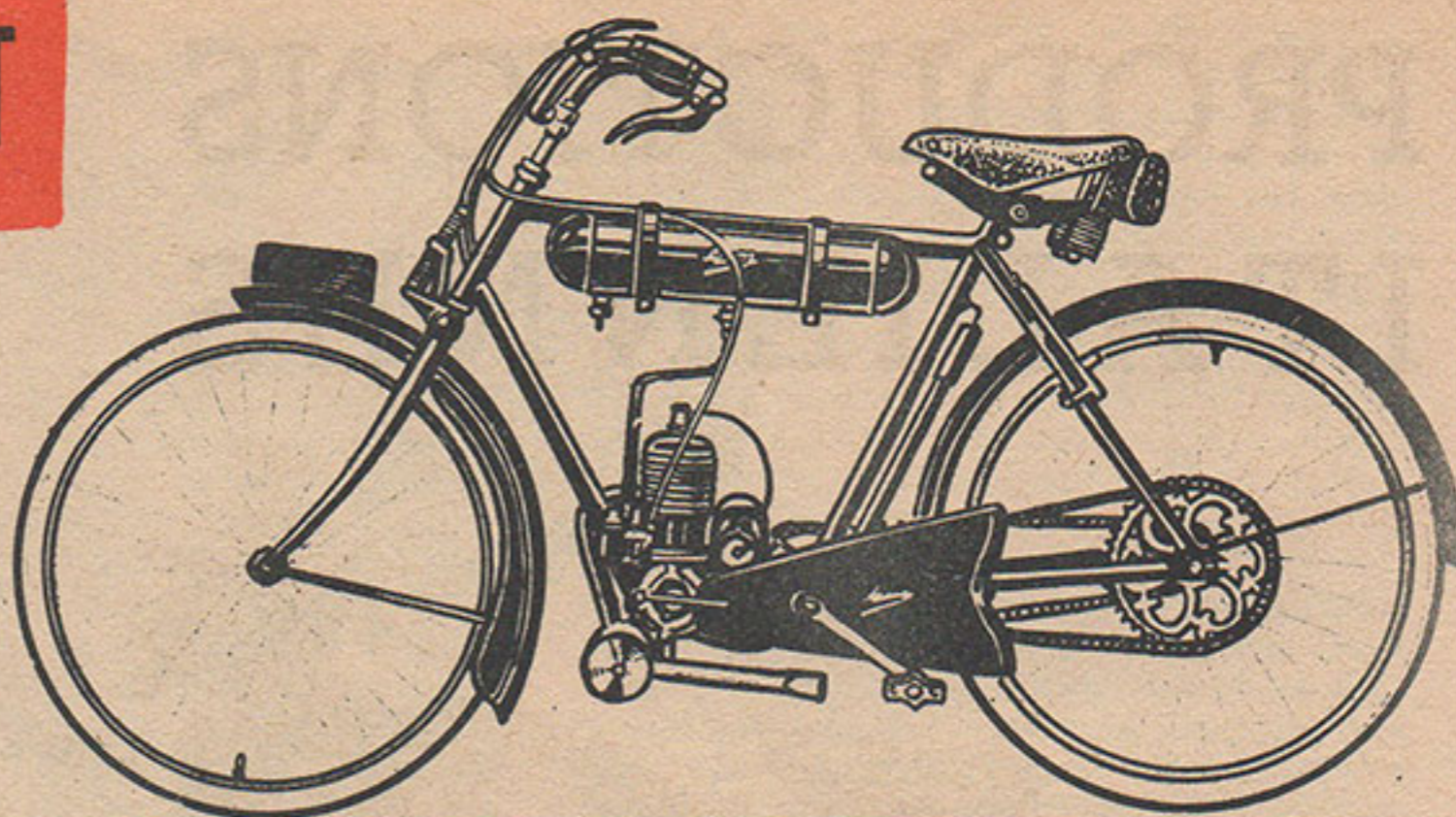


■
A gauche, la 250 type « Stelvio » dont le moteur n'est pas sans rappeler la 250 N.S.U. La suspension AR est à fourche oscillante. La partie inférieure AR du cadre est en tôle emboutie.

L'EVOLUTION

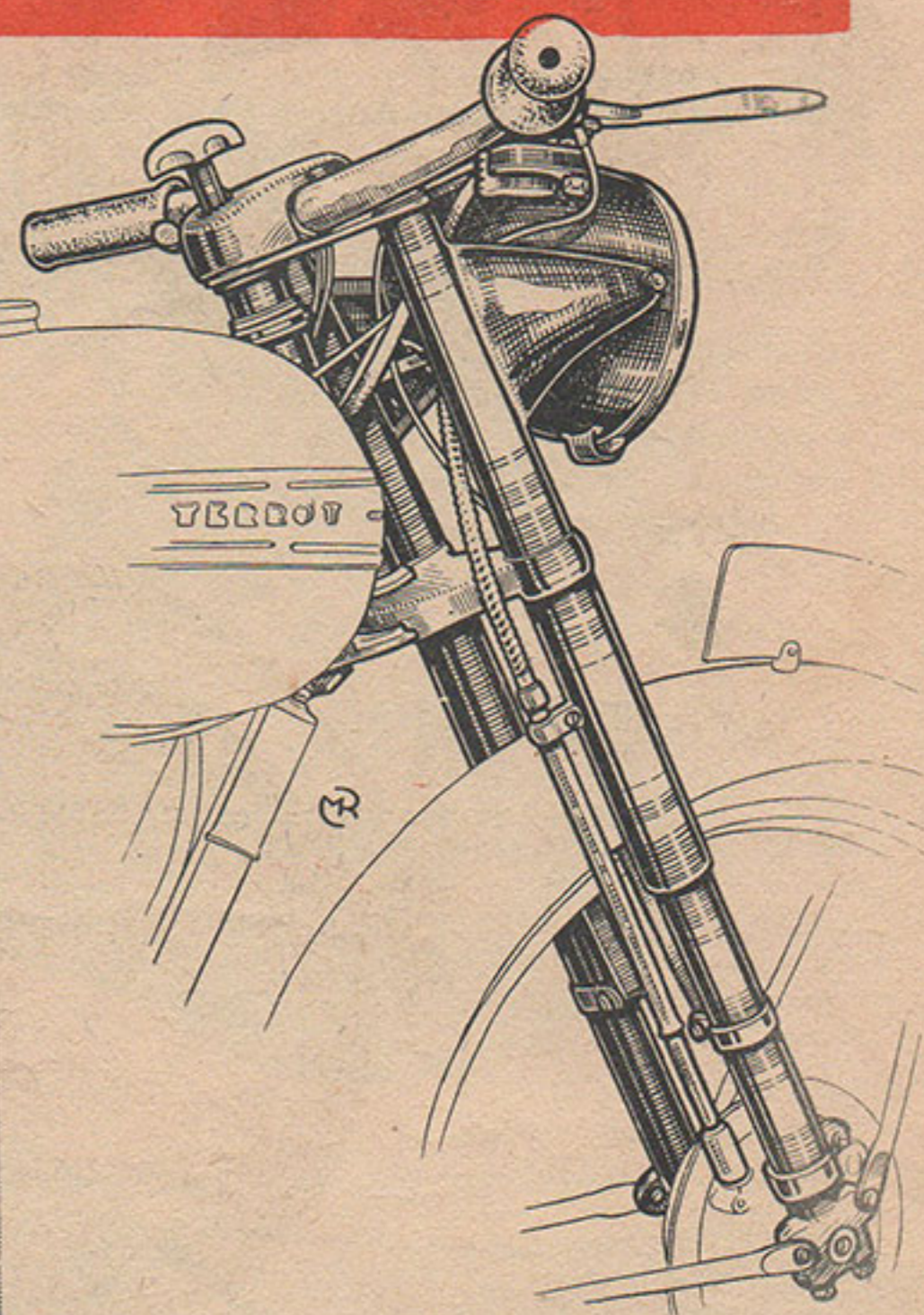
AUX salons de 1949 nous sont apparus les modèles qui nous seront livrés au cours de la saison prochaine. Nous n'aurons donc, en ce qui concerne les machines de série y compris celles de compétition, aucune surprise. Et nous ne croyons d'ailleurs pas que des types tout à fait révolutionnaires fassent leur apparition en 1950. Nous sommes arrivés à une de ces périodes de stabilité technique où l'on perfectionne les types existants, mais sans envisager de machines révolutionnaires. Comme de tous temps, il existe de nombreux prototypes, soit à l'étude, soit aux essais. Mais rien ne dit qu'ils doivent être produits en série. Tantôt ils ne répondent pas aux espoirs que l'on avait fondé sur eux et ils décèlent aux essais, des défauts irrémédiables. On ne peut dire qu'ils ont été inutiles, car dans de nouvelles études, on évitera certaines erreurs. D'autres ne seront pas réalisés en série à cause de difficultés d'usinage ou de prix trop élevé. Et même, si un prototype résiste victorieusement aux essais et s'il est réalisable industriellement et commercialement, un long temps sera encore nécessaire pour en mettre au point la fabrication, pour constituer des stocks de pièces de rechange, pour s'entendre avec les fournisseurs de matières premières et d'accessoires. Tout cela représente un temps si long et l'immobilisation de tels capitaux, même pour un simple groupe auxiliaire, qu'à moins d'une demande très nette du public, on hésite à risquer l'aventure. N'attendons pas de nouveautés sensationnelles dans le proche avenir et encore faudrait-il un redressement économique.

La ligne « Bicyclette » a disparu de nos machines conçues à présent comme un ensemble élégant

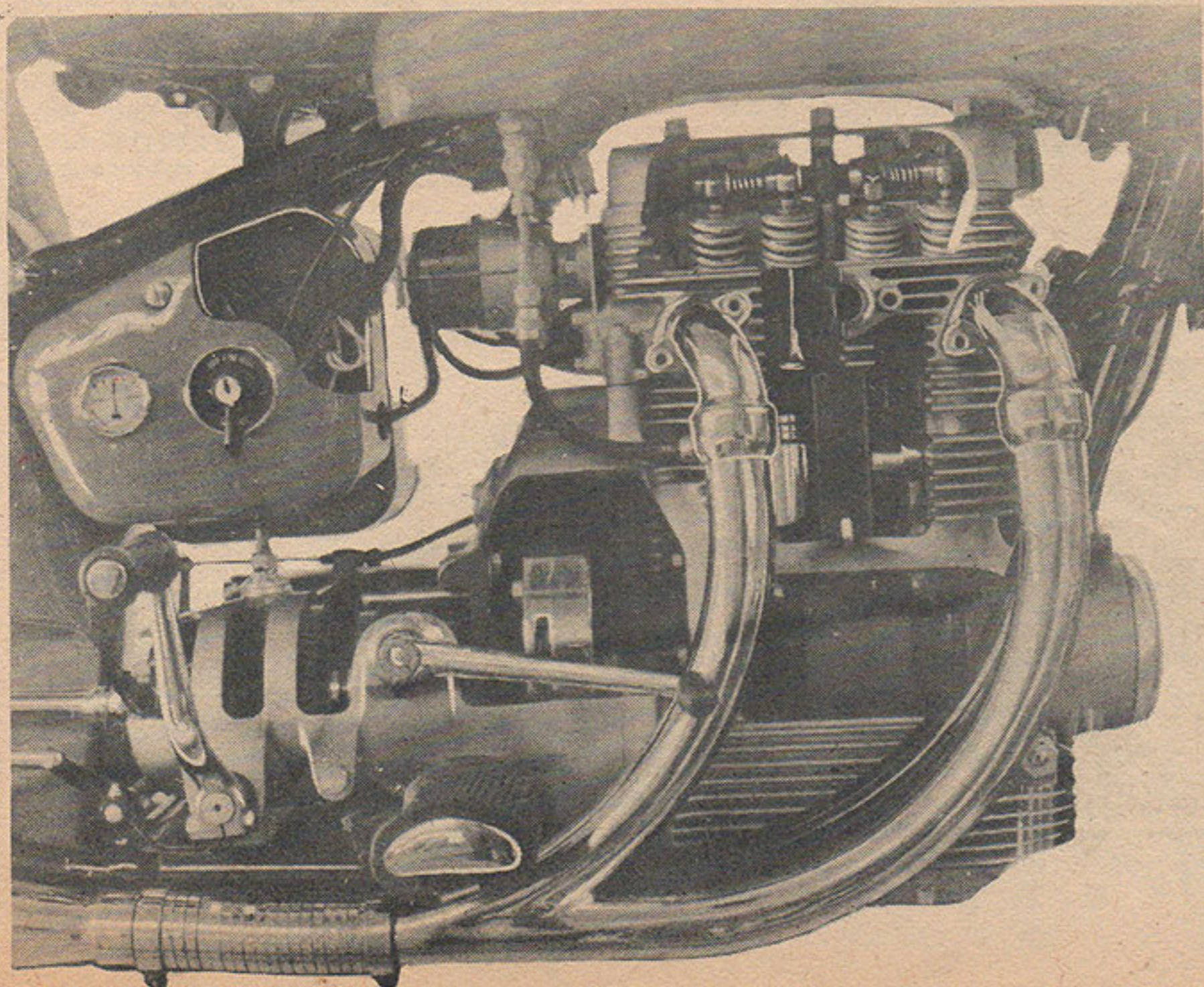


DE LA MOTO

Si immédiatement après la guerre, nous avons vu apparaître des machines comme la Sunbeam, la Vincent HRD, la Douglas et toute la série des deux cylindres jumelés, c'est que ces machines étaient étudiées depuis fort longtemps, certaines depuis une dizaine d'années et que tous ces constructeurs voulaient prendre pied sur le marché dès la paix. Donc premier point, la technique actuelle est stabilisée et peut-être pour une assez longue période. La première impression est toute de grisaille, avec le pressentiment que tout de même, il se prépare quelque chose de nouveau, mais qu'il est actuellement difficile de préciser. Au point de vue commercial, il est intéressant que la technique ne progresse pas trop vite car si on peut, pendant plusieurs années, conserver un même type de machine, on peut la produire à un meilleur prix.



La fourche télescopique, enfin adoptée, concilie l'harmonie à l'efficacité.

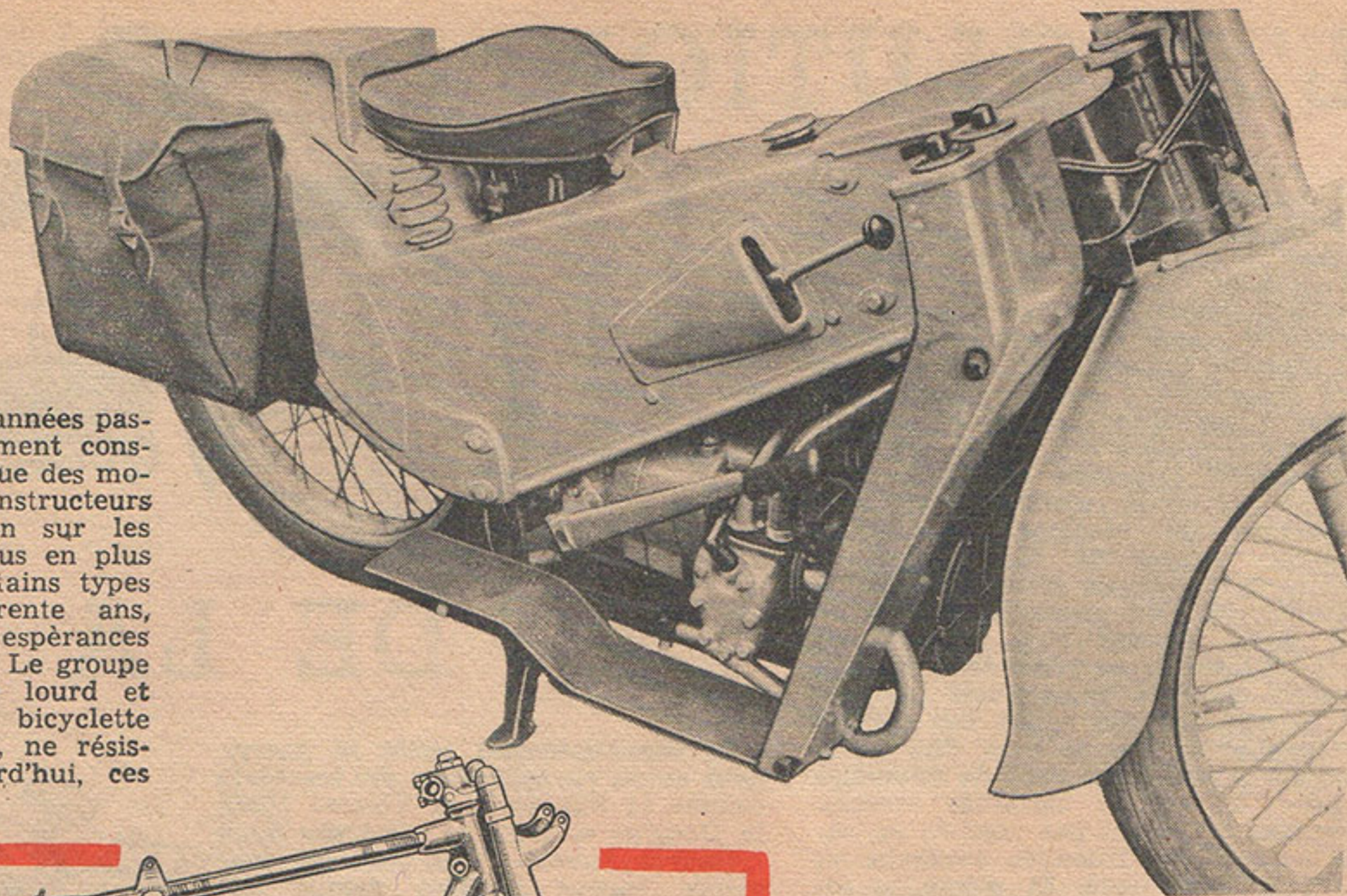


D'autre part, n'oublions pas que l'apparition d'un modèle tout nouveau déprécie les modèles antérieurs, d'où une perte sensible en cas de revente. Une évolution trop rapide et surtout une révolution brusque ne sont pas, en définitive, à souhaiter. Nous avons des machines dont les performances et la sécurité de marche sont des plus satisfaisantes et il est normal que les usagers s'en contentent.

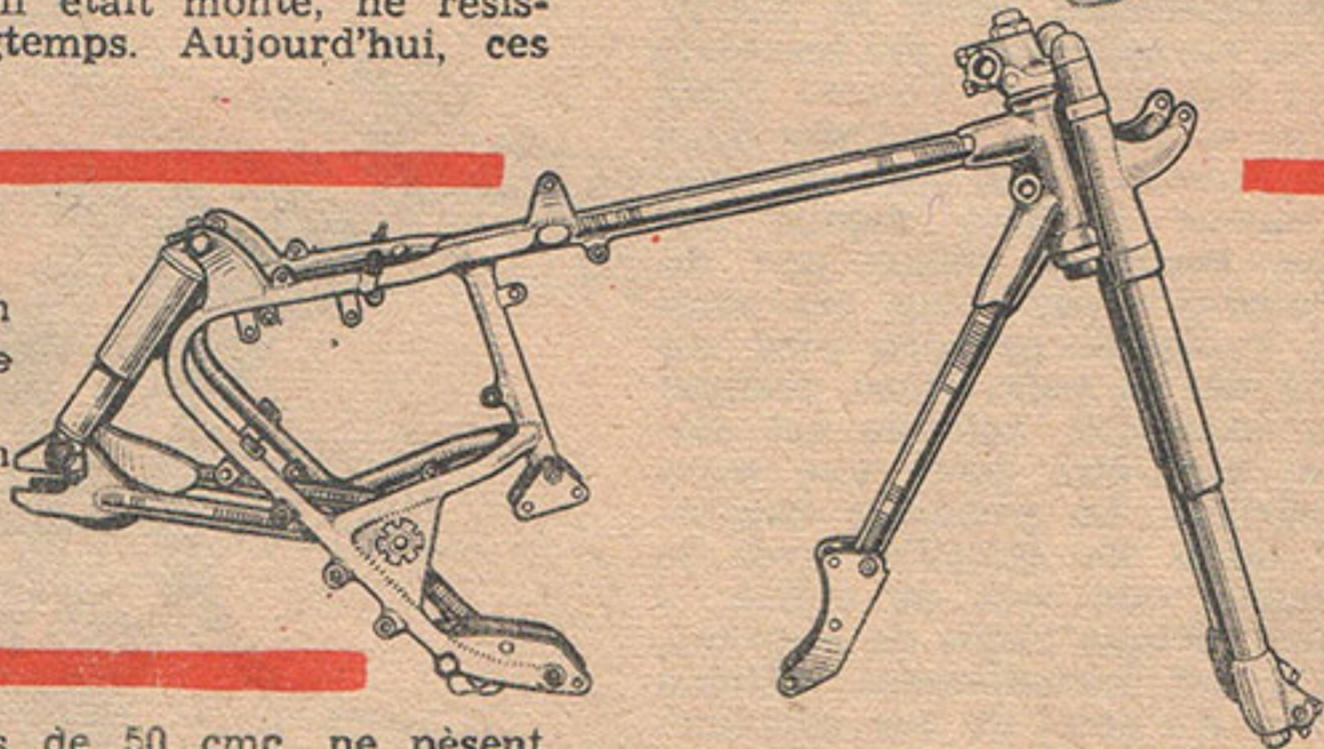
Certaines machines de luxe adoptent la construction automobile et deviennent des voitures à 2 roues.

■
 Une nouvelle tendance de la marque « Velocette » est la moto dont l'utilisateur n'a pas à s'occuper et qui peut être montée par tout le monde.
 ■

Nous avons, au cours des années passées, constaté un accroissement constant de la puissance spécifique des moteurs et cela a amené les constructeurs à concentrer leur attention sur les modèles de cylindrée de plus en plus réduite et à ressusciter certains types qui, il y a vingt ou trente ans, n'avaient pas réalisé les espérances qu'on avait fondées sur eux. Le groupe auxiliaire était alors trop lourd et trop brutal et la pauvre bicyclette sur laquelle il était monté, ne résistait pas longtemps. Aujourd'hui, ces

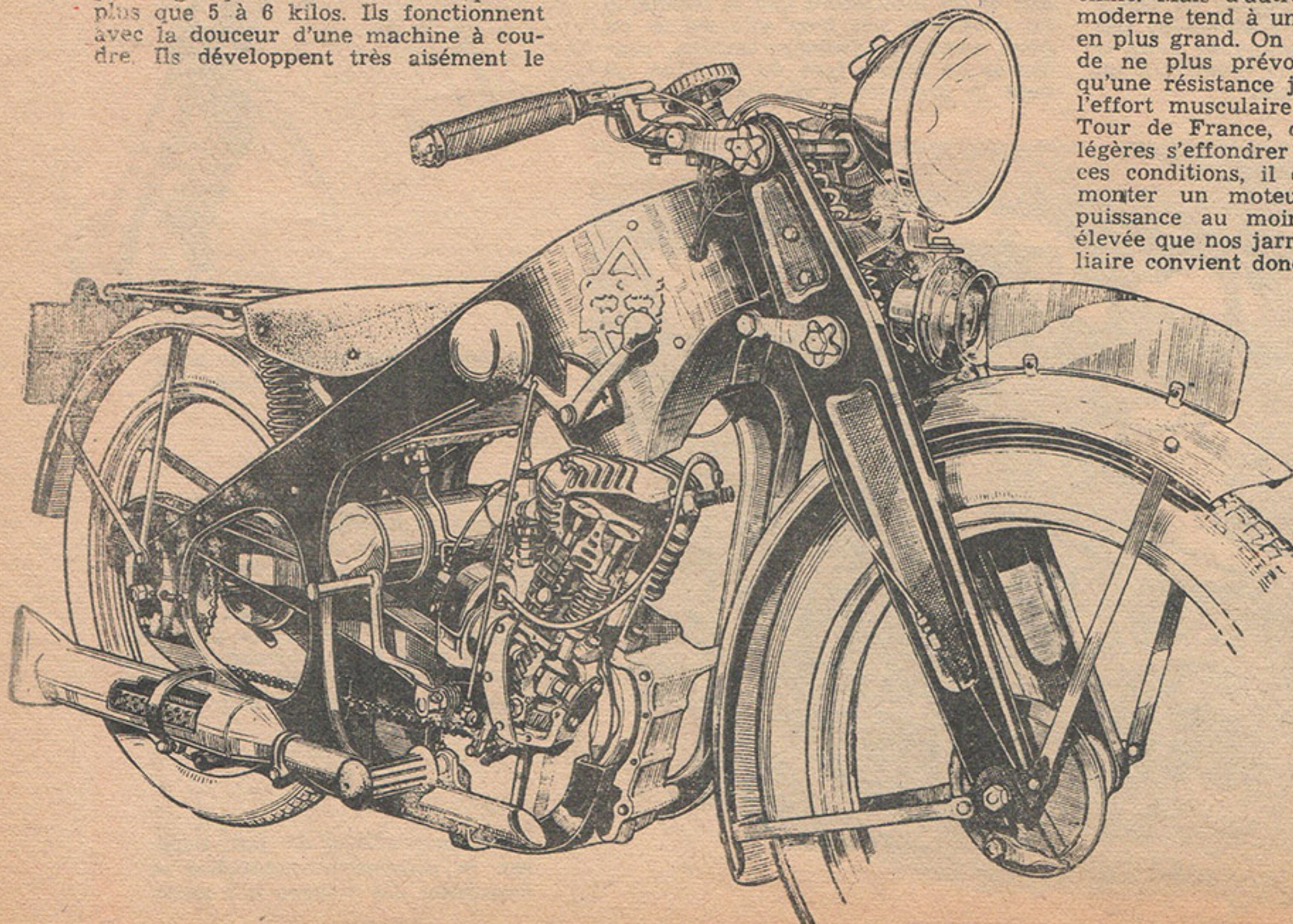


■
 Ci-contre : un cadre moderne excessivement rigide et bien suspendu.
 ■



petits groupes de 50 cmc. ne pèsent plus que 5 à 6 kilos. Ils fonctionnent avec la douceur d'une machine à coudre. Ils développent très aisément le

cheval vapeur qui permet de grimper toutes les côtes normales. Avec moins de 2 litres ils franchissent cent kilomètres. Et ils sont la solution la plus économique du transport automobile. Leur succès n'a rien qui puisse surprendre. Leur faible poids permet de les monter en n'importe quel emplacement sans nuire à la stabilité ni à la maniabilité de la machine. Mais d'autre part la bicyclette moderne tend à un allègement de plus en plus grand. On s'efforce à cet effet, de ne plus prévoir pour les pièces, qu'une résistance juste suffisante pour l'effort musculaire. On a vu, dans le Tour de France, des machines ultra-légères s'effondrer sur les pavés. Dans ces conditions, il est assez délicat de monter un moteur qui fournit une puissance au moins quatre fois plus élevée que nos jarrets. Le groupe auxiliaire convient donc à une robuste ma-



