

33^e ANNEE. — N° 864. — NOVEMBRE 1945

NOUVEAUX
PRIX OFFICIELS

Provisoirement
MENSUEL

LE NUMERO
10 frs

VÉLOMOTEURS
MOTOS, SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C.I.C. POSTAL : 297 37

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12. RUE DE CLÉRY

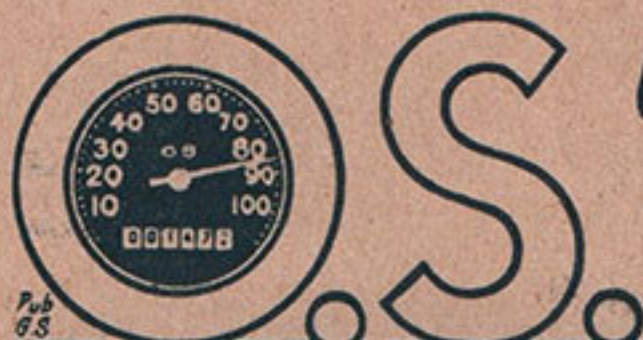
PARIS (2^e)

POMPEI?... HERCULANUM?...

Non, bien plus près de nous dans le temps et dans l'espace,
Freudenstadt, carrefour de la route Strasbourg-Munich. Freu-
denstadt veut dire en allemand « ville de la joie ! »

STOCK IMPORTANT

Pièces de rechange et moteurs complets
B.M.W. — N.S.U. — ZUNDAPP — D.K.W., etc...
STATION SERVICE
83, avenue de la Grande-Armée, 83 — PARIS
Tél. : Passy : 46-25 — 46-45 — 46-70 — 46-79



COMPTEURS

POUR
AUTOS
MOTOS
VÉLOS

ATELIERS SEIGNOL 12, AV. DE MADRID, NEUILLY/S. (SEINE)
TÉL. MAILLOT 89-50 à 89-52

GURTNER

PONTARLIER (Doubs)

Remercie ses fidèles clients de leur patience et les prie de lui faire confiance, car bientôt ses carburateurs, pompes à huile, avertisseurs, bougies, etc., seront livrés à lettre lue.

MILLAND, 61, r. de Villiers
NEUILLY-sur-SEINE
Agent de MOTOSACOCHE
Répar. des moteurs M.A.G.

Cycles et Motos
Réparation. Mise au point
30, fbg St-Martin, PARIS
Tél. Bot. 20-17

**Si votre publicité était
ICI... elle serait lue**

Vous...!
OUI VOUS !!

Cher lecteur inconnu qui avez le plaisir incontestable de lire ce 4^me numéro d'après-guerre de

MOTO REVUE

et qui vous a plu, mais qui n'avez peut-être pas vu le numéro précédent que l'on recherche actuellement au double de son prix...

...Etes-vous bien sûr de pouvoir lire le numéro prochain ?
...et les suivants...

le papier manque, ce n'est un secret pour personne, les tirages sont réduits et les gens intéressés par la moto fort nombreux

Alors, assurez-vous la lecture et la collection en vous abonnant

TOUT DE SUITE

120 fr. pour 12 numéros
200 fr. pour 24 numéros

Si vous n'avez pas de compte courant postal, versez à n'importe quel bureau de poste, au crédit du compte :

Moto-Revue 297-37 — Paris

ASSUREZ-VOUS
CONTRE
LES
ACCIDENTS



CONTRE
L'INCENDIE



CONTRE
LE
VOL



ASSUREZ-VOUS
CONTRE
LES
ACCIDENTS



NOS SERVICES
VOUS
RENDRONT
SERVICE

AMAC

S'excuse de livrer comme au compte-gouttes ses pièces de rechange

Carburateurs et guidons, mais...

Ses Services Techniques travaillent et sont à votre service pour tous conseils.

40, Rue de Villiers — LEVALLOIS — Tél. PER. 06-02

marcel perrin

50, av. Ed.-Vaillant
BOULOGNE
MOL. 29-62

1^{er} GRANDS PRIX de Nice 1945 sur 250 cmc.
COUPES de PARIS 1945 O.K. SUPREME

espère vous livrer bientôt la machine de votre choix
Monet-Goyon — Motobécane — Terrot — O.K. Suprême

Vente de motos incomplètes
Lots — Détail

Moteurs av. boîtes de vites.
Gnome-Rhône, 800 cc. lat.
Terrot, Monet-Goyon, etc...

ALGY, 12, r. de Villeneuve
ALFORTVILLE Ent. 19-23

Actual-Sports

25, rue N.D. de Nazareth
PARIS Tél. : Arc. 61-66
Réparations Motos. Vélo mot.

Cycles ROCHETTE

recherchent constr. Moto et access. à représenter région de Bordeaux. Programme Important. Publicité et Participation aux épreuves
3, Cours Victor-Hugo, 3
BORDEAUX

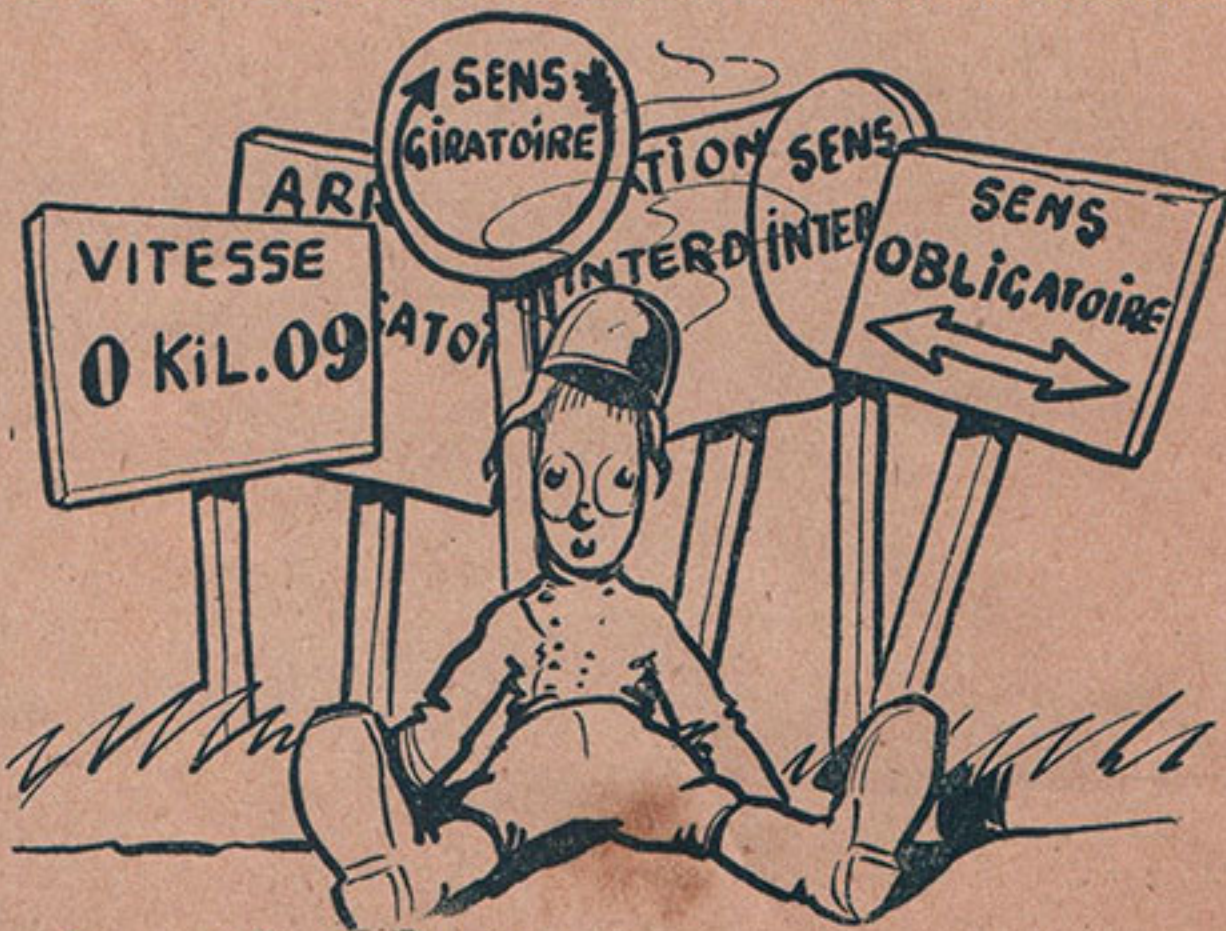
Agence TERROT
MOTOBECANE
MONET-GOYON
A. CHARRIER,
28, Rue Davoust — Pantin

MOTO VOLTAIRE
A. Serano, 37, r. Godefroy-
Cavaignac, Paris. (11^e)
Spécialiste toutes motos
Répar. et livrais. rapides
Tél. : Roq. 27-06

LISEZ...

la revue Aéronautique

Le N° de Novembre contre 25 fr.