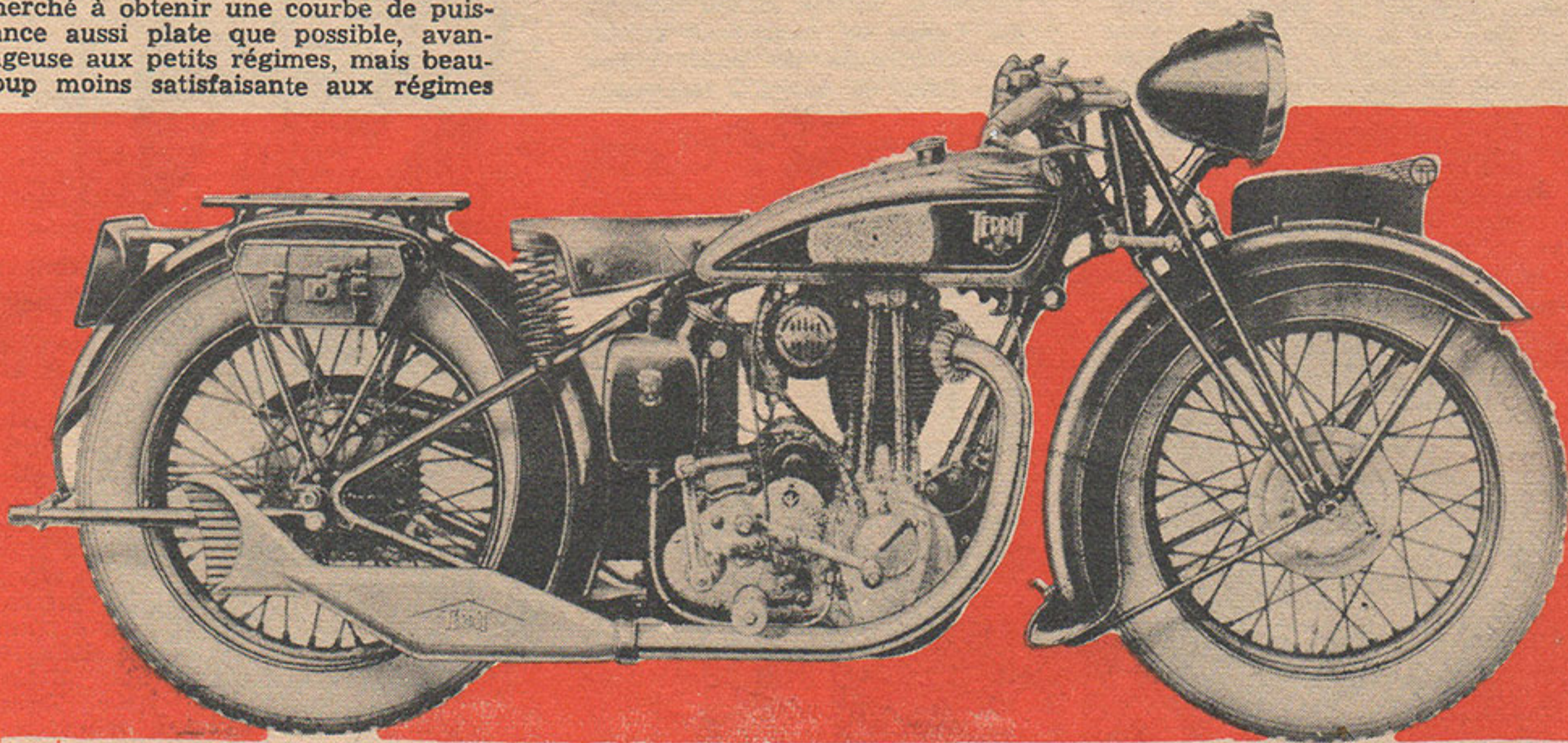
■
 Le cadre en tôle ne s'est pas imposé comme on était en droit de le penser. Toutefois il existe une tendance vers le caisson-poutre, mais démontable.
 ■

chine de tourisme pesant par exemple une douzaine de kilogs, mais on tend de plus en plus à construire des bicyclettes pesant moins de dix kilos. On en vient donc tout naturellement à établir une machine très robuste avec des roues à rayonnage plus fort pour qu'elles puissent subir, sans dommage, l'effort du moteur. Et bientôt on en vient, comme c'est toujours le cas, à réaliser un ensemble homogène qui est le cyclomoteur. Lui-même va retracer l'histoire du vélomoteur et, comme lui, évoluer vers la moto de 50 cmc., comme le vélomoteur vers la 100 cmc. puis la 125 et la 150 cmc. Dans presque tous les cas, nous avons un débrayage et souvent un changement de vitesse plus ou moins rudimentaire. Plus un moteur est petit et plus un changement de vitesse est nécessaire. Jusqu'à présent on a, pour ces moteurs de 40 ou 50 cmc. sacrifié les performances à la souplesse et cherché à obtenir une courbe de puissance aussi plate que possible, avantageuse aux petits régimes, mais beaucoup moins satisfaisante aux régimes

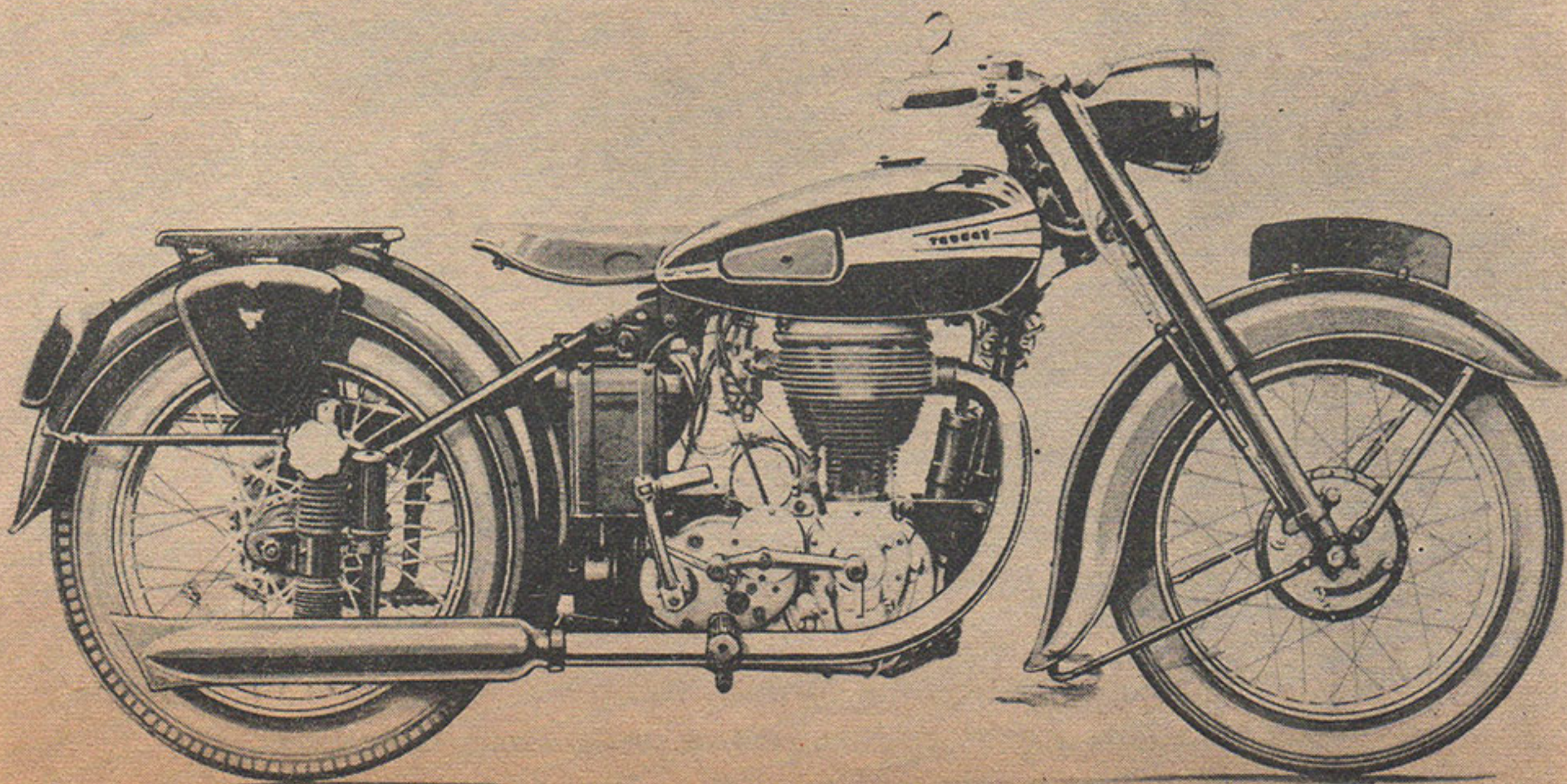
élevés. On pourrait avec des caractéristiques (en particulier rapport volumétrique et régime plus élevés) analogues à celles des moteurs de moto, tirer deux bons chevaux pour 50 cc. soit le double de ce que donnent actuellement les types courants. Cela représente avec une machine de 20 à 25 kgs, un bon 50 de vitesse maximum. Il faudra une fourche élastique (comme déjà sur certains cyclomoteurs) et peut-être même une suspension arrière. Changement de vitesse, suspension AV et AR se traduiront par une augmentation de prix ? Sans doute variés au cours de notre longue carrière, nous avons toujours constaté que, dans certaines limites raisonnables, le prix n'a pas l'importance qu'on lui attribue, surtout dans le cas des ventes à crédit. On peut donc envisager 1° des groupes auxiliaires des-

tinés à des machines de tourisme ; 2° des ensembles homogènes à moteur intégré ; 3° des cyclomoteurs véritables motos réduites.

Nous attachons personnellement une grande importance au développement presque inouï du scooter. Là encore, le mouvement n'est pas nouveau puisqu'en 1919-1920, nous en avons vu naître et disparaître un grand nombre, surtout sur le marché anglais. Certains étaient remarquables et parfaitement viables et dès ce moment un des plus gros avionneurs britanniques s'y est intéressé. Ce fut un fiasco. Sans doute la motocyclette était-elle surtout pratiquée par des sportifs qui considéraient avec quelque dédain ces trotinettes à moteur sans en comprendre l'intérêt. Et nous sommes alors passés à côté d'une formule qui est



Nombre de machines actuelles différent assez peu de celles d'avant-guerre, et ne comportent que des améliorations de détails, comes, suspensions, soupapes enterrées et présentation modernisée.

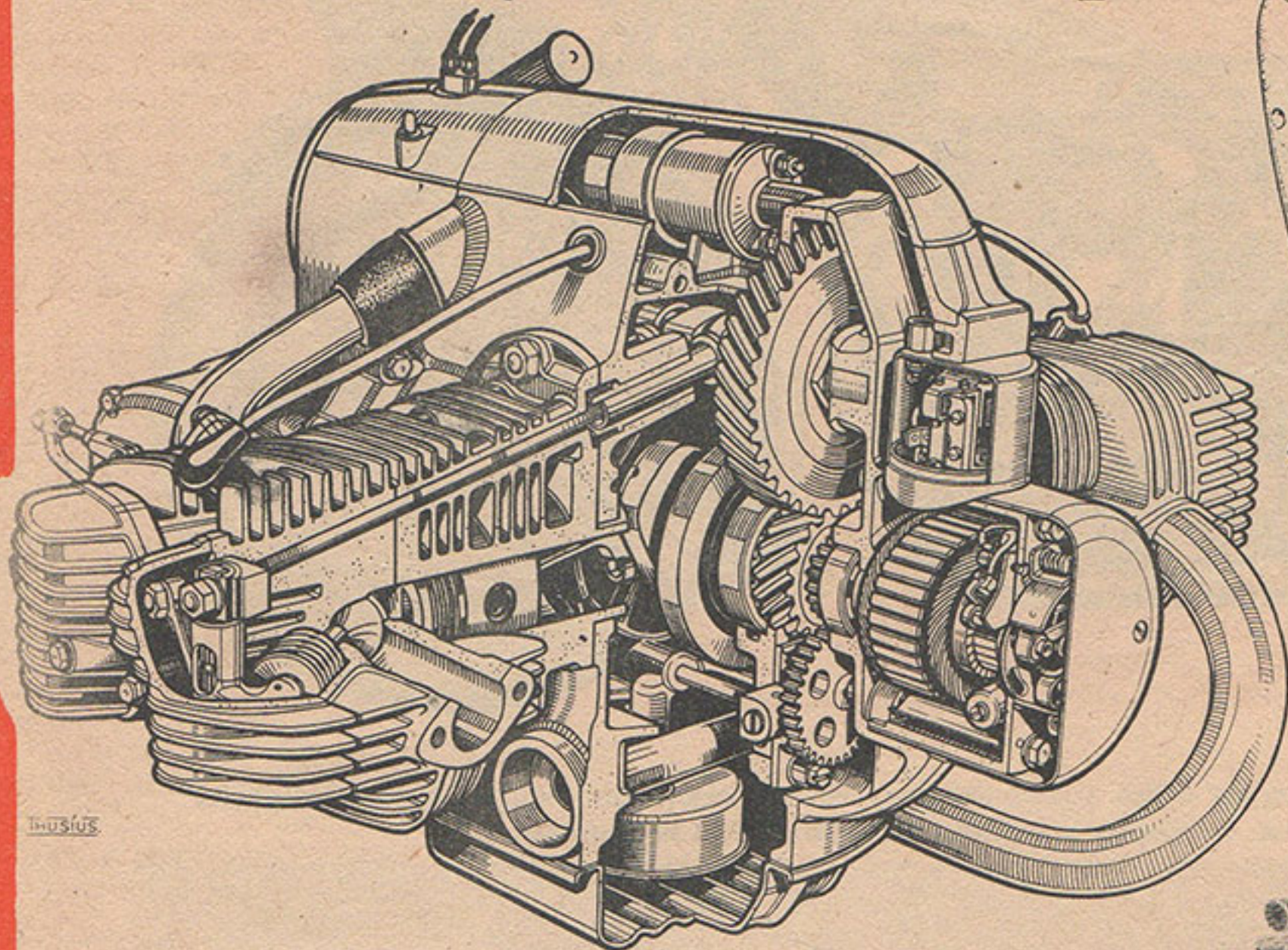
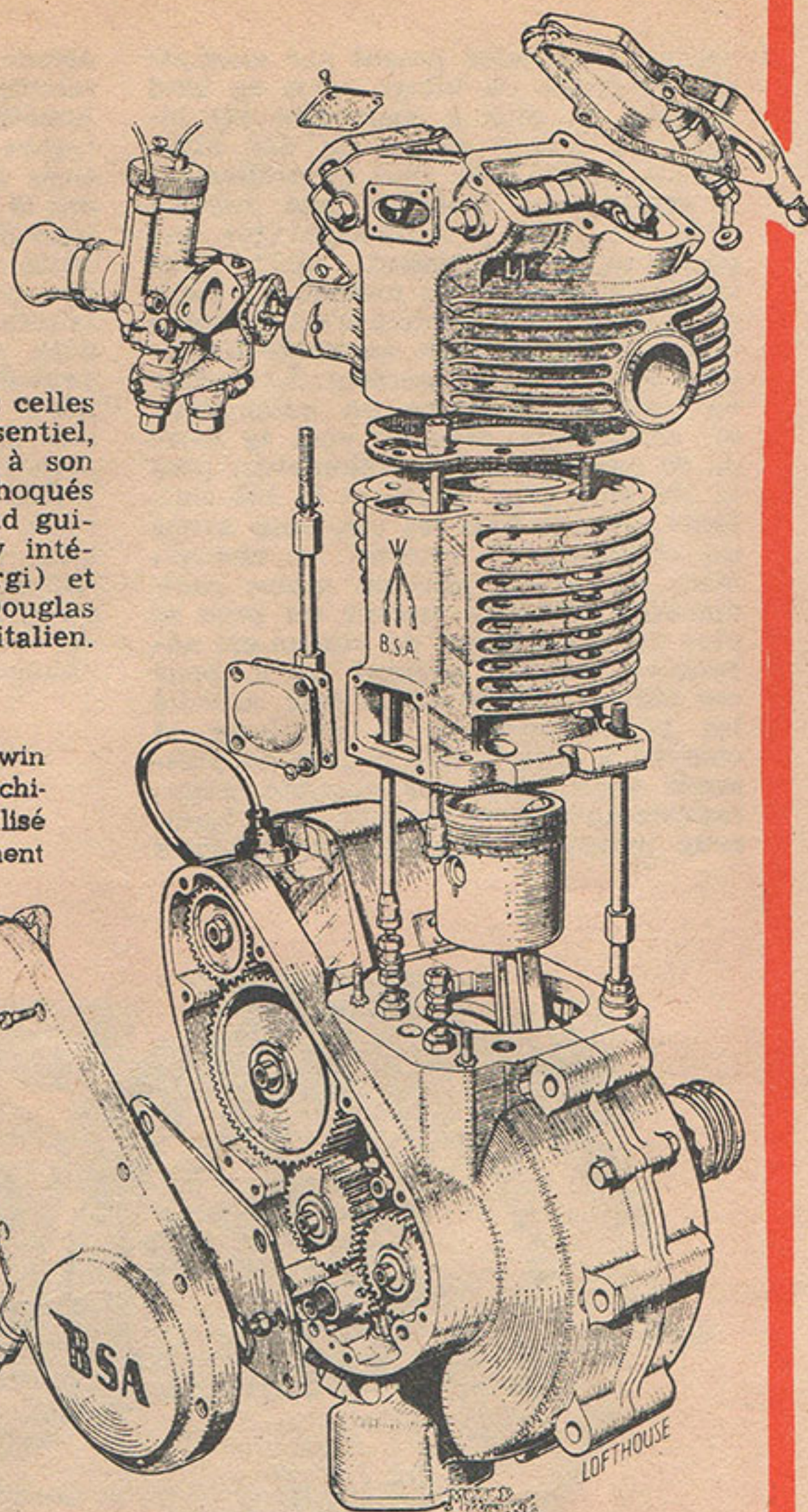


peut-être celle de l'avenir. Le scooter apparaissant comme un petit véhicule juste bon pour faire les commissions et qui n'était guère plus économique ni plus maniable qu'une moto légère. Ajoutez à cela une crise économique comme après toutes les guerres et le scooter ne survécût pas. Après la dernière guerre, les italiens qui sont très individualistes, très originaux et ont transposé dans le domaine de la mécanique le même goût, le même sens de la beauté et de l'équilibre que dans l'art, ont repris cet enfant informe, ils ont léché cet hirsute. Ils l'ont aligné dans de sévères épreuves d'endurance, ils lui ont fait battre des records, et ils ont aussi démontré, sans contestation possible, l'excellence de cette formule. Et ils ont communiqué leur foi à la clientèle. On voit autour des grandes villes italiennes, circuler une masse de ces scooters si solides et si pratiques qu'ils sont devenus des véhicules de transport familial, le meilleur moyen d'évasion vers la liberté et le grand air. Le scooter donne une extraordinaire impression de sécurité, il offre une excellente protection, il est propre, il ne demande guère d'entretien. Ses performances

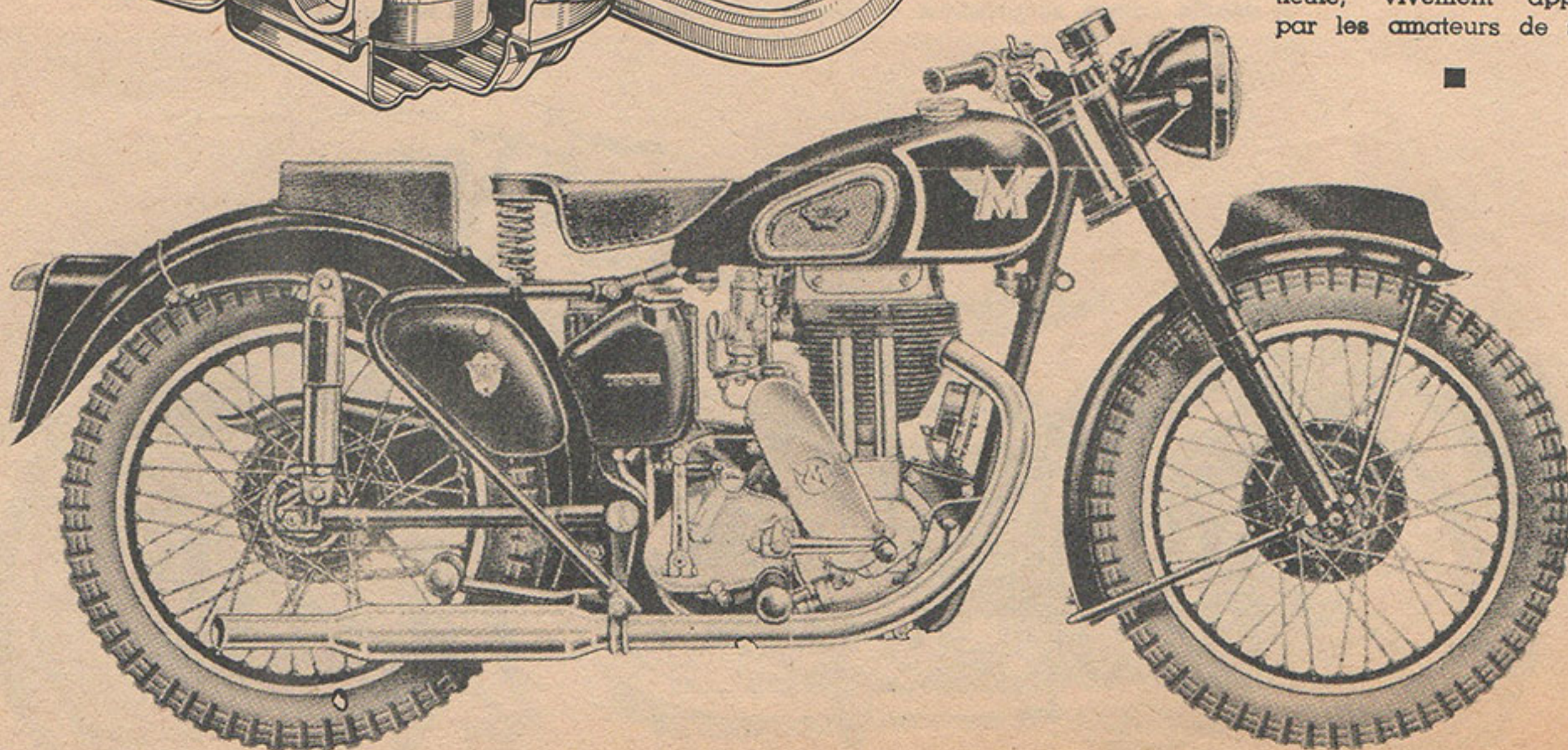
■
 Ci-contre, pour les moteurs « sport », la tendance est aux cylindres et culasse en alliage léger, voici un exemple : le 499 B.S.A. « Trials ».

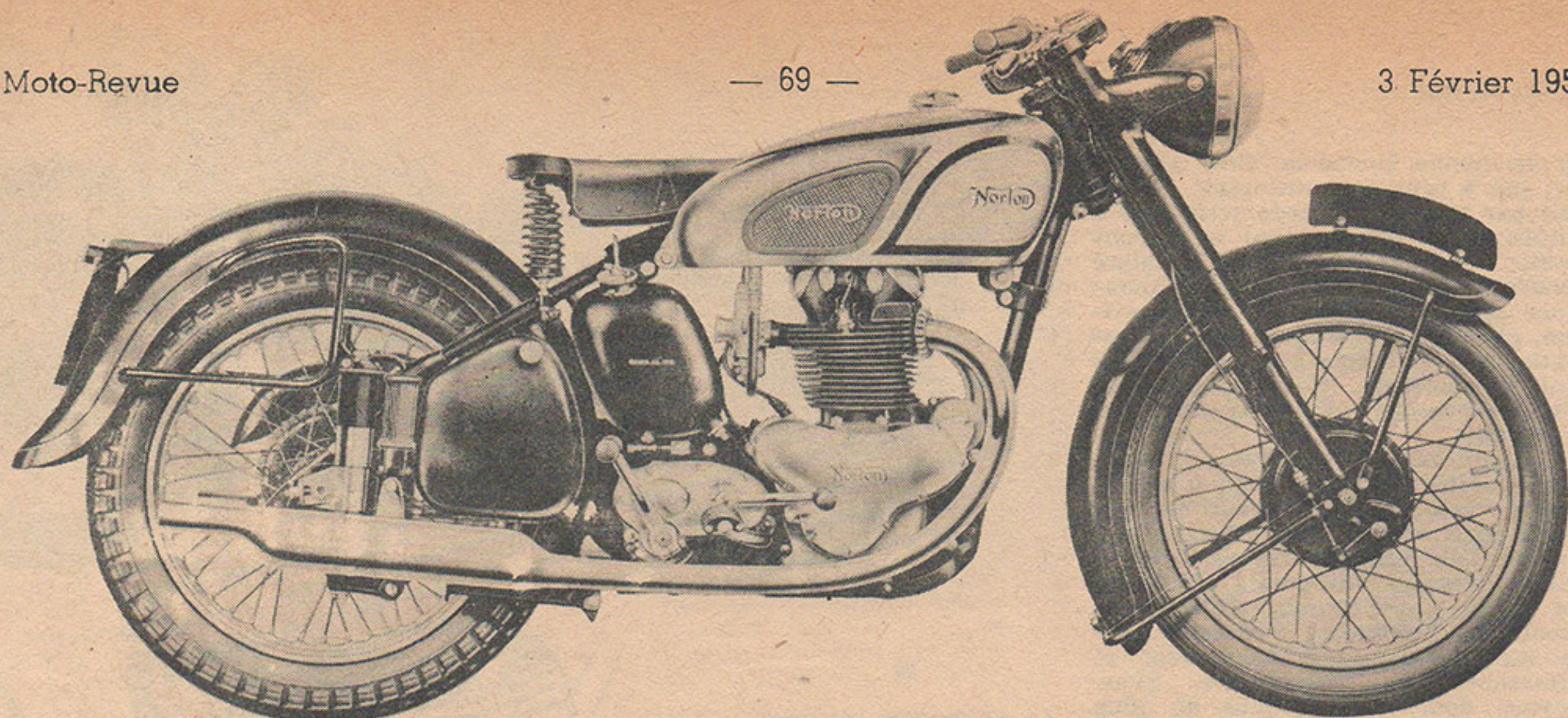
■
 à cylindrée égale, rivalisent avec celles de la moto. Et, ce qui est essentiel, nous nous sommes accoutumés à son aspect, nous ne sommes plus choqués par ses petites roues et son grand guidon. L'Angleterre a fini par s'y intéresser (Swallow, Gudabout, Corgi) et ce n'est pas sans raison que Douglas construit sous licence, le Vespa italien.

■
 Ci-dessous, le bloc moteur flat-twin qui équipe de nombreuses machines allemandes est plutôt utilisé sous forme de moteur à rendement modéré.



■
 La Matchless ci-dessous a reçu un arrière de cadre articulé, vivement apprécié par les amateurs de sport.





Chez nous, des esprits aussi curieux et aussi épris de mécanique que Bernardet, Vallée et d'autres encore ont compris que le scooter, malgré son prix plus élevé que celui d'une petite moto, offrait un intérêt certain. C'est un mouvement qui commence. Il se peut même que le scooter influe sur l'évolution de la moto elle-même. Nous en sommes personnellement persuadés. Nous retrouvons par exemple dans la LE Velocette des points qui rappellent les scooters et répondent à un même idéal.

Passons à la moto elle-même. Jusqu'à 350 cmc., le monocylindre est roi. A beaucoup de constructeurs, il n'apparaît pas qu'il soit nécessaire de fractionner la cylindrée. Il est naturellement impossible de tracer une limite absolue puisque nous avons le flat-twin 150 cmc. de la LE Velocette, le flat-twin 350 cmc. de la Douglas et le deux cylindres jumelés de la 350 cmc. Triumph. Nous trouvons également des deux cylindres deux temps Excelsior, Ogar et autres. Les deux temps deux cylindres à chambre d'explosion commune ou moteur en U sont des hybrides, puisque leur régularité cyclique est celle d'un monocylindre. Les anglais les appellent assez propre-

La tendance actuelle a conduit la plupart des marques britanniques à créer un modèle bicylindrique, idéal pour le tourisme.

ment des split singles, littéralement des monos fendus. Ils réalisent de la manière la plus simple le balayage en écuicourant. L'alimentation qu'il s'agisse de l'introduction des gaz frais ou de l'évacuation des gaz brûlés) est le problème crucial de nos moteurs. Nous avons le choix entre le cycle à quatre temps avec la complication d'une distribution et le deux temps avec l'addition d'un cylindre et d'un équipage alternatif supplémentaire.

Nous avons eu souvent l'occasion d'exposer les raisons qui expliquent dans les polycylindres le succès du deux cylindres jumelés vis à vis du flat-twin, qui, théoriquement, est préférable. Nous n'y reviendrons pas.

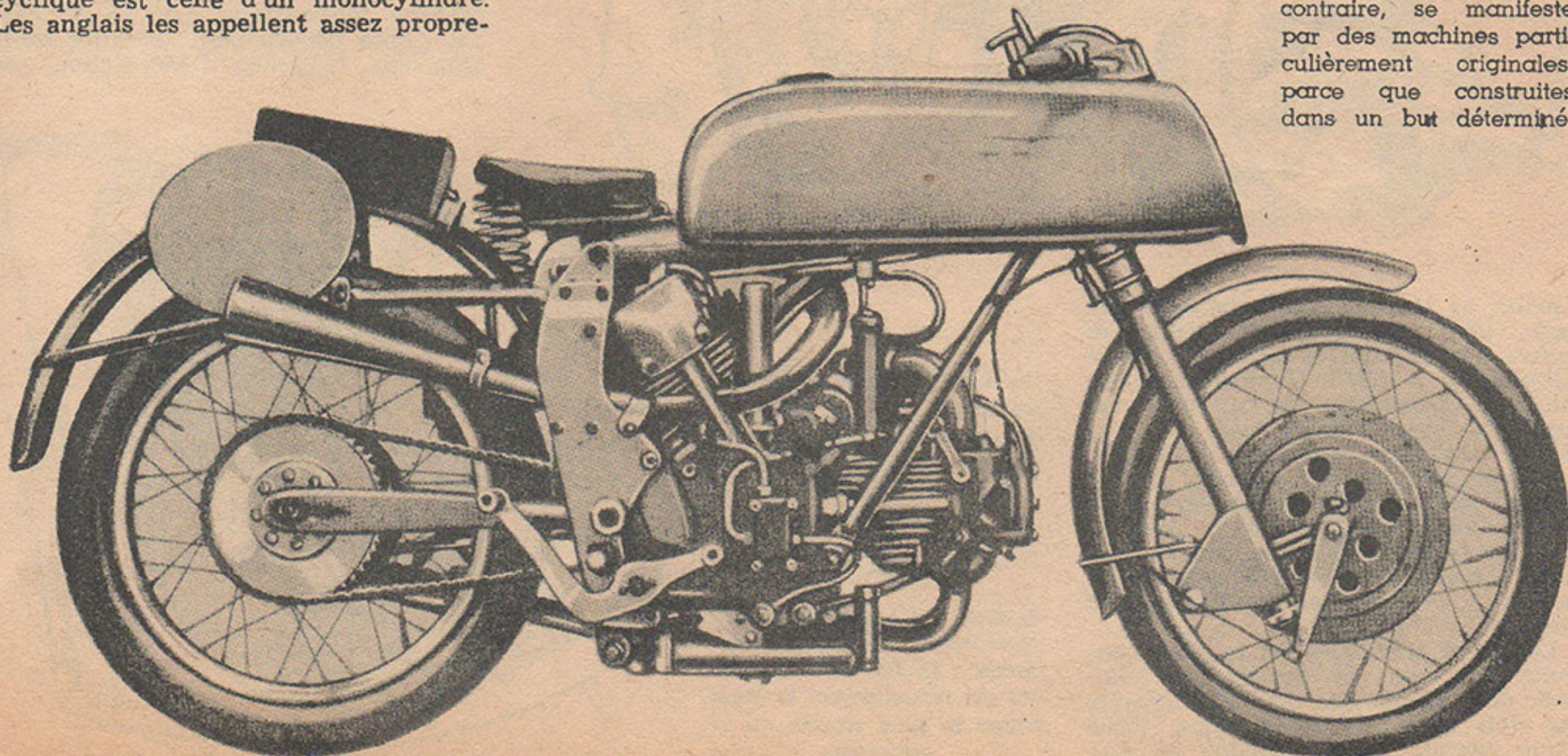
En ce qui concerne les deux temps de toutes cylindrées, la mode est aux canaux de transfert latéraux et un piston plat. Mais il ne faut pas exa-

gérer les avantages de cette formule. On peut obtenir d'excellents résultats avec un déflecteur sur le piston. N'est-il pas troublant de constater que Scott, maître incontesté du deux temps, lui est resté fidèle (il est vrai avec un refroidissement liquide ?).

Dans les petites cylindrées, le deux temps reste le plus populaire à cause de son faible prix de revient et de sa rusticité. Cela ne veut pas dire que le quatre temps, même de 50 cmc. ou moins, ne donne des résultats excellents. En 125 cmc., il a ses partisans et a permis de réaliser des machines de sport vraiment extraordinaires, mais plus coûteuses que les modèles utilitaires.

Les distributions à soupapes en tête sont de loin, les plus populaires. Elles sont entièrement protégées. Les culasses hémisphériques dominent, mais elles ont chez quelques constructeurs, une tendance à s'aplatir, ce qui permet d'employer des pistons à fond plat qui offrent une moindre surface exposée à la flamme. La technique des pistons, des segments et des parois de cylindre,

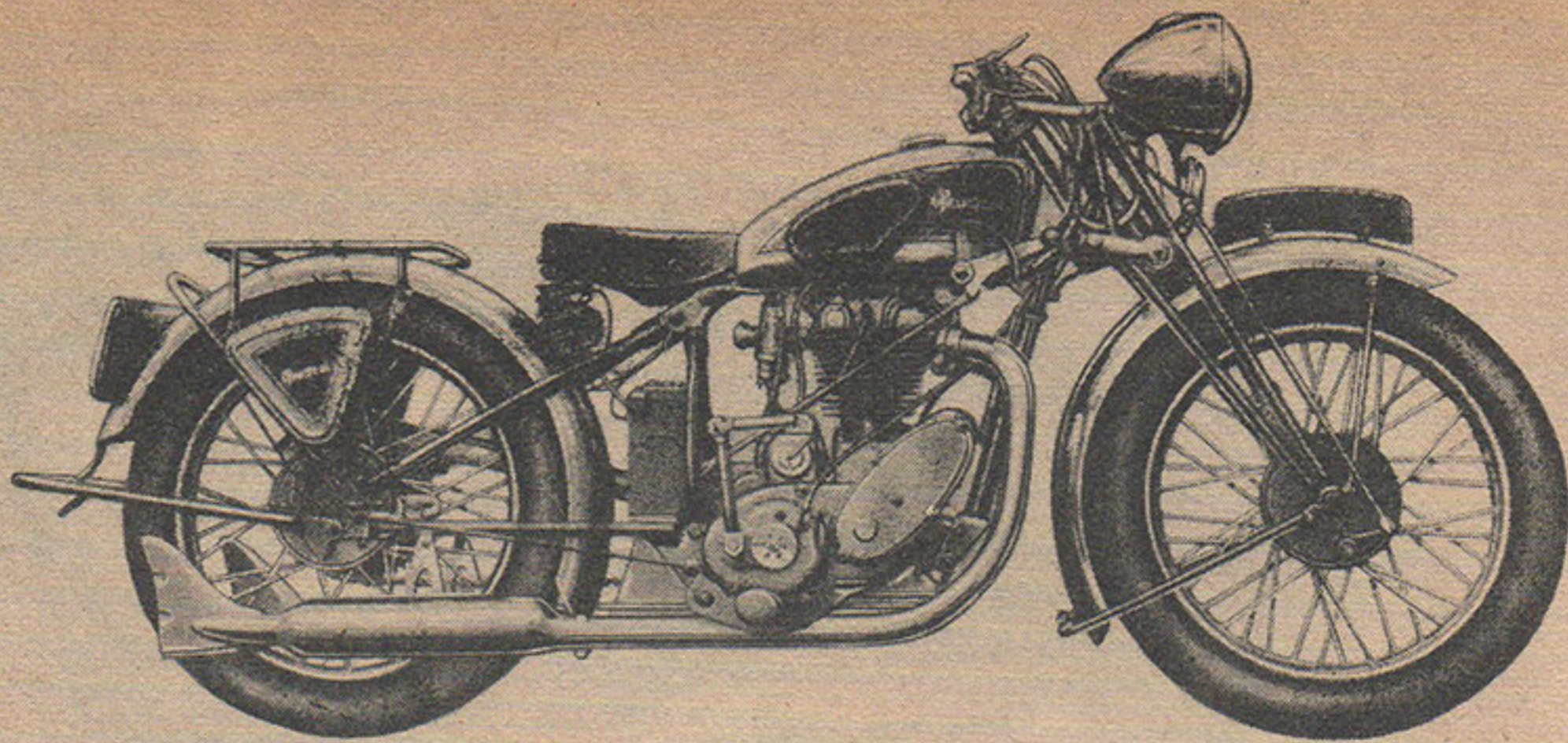
La tendance italienne, au contraire, se manifeste par des machines particulièrement originales, parce que construites dans un but déterminé.



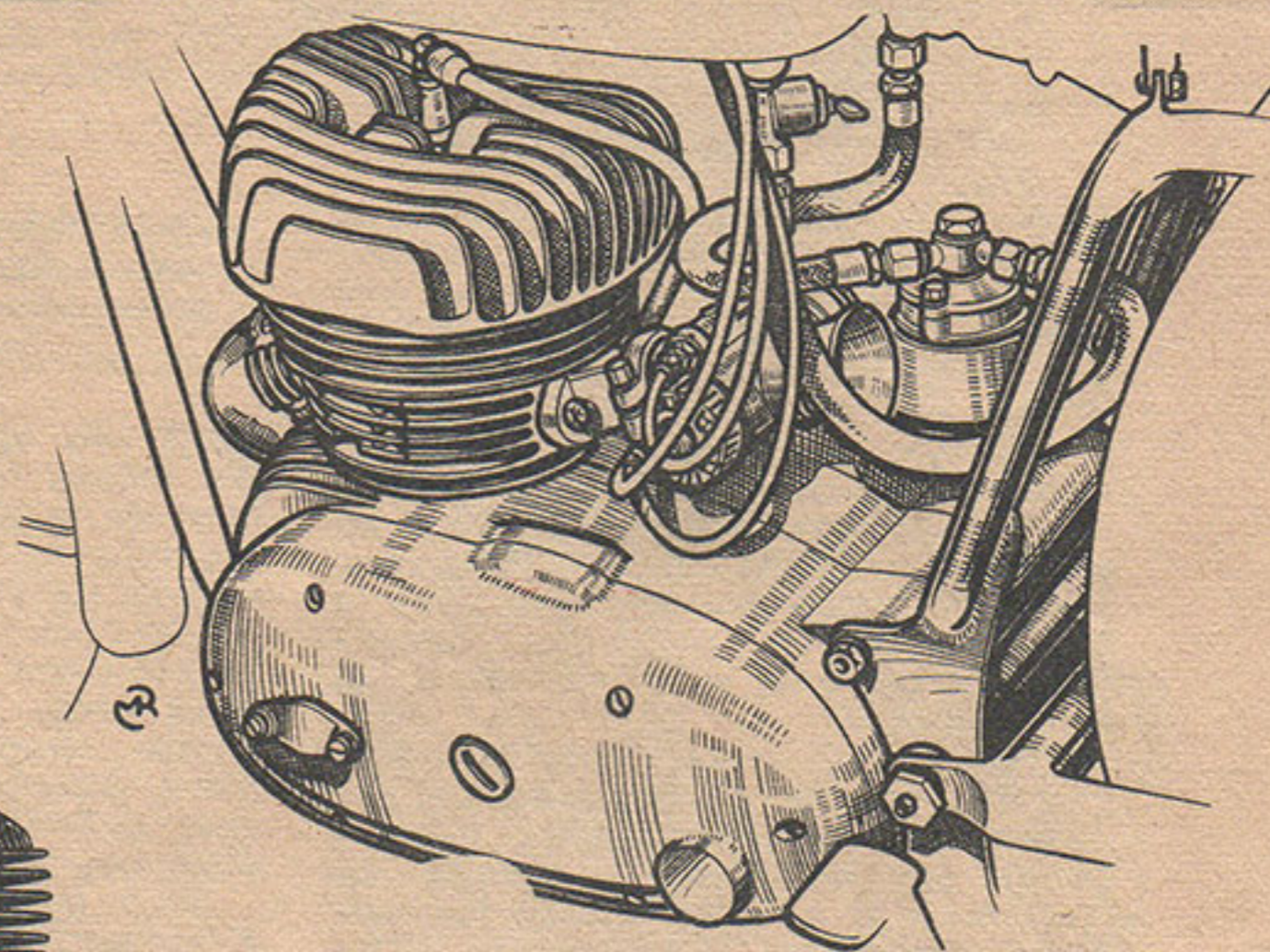
est en pleine évolution. Cela n'apparaît pas à première vue, mais se traduit par une plus grande résistance à l'usure. Nous aurons dans un proche avenir des moteurs qui, malgré l'énorme accroissement de la puissance spécifique dureront, sans révision, plus de 100.000 kms. Ceci est essentiel en un temps où les révisions sont si coûteuses. C'est là un problème sur lequel nous nous proposons de revenir.

L'emploi des alliages légers à haute perméabilité thermique tend à se répandre, non seulement pour les culasses, mais encore pour les cylindres. Chaque fois que nous avons dans le même voisinage des points chauds et des points froids, il faut réaliser une circulation thermique intense et éviter les concentrations de chaleur et différences de température. Nous croyons donc que de plus en plus pour toutes les parties statiques (culasse, cylindre, carter), on emploiera des alliages ainsi que pour les bielles et les pistons. Les aciers et les fontes serviront pour les volants, les vilebrequins et les chemises. Très vraisemblablement, les cylindres s'intégreront aux carters ce qui entraînera sans doute des modifications de structure.

Pour assurer la transmission, c'est la chaîne qui domine de loin, bien qu'en Italie on trouve des transmissions primaires par engrenages. Quant à la transmission secondaire, la bonne vieille chaîne continue à assurer fidèlement son service dans des conditions extrêmement pénibles. Aucun progrès de ce côté. On peut compter sur ses doigts les rares machines à chaîne protégée, soit à transmission acatène (deux en Angleterre, LE Velocette, Sunbeam, deux en Italie,

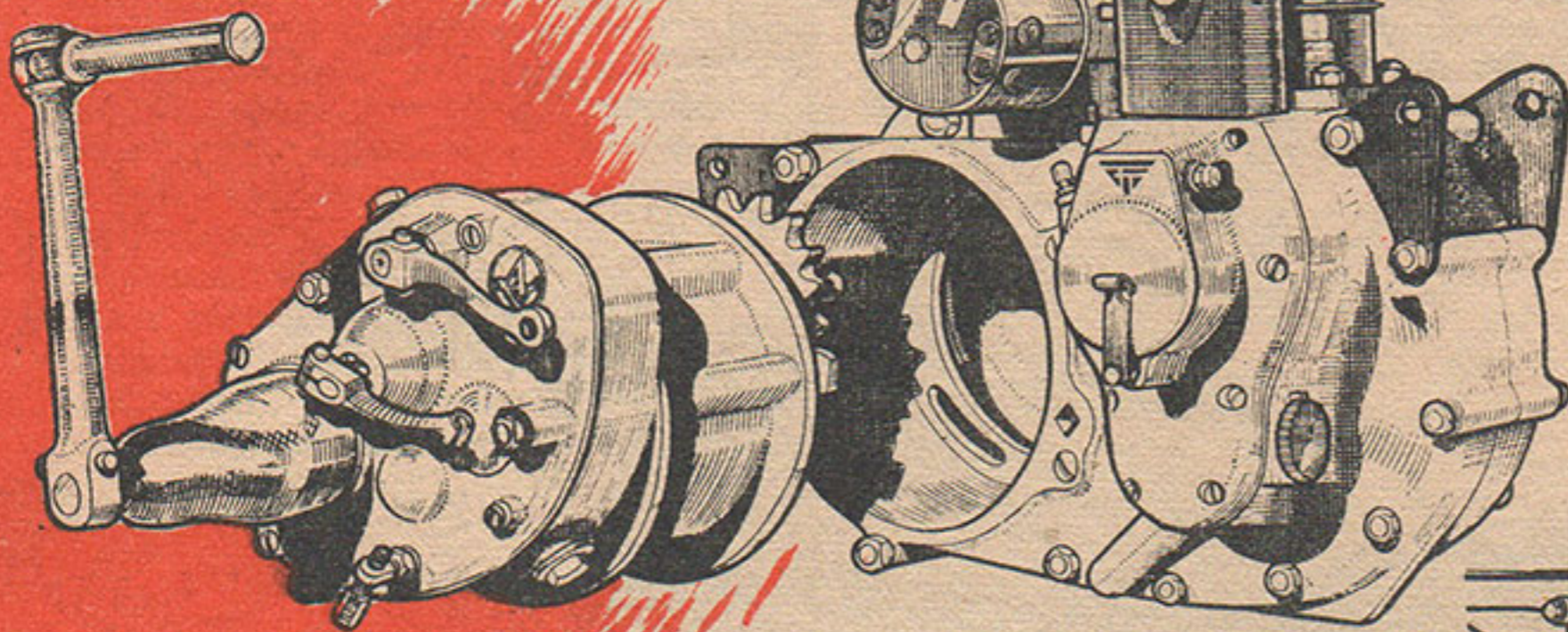


La construction française avait une technique et une ligne qui lui était propre. Le bloc moteur était très employé par les grandes marques. Par contre un des derniers prototypes est d'inspiration anglaise.



tant même le réservoir d'essence. Cette poutre s'incurve de la direction à l'articulation de la fourche arrière pivotante. Le moteur est monté en porte à faux. On a été encore plus loin en Allemagne, avec des roues montées en porte à faux.

Un effort sérieux a été réalisé pour améliorer confort et tenue de route grâce à la suspension intégrale. La fourche télescopique, par sa douceur son grand débattement, le faible poids suspendu, l'absence d'articulation, son

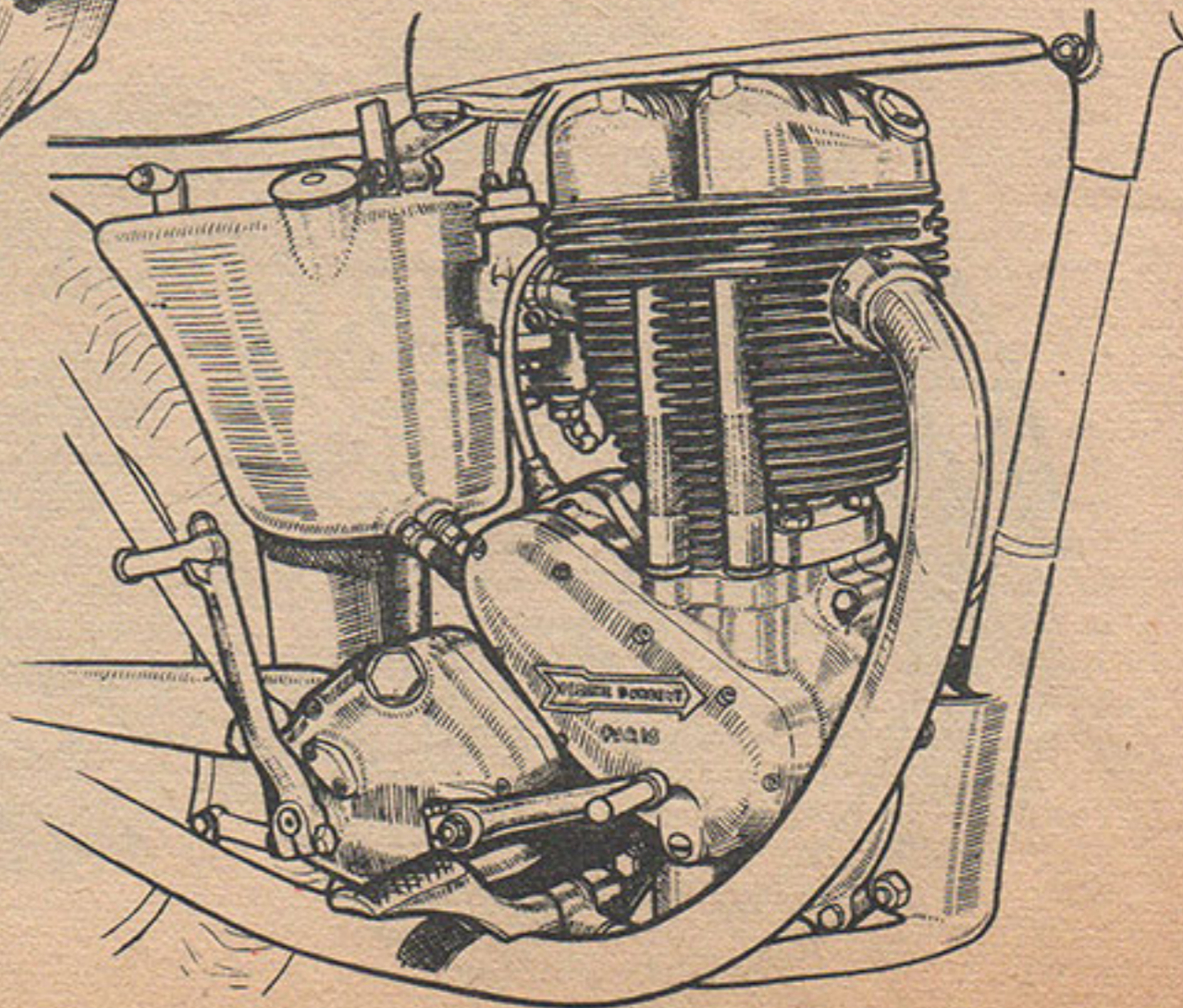


Aprilia et la nouvelle Lambretta 125 cmc., une au Danemark, deux en Suisse, Continental et Condor, une en Allemagne, B.M.W.). Ce n'est évidemment pas beaucoup. Au fur et à mesure que nous évoluons vers des machines utilitaires, destinées à fonctionner avec un minimum de soin, il faudra, ou bien protéger intégralement la chaîne secondaire, ou bien adopter une transmission acatène. Mais il ne semble pas que nos constructeurs attachent à ce problème l'attention qu'il mérite.

Le cadre tubulaire est le plus courant, mais nous ne devons pas manquer de signaler une nouvelle formule qui doit être très économique. Celle d'une poutre unique soudée et for-

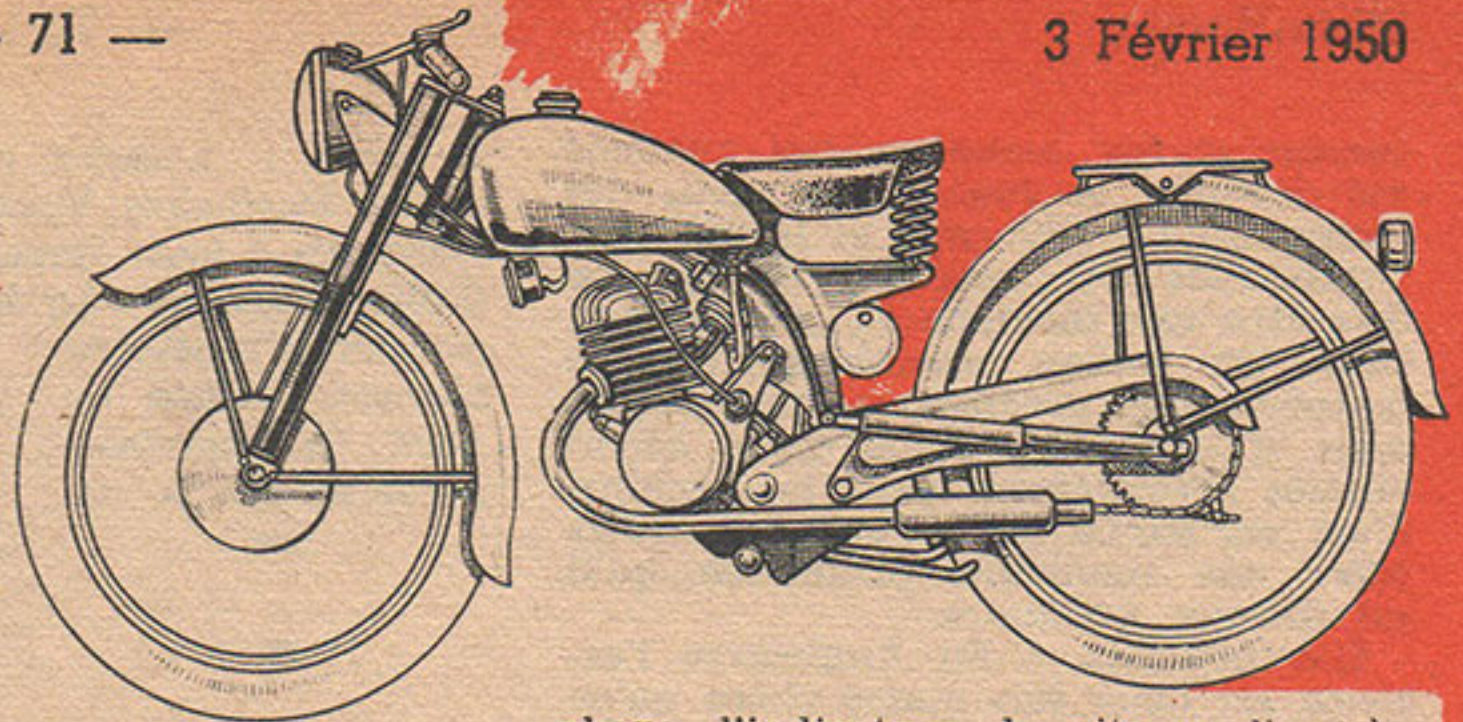
Un autre système est appelé semi-bloc et est employé depuis longtemps avec succès par la maison Terrot, en France et d'autres à l'étranger.

A droite : un exemple de la construction italienne moderne : le 125 MV Agusta qui est actuellement le deux temps le plus rapide de la catégorie.