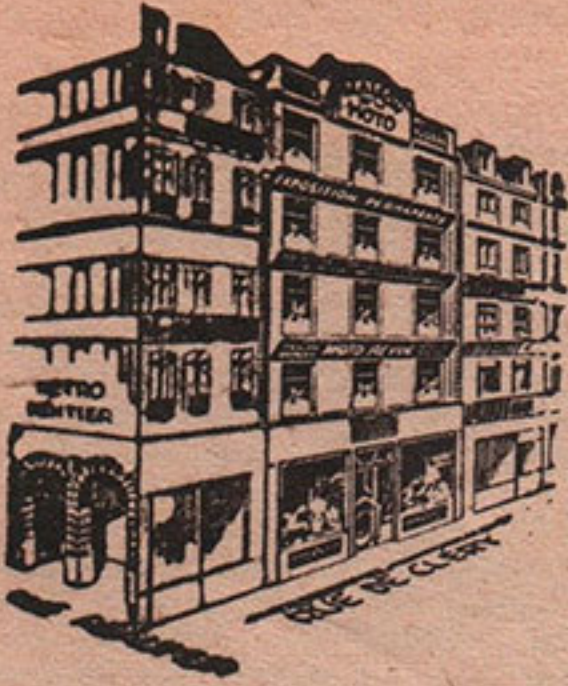
Pour paraître prochainement :

LE CODE DE LA ROUTE

Edité par « Moto-Revue »

Souscriptions reçues dès maintenant. Un exemplaire : 20 fr.

Prière aux libraires motocyclistes de s'en assurer dès aujourd'hui le nombre qu'ils désirent.



Moto revue

HEBDOMADAIRE PARISSANT LE VENDREDI
FONDE EN 1913. — Directeur-Fondateur: Camille LACOME

REDACTION — ADMINISTRATION — PUBLICITE: 12, rue de Cléry (Immeuble Métro Sentier) — PARIS (2^e)

ABONNEMENTS

FRANCE:
12 numéros: 120 fr.
24 » » 200 fr.

UNION POSTALE:
12 numéros: 150 fr.
24 » » 250 fr.
C.C. Postal 297-37

TELEPHONE
GUT: 73-32
(4 lignes groupées)

◆ L'ENNEMI N° 1 DE LA MOTO C'EST LE BRUIT

Beaucoup d'entre nous ont été pendant la guerre obligés d'aller à pied. Cela nous a appris à comprendre pourquoi les machines bruyantes, y compris les vélomoteurs, nous ont fait tant d'adversaires.

◆ TAXE DE STATIONNEMENT

Il est bien probable que, les finances municipales de la plupart des villes n'étant pas très brillantes, la taxe de stationnement va renaître de ses cendres.

◆ REQUISITIONS

Un peu partout des protestations s'élèvent contre les estimations du Service du Matériel pour les véhicules réquisitionnés depuis la libération. Souvent ils n'atteignent pas le tiers de la valeur actuelle.

◆ QUE VOUDRIEZ-VOUS AVOIR DANS VOTRE GARAGE ?

Au temps des dures réalités, il est agréable de s'évader sur les ailes du rêve, et la question ci-dessus serait un sujet de conversation intéressant dans une réunion de motocyclistes.

◆ TUE PAR LA FOUDRE

Il est rarissime qu'un motocycliste soit atteint par la foudre. Le cas s'est néanmoins produit récemment en Angleterre dans la New-Forest.

◆ EXERCICES PREPARATOIRES ?

Depuis quelque temps on peut voir dans Paris des équipes d'agents, postés aux carrefours importants. Ils rappellent à l'ordre les piétons qui ne traversent pas dans les passages cloutés.

Excellent travail de retour à une discipline de la circulation, préparatoire au retour de la liberté de circuler.

◆ ET LE SIDECAR ?

Il ne semble pas que le sidecar retienne assez l'attention. C'est pourtant un admirable outil de tourisme et qui offre au passager, ou à la passagère, un confort supérieur à celui d'une voiture, et au conducteur toutes les joies de la motocyclette. Sport et confort.

Réquisitions...

DANS un parc automobile et motocycliste déjà bien épuisé par les prélèvements effectués au début de la guerre et pendant l'occupation, les armées de la libération ont largement puisé, peut-être plus largement qu'il n'eût été nécessaire pour les besoins stricts de l'armée. Ce n'est d'ailleurs pas à nous qu'il appartient de déterminer les réquisitions qui étaient nécessaires et celles qui pouvaient être considérées comme abusives. Ce qui nous intéresse surtout, c'est de savoir si les réquisitions n'ont pas imposé aux citoyens un sacrifice spécialement lourd. Les charges de la guerre, comme toutes les autres, doivent être justement réparties. A partir de ce moment, personne n'a plus le droit de protester.

Malheureusement, les citoyens dont les véhicules automobiles ont été réquisitionnés et plus encore ceux auxquels ils ont été pris de force n'ont pas été équitablement traités. Nous voyons réapparaître des véhicules qui ont été dissimulés non seulement pendant l'occupation, ce qui était un devoir, mais depuis la libération, ce qui est inexcusable et devrait faire l'objet de sanctions. Le commerçant et l'industriel qui ont su garder leurs camions ou leurs camionnettes sont injustement privilégiés par rapport à ceux qui en ont été privés par la réquisition. Les opérations de réquisitions ont été, il faut le reconnaître, effectuées au hasard, et sans justice. Mais le mal est fait et il est difficile d'y apporter remède.

Encore faudrait-il que les victimes des réquisitions pussent, dès le retour à la paix, voir cesser leurs sacrifices. Elles devraient alors être à même de retrouver un véhicule équivalent à celui qu'elles ont perdu. Plusieurs solutions sont possibles: ou bien on leur rendra leur véhicule en leur payant une indemnité compensant les préjudices subis (usure, privation de jouissance, etc...); ou bien on leur remboursera la valeur intégrale du véhicule au jour du paiement et non au jour de la réquisition, en sorte qu'elles pourront se procurer, sans le paiement d'un supplément, un véhicule correspondant à celui qui a été réquisitionné. Il doit en être de même pour les personnes dont les véhicules ont été confisqués par la force.

Or que voyons-nous? Il a fallu plus d'un an pour que l'on se décidât à indemniser les propriétaires. Pendant ce temps, les prix ont été en hausse constante et les prix offerts, déjà insuffisants en 1944, sont maintenant ridicules. Ils sont inférieurs au tiers et même au quart des prix actuels. C'est, pour beaucoup d'entre nous qui n'avons pas fait fortune pendant la guerre, une impossibilité de remplacer les véhicules qu'on nous a pris. Et ce n'est pas sans amertume que nous voyons rouler bien des resquilleurs qui nous narguent.

◆ BIEN AMERICAIN

D'un habitant de Détroit: « Ils m'ont fait du boulot hier. Une coupe de cheveux, deux balles dans le bras droit, un vaccin au bras gauche, et cinq dents obturées, le tout en 2 h. 1/2 ».

◆ AU CANADA

La limitation de la vitesse à 65 kmh. a été abolie, mais automobilistes et motocyclistes sont invités à rouler avec précaution... pour ménager leurs pneumatiques.

◆ RECORD RUSSE

Une motocyclette Gorki aurait réalisé sur le kilomètre, départ arrêté, la vitesse de 163 kmh. Le moteur a une cylindrée de 750 cmc. On est peu renseigné sur ce qui se passe en Russie. Et il est parfaitement possible que l'industrie motocycliste russe nous réserve de grosses surprises.

◆ EN AMERIQUE

34.853.974 voitures et 140.851 motocyclettes, c'est-à-dire plus de 247 voitures pour une moto! Malgré le prix peu élevé des voitures et de l'essence, la circulation semble assez étrange. On en donne comme raison essentielle le bruit fait par les machines dépourvues de silencieux efficaces. Mais n'oublions pas que la moto américaine est chère, lourde, peu maniable et faite pour des athlètes. La grosse machine ne peut avoir qu'une clientèle limitée.

◆ 15.000 T/M

15.000 t/m, tel est le régime de la turbine du moteur à réaction du Gloster Meteor. A ce régime, les extrémités des aubes atteignent une vitesse linéaire de 1.170 kmh. Pour élevé qu'il soit, ce régime n'a rien d'extraordinaire, puisque les turbines à vapeur de l'ingénieur Suédois Laval ont dépassé 50.000 t/m.