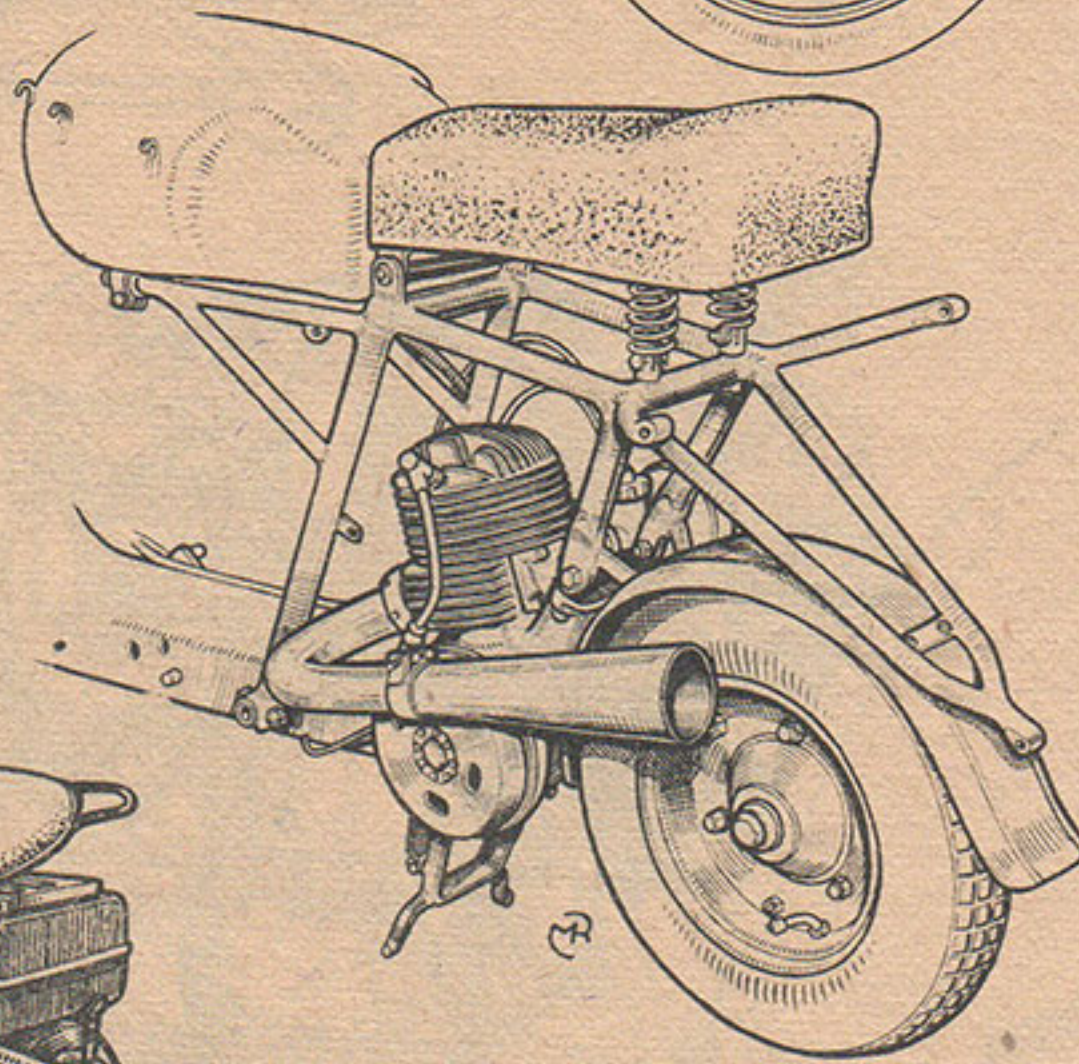


fonctionnement dans l'huile, l'incorporation d'un amortisseur hydraulique, a conquis presque tous les suffrages, mais il reste quelques partisans de la fourche à parallélogramme et non des moindres. On trouve aussi des fourches à balanciers (Douglas, Guzzi) ou à roue tirée (F.N.). Quant à la suspension arrière, « Moto-Revue » lui a consacré une étude récente. Aucun type ne s'est encore assuré une

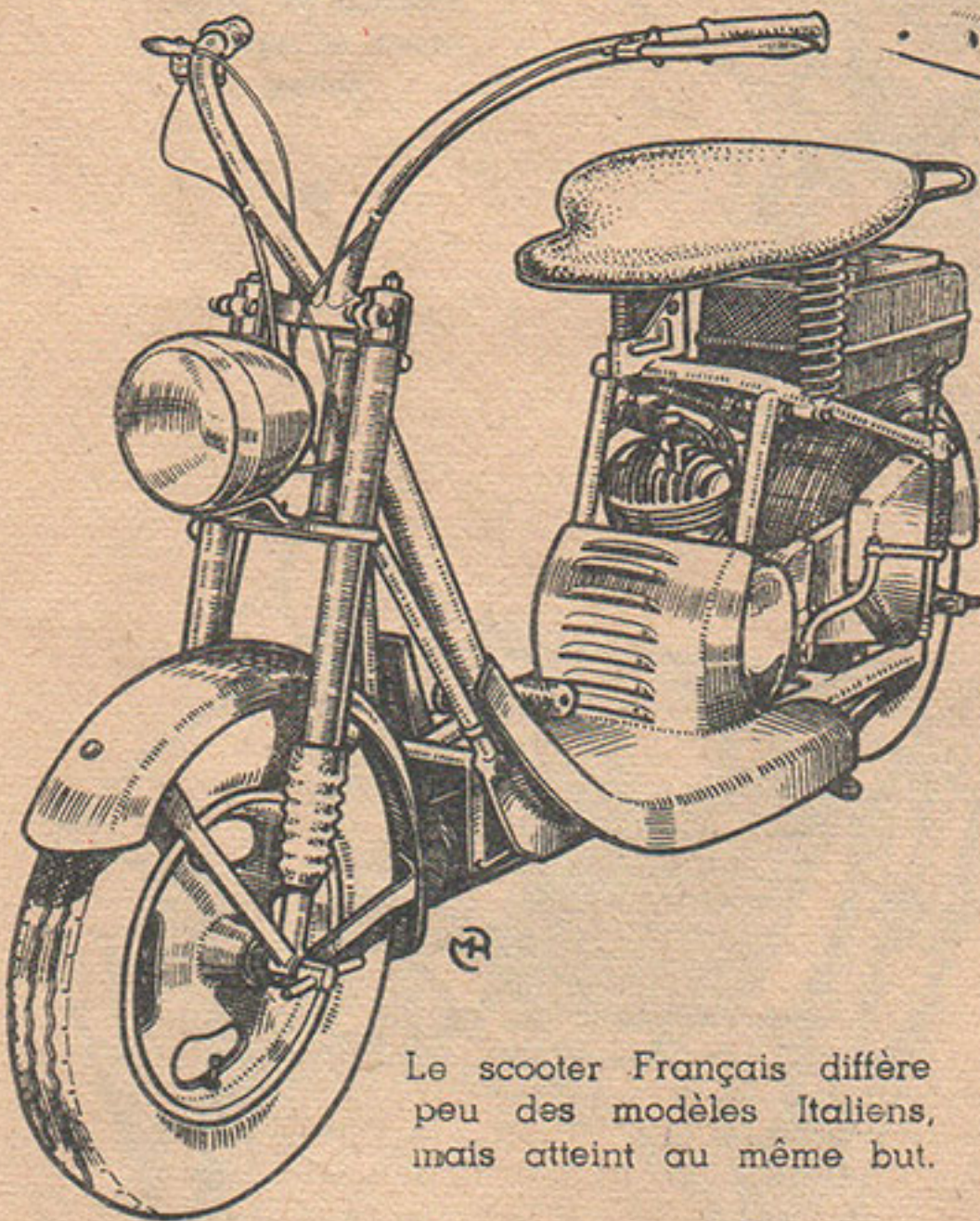
La nouvelle 100 cc. Benelli a un cadre bien particulier qui semble devenir une nouvelle tendance de la moto légère



Une nouvelle classe de machines : les scooters. Leur réapparition sensationnelle sous forme de machine de records fut très remarquée.



phare, l'indicateur de vitesse, l'ampèremètre et le commutateur représentent un poids appréciable et bien mal placé. Mais cela n'est gênant qu'en course et encore la gêne qui en résulte est assez peu sensible. Sur les machines de sport qui, utilisées en service courant, servent éventuellement en compétition, il est désirable que cet ensemble puisse être instantanément démonté (ainsi d'ailleurs que la dynamo qui absorbe un bon cheval). Les racers de série que nous voyons apparaître, les machines spéciales de trials et de moto-cross, n'ont bien entendu pas d'installation électrique et l'indicateur de vitesse est utilement remplacé, à notre avis, par un compte-tours.



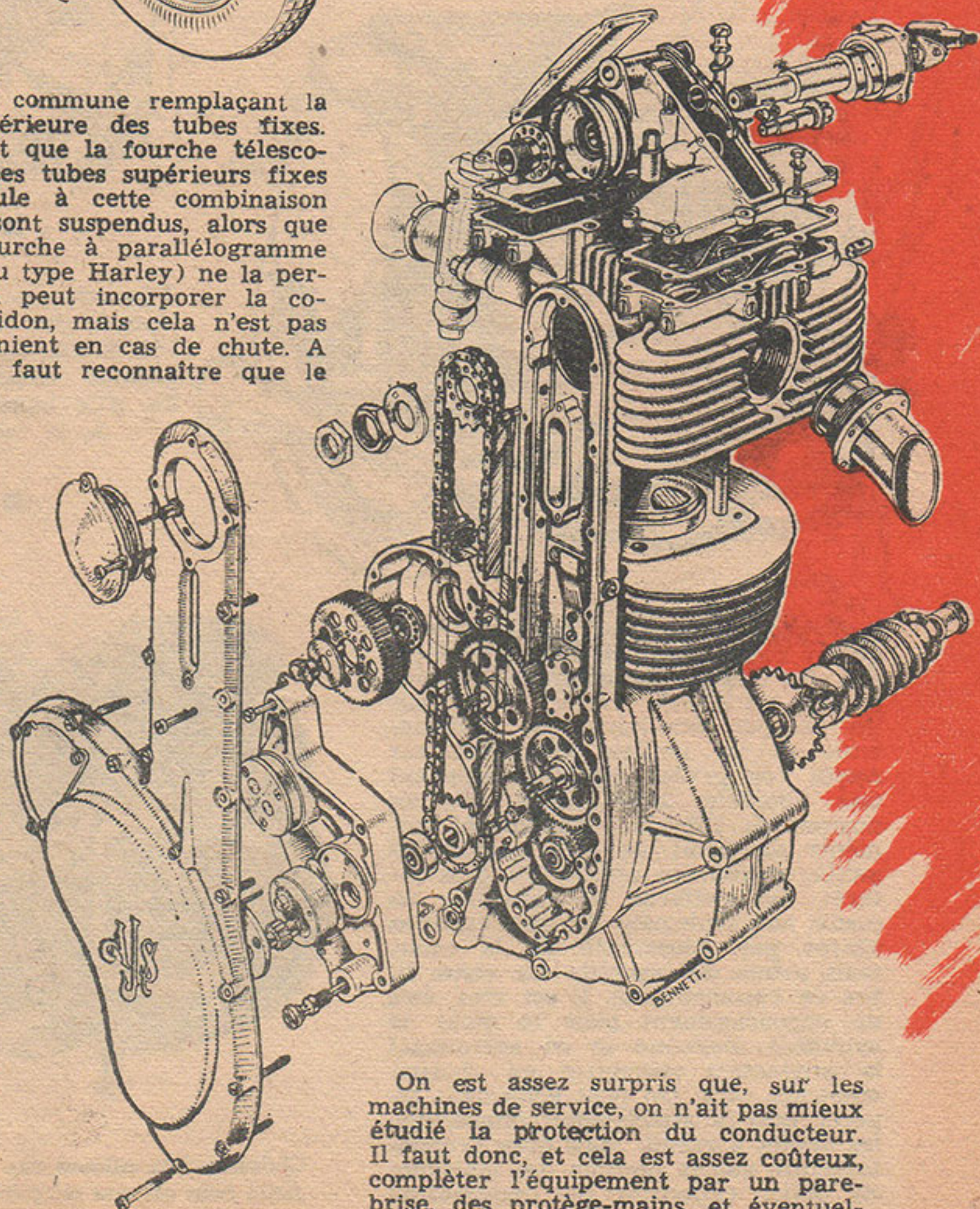
Le scooter Français diffère peu des modèles Italiens, mais atteint au même but.

une coquille commune remplaçant la traverse supérieure des tubes fixes. Il est évident que la fourche télescopique avec ses tubes supérieurs fixes se prête seule à cette combinaison puisque ils sont suspendus, alors que dans une fourche à parallélogramme (sauf celle du type Harley) ne la permet pas. On peut incorporer la coquille au guidon, mais cela n'est pas sans inconvénient en cas de chute. A vrai dire, il faut reconnaître que le

supériorité bien nette. Signalons toutefois que selon certains bruits, Norton sur ses nouvelles machines de course, monterait une fourche oscillante.

La plus grande partie des motos, même de petite cylindrée, sont utilisées pour le transport de deux personnes et c'est ainsi que Guzzi a été amené à porter la cylindrée de la remarquable petite moto de 65 à 75 cc. C'est peut-être aussi la raison de la tendance que nous constatons actuellement à ajouter aux 125 des modèles de 150, 175 et même 200 cmc. Il est toujours intéressant de disposer d'un excédent de puissance et de sentir que la machine n'est pas surmenée. Un autre résultat c'est que la selle tend à être remplacée par un siège très confortable commun au conducteur et au passager. Verrons-nous, comme dans les scooters, la selle et le siège arrière s'intégrer à la machine. C'est une tendance générale que cette fusion des divers organes. Voyez par exemple les nouveaux montages du phare et des instruments de bord sur

A droite : un moteur spécialement dessiné pour la compétition, le 7R A.J.S. possède des carters en magnésium, un cylindre et une culasse en alliage léger de respectables dimensions. L'entraînement de l'a.c.t. est réalisé par chaîne suivant la vieille technique de la marque.

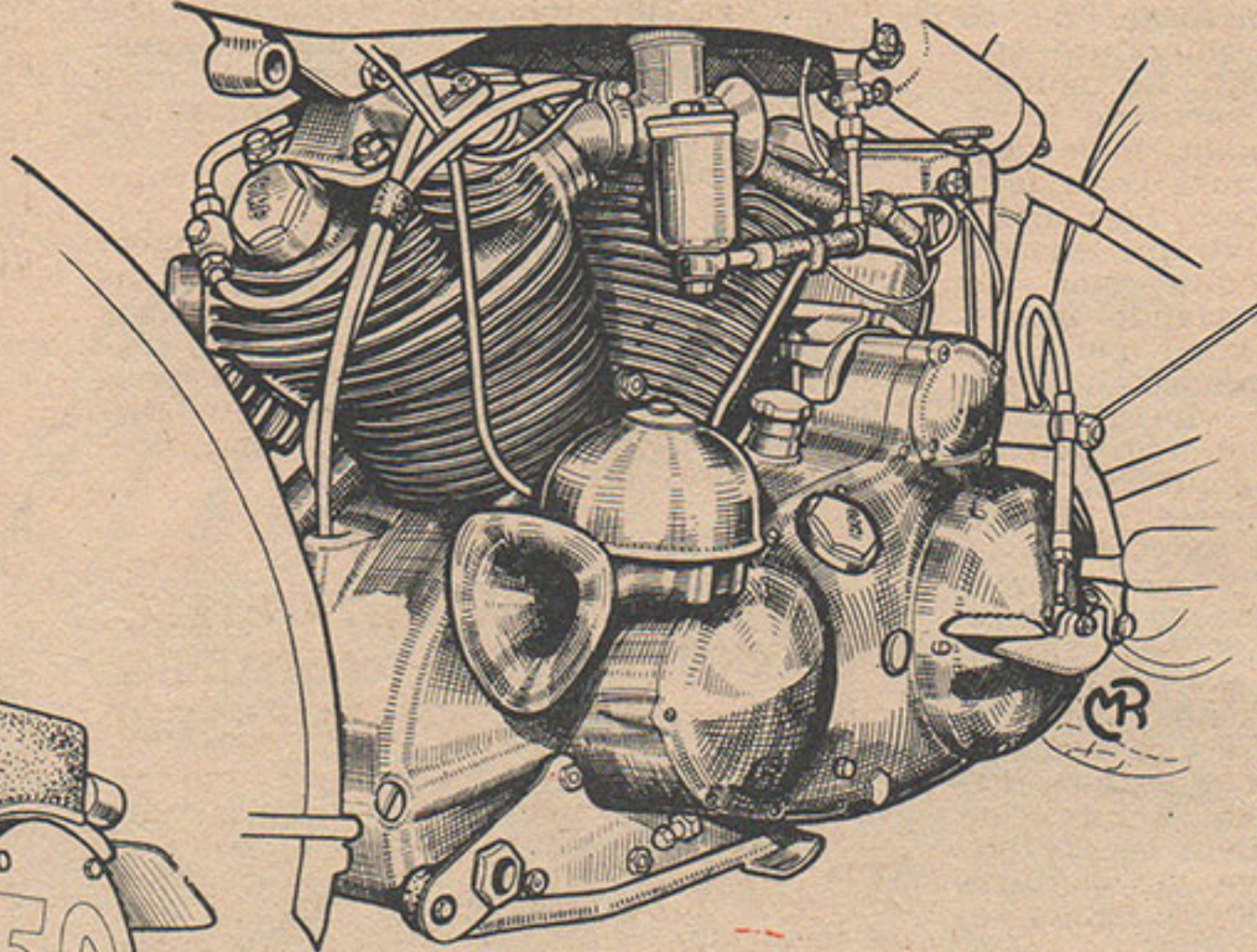
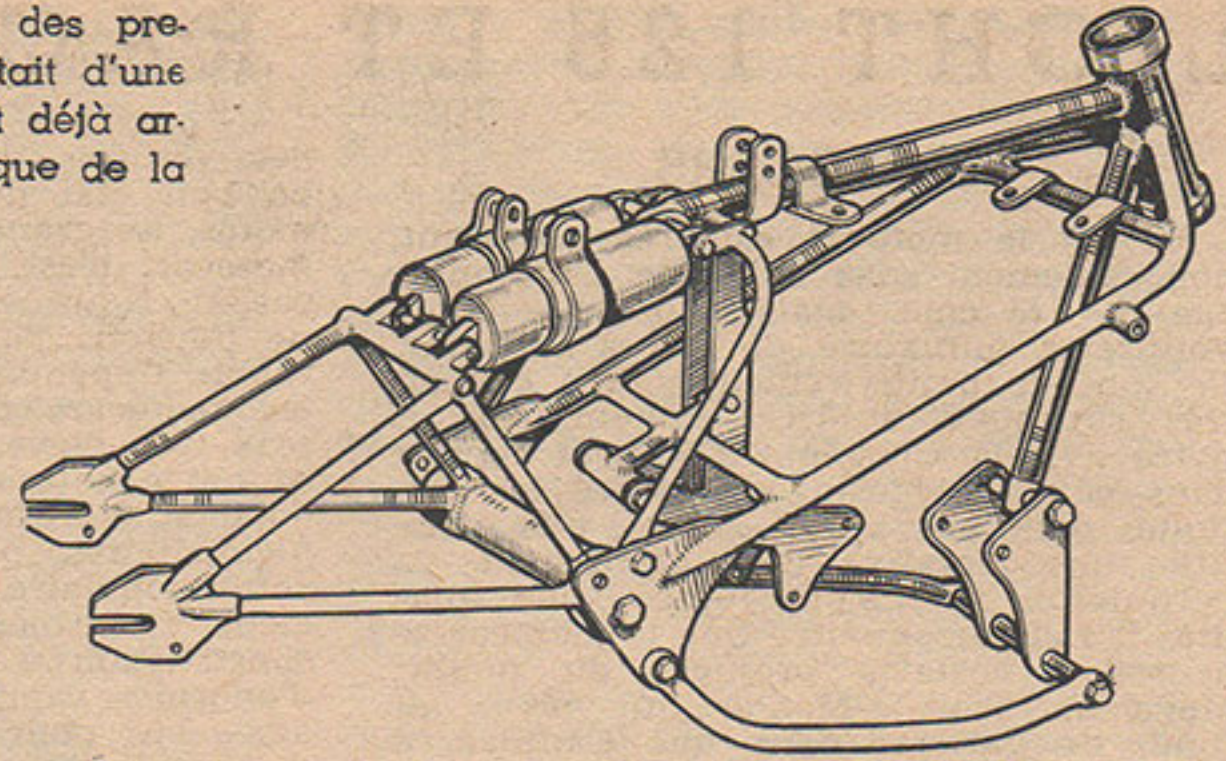


On est assez surpris que, sur les machines de service, on n'ait pas mieux étudié la protection du conducteur. Il faut donc, et cela est assez coûteux, compléter l'équipement par un pare-brise, des protège-mains, et éventuellement des protège-jambes. On ne

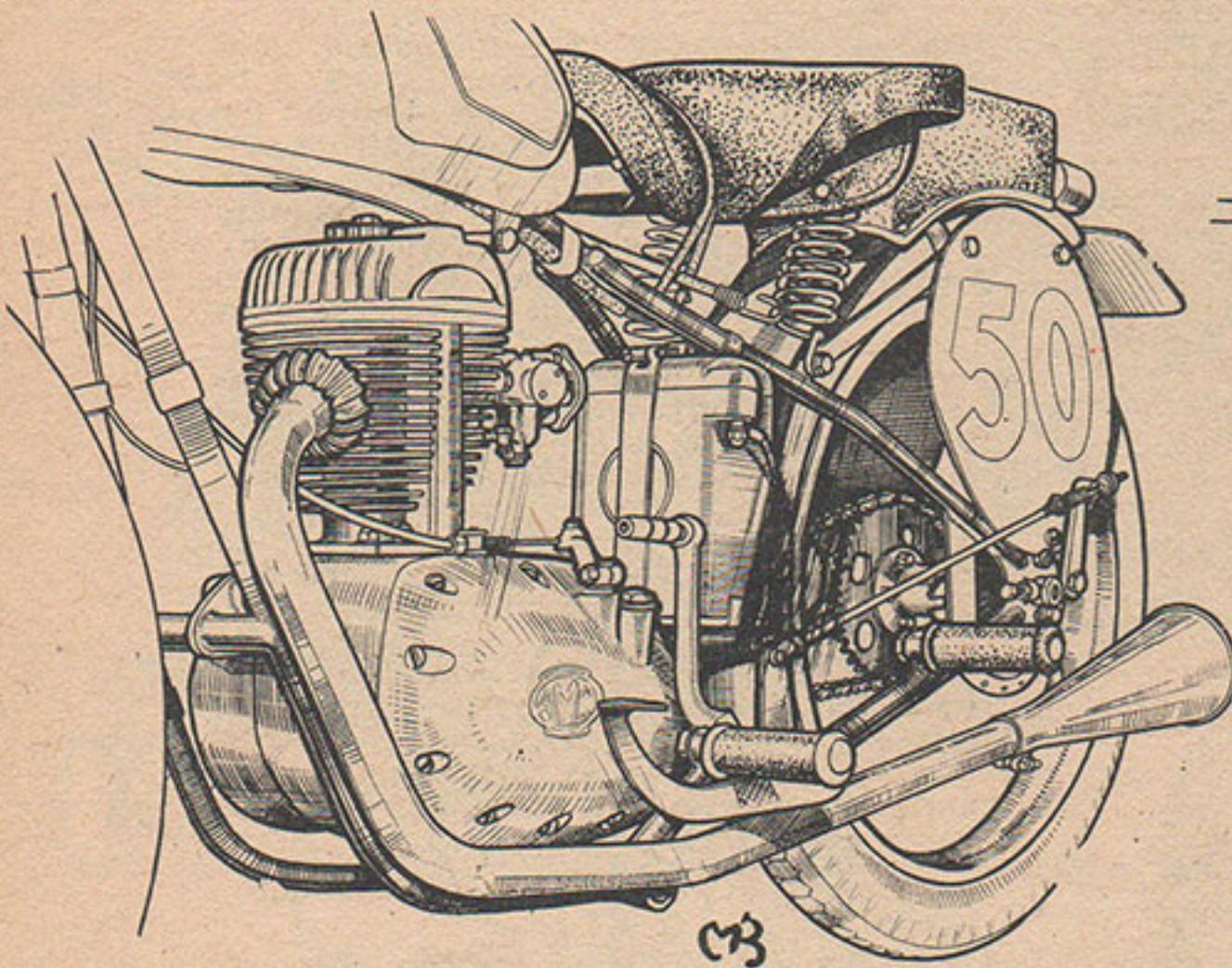
comprend pas assez qu'une machine est destinée à rouler par tous les temps. La LE Velocette et la 250 cmc. Guzzi sont des exemples de ce que doit être une machine de service courant. On trouve, assurément sur le marché, les accessoires nécessaires, mais il vaudrait mieux qu'ils soient étudiés spécialement pour la machine. C'est en partie parce que le scooter offre une meilleure protection qu'il est devenu populaire.

Que conclure ? En Angleterre l'essence est deux fois moins chère qu'en France et, bien que rationnée, elle permet encore l'emploi d'une machine de cylindrée moyenne. De plus, les salaires sont plus élevés par rapport au prix de la vie et les restrictions alimentaires empêchent de consacrer à la nourriture, une somme très élevée. Aussi les 350 et les 500 restent-elles les machines types et trouvent-elles aisément une clientèle. Malgré des exportations considérables, la production est suffisante pour alimenter le marché intérieur et sauf certains modèles, on peut obtenir une livraison immédiate. Et les ventes à crédit ont repris à une grande échelle. Cyclomoteurs et motos de petite cylindrée

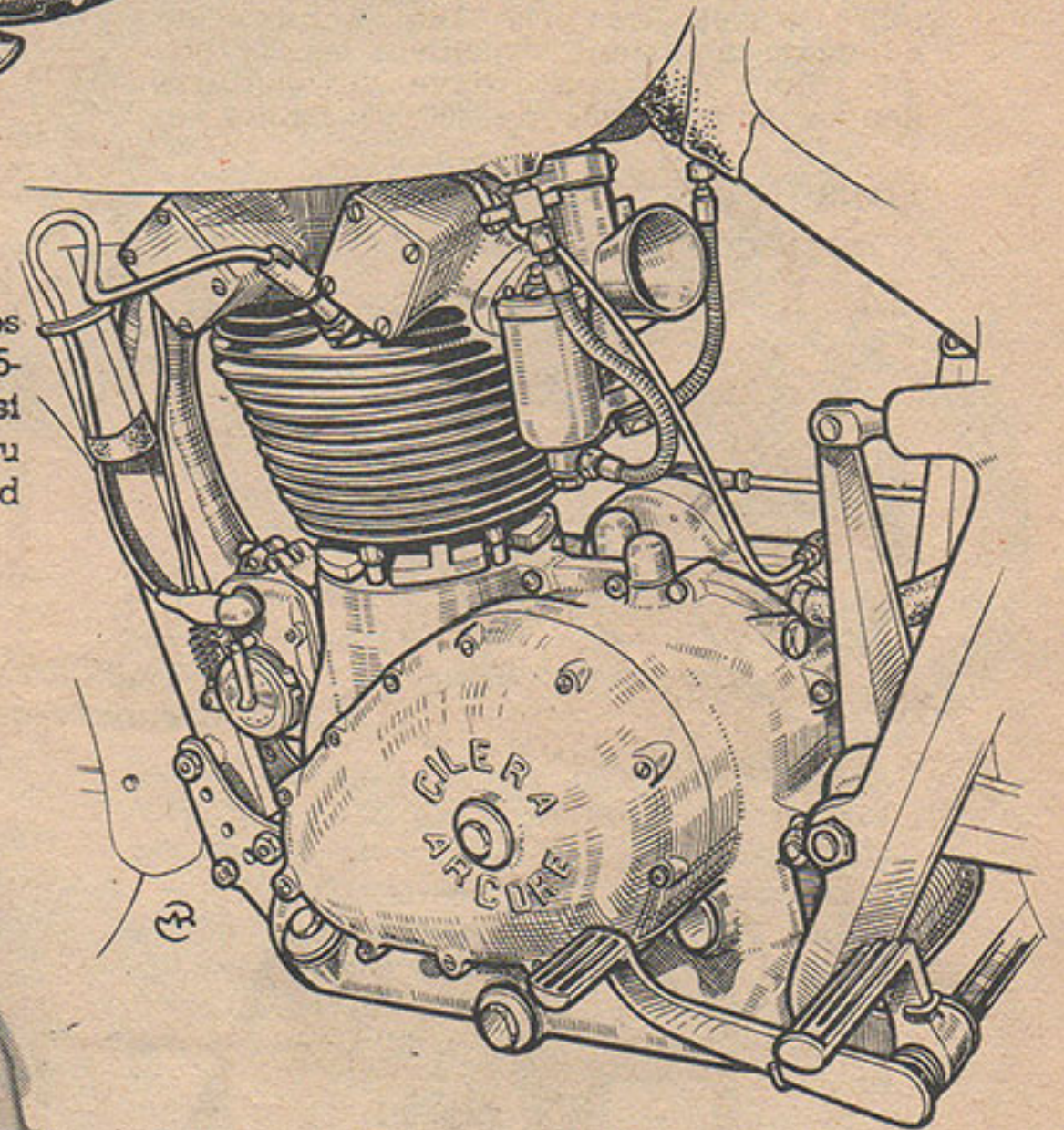
A droite : L'ancien cadre des premières bicylindres Vincent était d'une résistance à toute épreuve et déjà articulé. Ci-dessous : La technique de la marque a considérablement évoluée au point de supprimer partiellement le cadre.



La 1000 cc. n'a plus l'allure de mastodonte et prend des performances vraiment exceptionnelles.

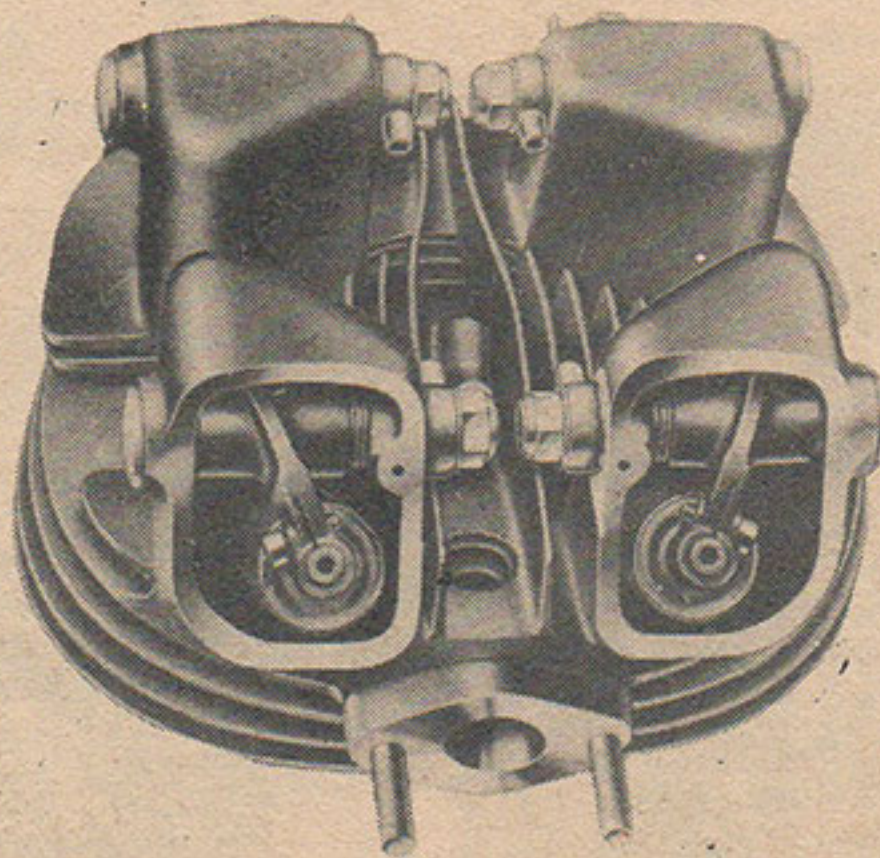


A gauche, un moteur très répandu chez nous : le 125-150 A.M.C. qui fit une si brillante démonstration au Bol d'Or battant le record de la cylindrée.



Au-dessus : le Gilera « Saturno », un des rares moteurs compétition à distribution par tiges et culbuteurs.

sont populaires mais ne constituent qu'une partie assez restreinte du marché. En Europe au contraire, la plus grande partie de l'effort porte sur les groupes auxiliaires, les cyclomoteurs et les petites cylindrées, car seules ces petites machines trouvent une clientèle assez vaste. Et les courses de 125 cmc. démontrent que même au point de vue sportif, les petites cylindrées offrent un gros intérêt. On s'efforce de satisfaire les vœux, non seulement des motocyclistes attirés par l'économie de la moto, mais même des sportifs. La vente libre de l'essence peut, il est vrai, être un encouragement pour la moto de cylindrée moyenne et en accroissant la production permettre un abaissement des prix. On peut également espérer que la stabilisation intensifiera les ventes à crédit. Mais nous croyons toutefois, que la position des machines de petite cylindrée, du cyclomoteur et des groupes auxiliaires est solide.



Ci-dessus : la culasse des nouvelles Ariel twin est une magnifique pièce de fonderie.

Leurs performances sont plus que suffisantes, leur régularité de fonctionnement et leur résistance à l'usure est égale à celles des grosses machines. Elles permettent de transporter normalement un passager, soit sur un siège arrière, soit dans un sidecar. On a également l'impression que la clientèle est très intéressée par le scooter malgré son prix plus élevé. Il est urgent d'améliorer sur les motos, la protection du conducteur.

LIGHT 125 ET RACERS 500

MOTOCARS

En soi le motocar est très séduisant, non seulement sous la forme d'un minicar de 125 cmc., mais sous celle d'une voiturette miniature de 300 à 500 cmc. Ce sont de petits véhicules bien conçus, très rustiques, et très économiques. A notre avis la Citroën 2 CV peut figurer dans cette catégorie, et malgré les critiques dont elle a fait l'objet, elle constitue une tentative très intéressante.

Toutefois et malgré toutes leurs qualités il faut reconnaître que le motocar se heurte à certains préjugés du public. Monsieur Tout-le-Monde qui rêve, au fond, de parader dans une Cadillac, a l'impression, dans un motocar, de se promener dans une auto miniature empruntée à un manège forain. Le motocar lui apparaît comme une sorte de jouet. Il y a là un facteur humain, mais dont il faut tenir compte. On aura beau faire valoir la faible consommation, l'économie, la facilité d'entretien, l'extrême maniabilité, l'encombrement réduit, rien n'y fera, à moins d'une propagande intelligente et patiente. Le second point, ce sont les performances modestes. Nous sommes au siècle de la vitesse et on n'aime pas à être constamment dépassé sur la route. Il est sans doute, du point de vue pratique, très intéressant de réaliser du 45 ou du 50 de moyenne avec moins de quatre litres aux cent kilomètres, surtout au prix actuel de l'essence, mais on sacrifierait volontiers un ou deux litres de plus pour pouvoir atteindre le fatidique 100 à l'heure, quitte à ne jamais le réaliser en service courant.

Nous en arrivons à la question majeure : celle du prix. Bon nombre de motocars dépassent largement les 200 billets, alors que l'on trouve des voitures neuves pour moins de 300.000 francs, et

des voitures d'occasion démodées, mais en bon état de marche pour beaucoup moins. Le grand danger pour l'avenir du motocar, c'est, en fait, la voiture d'occasion. Nous savons fort bien que nous ne pouvons pas faire de mécanique au rabais. Cependant il faut reconnaître que les motocars de qualité atteignent un prix assez élevé et que beaucoup de personnes achèteront une voiture d'occasion, ou bien sacrifieront quelques billets supplémentaires pour acquérir une voiturette populaire. Il y a là un cercle vicieux : ou bien il faut investir pour la construction économique d'un motocar d'énormes capitaux et arriver à un prix assez bas pour attirer, et sans certitude de succès, une clientèle nombreuse, ou bien se contenter de procédés de construction artisanaux et vendre assez cher à une clientèle limitée de connaisseurs avertis.

Le problème des prix est capital, voire crucial.

Encore une fois nous avons du respect et de l'admiration pour les mécaniciens de haute classe qui se sont lancés dans la construction des motocars et ont réalisé de remarquables machines, mais nous ne devons pas, en toute objectivité, dissimuler les difficultés qu'ils rencontreront auprès du public.

FORMULE INTERNATIONALE DE COURSE POUR VOITURES 500 cmc. SANS COMPRESSEUR

Les voiturettes 500 cmc. sans compresseur offrent d'immenses possibilités, tant au point de vue tourisme qu'au point de vue sportif. Pour les voiturettes touristes on peut disposer de 20 à 25 CV et, avec 4 passagers, réaliser le 90 et même, grâce à une carrosserie profilée, 110 kmh., et

grimper à 70 ou 75 kmh. la plupart des côtes de 5 à 7 %. Avec une carrosserie monoplace, on doit réaliser le 140 ou le 150, avec une puissance d'une trentaine de CV. Les voiturettes 500 cc. offrent donc un gros intérêt dans tous les domaines.

Voici quelles sont les principales caractéristiques de la formule internationale.

Poids maximum 200 kgs. Garde au sol minimum 10 cm. 2 freins indépendants, conformes au Code de la Route. Echappement dirigé pour ne pas gêner les autres concurrents. Protection pare-flammes entre le moteur et le conducteur. Rétroviseur.

En somme, réglementation assez libérale et parfaitement acceptable. Le parcours ne doit pas être inférieur à 50 kms, et longueur minimum du circuit 1 km 500, rien à dire non plus. Il est en effet facile de trouver dans n'importe quelle région un circuit aussi court avec des virages et des pentes suffisantes.

Reste le mode de départ. Là encore un règlement très libéral, puisque le départ peut être donné lancé derrière une voiture pilote si toutes les voitures de la course ne sont pas munies d'un démarreur, indépendant ou non du véhicule.

CYCLECAR 3 CV

Motocycliste depuis 1927 et amateur passionné de la mécanique, je me permets, lecteur à votre journal, de vous envoyer les photos et les détails techniques de ma réalisation personnelle : « La 3 CV Royer ».

Châssis : Simca-5. Transformation complète de la suspension avant.

Moteur : d'origine, deux temps, bicylindre en ligne, 600 cmc., refroidissement par air, marque allemande JLO. Transformation : Allumage par magnéto et dynamo éclairage (Magnéto France). Double allumage par distributeur delco entraîné sur l'ex-commande du régulateur mécanique fonctionnant en synchronisme avec la magnéto. L'avance manuelle est simultanée. Usinage sur chaque culasse d'un siège d'une deuxième bougie donnant le choix du double ou unique allumage. Mise en route à la manivelle.

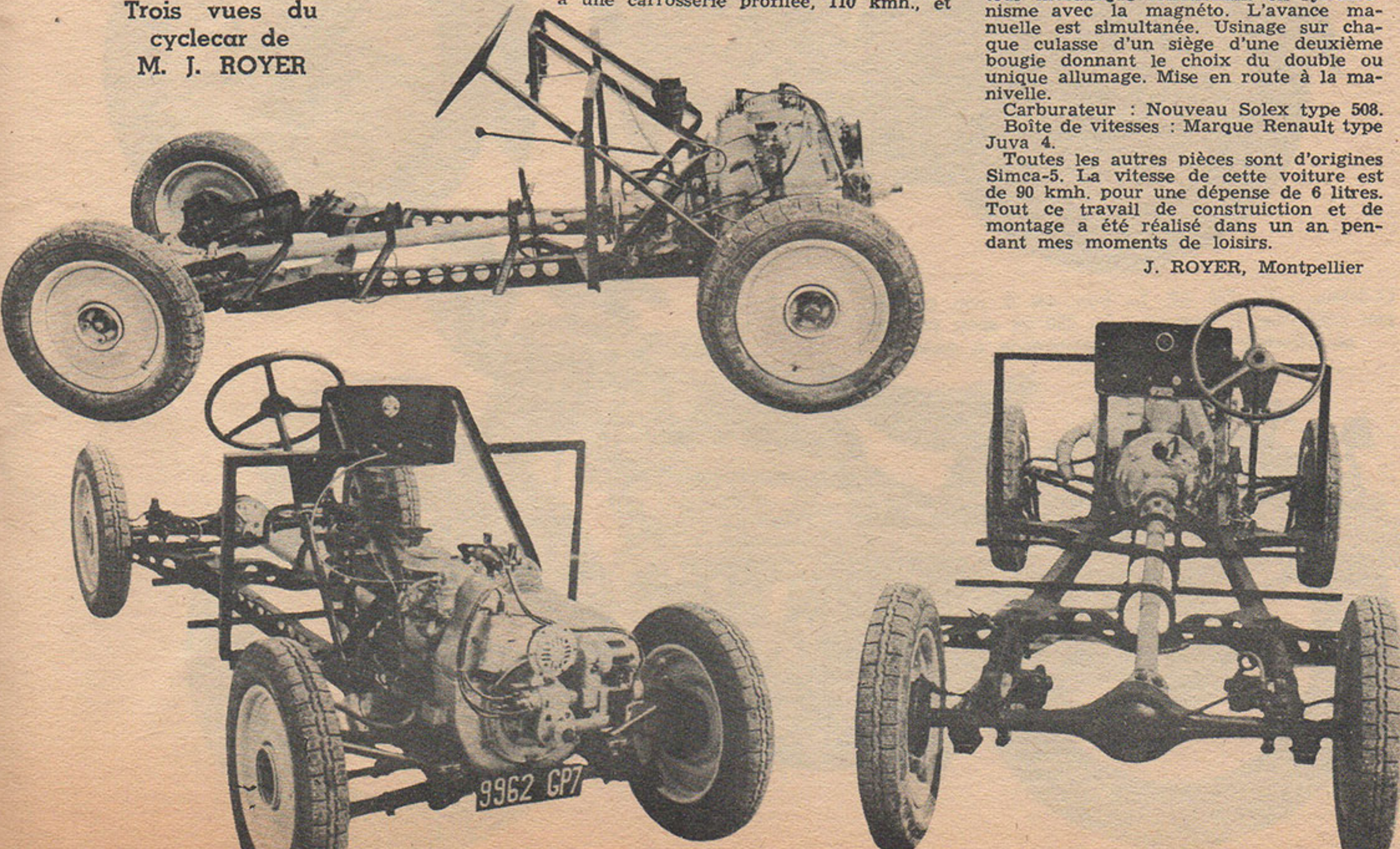
Carburateur : Nouveau Solex type 508.

Boîte de vitesses : Marque Renault type Juva 4.

Toutes les autres pièces sont d'origines Simca-5. La vitesse de cette voiture est de 90 kmh. pour une dépense de 6 litres. Tout ce travail de construction et de montage a été réalisé dans un an pendant mes moments de loisirs.

J. ROYER, Montpellier

Trois vues du cyclecar de M. J. ROYER

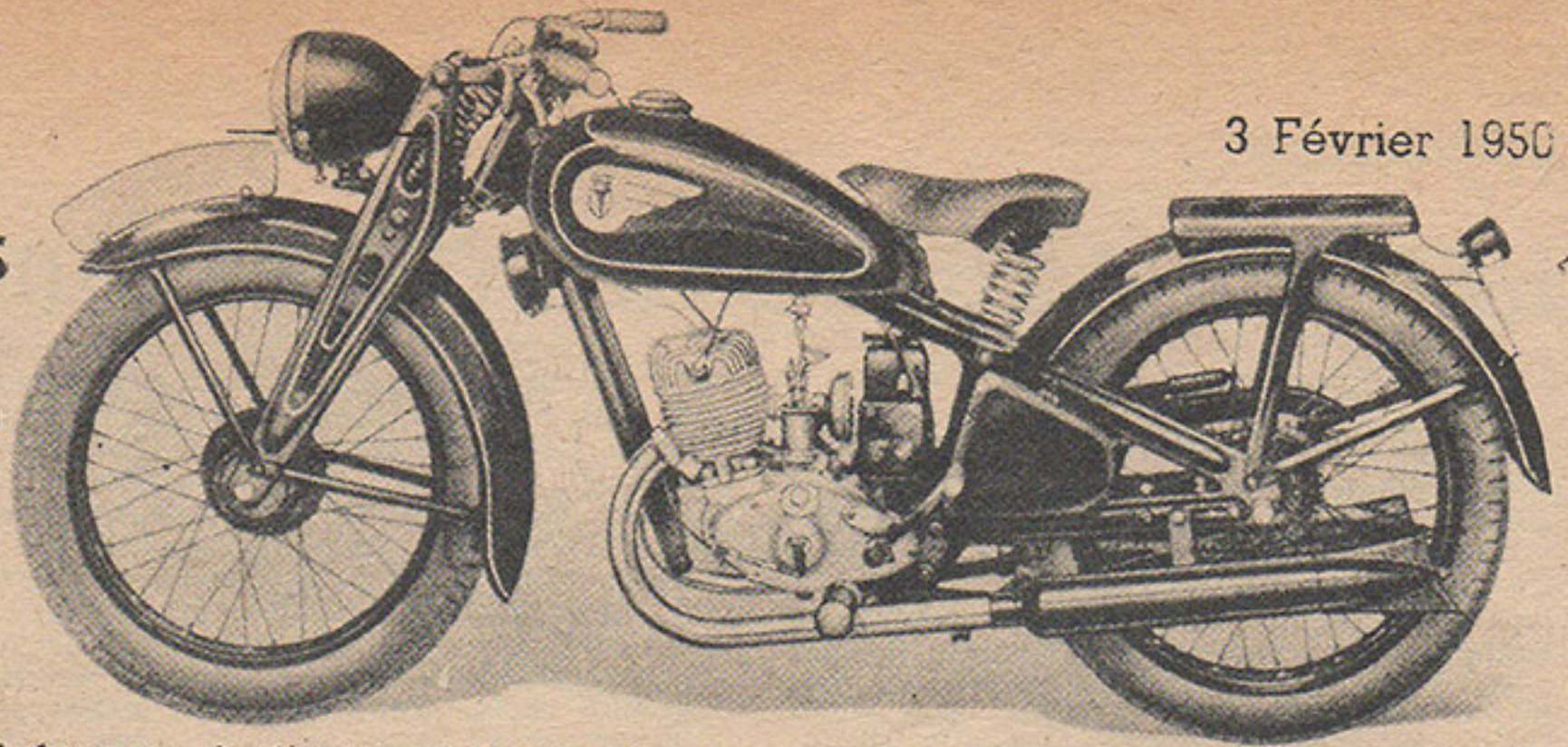


USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT

MOTOS ALLEMANDES

Les D. K. W.

N.Z. et S.B.



Ci-dessus : La 200 cmc. SB

LA N.Z. 350

Cette moto était, en 1939, construite par le puissant consortium Auto Union et elle figure en assez grand nombre aux surplus.

Le moteur est un deux temps à balayage en retour et à piston plat. Alésage 72 mm. Course 85 mm. Cylindrée 345 cmc. Rapport volumétrique 5,78 à 1. Puissance à 4.000 t.-m. 11,5 CV. 2 canaux de transfert avec petits écrans déflecteurs.

Le carburateur est un Amal 76/1,26 à 2 leviers, gicleur 140, volet 6/4, ou un Gretzin AJ 2/24, 20 mm., gicleur 105, gicleur émulsion 2,7, aiguille au 3^e cran. Filtre d'air humide Kuecht.

Allumage par batterie. Avance à l'allumage 6,5 mm. Bougie Bosch W 175 T1. Pour utilisation intensive, Bosch W 225 T 1, pour le sport Bosch W 240 T1.

Graissage par mélange. 1 partie d'huile pour 25 d'essence.

Echappement double, silencieux amovibles.

Embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile.

Changement de vitesses à 4 rapports : 2,76 - 1,77 - 1,30 - 1 à 1. Démultiplication primaire par chaîne (3/8x1/2, 68 maillons sous carter étanche. Transmission secondaire par chaîne 5,8x1/4 122 maillons). Rapport de la transmission secondaire 2 à 1.

Cadre en poutres tubulaires soudées. Béquille centrale. Réservoir AV bras en acier estampé à parallélogramme. Ressort central.

Guidon sur blocs caoutchouc. Frein de direction réglable à la main.

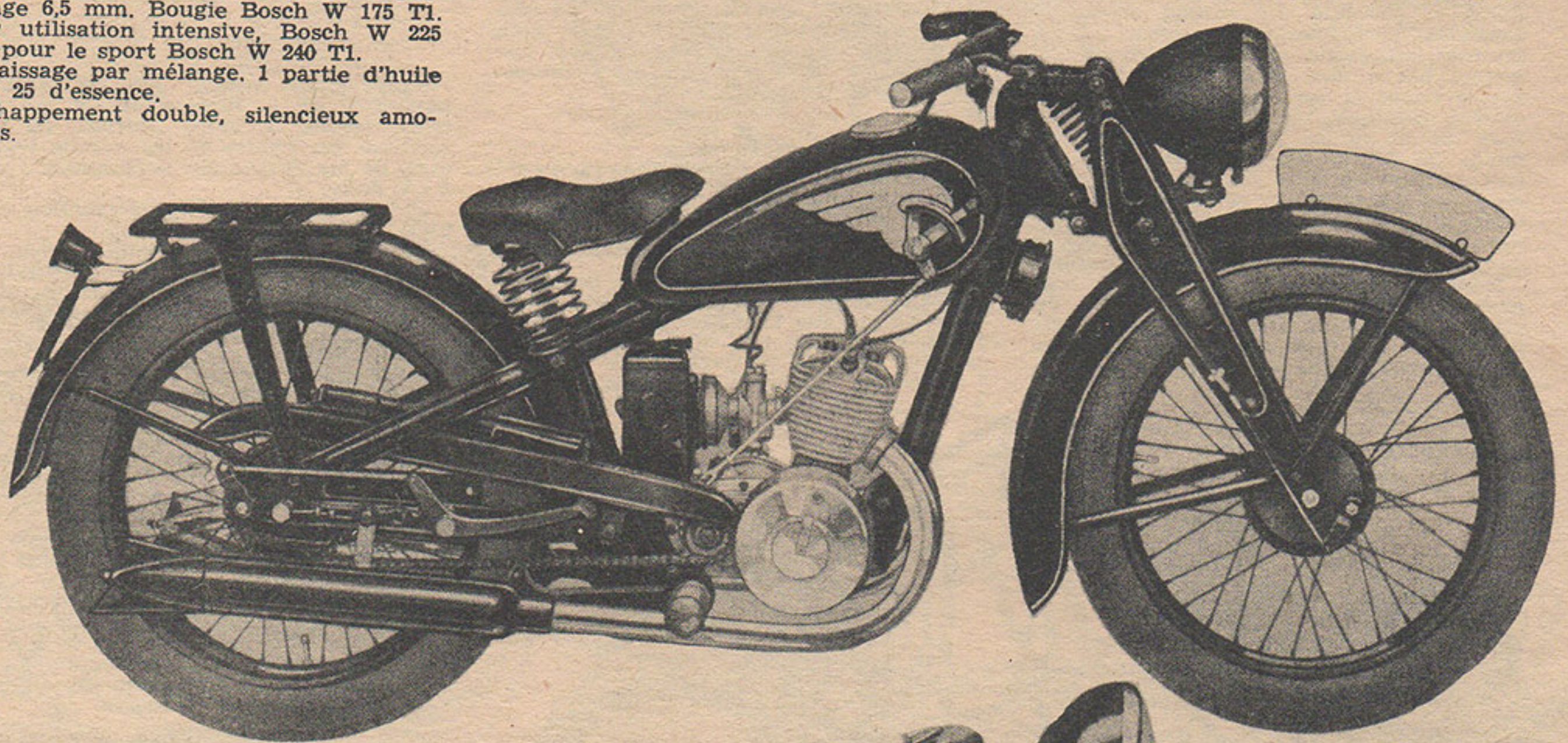
Moyeu AR amovible, amortisseur caoutchouc.

Frein 180 mm. Largeur AR 25 et AV 20 cm.

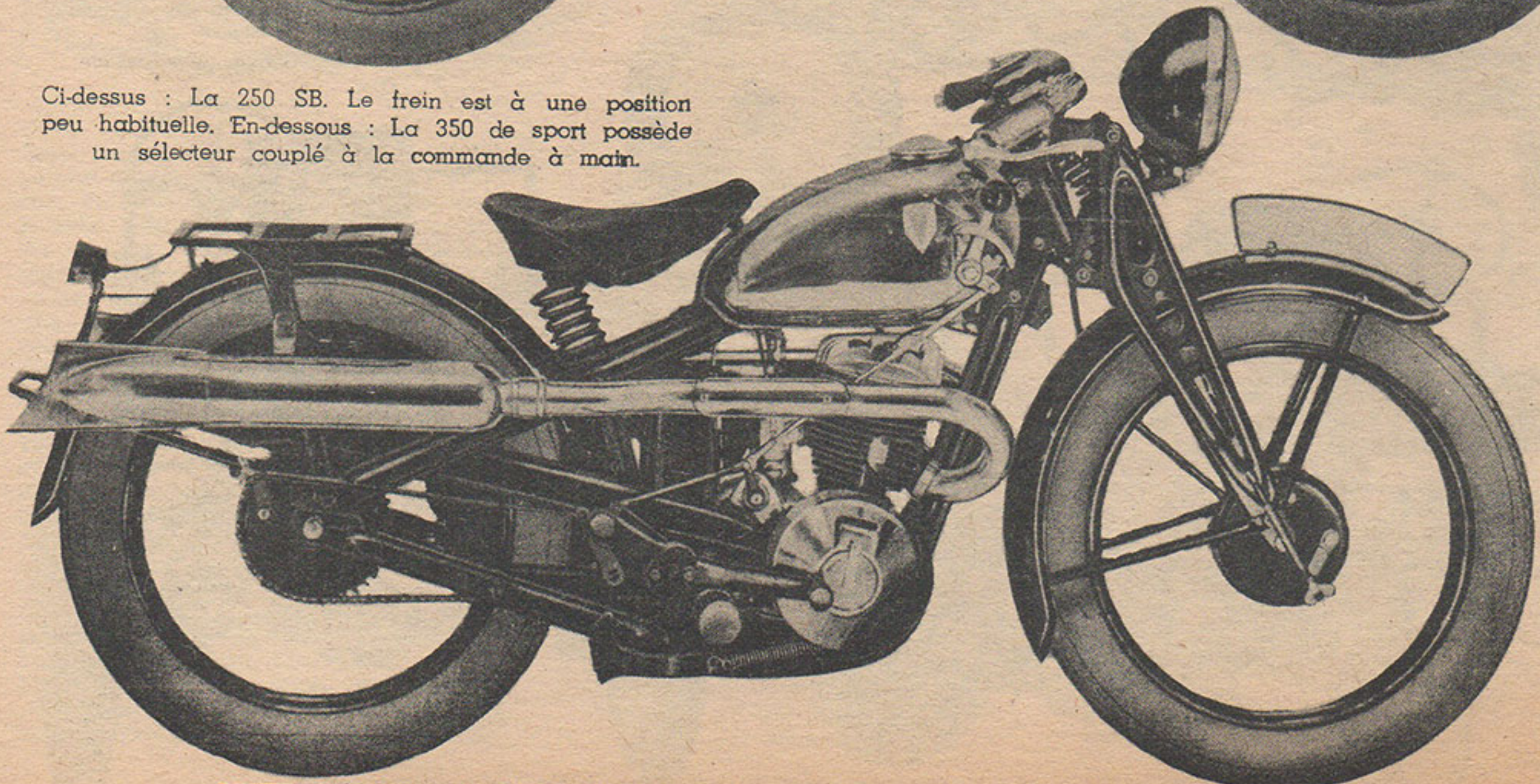
Pneus 3,25x19. Pression AV 1,2. AR 1,4 kg.

Finis émail noir filets or.

Poids 145 kgs. Vitesse maximum 105 kmh. Consommation 3,3 l. aux 100 kms.



Ci-dessus : La 250 SB. Le frein est à une position peu habituelle. En-dessous : La 350 de sport possède un sélecteur couplé à la commande à main.



La S.B. 200, 250 et 350

Ces modèles ont été construits de 1933 à 1938. Le nom de la marque vient de celui d'un groupe auxiliaire baptisé Dar Kleine Wunder, la petite merveille. Il avait d'ailleurs existé précédemment un petit moteur jouet qui s'appelait des Knaben Wunsch, le désir du garçon. Le créateur de la marque fut un ingénieur Danois Rasmussen. Du groupe auxiliaire, par une évolution naturelle, on passa vers 1933 à la construction de motos dont on connaît la prestigieuse carrière. Depuis, D.K.W. a été absorbé par Auto Union et a disposé de moyens puissants qui lui ont permis d'étudier à fond la technique du deux temps à haute puissance spécifique.

Dans les années qui suivirent 1933, les SB étaient équipées d'un moteur classique avec piston à déflecteur. En 1935 l'empattement fut augmenté et en 1937 le sélecteur au pied apparut.

Les SB, tout en réalisant d'excellentes performances, sont avant tout conçues comme des machines de service. Le moteur tire merveilleusement, aux faibles régimes ne chauffe ni ne vibre. Les pistons sont à fond plat. Notons qu'un modèle de luxe 200 cc. comportait un démarreur électrique. Les cadres sont constitués par des poutres en tôle emboutie avec pour la 350 cmc. deux barres de renfort sous le moteur. La 350 cmc. convient fort bien au sidecar. La fourche à parallélogramme est en tôle emboutie. La selle est une des rares, en Allemagne, supportées par de grands ressorts hélicoïdaux travaillant à la compression. Présentation très sobre, mais très soignée. On remarque également la puissance et la qualité de l'équipement électrique.

Excellente tenue de route. On peut, avec une mise au point spéciale et un gros carburateur, tirer de la 200 cmc. de belles performances de l'ordre de 93 kmh., soit dix kilomètres de plus que le modèle de série. Et cela sans modifier les lumières. Le tout est que le moteur tourne aussi librement que possible.

Cotes 200 cc. : 60x68 mm. 250 cc. : 68x68 mm. 350 : 76x76, soit des cylindrées de 190, 245 et 342 cc.

R.V. 5,8 à 1. Puissances respectives à 4.000 t.-m. 7,9 et 11 CV. Allumage par batterie. Graissage par mélange 1 à 25. Graissage du changement de vitesses 1/3 Shell 3X et 2/3 de Shell Ambroleum.

Démultiplications :

5,5 - 7,8 - 14,6 à 1 pour la 250 cc.
6,1 - 8,8 - 16,0 à 1 pour la 200 cc.
5,0 - 7,2 - 13,2 à 1 pour la 350 cc.

Sélecteur au pied.

Carburateurs SB 200 Amal M 74/406, gicleur principal 80. Aiguille position 1, ou Amal 4/406, gicleur principal 70. Aiguille position 2. — SB 250 Amal M 76/426, gicleur principal 125. Aiguille position 3, ou Amal 5/415, gicleur principal 100. Aiguille position 3. — SB 350 Amal M 76/426, gicleur principal 140, aiguille position 1, ou Amal 5/415, gicleur principal 125, aiguille position 3.