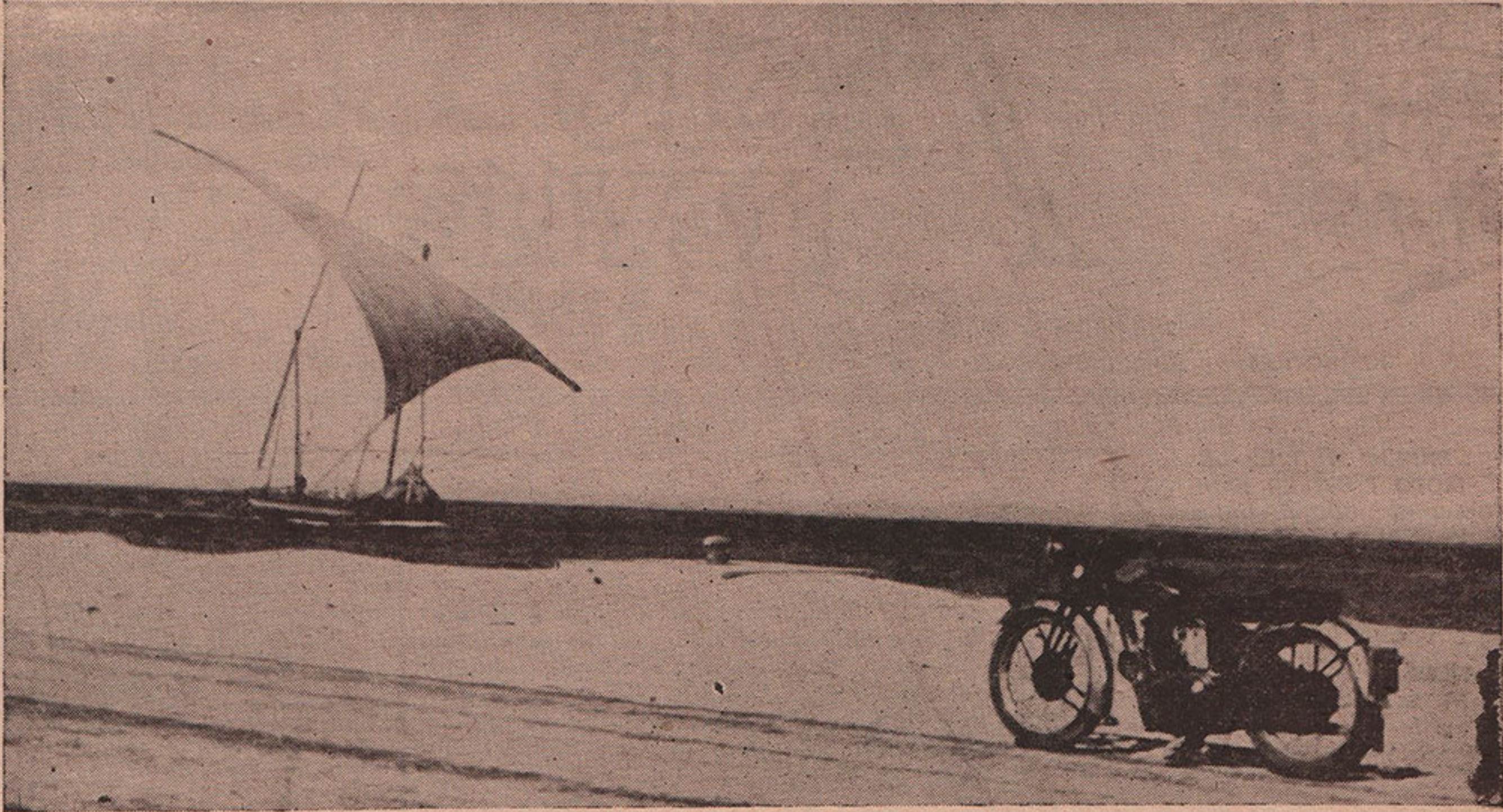
◆ DIFFICILES A REPARER

Les chambres à air en caoutchouc synthétique sont, paraît-il, difficiles à réparer en cas de crevaison.

◆ TROP DE PROPRIETAIRES NE SONT PAS ASSURES

Un grand nombre d'automobilistes et de motocyclistes roulent sans assurance. Cela n'est ni prudent, ni honnête.

AVOIR UN AVERTISSEUR PUISSANT EST BIEN; RALENTIR DANS LES CARREFOURS EST MIEUX



INFORMATIONS

◆ ON CHERCHE DU PETROLE

Le Ministère de la Production Industrielle a créé un « Bureau de recherches du Pétrole naturel » chargé d'entreprendre des recherches en employant des méthodes différentes de celles qu'emploient les entreprises privées.

D'autre part, il aura pour tâche de coordonner toutes les recherches effectuées en les englobant dans un vaste programme national.

◆ ...ET ON EN TROUVE

Les gisements pétrolifères de St-Gaudens donnent des résultats supérieurs à ceux que l'on espérait.

La production mensuelle atteint actuellement 800.000 litres et peut encore être augmentée.

* * *

◆ MOTOS EN VERRE

Aurons-nous un jour des motos avec cadres en verre laminé ? Cela n'a rien d'impossible, puisque les américains exposent deux modèles de fuselages d'avions en verre.

* * *

◆ GONFLEZ VOS PNEUS A L'HELIUM

Aux Etats-Unis, on a commencé à gonfler les pneus d'avions avec de l'hélium. Le poids du gaz est de 12 kgs au lieu de 81 pour l'air.

* * *

◆ UN CARBURANT DE SECURITE

Un nouveau carburant vient d'être mis en usage sur des porte-avions américains. Ce carburant, qui n'est actuellement utilisable que pour les moteurs à injection, est pratiquement ininflammable à la pression atmosphérique et peut être manipulé sans aucune précaution.

◆ 300 CMC = 56 CV

Telle serait la puissance développée par le petit moteur Bugatti aux environs de 10.000 t/m. Ce régime semble très élevé, mais la faible inertie des équipages alternatifs, et la faible course qui permet de limiter la vitesse linéaire des pistons à une valeur raisonnable, permettent de tourner très vite sans une fatigue anormale des organes.

* * *

◆ QUATRE CYLINDRES A BALANCIERS

Les moteurs à balanciers ne sont pas une nouveauté. Il suffit de mentionner la machine de Watt, mais celle-ci n'avait qu'un très faible régime, 50 ou 60 tm. Mais voici qu'un moteur à explosion utilisant des balanciers a été construit au cours de la guerre par M. John Wooler dont on se rappelle la moto flatt-win baptisée la « Banane volante » à cause de la forme de son réservoir. Pourquoi cet équipage ? Tout d'abord l'encombrement est beaucoup plus réduit. De plus, l'angle décrit par la bielle reliant le piston au balancier est très petit et la pression latérale du piston sur les parois du cylindre se trouve réduite. Ce moteur doit être mis sur le marché, soit avec une boîte à quatre vitesses, soit avec un changement de vitesses automatique.

* * *

◆ VOITURES MOTOCYCLETTES

Le plus bel éloge qu'on puisse faire d'une voiture de sport, c'est qu'elle rappelle une motocyclette. Nous avons eu la chance d'avoir une de ces voitures. Un moteur de 4 litres, partant au premier coup de démarreur. Une voiture ne pesant pas beaucoup plus d'une tonne. Un changement de vitesse présélectif, une extraordinaire maniabilité. Hélas !

Voici, pour faire pâlir d'envie les amateurs de grand tourisme, une photo prise sur les bords du canal de Suez par M. Michel, du M. C. d'Auvergne.

les réquisitions sont passées par là et de cet admirable outil il ne reste qu'un tas de ferraille.

* * *

◆ GROS PNEUS OU PETITS PNEUS

Gros pneus pour le confort, petits pneus pour la tenue de route.

* * *

◆ HOTELS

Hôtels détruits, hôtels réquisitionnés, il ne reste pas grand chose pour les touristes. N'oublions pas, cependant, que le tourisme doit être pour la France épuisée une source de richesses et un moyen de relèvement.

* * *

◆ NOTICES D'ENTRETIEN

Inutiles les notices d'entretien, disent certains constructeurs. Il ne faut pas encourager les motocyclistes à bricoler leurs machines. Notices détaillées, disent les autres, car c'est le meilleur moyen de mettre le motocycliste à même d'entretenir sa machine et de la maintenir en bon état de marche. A notre avis, une notice d'entretien est nécessaire. Elle doit être condensée et précise. Indications sur l'huile à employer, les périodes de vidange, le réglage des soupapes, etc. sont indispensables pour l'usager. D'autres indications, comme le réglage de la distribution, sont nécessaires au garagiste. Les notices d'entretien doivent être abondamment illustrées. Quand elles coûteraient cinquante ou cent francs, cela n'est guère en comparaison du prix d'une machine. Nous sommes d'ailleurs d'avis que les opérations d'entretien seules sont du domaine du motocycliste et que les réparations majeures ne peuvent être effectuées que par le motoriste.

◆ LA MOTO EST SALE

On reproche à la moto de ne pas offrir à son conducteur une protection suffisante contre la boue. Mais ne devons-nous pas battre notre coulpe? Nous avons voulu que nos machines eussent l'allure de machines de course. Nous ne voulons ni garde-boue enveloppants à bavolets, ni marche-pieds wagon, ni protège-jambes. De quoi nous plaignons-nous? Il est vrai que les automobilistes ne sont pas plus raisonnables et que l'absence de marche-pieds se traduit par de beaux platras de crotin sur les portières.

* * *

◆ TRANSMISSION PAR ENGRENAGES

On prétend que la transmission par engrenages est brutale! Quelle bonne blague! Que peut-on trouver de plus souple que telle flat-twin à engrenages? Mais, dira-t-on, cela tient non à la transmission, mais au moteur. Erreur, car on oublie qu'il est très facile d'incorporer à la transmission par engrenages des amortisseurs qui lui donnent une souplesse au moins égale à celle des transmissions par chaînes. Et beaucoup de celles-ci ne comportent-elles pas un amortisseur sur le pignon primaire et un autre dans le pignon de la roue arrière?