Allumage pour les 3 modèles: avance 5,5 mm. avant le point mort haut, masselotte à fond. Ecartement des vis du rupteur 0,4 mm. Bougie Bosch W 175 TI. Electrodes à 0,6 mm.

Pneus 3,00/3,00/3,25-19. Pression de gonflage AV 1,2, 1,2 et 1,4, arrière 1,4 pour les trois modèles en solo et 1,9 en tandem.

Chaîne SB 200 1/2 x 5/16, 116 maillons
250 1/2 x 5/16, 118 maillons
350 5/16 x 1/4, 98 maillons

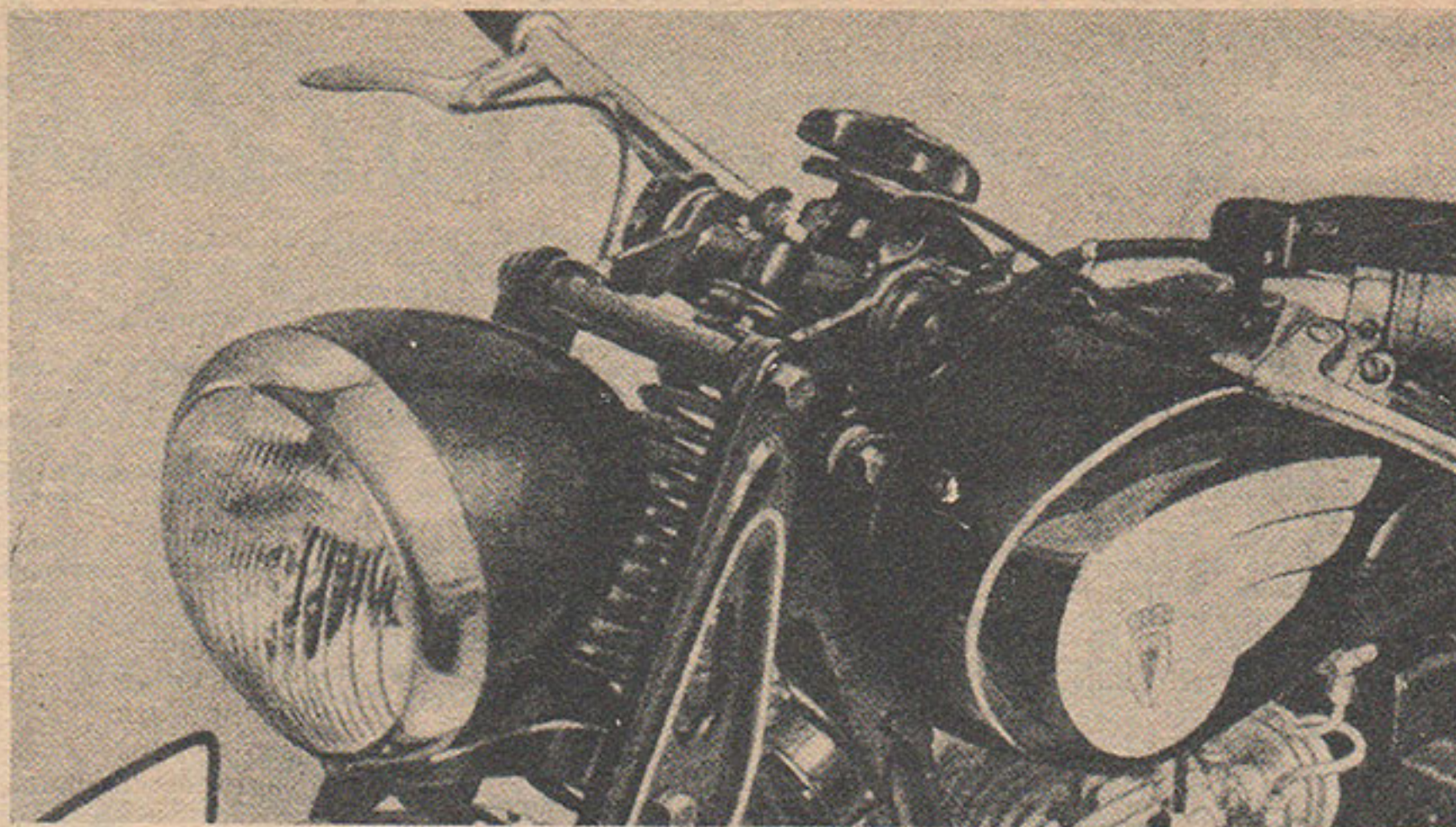
Empattement 133 cm., longueur 204 cm., largeur 74 cm. Hauteur de la selle 70/70/73. Garde au sol 13 cm.

Poids 125/135/143 kgs.

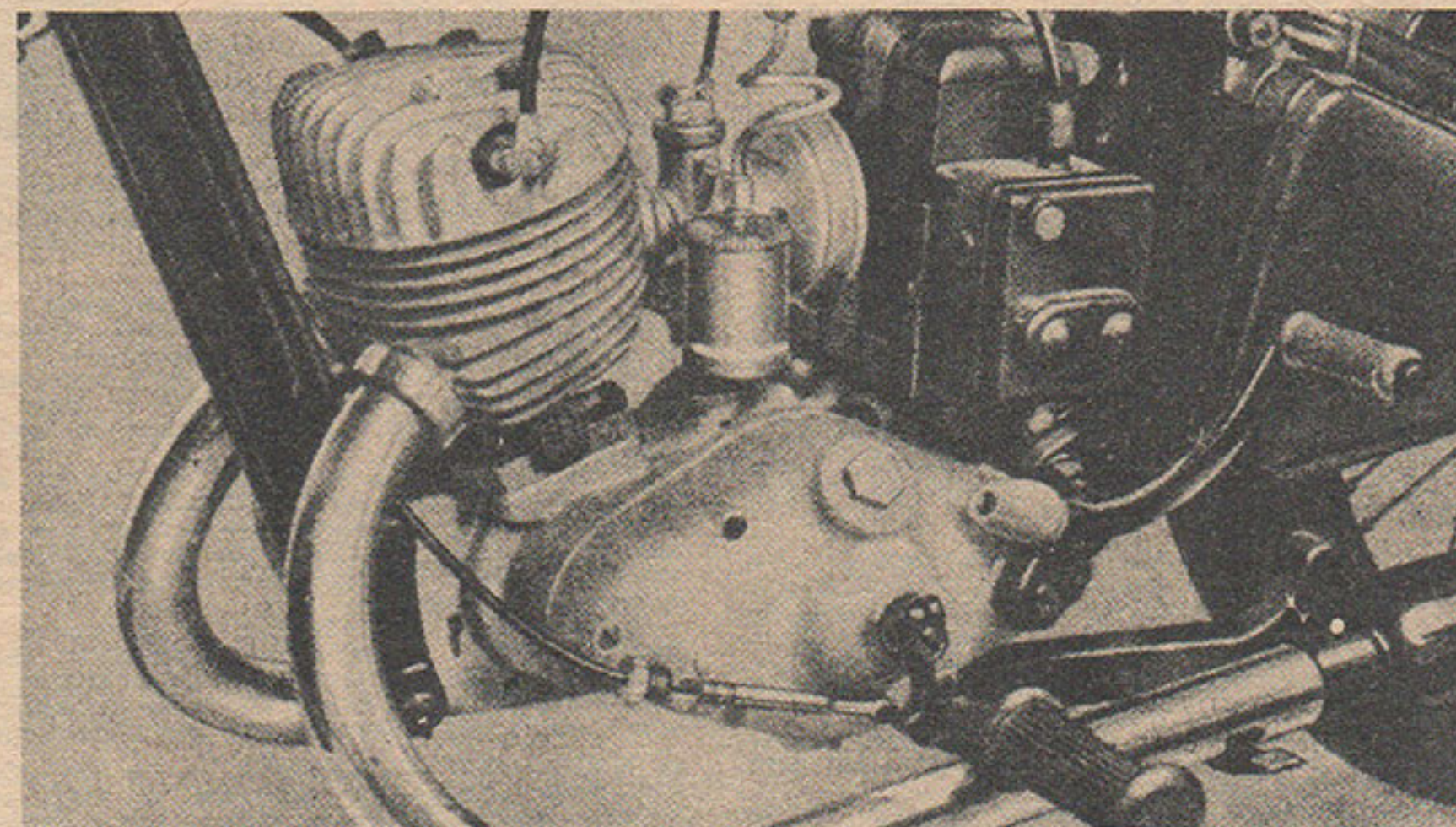
Vitesse maximum 85/95/100 kmh.

Réservoir de 13 litres.

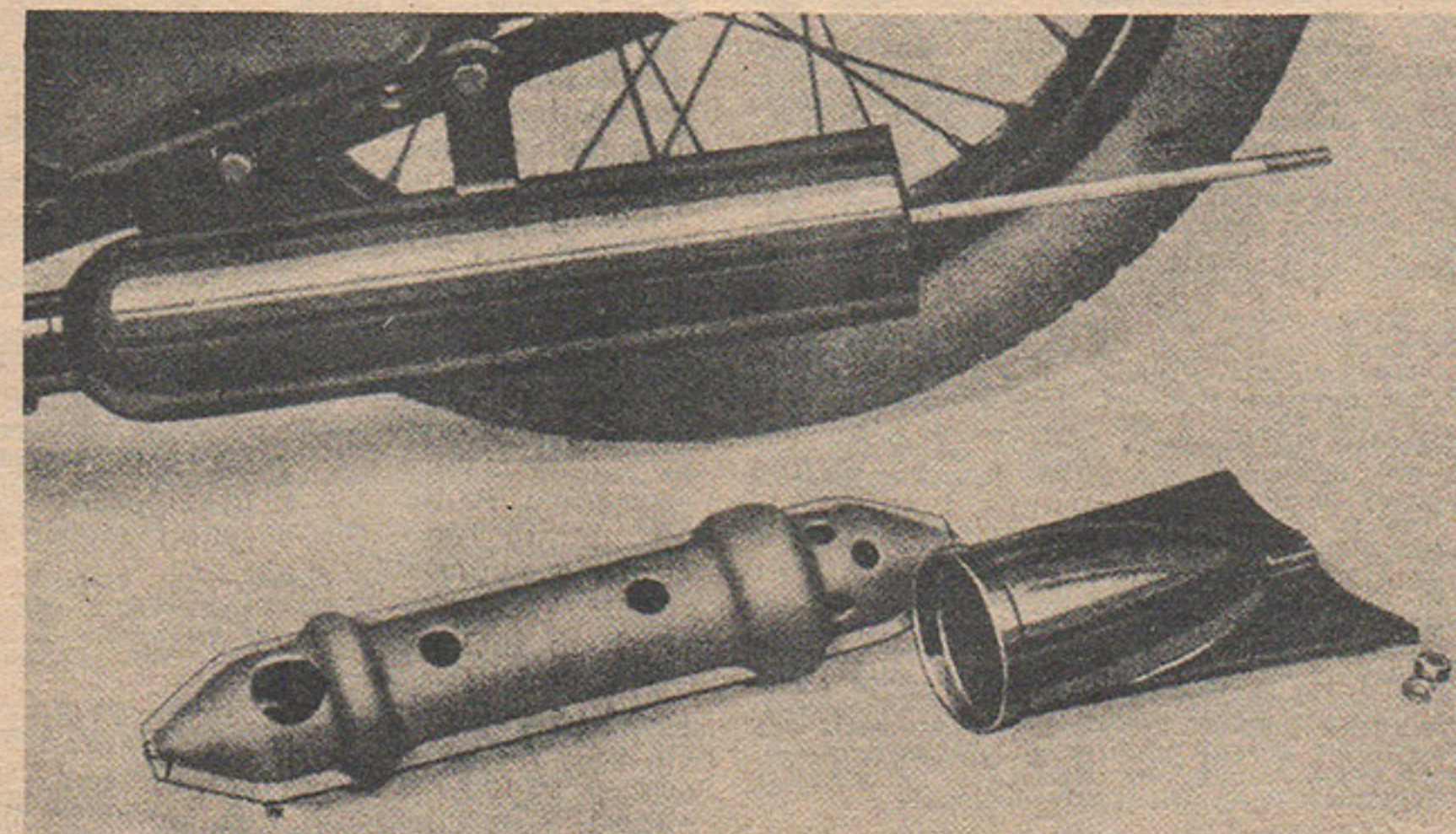
Consommation aux 100 kms 3,2/3,3/3/8 litres.



Au-dessus : Le haut de direction des D.K.W., la fourche en tôle emboutie reçoit des biellettes intérieures munies d'un amortisseur à droite.



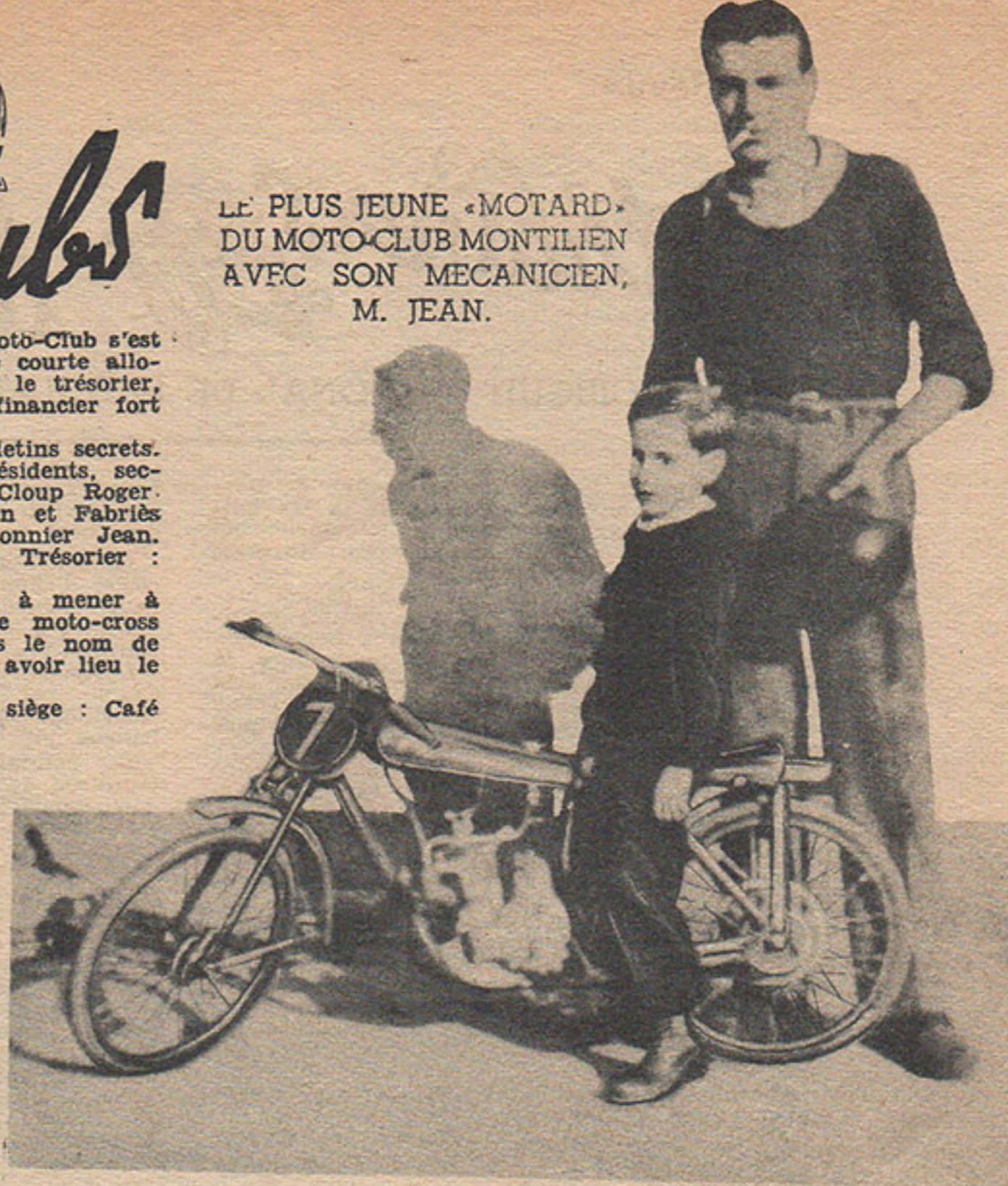
Ci-dessus : Le bloc-moteur de la 200 cmc. Ce bloc est d'ailleurs commun d'allure aux autres cylindrées du même type. On remarque le kick à gauche et le boîtier d'allumage.



Un organe très réussi : le pot d'échappement démontable, élégant et efficace, la facilité de nettoyage est très appréciable sur un 2 temps.

Le plus jeune « Motard » du Moto-Club Montilien avec son mécanicien, M. Jean.

LE PLUS JEUNE « MOTARD »
DU MOTO-CLUB MONTILIEN
AVEC SON MECANICIEN,
M. JEAN.



■ **MOTOR-CLUB.** — Le Motor-Club informe ses adhérents et amis que son banquet annuel aura lieu le samedi 4 février, suivi d'un bal jusqu'à l'aube.
Pour tous renseignements, téléphoner au Pt Voyer, à Roq. 65-02 (de 11 à 12 h. et de 17 à 20 h.).

■ **M.C. CHATILLONNAIS.** — Résultats des différents championnats institués entre les membres du club pendant la saison 1949 :

Championnat de Moto-Cross : 1. Jacques Théveney, Derouelle, Raby, Frantz, Charpentier, etc...
Championnat de vitesse : 1. Robbes Claude, Liégeois, Hersant, Briand, Magot, Pré, etc...

Championnat Touristique : 1. Mme et M. Yvetot Georges, Mme et M. Cantalice, Mme et M. Gohin, Mme et M. Podelvin René, Mme et M. Joffre, Mme et M. Lhermitte, etc...

Titre de meilleur propagandiste 1949 décerné à M. Chestermann Louis.

Tous les lauréats au nombre d'une soixantaine recevront leurs récompenses au cours de la 11^e soirée annuelle, le samedi 4 mars 1950, comprenant un banquet suivi de bal de nuit, pour fêter le 18^e anniversaire de fondation du M.C. Châtillonnais.

La réunion mensuelle prévue pour le jeudi 2 février est annulée et remplacée par la 18^e Assemblée Générale Statutaire, le dimanche 5 février 1950, de 9 h. 30 à 12 heures, au siège social, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon s. Bagneux (Seine).

Nous sommes à l'entière disposition des motocyclistes pour leur faire délivrer une licence de coureur de la F.F.M. ou une licence de coureur de l'U.F.A.C.

■ **AMICALE MOTO - CLUB DE LA CITE.**
CALENDRIER TOURISTIQUE ET SPORTIF
POUR 1950

17 Février : Séance de cinéma. 2 Avril : Participation à Paris-Nice. 9 Avril : Sortie de Pâques A.M.C.C. 23 Avril : Concentration Moto avec lâcher de ballon A.M.C.C. 6-7 Mai : Participation Circuit Régularité du M.C.L. 14 Mai : Participation épreuve de vitesses petites cylindrées à St-Chamond, par le M.C. Furan. 18 Mai : Participation au Grand Prix de vitesse de Tarare. 28-29 Mai : Sortie et Circuit régulier. A.M.C.C.

■ **HARLEY-DAVIDSON-CLUB DE PARIS.** — A l'assemblée générale tenue le 13 janvier 1950, il a été procédé à l'élection du Comité pour 1950. Le précédent Comité a été entièrement réélu, soit : Président : Léger. Secrétaire général : Nebout. Trésorier : Le Franc. Secrétaire adjoint : Delmeiz. Trésorier adjoint : Vagnat.

En quelques mots le président remercia et exposa les projets du Comité pour 1950, qui font présager une brillante saison.

Pour terminer, le Président rappela que le banquet annuel de l'Association a été fixé au 4 février 1950.

■ **MOTO-CLUB PHOCEEN.** — Compte rendu de la réunion générale du 20 courant au cours de laquelle il y eut renouvellement du bureau pour 1950 :

Président : Pilati Albert. Vice-Présidents : Rigaud Marius, Fouque Marcel. Secrétaire : Tavant Jeannine. V.-Secrétaire : Nadot Yvon. Trésorier : Pergamentier Henry. V.-Trésorier : Adinolfi Antoine. Directeur Sportif : Tavan Jean. Conseillers : Daumas Maurice, Blot Georges, Trident Sylvain, Vallier Charles, Seyssaud André, Sappia Joseph, Nadot René, Migliorero Auguste, Bertrand Pierre, Piscaglia Humbert, Cagnotti Joseph. Commission Sportive : Président : Tavan Jean. Vice-Présidents : Piscaglia Humbert, Vallier Charles. Conseillers : Seyssaud André, Trident Sylvain, Pilati Albert, Bizot Paul, Errico Joseph, Daumas Maurice.

■ **MOTO-CLUB DU HAVRE** (Tourisme-Sport-Camping). — Lors de la réunion du 4 janvier, un nouveau plan d'organisation a été étudié en ce qui concerne l'activité sportive 1950.

Le Club signale à ses membres et aux futurs adhérents que l'activité première est le tourisme et que de nombreuses sorties seront organisées pendant la saison 1950.

D'autre part le Bureau a décidé l'ouverture d'une section de petites cylindrées.

Le Bureau 1950 est ainsi formé :

M. Boudin, président d'honneur-fondateur du Club ; M. R. Pointel, président actif ; MM. Maslard et Ouvré, vice-présidents ; M. Jean Clauquin, secrétaire ; M. A. Duval, trésorier ; MM. Jean Bellet, Le Hazif, Raymond Duval, administrateurs.

M. Roger Pointel, président, a à son actif une intéressante activité sportive en 1949 dont le Rallye d'Evian, la première place dans les 500 kms d'endurance de la Seine-Inférieure, etc...

■ **MOTO-VELO-CLUB FRANCO-BELGE.** — Siège Social au Havre. Fondé en 1927 par M. Gentil Raës, qui en fut président pendant de nombreuses années. Le Club comportait à son origine un certain nombre de membres belges. A l'heure actuelle il en compte encore quelques-uns, dont son Président d'Honneur.

■ **MOTO-CLUB VAUREEN.** — Le Moto-Club s'est réuni le 29 janvier 1950. Après une courte allocution de son président M. Bardou, le trésorier, M. Bousquet, a présenté un bilan financier fort satisfaisant.

Le bureau suivant a été élu à bulletins secrets. Président : Bardou Lucien. Vice-Présidents, section Lavaur : Espinasse Louis et Cloup Roger. Section Graulhet : Théophile Lucien et Fabrics Herné. Secrétaire général : Meyssonier Jean. Secrétaire adjoint : Cristol André. Trésorier : Bousquet Albert.

Le bureau tout entier est décidé à mener à bien l'organisation d'une course de moto-cross inscrite au Calendrier National sous le nom de « Moto-Cross Vaurais » et qui doit avoir lieu le dimanche 3 septembre 1950.

Renseignements et inscriptions au siège : Café du Jardin, Lavaur (Tarn).

Michel Dardaillon, âgé de 7 ans, pilote une machine à sa taille, construite par son père, mécanicien bien connu à Montélimar. Caractéristiques de cette machine, type course, poids 25 kgs environ, moteur 100 cc monovitesse, volontairement limité à 25 kmh. Réservoir de 2 l. 5. Gaz par poignée tournante, roues de 400.

Le Club comporte 3 sections réunissant une soixantaine de membres : Moto (une vingtaine de machines), Polo-Vélo et Cyclotourisme.

La Section Moto qui était la plus importante du Club est en voie de reprendre la place de premier ordre qu'elle occupait dans la région havraise.

Le 10 décembre, la saison 49 fut clôturée par un banquet présidé par M. Courant, maire.

Le Club espère reprendre cette année toute son activité sportive, en dehors de randonnées plus longues, grâce à l'essence libre et participer aux compétitions régionales.

Ajoutons que le Moto-Club du Havre et le Moto-Vélo-Club Franco-Belge comptent faire coïncider certaines dates de leurs calendriers sportifs, ainsi qu'avec d'autres Clubs de Normandie, afin d'opérer des concentrations plus importantes.

■ **MOTO-CLUB TOULOUSAIN.** — Le Moto-Club Toulousain organise le dimanche 26 mars son premier moto-cross de la saison. Cette épreuve sera interrégionale et nationale, ouverte à toutes catégories.

Le nouveau circuit de 900 mètres sera plus accidenté que l'ancien du plateau Jolimont, rendu populaire par les Ladevèze, Verecchia, Bonin et tant d'autres coureurs.

Le Moto-Club Toulousain invite tous les coureurs qui seraient susceptibles de courir cette épreuve, de se mettre sans tarder en rapport avec la commission sportive du Moto-Club Toulousain, 40, rue Compans, à Toulouse, qui se fera un plaisir de leur communiquer tous détails complémentaires.

■ **MOTO-CLUB DU ROUSSILLON.** — Le Moto-Club du Roussillon a repris jeudi dernier sa série de séances hebdomadaires, qui auront lieu par la suite tous les jeudis, à 21 heures.

Dans une salle archi-comble, M. Valentin, président du M.C.R., remercia l'assistance de la confiance qu'on a bien voulu lui accorder une nouvelle fois, tout en émettant des vœux à la plus grande gloire du Moto-Club du Roussillon.

M. Labau, le nouveau président de la Commission Sportive du M.C.R., donna un topo de ce que doit être l'activité motocycliste du M.C.R.

M. Deret, le sympathique et actif secrétaire, donna compte du rapport moral de l'année 1949. Le rapport financier fut exposé dans ses moindres détails par M. Coll Dephin, trésorier sortant, qui fit preuve pendant son mandat d'un dynamisme remarquable.

L'ordre du jour fut discuté avec minutie et différentes questions furent approuvées, notamment : les nouveaux tarifs des cotisations, à savoir : cotisation annuelle, 250 fr. ; droit d'entrée, 100 fr. ; disque métallique, 150 fr.

Le projet d'un grandiose gymkhana, qui, à l'occasion des fêtes de Carnaval, connaîtra, de même que les précédents, un éclatant succès.

Le M.C.R. ne saurait trop insister auprès de ses membres de l'intérêt qu'il y a pour eux d'assister régulièrement aux réunions, tous les jeudis, à 21 heures, au siège de l'Automobile Club du Roussillon, Cité Bartissol.

■ **UNION MOTOCYCLISTE DE L'AIN.** — L'U.M.A. a mis très longtemps pour sortir de la torpeur dans laquelle l'avait plongé les années sombres. Cette année, le club est parti d'un bon

pied, car il a l'espoir de reconstituer ce que chacun a encore dans la mémoire : sa brillante épreuve comptant pour les Championnats de France : « Le Circuit de l'Ain ».

A la suite de l'assemblée générale du 15 janvier 1950, le bureau est ainsi constitué : Président actif : Mutin Raymond. Vice-Président : Buchaille Georges. Secrétaire : Barillot Noël. Secrétaire adjoint : Perrat Michel. Trésorier : Laurent André. Trésorier adjoint : Créatin Lucien. Archiviste : Carrier Hubert.

Pour toute correspondance : s'adresser à M. Barillot Noël, secrétaire de l'U.M.A., Parc des Fontaines et Chaussées, Faubourg de Mâcon, La Neuve-Bourg.

■ **M.C. LORRAIN.** — Dimanche 15 janvier, assemblée générale annuelle, en vue du renouvellement du bureau, 53 membres présents, sous la direction de M. Lallemand, membre du bureau et M. Martin, Président.

Après une allocution, le Président se déclara démissionnaire pour raisons personnelles.

M. Sangiani, secrétaire, fit le compte rendu moral et rappela les diverses manifestations du G.M.A.C.L. Lui succédant, le trésorier, M. Royer, donna le compte rendu de la situation financière.

Puis il fut procédé à de nouvelles élections. La décision du Président sortant ne fut pas acceptée, M. Martin se vit prié de continuer ses fonctions.

Résultats de cette consultation :

Président : Martin Marcel. 1^{er} Vice-Président : Taboga René. 2^e Vice-Président (Section de Barroucourt) : Clément Maurice. 3^e Vice-Président (Section de Bar-le-Duc) : Quet Maurice. Secrétaire : Labriet Gaston. Secrétaire adjoint : Leprince Gustave. Trésorier : Royer Maurice. Directeur sportif : Lallemand Paul. Administrateurs : Besson Jean, Camus André, Letrille Charles, Lollier Robert, Hautelin Fernand, Poterlot Charles, Louis Maurice.