* * *

◆ LE GRAND MAITRE DU SPORT
MOTOCYCLISTE ANGLAIS
PREND SA RETRAITE

Pendant trente-trois ans, M. E.-W. Loughborough a été le secrétaire de l'Autocycle Union qui régissait le sport motocycliste anglais et même international (l'Amérique toutefois était indépendante). Cet homme énergique, actif et d'une rare compétence, a été un remarquable animateur. Il a eu, comme tout homme de premier plan, des contradicteurs et des adversaires, mais il faut imparialement reconnaître les éminents services qu'il a rendus. Au cours de la guerre, il a perdu un fils. C'est auprès d'un autre fils, mutilé de guerre, qu'il se retire. Il va élever des abeilles. C'est son assistant, M. S.-T. Huggett qui a été nommé secrétaire de l'A. C. U.

* * *

◆ ESSENCE

Il ne semble pas que la situation de l'Angleterre, en ce qui concerne les carburants, soit aussi favorable qu'on l'a dit. M. Shinwell, Ministre des combustibles et de l'énergie, a déclaré que les stocks disponibles pour les civils n'étaient que 40 % de ceux existants en 1938. Il faudrait donc acheter de l'essence en Amérique, ce qui entraînerait l'exportation de capitaux anglais. Pauvre Europe!

* * *

◆ NORMALISATION

Excellente en principe, la normalisation. Mais il ne faut peut-être pas exagérer. Doit-on utiliser le même cadre pour une 175 cmc, qui fait 80 et une 500 cmc, qui fait du 130?

* * *

◆ RECORD

Tel service du matériel offre froidement 30.000 francs d'une voiture qui en vaut 200.000 et 60.000 d'un camion qui en vaut 500.000.

* * *

◆ UNE CONFERENCE DE BRADSHAW

Bradshaw est un des plus remarquables ingénieurs anglais. C'est en effet lui qui a dessiné l'admirable A.B.C., la Panther et le moteur à refroidissement par huile. Combien on peut regretter le succès limité de ses créations! Il a consacré de gros efforts aux moteurs d'aviation. Il doit donner le 13 décembre une conférence sur « Considération sur quelques systèmes de cylindres et de vilebrequins sur les motocyclettes et les voitures légères ». Gageons que cette conférence ne manquera pas d'originalité.

Si l'on voulait de l'ESSENCE...

...on en aurait

Si l'on voulait supprimer les S.P...

...on pourrait le faire

Nous avons triomphalement annoncé dans notre précédent numéro la prochaine suppression des S.P. Hélas! Notre triomphe a été de courte durée et Monsieur Le-bureau a dû bien s'amuser de notre naïveté. Nous nous excusons auprès de nos lecteurs d'avoir pu supposer qu'au pays d'élection du provisoire et de l'imprécision réglementée, une promesse officielle serait suivie de sa réalisation.

Rappelons brièvement les espoirs qu'on nous avait fait miroiter pour le 1^{er} Octobre, puis le 1^{er} Novembre:

Suppression des S.P.

Attribution de carnets de bons d'essence.

Inutile d'insister sur le lien qui unit ces deux mesures. Pourquoi n'ont-elles pas été réalisées? Parce qu'il n'y a pas assez d'essence. Vous pensiez que les arrivages d'Amérique allaient nous remettre à flot? Ce serait vrai si ces arrivages s'effectuaient suivant les prévisions. Seulement voilà, tout était organisé, on allait pouvoir sortir du marasme, alors on a trouvé un petit truc pour tout arrêter.

Le petit truc, le voici. Jusqu'au 1^{er} septembre, c'était l'armée américaine qui nous ravitaillait. A partir de cette date, nous devons prendre notre essence directement aux Etats-Unis. Il existait un organisme capable de s'occuper activement et sérieusement de ces importations. C'était la S.I.P.D., société composée de tous les pétroliers et contrôlée par un commissaire du gouvernement. La S.I.P.D. avait déjà fait ses preuves en 1938 et 1939. L'administration, prévoyante, craignant probablement de voir quelque chose fonctionner normalement, a préféré confier notre approvisionnement en essence aux Commissions d'Achat qui se sont si bien débrouillées que nous n'avons pas reçu un seul bateau de pétrole. Ce que nous consommons en ce moment, c'est encore l'armée américaine qui nous le prête, en attendant que nous en recevions.

Après ces trois mois de cafouillage, la S.I.P.D. est de nouveau chargée de l'importation du pétrole. Mais ne croyez surtout pas qu'elle a les mains libres. Son programme de travail lui permettait d'envisager, grâce à une augmentation régulière des arrivages, le retour à une liberté complète pour le mois de Mars. Une fois de plus, l'Administration veillait et le Conseil Supérieur des Carburants a repoussé son programme, le Ministre des Finances estimant qu'il y a des choses plus importantes à importer que l'essence.

Bien sûr, mais si on s'y prend aussi adroitement pour ces « choses plus importantes », il n'y a pas de raison pour que ça finisse.

Conclusion: Que peut-on prévoir? Le plus sage est peut-être d'attendre encore quelque temps et de voir comment la situation va évoluer pendant les prochains mois. A moins que le Père Noël...

◆ UNE EXCELLENTE IDEE

Chez nous la Société des Ingénieurs de l'Automobile organise des conférences d'un très gros intérêt, mais qui sont réservées à des techniciens. Ces conférences sont suivies de discussions. Elles exercent sur le développement de la technique automobile en France une heureuse influence et contribuent à maintenir à l'étranger le prestige de nos ingénieurs.

On pourrait envisager des conférences d'un niveau moins élevé, accessibles à un public passionné de mécanique, mais ne possédant qu'une culture mathématique ordinaire. C'est ce que viennent de faire en Angleterre MM. Munro, chef des Services techniques de B.S.A. et de Sunbeam et Perrige, chefs des services de recherches de B.S.A.. Ils ont, lors d'une séance spéciale du South Birmingham Motor Club, donné lecture d'une étude intitulée « De la planche à dessin au magasin d'exposition ». Cette lecture fut suivie d'une discussion fort amusante, à laquelle prirent part des constructeurs d'autres marques, des motoristes et même l'as célèbre, J.H. Simpson, maintenant attaché à une grande marque d'huile Shell Mex.

Plusieurs motocyclistes anglais se proposent de discuter à leur tour le texte de MM. Munro et Perrige.

Ne pourrions-nous faire en France quelque chose d'analogue?



JARROT, de Grenoble, que nous avons vu avant-guerre courir dans Paris-les Pyrénées-Paris et bien d'autres épreuves pour Monet-Goyon est à Châlons.

Héros de la résistance, nommé colonel, il est actuellement commandant de la place de Châlons. Ce qui ne l'empêche pas de s'occuper toujours de moto, puisque « on dit » qu'il aurait pris l'agence de plusieurs marques françaises et étrangères.

* * *

VOIVENEL, le sympathique agent et coureur de Motobécane, Side Impérial, reprend son activité et rouvre son magasin.

* * *

ANDRE JUCQUELIER, dont nos lecteurs d'avant-guerre ont pu apprécier les intéressants articles techniques, est mort dans un camp de concentration d'Allemagne où il avait été incarcéré sous l'inculpation de port d'arme.

* * *

ABEL BONNARD, vice-président de l'A.C.M.I. et du M.C. Dyonisien, sergent pilote aviateur, a été tué à Nantes en juin 1940, au cours d'un bombardement.

★ PAS DE TOURIST TROPHY EN 1946

La Commission Sportive de l'A.C.U. a décidé de ne pas organiser de Tourist Trophy en 1946. Le premier mouvement est de regretter cette décision, car le Tourist Trophy est l'épreuve maîtresse du calendrier motocycliste, celle que suivent avec enthousiasme tous les sportifs. Avec quel intérêt on étudie les machines qui y prennent part, au fur et à mesure que leurs caractéristiques sont connues ! Puis on étudie de près leurs performances au cours des séances d'entraînement. Chacun a ses préférences et exulte quand il voit sa marque favorite réaliser le meilleur temps, et se désespère quand une chute malencontreuse a éliminé une machine de cette marque ou blessé son conducteur. Puis vient la course elle-même. On est alors sur des charbons ardents, le cœur bat, les nerfs sont tendus. On assiste à un véritable drame. Le monde motocycliste vit alors une existence fiévreuse, angoissante, mais si intense, si pleine d'enthousiasme. Il y a des spectateurs de toutes les parties du monde qui ont dépensé des sommes considérables pour jouir pleinement de quelques heures de vrai sport.