Le 3^e Moto-Cross de la Citadelle aura lieu à Verdun le 4 juin. Pour tous renseignements, écrire au Secrétaire du G.M.A.C.L., Café de la Voie Sacrée, Verdun (Meuse).

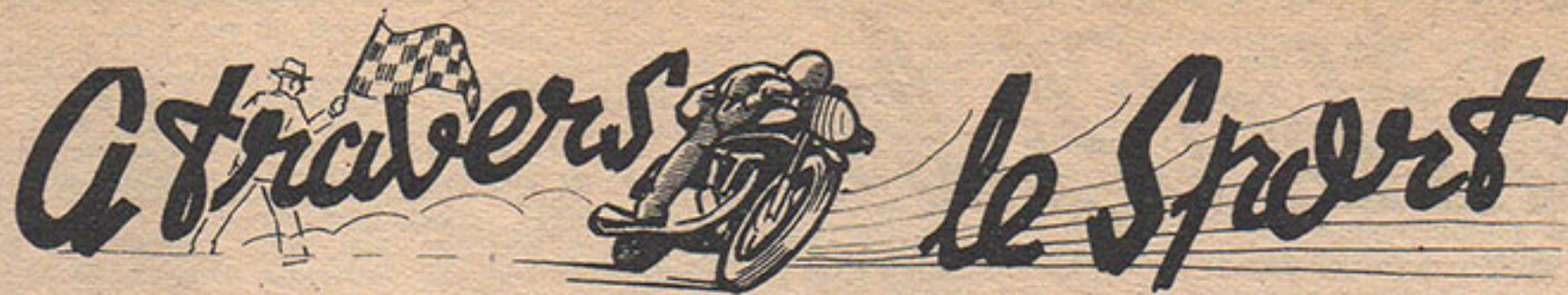
■ **MOTO-CLUB MAROCAIN.** — L'assemblée générale annuelle du Moto-Club Marocain s'est tenue dimanche dernier en son siège de la Brasserie Tantonville, rue Poincaré.

Le président Denzler présenta le rapport moral et financier du club et demanda que la prochaine assemblée générale ait lieu au mois d'octobre, après le Circuit d'Anfa, pour permettre au nouveau bureau l'élaboration et par la Fédération l'approbation du calendrier sportif de l'année à venir.

Les membres présents passèrent ensuite à l'élection du Bureau et de sa Commission sportive pour 1950.

Bureau : Président, Denzler ; Vice-Président, Vallée ; 2^e Vice-Président, Canu ; Secrétaire général, Cosso ; Secrétaire adjoint, Franot ; Trésorier, Granon ; Trésorier adjoint, Pomard ; Assesseurs : Joly, Marchese, Dafflon, d'Abzac ; Sentenac ; Bravo.

Commission Sportive : Président, d'Abzac ; Vice-Président, Sentenac ; Secrétaire, Joly.



XVIII^e CIRCUIT NATIONAL DE REGULARITE DU SUD-OUEST

La Commission sportive du Moto-Club de Bordeaux présente un aperçu général de la 18^e Edition de son Circuit National de Régularité qui sera organisé les 27, 28 et 29 mai prochain, avec le concours de *Moto-Revue*.

Devant l'amélioration du rendement de nos machines modernes, surtout dans les petites cylindrées, les organisateurs ont été dans l'obligation de renforcer le règlement, quant à la distance, la moyenne imposée et les épreuves annexes, tout cela dans le but d'obtenir un classement très précis en vue de l'attribution des coupes et des primes éventuelles.

L'itinéraire traverse 9 départements, la distance totale a été portée à 1 197 kms. Par Bergerac, Villeneuve sur Lot, Agen, Moissac, Montauban, Gaillac, arrivée à Albi (1/2 étape). Dans l'après-midi de cette première journée, les concurrents rallieront Bagnères-de-Luchon (535 kms) par Toulouse, St Gaudens, Montrejeau.

Le lendemain, départ aux environs de 4 heures, la première partie du parcours vers Pau, sera effectuée de nuit, par le col de Peyresourde, le col d'Aspin, le col du Tourmalet (Montée chronométrée), puis le col de Soulor, l'Aubisque et descente vers Laruns; le tronçon du Tourmalet à Pau sera neutralisé, mais des contrôles de passage sont prévus.

La capitale du Béarn accueillera les concurrents aux environs de midi.

Dans la seconde partie de cette journée, arrivée à Biarritz, à travers « La Soule » et le « La-

bourd » en plein pays basque, par l'itinéraire de l'an dernier; la réception de la Reine des Plages sera hors de pair.

La matinée du lundi de Pentecôte verra se dérouler l'épreuve d'accélération, maniabilité, freinage, il faudra donc s'expliquer avec la « dédoublante » pour « grignoter » quelques secondes de bonification.

Après déjeuner, retour vers la capitale du Sud-Ouest par Bayonne, Dax, Mont-de-Marsan, Houilles, Casteljaloux, Marmande, La Réole et Langon.

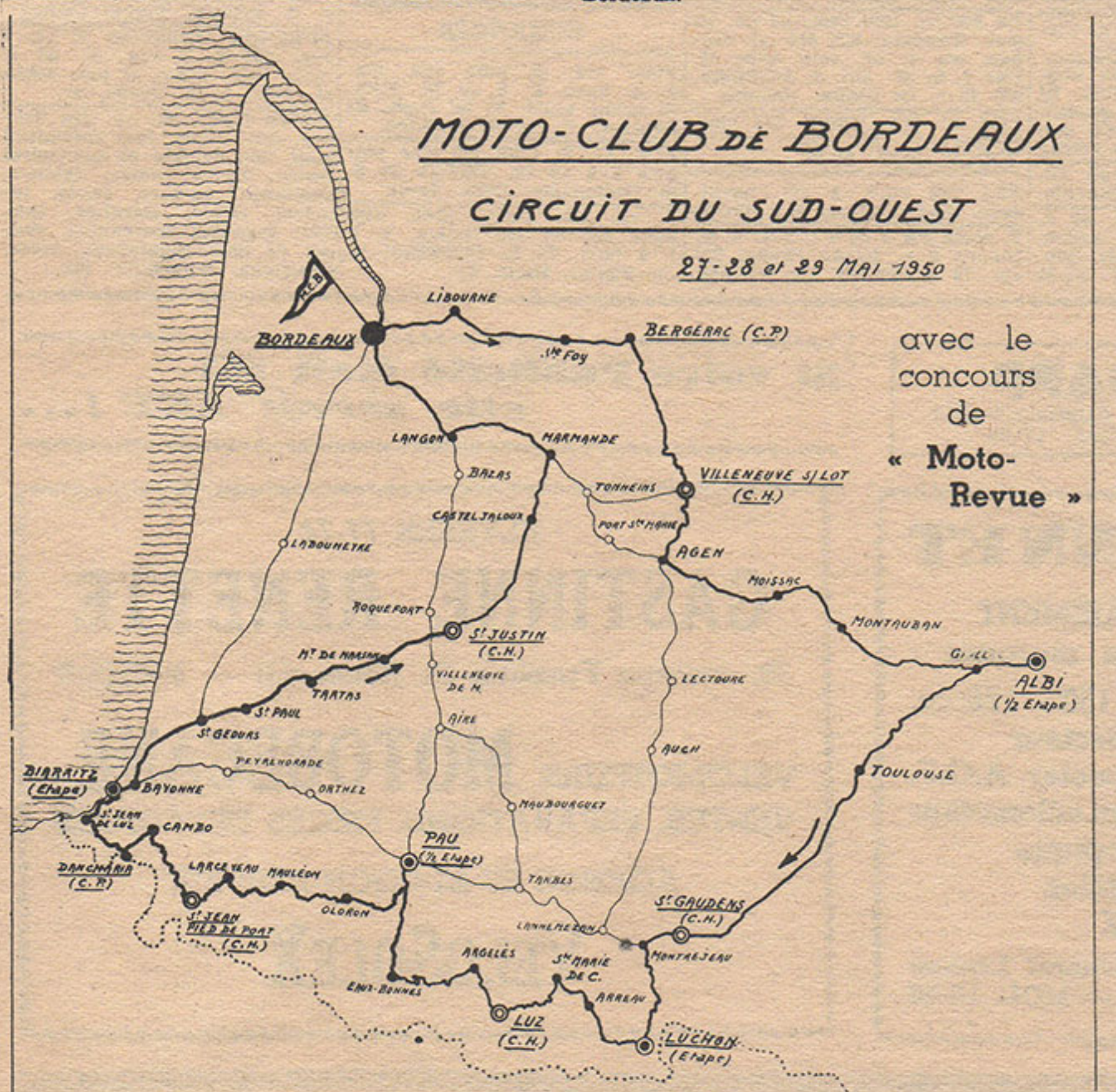
Le pointage aura lieu au Pont-de-la-Maye (banlieue de Bordeaux) et l'arrivée définitive en plein cœur de la ville: Place de la Comédie.

Le Circuit du Sud-Ouest est le banc d'essai probant pour débiter, la sévérité du parcours permettra d'acquiescer les bases fondamentales que le sport motocycliste exige, pour prétendre au succès.

Le nombre des engagements est illimité, l'organisation type permettant de « faire face ».

Les organisateurs font appel aux constructeurs et agents pour l'inscription de leurs équipes officielles respectives, ainsi qu'à tous ceux qui auraient l'intention de suivre ou de participer à la Caravane publicitaire.

Toute demande de précision devra être adressée au Président de la Commission sportive du Moto-Club de Bordeaux, Place Pey-Berland, à Bordeaux.



LE CIRCUIT AUTOMOBILE ET MOTOCYCLISTE DU NORD
Epreuve de Régularité

C'est le 5 février prochain que se disputera le « Circuit du Nord » pour automobiles et motocyclistes. Le parcours est de 714 kms. Voici l'itinéraire :

Casa - Rabat - Port-Lyautey - Ouezzane - Fès El Ball - Fès - Meknès - Rabat - Casa.
Il est ouvert aux motocyclistes : 250, 350, 500 cmc. et au-dessus, ainsi qu'aux sidecars.

Pour motocyclistes et voitures automobiles, le parcours est le même.

Il existe pour les motos de 125 cmc. un circuit réduit dont voici l'itinéraire :

Casa - Rabat - Port-Lyautey - Petitjean - Meknès (par Moulay-Idriss) - Rabat - Casa, soit 535 kms.

Les départs auront lieu de nuit, vers 2 h. 30. Les arrivées auront lieu à Casablanca aux environs de 15 heures.

Les engagements sont d'ores et déjà reçus au Moto-Club Marocain, Brasserie Tantonville, rue Poincaré, à Casablanca.

LE DIMANCHE 2 AVRIL 1950
UNE GRANDE JOURNEE SPORTIVE A MONTLHERY

L'EPREUVE QUALIFICATIVE AU 22^e BOL D'OR AURA LIEU LE 2 AVRIL PROCHAIN SUR 3 HEURES. A LA MEME REUNION, LA COUPE D'OR DES RACERS 500

« L'Epreuve qualificative au 22^e Bol d'Or aura lieu le 2 avril prochain sur 3 heures, à la même réunion, la Coupe d'Or des racers 500 cmc.

La première course de vitesse de la saison dans la Région Parisienne aura lieu le dimanche 2 avril 1950, à l'Autodrome de Montlhéry.

Disputée comme l'an dernier sur 3 heures et sur le circuit routier de 6 kms 283, ces courses qualificatives au « Bol d'Or », permettront en particulier aux coureurs titulaires de la licence « Amateur » de la F.F.M., de disputer leur chance en se qualifiant éventuellement pour la populaire épreuve de 24 heures de juin prochain.

Ces courses grouperont les catégories « Motocyclistes » : 500, 350, 250, 175 et 125 cmc., et « Sidecars » : 1.000, 600 et 350 cmc. Et il y aura un classement par catégorie et un classement général.

Le règlement officiel qui paraîtra prochainement sera envoyé aux intéressés qui en feront la demande à l'A.M.C.F., 29, boulevard Charles-de-Gaulle, à Colombes (Seine).

Après les courses de vitesse réservées aux « Motocyclistes » se qualifiant pour le « Bol d'Or » se déroulera sur un circuit spécial à l'Autodrome de Montlhéry des courses avec manches et finale réservées aux voitures 500 cmc., ces nouveaux petits bolides dont certains ont accompli de remarquables performances. « La Coupe d'Or », magnifique challenge, sera attribuée d'après un règlement officiel qui paraîtra sous peu.

De nombreux engins se préparent à cet effet et l'on peut prédire un beau succès à cette journée sportive du 2 avril prochain.

Renseignements chez M. E. Mauve, 29, bd Charles-de-Gaulle, à Colombes (Seine).

COLLOT, « OFFICIEL »
CHEZ GILERA

Nous venons de recevoir une lettre de Jacques Collot, nous signalant qu'il est engagé comme coureur officiel par Gilera pour 1950.

Collot conduira donc une machine maison dotée des derniers perfectionnements (carters en électron, graissage amélioré...). Les deux autres pilotes de la marque seront Pagani et Bandirolla.

Après la belle saison qu'il vient d'accomplir, Collot aura de nouveaux et sérieux atouts pour briller en 1950 !

LE GRAND PRIX D'ESPAGNE

Le 7^e Grand Prix International de Barcelone inscrit au Calendrier International de la F.I.M. et organisé par le Réal Moto-Club de Cataluna aura lieu le 16 avril prochain.

Les courses du Grand Prix d'Espagne sont ouvertes aux motocyclistes de 125, 350, 500 cmc. et à toutes les catégories de sidecars jusqu'à 1.200 cmc.

Les demandes d'engagement devront s'adresser à M. le Secrétaire Général du Réal Moto Club de Cataluna, 36, place Tetuan à Barcelone, et seront admises jusqu'au 1^{er} avril.

Les épreuves seront disputées sur le circuit du parc de Montjuich, sur un parcours qui mesure autour 3.790 m. 65. Les distances des diverses épreuves seront les suivantes :

125 cc.	20 tours	75 kms	812
350 cc.	30 tours	113 kms	719
500 cc.	40 tours	151 kms	626
Sidecars	10 tours	37 kms	906

Voici les prix qui seront attribués aux différentes épreuves.

Grand Prix d'Espagne : Coupe et 15 000 pesetas. Ce prix sera attribué au coureur qui obtiendra la moyenne la plus élevée. Ce prix n'est pas cumulable avec le premier prix de sa catégorie.

Les prix ci-après seront attribués pour les catégories suivantes :

	125 cc	350 cc	500 cc	sidecars
1 ^o	2.500 pesetas	4 000	5 000	3 000
2 ^o	1.500 »	2.500	3.500	2.000
3 ^o	1.000 »	1.500	2.000	1.000
4 ^o	750 »	1.000	1.000	500
5 ^o	500 »	750	750	
6 ^o	250 »	500	500	

Pris spéciaux : Prix Salvador Fabregas : 2 000 pesetas au coureur battant le record actuel du tour (actuellement 2 m. 11 s.). Une coupe sera remise au premier de chaque catégorie, ainsi qu'à celui ayant effectué le tour le plus rapide dans chaque catégorie.

On demande 1 rédacteur et 2 dessinateurs. Voir annonce dans notre dernière page de publicité « Tableaux Muraux ».

NOS PETITES ANNONCES

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

Pour l'envoi par courrier de vos Petites Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat postal, accompagnant votre texte à paraître. Joignez toujours le montant correspondant au nombre de lignes désiré. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé et des mots supprimés, du mieux, sans aucune responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre).

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

MOTOS A VENDRE

NSU 350 sup. cul. 4 vit. séli. ét. nf gar. orig. impeccable. M. Goyon 100 S3G b. ét. gar. Peugeot 250 P108 gar. impeccable. Mabil 7 ter av. St Mandé-12°

CSE mal. v. Guillier 150 AMC nf f. tél. susp ar. 105. Millet 54 r. Semard, Noisy le Sec, urg.

MATCHLESS 350 téles. parf. ét. Bressange 9 r. Mont Louis 11°, le soir de 19 à 20 h.

PUCH 2 cyl. 350 noire chrom. ét. nf 100000. Cazeneuve, 29 r. Tronchard, Brunoy (SO). T.124

VELOMOT. 4 tps Motobécane ét. nf 45. Balsa 48 r. des Ormes, Maisons-Alfort, Ent.30-95

SIDE moto all. 600 4 vit. sac. tan-sad 120. b. ét. ou éch. c. voit. 4 pl. LUCAND qual des 2 Ponts, Noisy le Grand (SO)

V. DKW 500 2 cyl. s roue ss pap. ap. 6 h. Nigold 114 r. Flandre, 19°.

SUNBEAM 500 cul. 1938 chr. éma. imp. ABADIE 90 r. Ar chives.

ROY.-ENF. 350 cul. 1° main tt orig. t.-sad sacoches ét. nf HENRI 26 rue de Londres.

SIDE AV b. état 18.000 fr. Soucany 55 r. Compans, 19°.

MOTOBEC. 125 lat. t. b. état pns nfs. Dan.81-63 (hes repas)

ZUNDAPP 750 cc sidecar tracté, mécan. et prés. unique, carross. Précision spéciale pour tracté BURGOS, 33, rue Pinel, Saint Denis. Pla. 02-27.

VDS Jawa 250 ét. imp. Madore 156 bis r. de Flandre, Paris.

TERROT 4 cv lat. CAFE, 1 r. de Trétagne, Paris, 18°.

GN. RHONE D4 500 cc. culb. av. side spt b. ét. px int. vis. t. 1. j. 35 r. Villeneuve ou dim. GUITTARD 26 r. Gaston Paymal, Clichy (Seine).

DES DOMAINES et Surplus, 50 motos et épaves. BSA, Norton, Royal-Enfield, NSU, Zundapp, René-Gillet, Indian, Harley, Gnome-Rhône, Terrot, Peugeot, Monet, etc... ALAZARD, 47 av. de Clichy, 17°.

150000 fr. ensem. BSA M20 side Précision rlé 5000 k. vis. ap. 19h. Chauvaux, 63 r. Monge-5°

R GILLET 750 4 v. c. nve repr. pl. faib. MUR 15 r. St Sabin

NORTON 16H tr. bel. rep pl. fal. ou facil. Mur 15 r. S Sabin

BELLE f. tél. R5 parf. ét. + roue + flasq. gar frein broche 20000, side spt surb. léger, imp px int. FONCIN, 48 Fg Poissonnière-10° (ap.19h.)

PRECISION break neuf 50000. PAGE. Tél. LOU. 18-22.

V. Velosolex. Richard G.N.A. L.S. 20 av. Rapp. Inv. 85-83.

BMW R6 spé. av. side Bernard det spt nf Fouquet 15 r. Circulaire, Nanterre (Seine).

INDIAN 500 2 cyl. neuve orig. Vélo. Peugeot dern. mod. nf Ardie 200. NSU 250 garant. Terrot 500 culb. BSA 250 cul. 13 pass. Lathuille, Place Clichy

V. Epave 198 cc Triumph all. Fargerel 25 Lefrant Granville.

TERROT 350 lat. mod. 49 f. télesc. 4 vit. sélect. neuve, 130000. GUYARD 16 r. du Gén. Claverie, Le Vésinet. T. 23-71

MOTOB. nve 350 R46C susp. intég. sortant usine livr. à la taxe immédiatement. R. LA-MOUROUX, St Loubès (Gir.).

PONEY 60 mot. et boîte rév. silenc. Wilman, Dr VASLIN 76 r. République, St Denis (S.).

BMW R51 side Précision ét. et pns nfs. LAURENT 76 rue Fnd Berthoud, Argenteuil.

TRIUMPH twin ét. nf reprise. LECLER 56 r. Max Dormoy-18°

SPLEND. DKW 350 NZ c. nve px à déb. sam. dim. mat. Largeteau 9 r. P. Bert, Colombes

500 culb. Motosacoche 4 vit. pns nfs exc. ét. side Bern. 115000. Tél. BER. 03-70.

MOTOBEC. Mobysport nve 175 cc. Ecire BARBIER 21 av. du Parc Montsouris, 14°.

PEUG. 4 cv culb. état neuf, side sp. urgent 75000. 73 r. Rossay, Savigny (S.-O.).

125 PEUGEOT P56 neuve 4 v. séli. BATY 3 r. St Germain, Marly-le-Roi. Tél. 122.

TERROT 500 1947 7.000 k. et side Précision av. cap. imp. dble empl Lenoir. Tru. 42-64.

FN 500 cc. 1935 rem. nf pn. nf mot. Zundapp KS 600 nf dés-hab. au + of. voit. type G. Irat t. b. ét. 130. J. DUFRESNE 23 r. St Blaise, Alençon.

VDS ou éch. contre 750 cmc. Norton 16 H avec soulte. BOUGE, BOT. 04-67.

BSA 500 culb. 2 cyl. neuve, dern. mod. Dasprat 3 r. Dante

V. moto FN 3 cv 2 t. 2 v. b. ét. Dupuis 6 r. Monte Cristo, 20° vis. 19 h. samedi tte journée.

BMW 750 cul. f. tél. sus. ar. c. nve 5000 k. 275000. Rob.06-34

MOTOBEC. 125 4 temps laté- parf. ét. mécan. 21 r. Roger Salengro, Pré St Gervais.

2 PART. v. de conf. à par. 2 Matchless 350 G3L tel. impeccable. 170 comme neuve 175. Ecr. GUILBERT 92 r. du Bac, Paris-7° ou vis. sam. dim.

GILET HERSTAL 350 b. état. ROMAND 6 r. Basfroi-11° mat.

HARLEY 750 gd luxe selle bip. 3 phar. mot. nf gar. urg. 150

GELINET 5 r. des Saules, 18°

VOITURES A VENDRE

AMILCAR gd spt 7 cv. DAVID 3 r. des Brosses, Cholet (ML)

V. Amilcar 5 cv 3 pl. b. ét. ou éch. ctre Norton 16H. Glat, 4 pl. du Dr Roux, Gennevilliers, vis. samedi apr. midi, diman.

ROSENGART 4 pl. 4 cv 1939 tr. bon état. CORNU 79 av. H. Barbusse, Draveil (S.-O.).

DIVERS

INDIAN 1200 CAV 500 GDA pièces orig. embiel. pistons, axes, segments, soupapes guides, joints, culasses, pignons, bte, disques embraya. châssis, side, sacoches d'orig. neuves, moteurs 1200 complets. TAURY 50, rue Octave Mirbeau, 17°.

C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Leval- lois-Perret (Seine). Téléphone Per. 09-13, disponible: cylindres Peugeot P.110, P.105, P.107, etc., Chaise et toutes les bielles montées av. manetons, culasses Automoto A.12, etc...

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

ON DES'RE ACHETER

J'ACHETE ttes pièces détach. ou ens. de motos de marques étrangères AMP 21 rue Monge Puteaux. LON. 02-63.

CHERCHE roues Indian CAV av freins cpt ou épave av. roues cpt. LEFEBRE. 380 bd J. Jaurès, Rouen (S.-Infér.).

ACH. 250 Triumph 2 cv. Julien 33 av. Gde Bretagne Toulouse

ACHET. cyclecar Villars ou autre mauv. ét. Braouézec, 86 Grande Rue, Andresy (S.O.).

REC. épave Terrot mauv. ét. mot. Jap ou Terrot. CATEU r. de Bailleul, Nieppe (Nord).

CH. side 500 av. reprise FN et pt crédit. MIJANGOS, 18 r. A. Chabrières, Paris-15°.

ECHANGES

TOL. ind. et auto éch. tra- v. c. auto T. 8 cv M. Post. 38 même accid. 41 bd Foch, St Gratien, T. 19-78 Enghien.

ECH. G. R. CV2 750 ctre voi- ture 5 à 10 cv. TOTAL 24 b. pl. Nation-12°. DOR. 73-61.

V. ou éch. outill. préc. ctre moto 500 ou 750 Indian, t. 1 j. à part. 19 h. COPPENS 61 rue Pascal, Paris, 13°.

B.M.W. ZUNDAPP
Pièces d'origine LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly
Asnières — Gré. 17-93

Les Ets BONNET

GRANDES FACILITES DE PAIEMENT
pour toutes la gamme de leurs marques :
GUILLER avec bloc A.M.C. 175 - 150 - 125 cc.
GNOME - RHONE R 3 et R 4 à sélecteur
JONGHI 2 temps sélecteur — Scooter A.G.F.
TERROT tous modèles et le nouveau vélomoteur
100 cmc. à fourche télescopique
MOTOBECANE tous modèles
AGENCE VELOSOLEX

Demandez notices : 80, avenue du Général Leclerc
à BILLANCOURT — M° Billancourt. — MOL. 15-46

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

ELYSEES 77-74

GASTINNE RENETTE

39, avenue Franklin D. Roosevelt — PARIS-8°

VELOMOTEURS MOTOBECANE
VENTES. REPARATIONS. PIECES DETACHEES

AGENCE ET STATION-SERVICE

VELOSOLEX

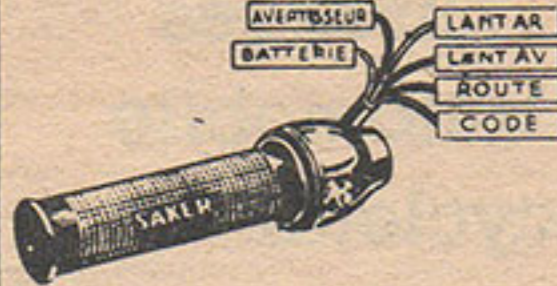
ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2°).

POIGNÉE COMMUTATRICE

SAKER

Une merveille!
BREVETÉE S.G.D.G.



TOUTES LES COMMANDES
ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN

SAKER LEVALLOIS

P. AIX-GOUX

MOTOS DRESCH — D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

CHROME - CUIR

38, RUE DU CHATEAU-D'EAU, 38
PARIS-10^e Tél : Nord 08-09

TOUS VÊTEMENTS DE CUIR

POUR LA MOTO ET LA VILLE

Exiger la marque « CHROME-CUIR » chez
votre fournisseur habituel.

Catalogue gratuit sur demande



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 Votre

INDIAN

une seule adresse

FOURCHE AUTOS MOTOS

J. FAURIE

le spécialiste de l'occasion
8, Avenue de Saint-Ouen

PARIS-18^e (dans la cour)
M^e La Fourche. MAR. 45-07
Achat — Vente — Echange
motos, épaves, pièces détach.
delcos, dynam. Carburateurs
pare-chutes, tubes échap.
mot, sil. luxe, boîtes, chain.
pignons, carters, cyl., etc...
Selles biplaces adaptables
Harley et Indian
Echange Standard Moteurs
cylindres — réservoirs
Réparations par Spécialistes

LA SELLE SOUPLE

REYDEL

suspension
SANDOW

...TELLEMENT MIEUX

MOTO - RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet, PARIS-18^e — MON. 24-40

Toutes Marques Françaises et Etrangères

SPECIALISTE B.M.W.



LES CÔTES DANS UN FAUTEUIL...

c'est un

"DIEM"

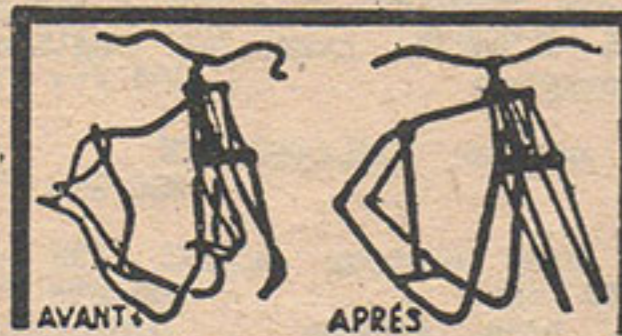
MOTEUR AUXILIAIRE POUR
VÉLOS ET TANDEMS

28-30, RUE DU BORRÉGO - PARIS 20^e
MÉNIL 48-47

RENOVATION
DES CADRES

ET RESERVOIRS MOTOS
Travail rapide et soigné
Raymond BONNOT

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



CASQUES — EQUIPEMENTS

MONNERET

TOUS LES VELOMOTEURS

3 MAGASINS A PARIS :

SUD : 106, avenue Aristide-Briand - Montrouge - ALE. 21-71

CENTRE : 7 et 9, Boul. Beaumarchais (Bastille) TUR. 96-56

NORD : 138, rue de Tocqueville — (Porte d'Asnières)

POUR LA FUTURE SAISON

VENEZ CHOISIR VOTRE

B.M.W. chez CHARRIER

RAPID'MOTO

21, rue d'Orléans, St-CLOUD (S.-et-O.). MOL. 21-29
EN NEUF : Plusieurs B.M.W. R 12 750 cmc. avec
leur nouvelle fourche

EN OCCASION : 3 B.M.W. R 12 — 1 B.M.W. R 71
2 B.M.W. R 73

AGENCES

TERROT — MOTOBECANE — GNOME-RHONE
1.500 cc. TERROT neuve, fourche télesc. Susp. AR
MAISON SITUEE A 150 METRES
DE L'AUTOROUTE DE L'OUEST

DEPART MOTOCYCLES ADAPTABLES TOUTES MARQUES

S.I.G.A.M.