Hélas, cela ne sera pas ! Mais il faut néanmoins approuver pleinement la décision de l'A.C.U. Représentons-nous que le monde commence à peine sa convalescence, que l'industrie motocycliste doit se réorganiser complètement pour passer de la production de guerre à celle de la paix, que les matériaux sont chers et rares, que les meilleurs ingénieurs ont été mobilisés, que les meilleurs pilotes ont échangé le guidon pour le manche à balai, que les bureaux d'étude ont été désertés, que des difficultés financières surgissent de tous côtés, et qu'ils est urgent de fournir à la clientèle des machines et que pour parer au plus pressé, il faut sortir des modèles qui ne diffèrent guère de ceux de 1939.

Où trouver le temps d'étudier des machines de course, de les construire, de les essayer, d'y apporter les retouches nécessaires ? En admettant que l'on organise le T.T. en juin 1947, il n'y a qu'une vingtaine de mois pendant lesquels les constructeurs pourront préparer des machines. Quand on sait la somme d'efforts et de recherches que nécessite l'étude et la construction d'une machine de course, on se rend compte que ce délai est singulièrement court. Il est aisé de jeter sur le papier des dessins mirifiques, de rêver de monstres à profil aérodynamique, de polycylindres à compresseur, de suspension arrière, de transmissions acatènes et de toute la lyre, mais entre une esquisse bâclée et une machine qui, sans défaillance, dépasse le 200 à l'heure et couvre un circuit come celui du T.T. à 150 à l'heure, il y a tout un monde. Rêver et réaliser sont deux choses bien différentes.

Aussi, tout en approuvant pleinement la décision de l'A.C.U., nous espérons que son comité sportif publiera dans le plus bref délai possible un règlement du T.T. et qu'ainsi les constructeurs auront le temps nécessaire pour se préparer en vue du Tourist Trophy 1947.

* * *

★ PAS D'ASSOCIATION MOTOCYCLISTE

UNE tentative faite pour créer une nouvelle association motocycliste a échoué en Angleterre. Mais, dira-t-on, il y a déjà l'A.C.U. Il serait injuste de ne pas reconnaître les services éminents rendus par l'A.C.U., mais ils sont avant tout d'ordre sportif, et son activité présente exclusivement à contrôler le sport motocycliste. Dans tous les autres domaines, c'est le Royal Automobile Club qui s'occupe des motocyclistes, mais on lui reproche de

NOTRE LETTRE D'ANGLETERRE

consacrer la plus grande partie de ses soins aux automobilistes et de ne pas apporter à la défense des motocyclistes une énergie suffisante.

Activité uniquement sportive de l'A.C.U., indifférence du R.A.C. pour les motocyclistes paraissent justifier la création d'un groupement général pour la défense des intérêts des motocyclistes. Notons que ce groupement, l'United Motorcyclists' Association, ne voulait nullement remplacer l'A.C.U. ou le R.A.C. Son premier but était de défendre le motocyclisme devant les pouvoirs publics, tâche qu'avait insuffisamment remplie le R.A.C. Malheureusement, ni l'A.C.U., ni le R.A.C., ni l'industrie n'ont accepté la création de cette association. Le Discussion Group à qui revient l'initiative de fonder l'U.M.A. demande maintenant à l'A.C.U. et au R.A.C. ce qu'ils comptent faire pour défendre efficacement les intérêts des motocyclistes.

Il semble que le R.A.C. se décide, devant les menaces dont nous parlions plus haut, à montrer une plus grande activité. En effet, il a désigné le Wing Commander A.M. Mac Lachlan pour s'occuper spécialement des motocyclistes. C'est lui-même un motocycliste enthousiaste.

* * *

★ PAS DE COURSES SUR ROUTE

Le gouvernement anglais est complètement opposé aux courses sur route. Heureusement, il ne s'agit que de l'Angleterre proprement dite, de l'Ecosse et du pays de Galle. Dans l'Irlande du Nord, dans l'Eire et dans l'île de Man les gouvernements sont moins rétrogrades.

* * *

★ LE MARCHE AMERICAIN

M. Turner, à qui l'on doit la quatre cylindres Ariel et la Speedtwin Triumph et qui est le directeur de Triumph, visite en cette qualité les Etats-Unis. Il y a certainement en Amérique une clientèle pour les machines de cylindrée et de poids moyens.

* * *

★ UN ACROBATE MOTOCYCLISTE

Il s'appelle M. Corbett et dernièrement, lors d'un Military Tatro, il se tenait debout sur sa selle et buvait une bouteille de stout, lorsqu'il entra en collision avec un autre motocycliste. Chute, mais notre acrobate ne lâche pas sa bouteille et réussit à la vider avant de s'évanouir.

* * *

★ MOTEURS NON SURALIMENTES

Freddie Dixon estime que le moteur non suralimenté n'a pas encore atteint la limite de ses possibilités.

* * *

★ L'OPINION D'UN INGENIEUR

A quelques motocyclistes qui réclament des notices plus complètes permettant aux amateurs de démonter, de réparer et de régler leurs moteurs, un ingénieur répond que ce ne sont pas là des opérations à la portée d'un amateur. Comment, dit-il, un amateur peut-il apprécier le degré d'usure d'une pièce, comment ajustera-t-il une pièce neuve à une pièce usagée, etc...

Aux armées, le motocycliste ne doit même pas régler une soupape, mais s'adresser pour une opération aussi simple, aux ateliers.

★ IMMORTEL

Un de nos confrères anglais consacre une de ses pages à quelques améliorations de détail qu'on peut apporter au Morgan. Et nous recevons nous-mêmes plus d'une demande de renseignements sur le fameux cyclecar. Il faut reconnaître que son châssis est de conception ultra moderne, qu'il assure une robustesse et une tenue de route exceptionnelles, que sa simplicité permet d'arriver à un prix de revient très modique. La boîte à 3 vitesses nous a délivrés d'un cauchemar : l'allongement inégal des deux chaînes. Le freinage sur les trois roues offre toute sécurité. L'entretien est, grâce à l'accessibilité des organes, extrêmement facile. Nous ne sommes donc pas surpris qu'après plus d'un tiers de siècle d'existence, le brave Morgan soit toujours parmi nous.

* * *

★ HYBRIDE

Dans l'Ulster 100, on remarquait une curieuse machine, une D.K.W. à suspension arrière Dawson, avec un moteur Triumph à deux cylindres en ligne disposé transversalement dans le cadre.

* * *

★ VOITURETTE CONTRE MOTO

Dans la correspondance d'un de nos confrères britanniques s'engagent des discussions entre les propriétaires de voiturettes et de motos. On reproche à la moto son bruit et aussi son manque de protection. On prétend que la différence de consommation et les performances moins élevées sont justifiées par le confort plus grand. Nous avons nous-mêmes une expérience assez étendue de la voiturette et de la moto pour pouvoir affirmer que la motocyclette est incomparablement plus facile à entretenir, qu'elle est bien plus économique et elle nous permet de prendre un bain d'air infiniement plus sain que le séjour dans une boîte à roulettes.

* * *

★ ACCESSOIRES

En Angleterre, l'équipement électrique est généralement inclus dans le prix de la machine, mais l'indicateur de vitesse est facturé en sus. N'est-il pas lui aussi un accessoire indispensable ?

* * *

★ MACHINES AVEC UNE PERSONNALITE

Il y a des machines originales qui ont fait leur apparition au cours de l'histoire du motocyclisme et qui sont, de la part de propriétaires enthousiastes, l'objet d'un véritable culte. A.B.C., Scott, Douglas, P.M., etc... De nombreux fidèles de ces marques ont l'intention de constituer des clubs. Signalons à ce propos que le populaire Graham Walker est en train de reconstituer une A.B.C. de derrière les fagots. Un enthousiaste de Scott a équipé sa machine d'un compresseur et cette machine de série tape le 160 kmh. Il y a des machines auxquelles on s'attache. Nous ne perdrons pas le souvenir de quelques-unes de nos motos.

* * *

★ INSTRUMENTS DE BORD

MM. Smith and Sons Ltd ont étudié un ensemble fuselé portant à l'avant le phare et à l'intérieur l'indicateur de vitesses, la montre, l'ampèremètre, l'avertisseur, etc. Des fenêtres recouvrent les cadrans. Cet ensemble se monte avec deux colliers sur les fourches télescopiques.

* * *

★ LES MEILLEURS CONDUCTEURS

Les meilleurs conducteurs, ceux qui, sur la route, observent le plus strictement les règles de la circulation, sont, d'après la Royal Society for the prevention of accidents, les motocyclistes et les conducteurs de camions et d'autobus. D'accord pour les motocyclistes.

Prix "officiels"

PRIX DE VENTE DES VELOMOTEURS

Taxe à la production et taxe sur les transactions comprises, établis conformément aux arrêtés N° 12.750, du 11-7-45, N° 4.748, du 17-11-42 et au décret N° 45.528, du 31-3-45

Marque	Type Caractéristiques	P.V.D. actuel sans pneus	Prix de vente au détail actuel avec pneus		
			Michelin	Dunlop	Hutchinson
ALCYON	100 cc. 2 temps	14.893	16.149	16.173	16.241
CHAPOLARD	100 cc. 2 temps	16.498	17.754	17.778	17.846
R. GILLET	100 cc. 2 temps V	16.527	17.783	17.807	17.875
GNOME-RHONE	100 cc. 2 temps V	16.527	17.783	17.807	17.875
—	Supplément pr amort. hydraulique	827			
JONGHI	100 cc. 2 temps	17.653	18.909	18.933	19.000
MONET-GOYON	S.3.G. 100 cc. 2 temps	14.402	15.658	15.682	15.750
	S.3.G. 44	17.317	18.573	18.597	18.665
MOTOBECANE	Super-poney 60 cc. 2 temps	11.527	12.783	12.807	12.875
—	B.I.V. 2 100 cc. 2 temps	15.327	16.583	16.607	16.675
—	A.B.I. 100 cc. 4 temps	17.595	18.851	18.875	18.943
—	D. 45 100 cc. 4 temps	—	—	—	22.750
NEW-MAP	A.D. 117 100 cc. 2 temps	15.302	16.558	16.582	16.650
—	B.K. 106 100 cc. 2 temps	15.078	16.334	16.358	16.426
—	C.4.T. 132 100 cc. 4 temps à culb.	33.566	42.040	42.070	42.152
PEUGEOT	53 C.L. Mle 41 100 cc. 2 temps	15.107	16.363	16.387	16.455
—	53 C.L. Mle 42 100 cc. 2 temps	16.527	17.783	17.807	17.875
—	P.54 100 cc. 2 temps	20.300	—	—	—
TERROT	M. 344 100 cc. 2 temps	17.756	19.012	19.036	19.104
RAVAT	100 cc. 2 temps	19.976	21.232.	21.256	21.324

PRIX DE VENTE DES MOTOS

comportant la taxe de luxe de 18 % pour les modèles d'une cylindrée supérieure à 250 cmc.

		minimum	moyen	maximum
175 cmc. :	1° — 2 vitesses	14.740	15.372	16.000
	2° — 3 vitesses standard	17.300	17.508	17.700
	3° — Luxe et grand luxe	18.000	18.692	19.440
250 cmc. soupapes latérales 3 vit. :	1° — Standard	18.600	19.324	19.900
	2° — Luxe	19.200	20.200	21.200
350 cmc. soupapes latérales 3 vit. :	1° — Standard	26.880	24.120	27.360
	2° — Luxe	32.040	34.300	38.250
350 cmc. culbutée :	1° — Standard 3 vitesses	35.280	36.340	37.250
	2° — Standard 4 vitesses	36.340	38.400	41.280
	3° — Luxe 4 vitesses	37.800	41.110	43.350
500 cmc. culbutée 4 et 3 vitesses :	1° — Standard	41.160	44.050	45.800
	2° — Luxe	44.050	49.470	55.200
	3° — Grand luxe et sport	51.240	54.240	57.480

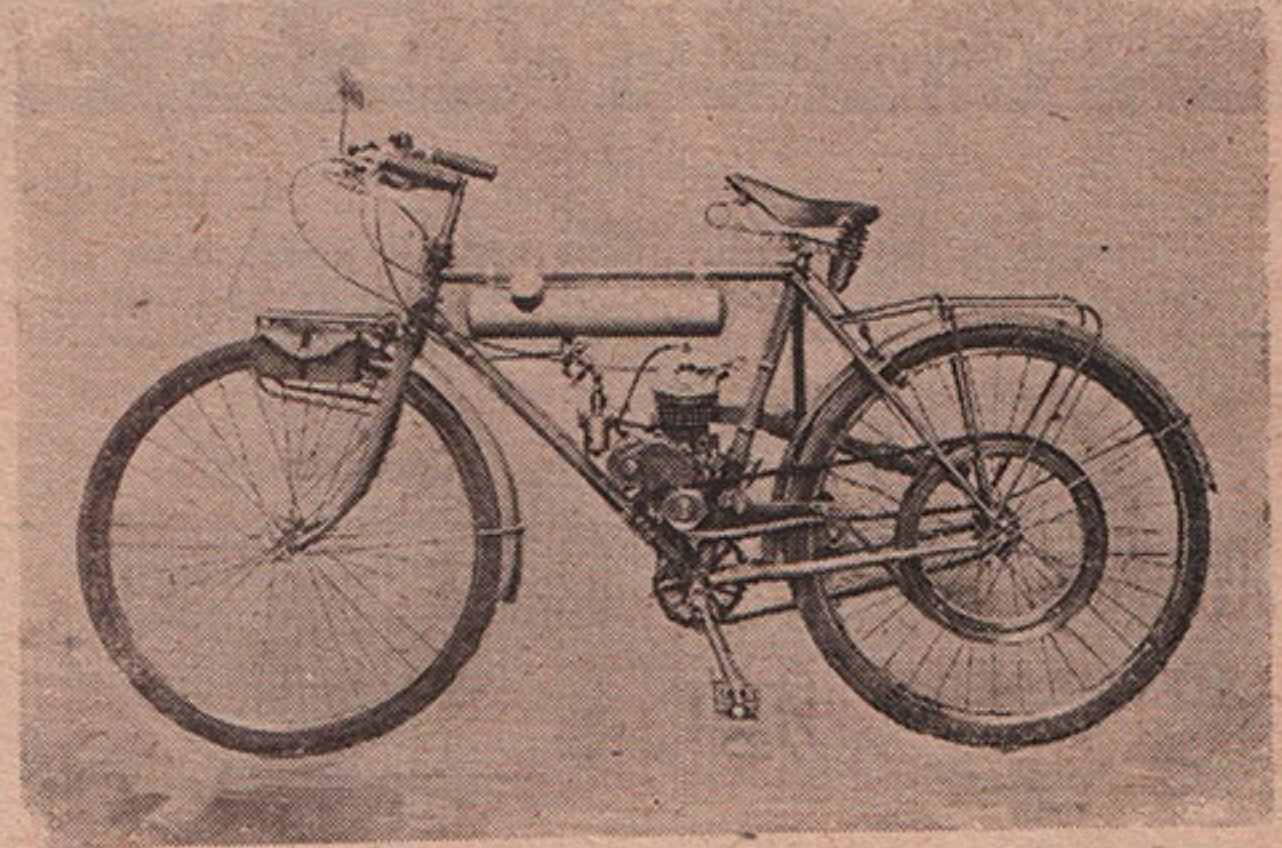
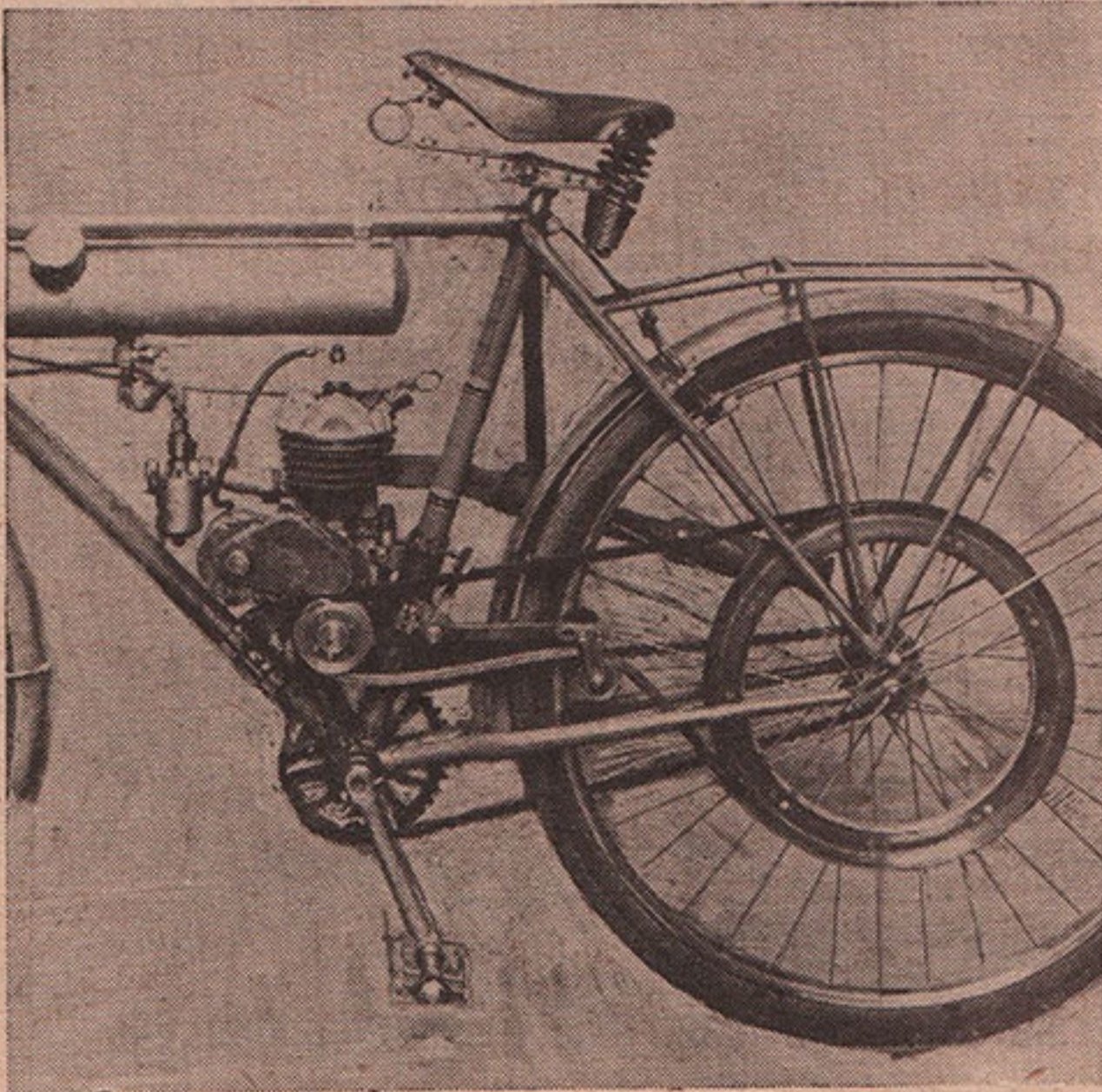
NE CONFONDEZ PAS ADRESSE ET IMPRUDENCE. L'UNE EST TOUJOURS UTILE, L'AUTRE TOUJOURS NEFASTE

BICYCLETTES A MOTEURS ET MOTEURS AUXILIAIRES

Voir nos numéros d'Août,
Septembre et Octobre.