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTO MOTOCYCLE
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 250.000 FRANCS

5, RUE RIVAY - LEVALLOIS-PERRET (Seine) - PER. 33-13

SES EMBIELLAGES

Spécialité de D.K.W.

et ZUNDAPP

GALETS

MANNETONS

SES PISTONS SUPER-SILI

Toutes Marques Françaises

et Etrangères

SEGMENTS

AXES

REALESAGES

Réfecteurs électriques
albalite pour magasins
et ateliers. Occasion.

Motoristes, modernisez
vos magasins. Photo
gratuite sur demande à
« Moto-Revue »

PISTONS

MAHLE

« RECORD DU MONDE
DE VITESSE A MOTO »

DESORMAIS DISPONIBLES

pour B.M.W. - D.K.W. - N.S.U.

ZUNDAPP, etc... montés en

série par les constructeurs.

16 ter, RUE ETIENNE-MARCEL

PANTIN — NORD 99-40

Agent
CUCCILO

REPARATION
REDRESSAGE

Fabrication de
Fourches et Cadres

H. DERCHE

8, rue Labat, 8, Paris
MON. 56-89



Toute la technique de la TRACTION AVANT CITROËN 9.11.15



Un guide de 200 pages

72 photos, dessins 2 couleurs et Tableaux Citroën de toutes les pièces numérotées.

indispensable A TOUT-POSSESSEUR A TOUT REPARATEUR

Prix : 480 fr. (par poste : 515 fr.)

Cpte. courant «Moto-Revue» 297.37

12, r. de Cléry PARIS-2^e

Moto revue

édite

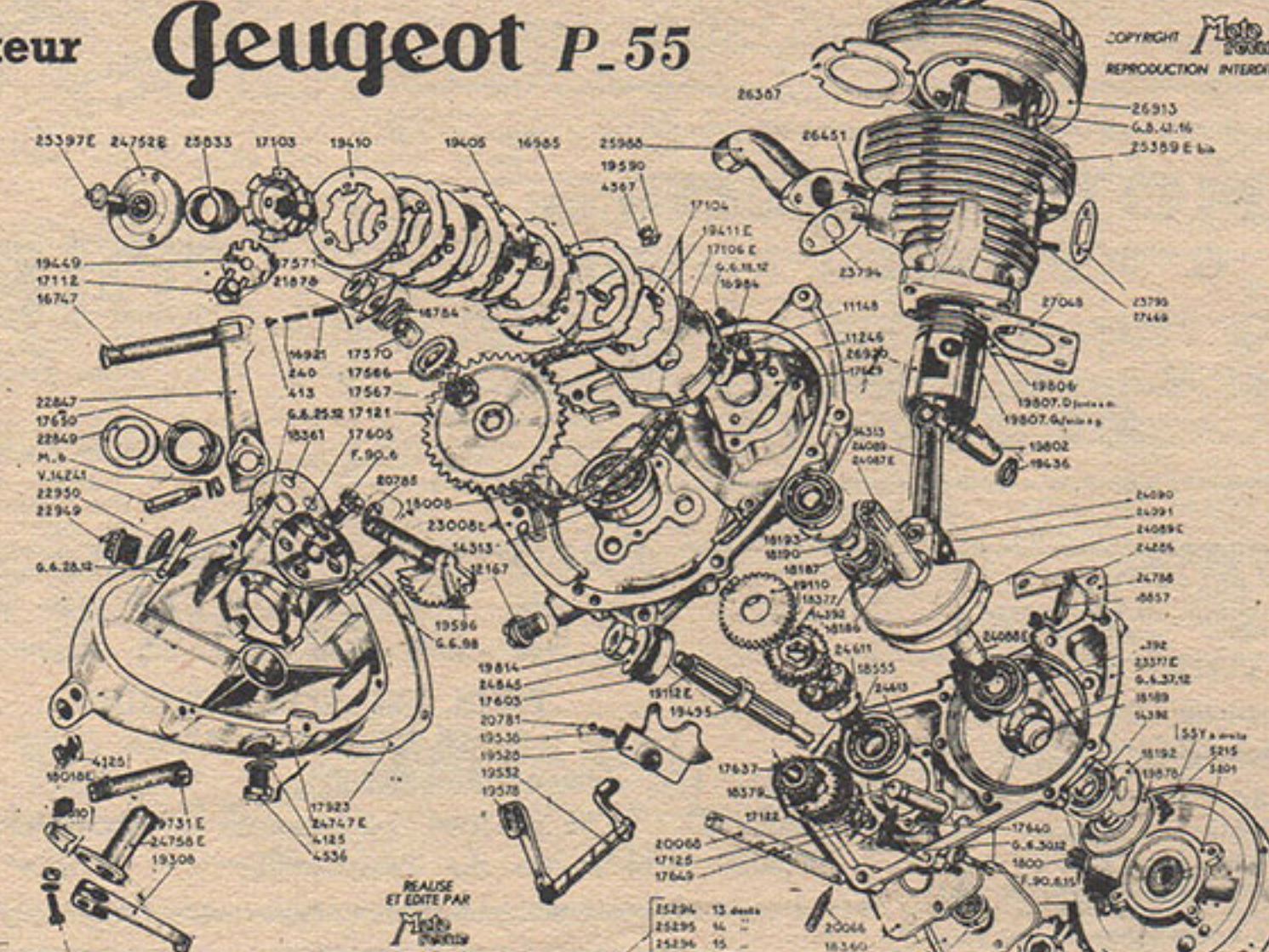
de nombreux ouvrages pratiques sur l'automobile et la motocyclette ainsi que des **TABLEAUX MURAUX**

Voici la Réduction d'un de nos Tableaux Muraux qui font en réalité 65 cm x 100 cm. Tirés sur cartoline forte, ils forment une excellente et indispensable documentation pour le possesseur de la moto correspondant au dit Tableau. Le Motoriste, Agent de la Marque ou Réparateur, affiche ce tableau qui lui est indispensable au mur de son magasin, ou de son atelier et a ainsi constamment sous les yeux, en plus des calages complets, les pièces numérotées correspondant aux numéros du constructeur. Le succès remporté par nos premiers Tableaux nous a incité à établir ce travail pour toutes les marques, en commençant par les plus importantes. C'est une nouvelle réalisation heureuse de Moto-Revue.

le Velomoteur Peugeot P-55

Bloc moteur : 2 temps
Alésage : 51 mm, Course : 60 mm.
Cylindrée : 124 cmc.

DESCRIPTION, RÉGLAGE ET ENTRETIEN



NOMENCLATURE DES PIÈCES

25297E	24752E	25033	17103	19450	19405	16955	25950	19590	4367	17104	19411E	17106E	6.6.18.12	10994	23794	26451	26915	6.8.41.16	25359E	23795	17148																
19449	17112	16747	17571	16754	16921	17570	240	17566	415	17567	6.8.25.32	17121	18361	17605	F.90.6	80785	18008	23008L	14313	18167	19596	6.6.98															
22847	17650	22849	V.14.241	22950	22949	6.4.28.12	4251	17583	2474.7E	4125	4536	17531E	24756E	19308	19182	19435	20781	19330	19320	19332	19338	17637	16578	17182	20068	17125	17649	15294	13 dents	20295	14 "	25294	15 "	25297	16 "	17657	16.514

REALISE ET EDITE PAR Moto-REVUE

Le PEUGEOT P 55 .. 450 Frs Fr.

Le 125 TERROT type EP et E.T.P. et E.T.P.C. avec les réglages complets 500 Frs Fr.

Le moteur VELOSOLEX : 350 Frs Fr.

Le bloc moteur A.M.C. 125 et 150 cmc. 500 Frs Fr. (ce bloc équipe : Automoto, New-Map, Alcyon, Guiller, Gima, D.S. Malterre, Huin, Radior, Favor, etc...).

Le bloc moteur YDRAL 125 cmc. 450 Frs Fr.

La 4 CV RENAULT. 300 Frs Fr. Envoi par poste, ajouter : Fr. 80 (pour 2 tableaux fr. 100 et 20 fr. par tableau complémentaire).. Versement : Chèque Postal MOTO-REVUE 297-37 Paris.

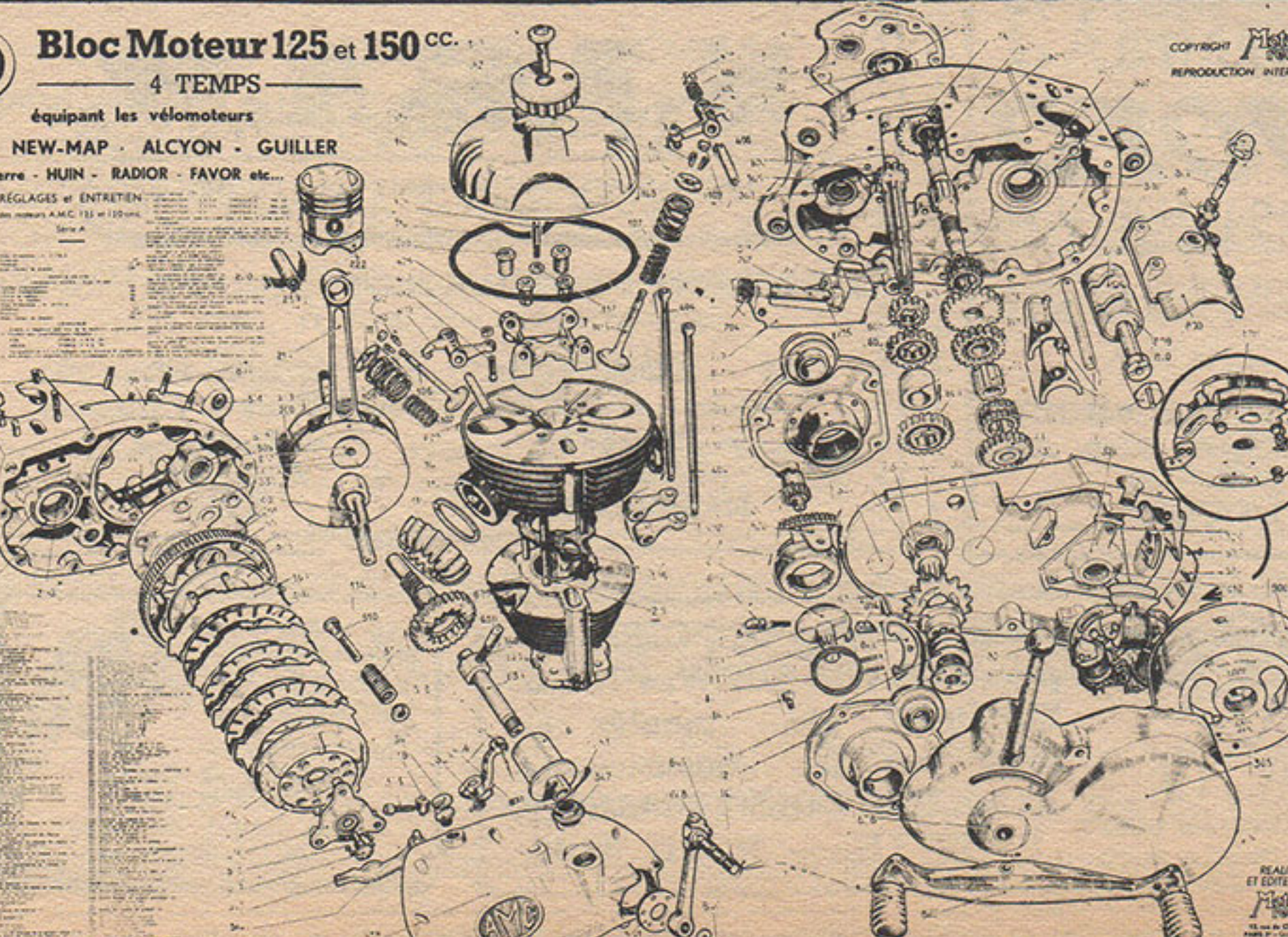
AMC Bloc Moteur 125 et 150 cc.

4 TEMPS

équipant les velomoteurs

AUTOMOTO - NEW-MAP - ALCYON - GUILLER
GIMA - D.S. Malterre - HUIN - RADIOR - FAVOR etc...

RÉGLAGES et ENTRETIEN des moteurs AMC 125 et 150 cc.



NOMENCLATURE COMPLETE

REALISE ET EDITE PAR Moto-REVUE

On demande : Urgence !

1 REDACTEUR : qui aime la moto, ayant des connaissances étendues du fonctionnement, connaître toutes les pièces, savoir reconnaître les différentes marques, contrôler un article en son fond, savoir s'exprimer par écrit pour descriptions, reportages, et surtout excellente orthographe. Indispensable habiter Paris ou banlieue, être libre sous quinzaine. Ecrire à notre Directeur.

2 DESSINATEURS connaissant très bien la perspective, ainsi que l'appellation et le fonctionnement des différentes pièces des moteurs (moto et auto), savoir reproduire tout objet (dessinateur de catalogue ou notice) à main levée, à l'encre de chine.

Ecrire en envoyant un dessin de pédalier vélo traité au trait encre de chine, en 1/2 grandeur nature. Stable. Demandes de province s'abstenir, logement Paris impossible. Urgent. Ecrire à notre Directeur.

lisez ceci

**ARTS ET METIERS
BRICOLAGE**

ARPEMENTAGE, Encyclopédie Roret (Art de lever les plans). 532 pages, 256 figures. Prix 260 fr. Par poste 340 fr.

DETREMPES ET BADIGEONS. Prépar. et application des peintures à la colle, à la co-seine, au silicate, lait de chaux, goudron. Enduits ignifuges et imperméabilisants, matériel de peinture, 160 pages. Prix 340 fr. Par poste 415 fr.

DORURE SUR BOIS Encyclopédie Roret, 146 pages. Prix 82 fr. Par poste 147 fr.

ENCRE SPECIALES (plus de 500 formules) pour encres sympathiques, typogr., lithogr., encres pour linge, métaux, celluloid, emballage, 200 pages. Prix 337 fr. Par poste 402 fr.

LAQUES ET VERNIS. Préparation, propriété, application, plus de 400 formules, 175 p. Prix 340 fr. Par poste 415 fr.

LINOTYPAGE, Encyclopédie Roret, 36 gravures, 107 pages. Prix 60 fr. Par poste 130 fr.

BONNETERIE (Encyclopédie Roret). Tricotage mécanique, tissus de bonneterie. Etude des métiers. 386 pages, diverses figures. Prix 206 fr. Par poste 280 fr.

NOUVELLE ENCYCLOPEDIE PRATIQUE DU BATIMENT ET DE L'HABITATION :
N° 2 : Maçonnerie, pierres, briques, torchis et pisés. 140 pages, nombreux dessins. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.
N° 3 : Travaux en ciment et béton armé, 125 pages, 132 fig. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.
N° 5 Charpentes métalliques, 140 pages, 168 figures. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.
N° 8 Serrurerie, menuiserie et fermeture en fer, stores, banes, serres, 342 figures. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.
N° 9 : Pavages, carrelages, plafonds, enduits, revêtements, peintures et vernis, 86 fig. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.
N° 11 : Eclairage public et privé, chauffage au gaz, au pétrole, à l'électricité, 168 fig. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.
N° 13 : Salubrité, égouts, fosses septiques, sonneries, téléphone, 168 figures. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.
N° 14 : Echelles, escaliers, ascenseurs, monte-charges, 148 fig. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.

FABRICANT DE CADRES PASSE - PARTOUT, Encyclopédie Roret, 180 pages. Prix 160 fr. Par poste 235 fr.

LE SOUDEUR A L'ARC PROFESSIONNEL, par Lescarts. Prix 180 fr. Par poste 275 fr.

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

NOTRE LIBRAIRIE

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

AUCUN ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT

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

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

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

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

COMMENT ON DEVIENT TOURNEUR SUR METAUX, de Champly, manuel pratique pour apprendre seul l'usage du tour parallèle à chariot, à fileter avec la manière de faire soi-même et simplement les outils de tournage, etc., 26 pages, 171 fig. Prix 459 fr. Par poste 539 fr.

CHIMIE DU PRATICIEN, Roret, ce que doit savoir de la chimie tous les professionnels des technologies industrielles ou artisanes, 257 p. 44 fig. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

LES PIERRES ARTIFICIELLES, par Fritsch. Agglomérés de béton, ciment, briques de laitier, briques silico, etc., 275 pages, 45 figures. Prix 367 fr. Par poste 452 fr.

CIRES ENCAUSTIQUES, produits d'entretien pour meubles, parquet, livres, pierre, marbre, carrosseries, 170 p. Prix 367 fr. Par poste 447 fr.

LE PLATRE, par Fritsch, fabrication, propriétés, applications. 246 p., 43 fig. Prix 367 fr. Par poste 452 fr.

AUTOMOBILE

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

BOTTIN DU CYCLE Prix 700 fr. Par poste 850 fr.

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

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

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

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

CODE DE LA ROUTE, commenté et illustré à l'usage de tous. Prix 61 fr. Par poste 86 fr.

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

BOISSONS HYGIENIQUES Epuration des Eaux potables sirops boissons gazeuses, café, thé, boissons exotiques, 175 p. Prix 191 fr. Par poste 252 fr.

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

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

**MEDECINE — SPORTS
TOURISME — CAMPING**

LE REVEIL MUSCULAIRE, par Raynaud, 30 leçons pour votre entraînement quotidien, nombreux dessins. Prix 227 fr. Par poste 307 fr.

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

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

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

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

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

LA NATATION, de Legouge, 240 p. Nombreuses illustrations. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

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

L'ORIENTATION EN RANDONNEE, de Dresco, 66 pages et dessins. Prix 51 fr. Par poste 116 fr.

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

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

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

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

JARDINAGE — ELEVAGE

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

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

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

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

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

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

CUISINE

GASTRONOMIE — VINS

CONFISEUR - CHOCOLATIER, Encyclopédie Roret, 464 pages. Prix 310 fr. Poste rec. 405 fr.

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

LIVRE DE CUISINE DE TANTE MARIE, Taride, 509 pages. Cartonné 375 fr. Par poste 475. Broché 257 fr. Par poste 350 fr.

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

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

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

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

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

LE TOUR ET LE CŒUR DE LA FRANCE A BICYCLETTE par René Chesal, 243 pages. Prix 153 fr. Par poste 233 fr.

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

SACHONS BOXER, par Lerdo. 220 pages, nombreuses figures. Technique de la boxe moderne. Prix 206 fr. Par poste 270 fr.

ITINERAIRES DU SKIEUR, par R. Mathéron, 259 pages, avec nombreux dessins. Prix 180 fr. Par poste 250 fr.

L'ATHLEGE 1950. Tous les champions de tous les sports. 1.400 biographies, 300 photos, 37 sports. Prix 390 fr. Par poste 500 fr.

DIVERS

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

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

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

NETTOYAGE, dégraissage, détachage, blanchissement, blanchissage. 260 pages. Prix 368 fr. Par poste 435 fr.

PRATICA, par E. Doué. 1.200 recettes ou procédés utiles par tous et chaque jour, 360 p. Prix 390 fr. Par poste 470 fr.

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

CIRAGES CREMES pour chaussures, graisses et apprêts pour cuirs, 230 pages. Prix 367 fr. Par poste 447 fr.

ETUDES GRAPHOLOGIQUES, 2 tomes, nombreuses figures. Equilibre et déséquilibre de l'écriture, par Saint Morand. Prix 255 fr. Par poste 335 fr.

L'AMOUR ET L'EMOTION chez la femme. 179 pages et 12 planches hors texte. Prix 227 fr. Par poste 300 fr.

LA COUPE DES VETEMENTS DE DAMES. Méthode universelle théorique et pratique de travail sur table développée en 30 leçons par Del - Favero - Thevez album. Nombreuses figures et dessins. Prix 612 fr. Par poste 722 fr.

NOS OUVRAGES SPÉCIALISÉS

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

TOUTE LA TECHNIQUE DE LA TRACTION AVANT (9 - 11 - 15)
par C. LACOME et H.P. BORESTROKE. L'ouvrage technique et pratique indispensable à tout réparateur de Tractions, ainsi qu'à tout possesseur

de Traction. Tous les tours de mains, toutes les cotes, entretien, réparations, etc...
Prix : A nos bureaux 480 frs. Par poste 530 frs.

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

L'ATELIER DU MOTOCYCLISTE
L'ouvrage le plus moderne sur la mise au point, la réparation, l'entretien de toutes les motocyclettes. A nos bureaux 425 fr. Par poste 470 fr.

L'ART DE CONDUIRE LA MOTO
par C. LACOME et H.P. BORESTROKE. Cet ouvrage intéressera même le motocycliste averti. La conduite de la moto, du vélomoteur, du sidecar, y sont traités de la façon la plus complète.
Prix : A nos bureaux 200 frs. Par poste 245 frs.

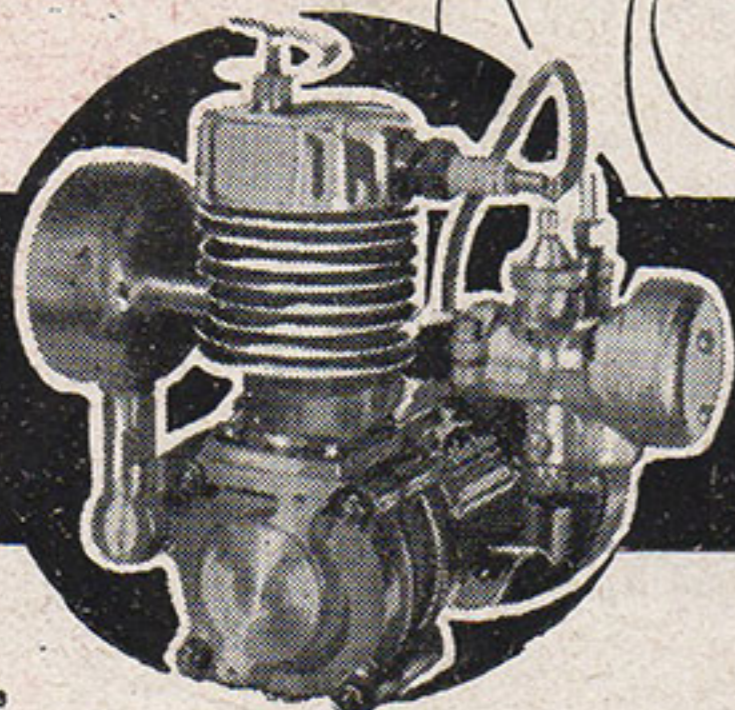
LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE
Opuscule contenant toutes indications sur l'entretien de votre machine, aide-mémoire, permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, de vérifier le kilométrage des pneumatiques, de noter toutes les adresses utiles.
Prix : A nos bureaux 60 frs. Par poste 80 frs.

fringant...

10 à 35 Km/h en palier
Monte les côtes sans pédaler

Souple
• PUISSANT
Economique

S'adapte en 1 heure sur tout cycle, homme ou dame sans aucune modification de la bicyclette et sans renforcement d'aucune pièce



...et
bien en mains

Moteur 49 cc, 2 temps.
Consommation 1 l. 1/2 aux
100 km. Débrayage à la
main en cas de marche
sans moteur. Allumage
par volant magnétique
comportant l'éclairage et
supprimant l'alternateur

**Essayez...
vous adopterez**

**Le groupe propulseur
à grande réserve de puissance**

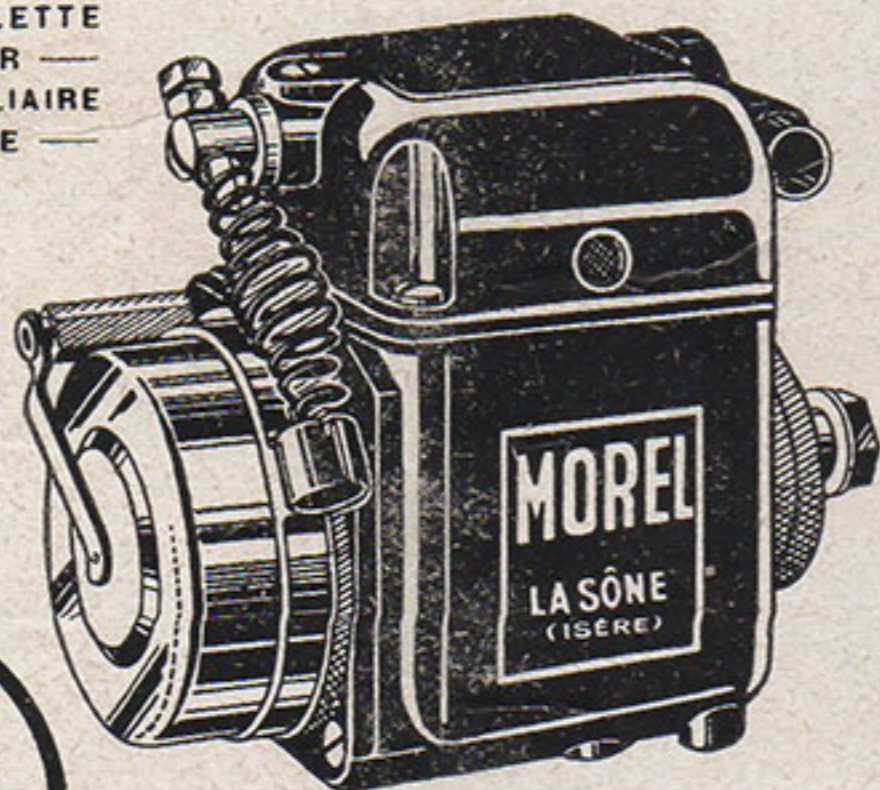
Le Poulain

78, RUE DANTON - LEVALLOIS-PERRET (SEINE) TÉLÉPHONE, PER. 43-74

Egalement livrable monté sur bicyclette mixte

MAGNETO

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



MOREL

USINES :
LA SONE (ISÈRE)
DOMÈNE (ISÈRE) DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (ISÈRE) - TÉL. 19
AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17^e) TEL. CARNOT 96.16

MAGNETOS VERTICALES • MAGNETOS HORIZONTALES
ALLUMEURS • INTERRUPTEURS DE BATTERIES • COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE
PÉDALES DE DÉMARRAGE • COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE RENVIS D'ANGLE
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

BOITES DE VITESSES STAUB PIECES DETACHEES STAUB

(AGENT GENERAL)

REFECTIONS D'EMBIELLAGES
REALESAGES DE CYLINDRES

FOURNITURES : PISTONS COMPLETS, PIECES DETACHEES
ACCESSOIRES - TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES



PERTUISOT

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



*Jeunes! Ne laissez pas
passer votre chance*

L'Enseignement par Correspondance
des COURS TECHNIQUES AUTO
permet chaque année à des milliers
de Jeunes Gens de se créer une
situation intéressante dans l'Indus-
trie et le Commerce de l'Automobile.

Pourquoi ne feriez-vous pas comme eux ?

A la Ville, à la Campagne, dans
l'Armée, les Spécialistes connaissant
la technique des moteurs sont
recherchés

N'attendez pas pour suivre l'enseignement par correspon-
dance des COURS TECHNIQUES AUTO, rue du Docteur
Cordier, SAINT-QUENTIN (Aisne). Rens. grat. sur demande

DUB LANGLET