LE CHAMPION

VOICI le moteur auxiliaire Champion, dont nous avons déjà annoncé la création à nos lecteurs. C'est un 2 temps de 50 cmc., à piston plat et culasse hémisphérique — cylindre avec 2 canaux de transmission et 1 canal d'échappement — allumage par magnéto — carbura-



Le moteur auxiliaire Champion monté
sur un vélo.

teur Zénith, type 12 MK — vilebrequin et embiellage montés sur roulements à aiguilles. Ce moteur développe 1,2 CV à 4.800 tours.

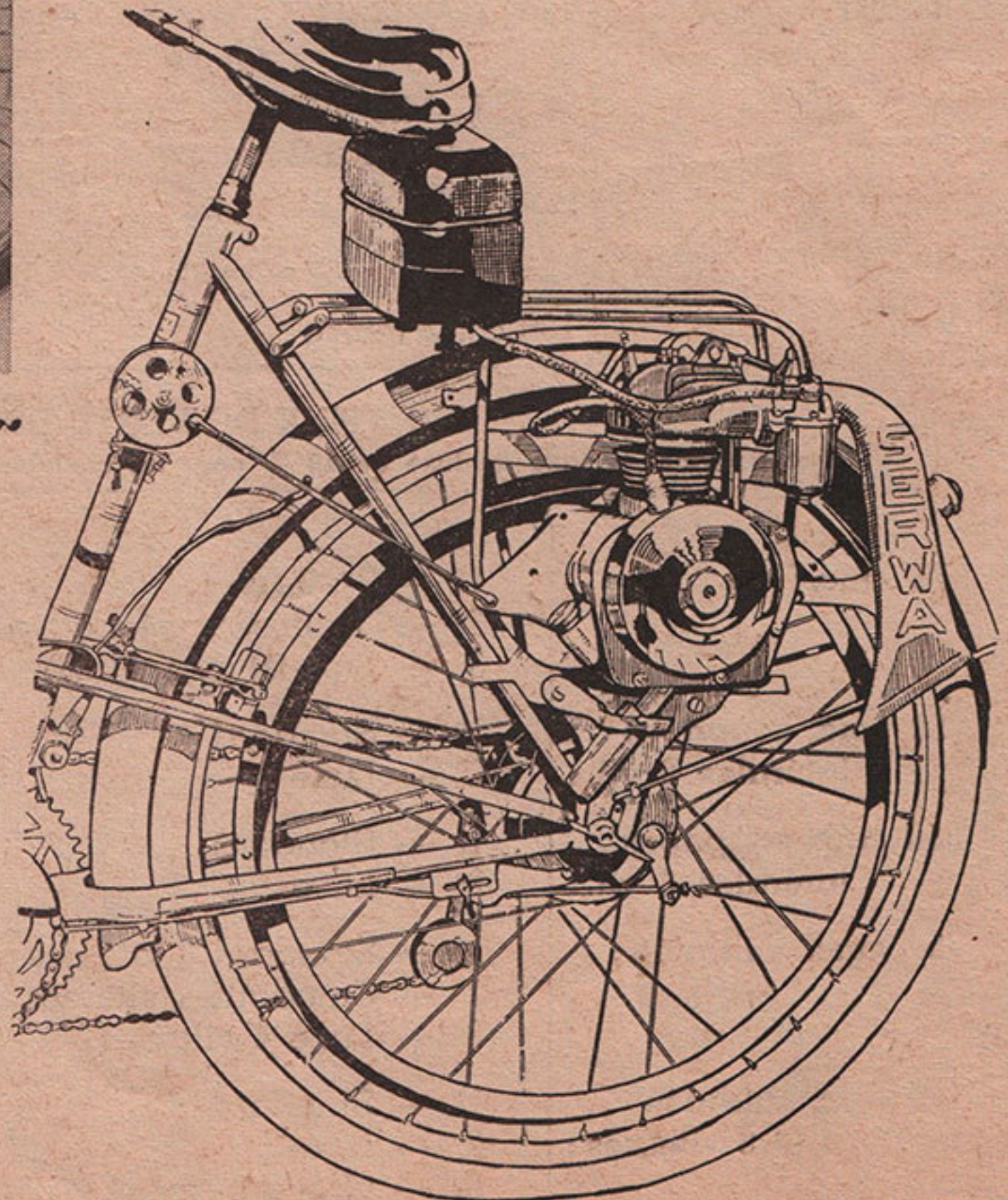
Le bloc se fixe par 2 colliers sur les 2 tubes du cadre avec possibilité de réglage suivant l'angle du cadre. Le moteur ayant un encombrement très réduit en largeur, le pédalier n'a pas à subir de modification. La poulie motrice est montée sur un arbre démultiplié par rapport au vilebrequin. Cette poulie peut être déclavetée par manœuvre d'un bouton lorsqu'on ne veut pas utiliser le moteur. La poulie réceptrice en aluminium est montée sur les rayons de la roue AR. La transmission se fait par courroie avec tendeur.

A gauche : Le moteur auxiliaire Champion. Remarquez la large poulie montée dans la roue AR, la courroie et son tendeur.

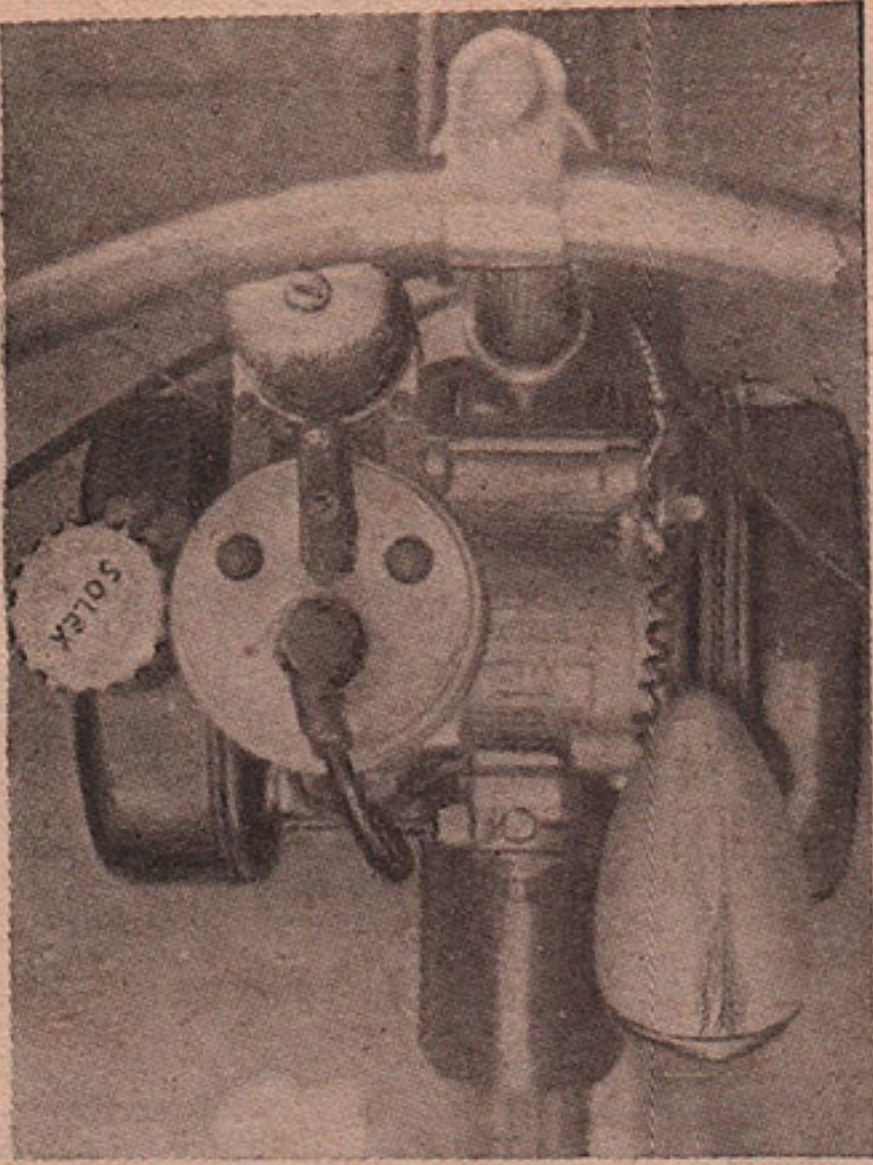
LE SERWA

LE groupe auxiliaire SERWA se monte à l'aide d'un porte-bagages spécial, facilement adaptable sur tous vélos. C'est un moteur 4 temps à soupapes en tête commandées par culbuteurs — Alésage 40 — Course 30 — Cylindrée 38 cmc — Puissance 1 CV 2 à 4 t/m — 2 vitesses et point mort — Allumage par volant magnétique Novi assurant l'éclairage du cycle — Graissage par pompe — Vilebrequin monté sur roulements à billes — Tête et pied de bielle montés sur aiguilles — Culbuteurs montés sur aiguilles — Commande des gaz par manette au guidon (à droite) — Changement de vitesse par manette au guidon (à gauche) — Entraînement élastique « Paulstra » — Silencieux aluminium — Réservoir d'essence capacité 2 litres — Consommation 1 l. 2 aux 100 kms — Poids 8 kgs 900 — Vitesse maximum : 35 kmh.

A droite : Le SERWA se fixe sur un porte-bagage de forme bien étudiée.

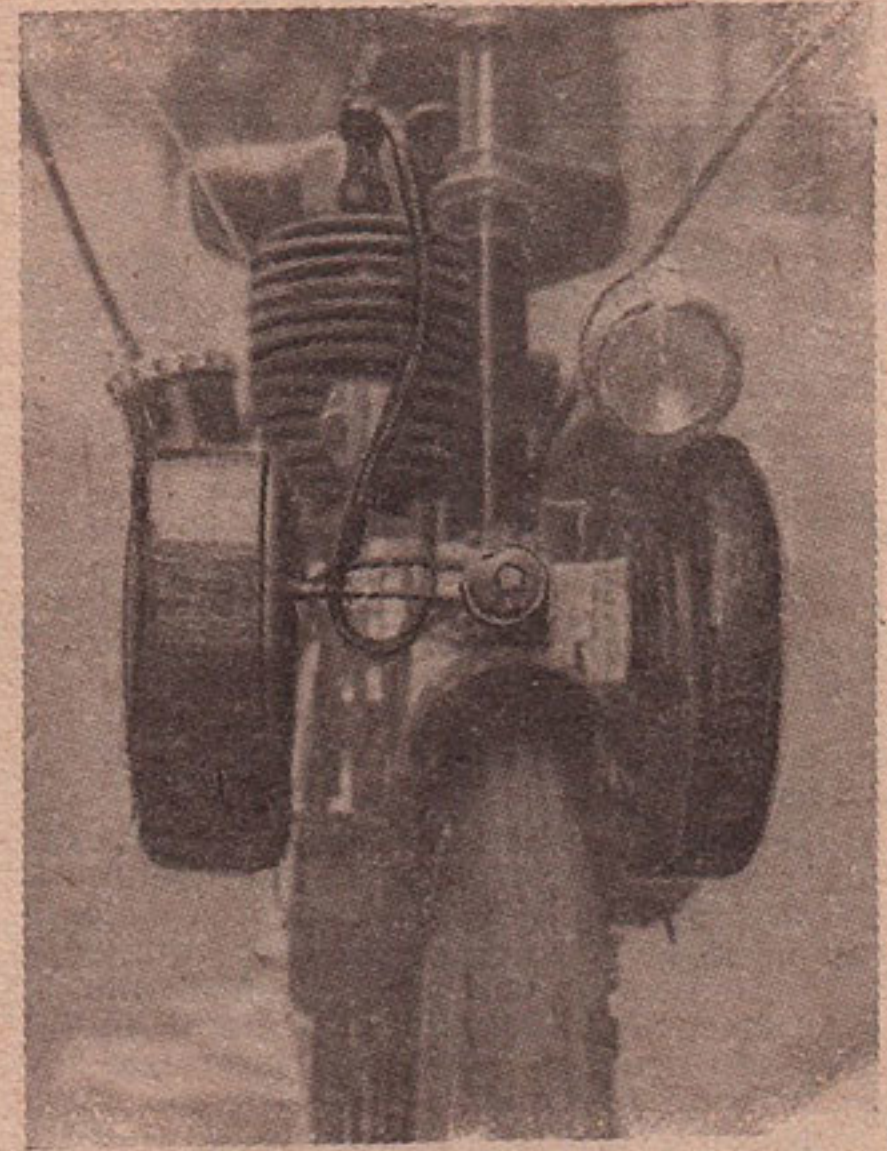


LA BICYCLETTE A MOTEUR "SOLEX"



NOUS avons parlé de ce « Vélo-Solex » dans notre numéro de septembre, en donnant les caractéristiques générales. De nombreux lecteurs ont désiré avoir d'autres renseignements, et notamment des précisions sur les possibilités d'achat. Nos lecteurs de Paris se sont étonnés de voir en effet des « Vélo-Solex » circuler, et plus spécialement dans la région de Neuilly - Courbevoie. Rassurons-les, en leur précisant que Solex n'a encore vendu aucun Vélo-Solex. Ces bicyclettes à moteur sont des machines de service, et qui ont été mises parfois entre des mains étrangères à la maison pour des essais ou des démonstrations. L'ère commerciale n'est pas encore ouverte.

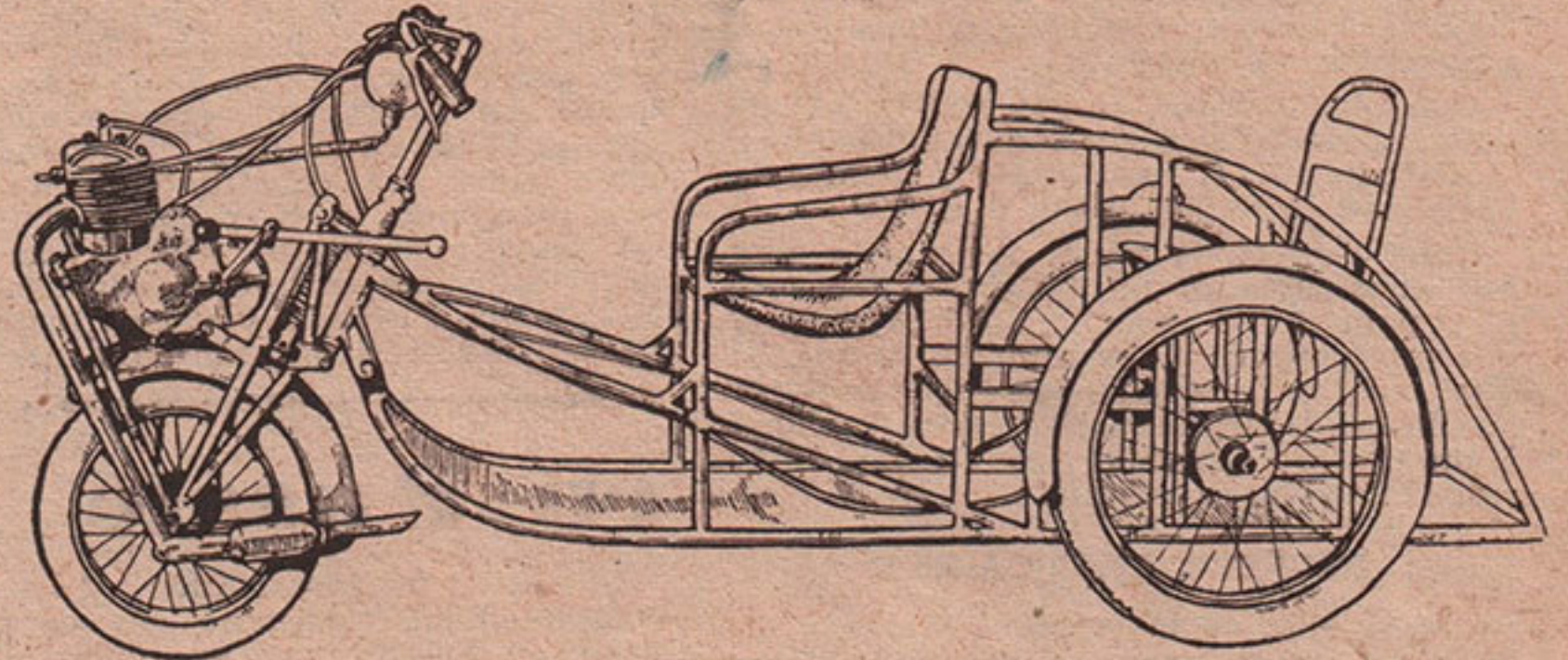
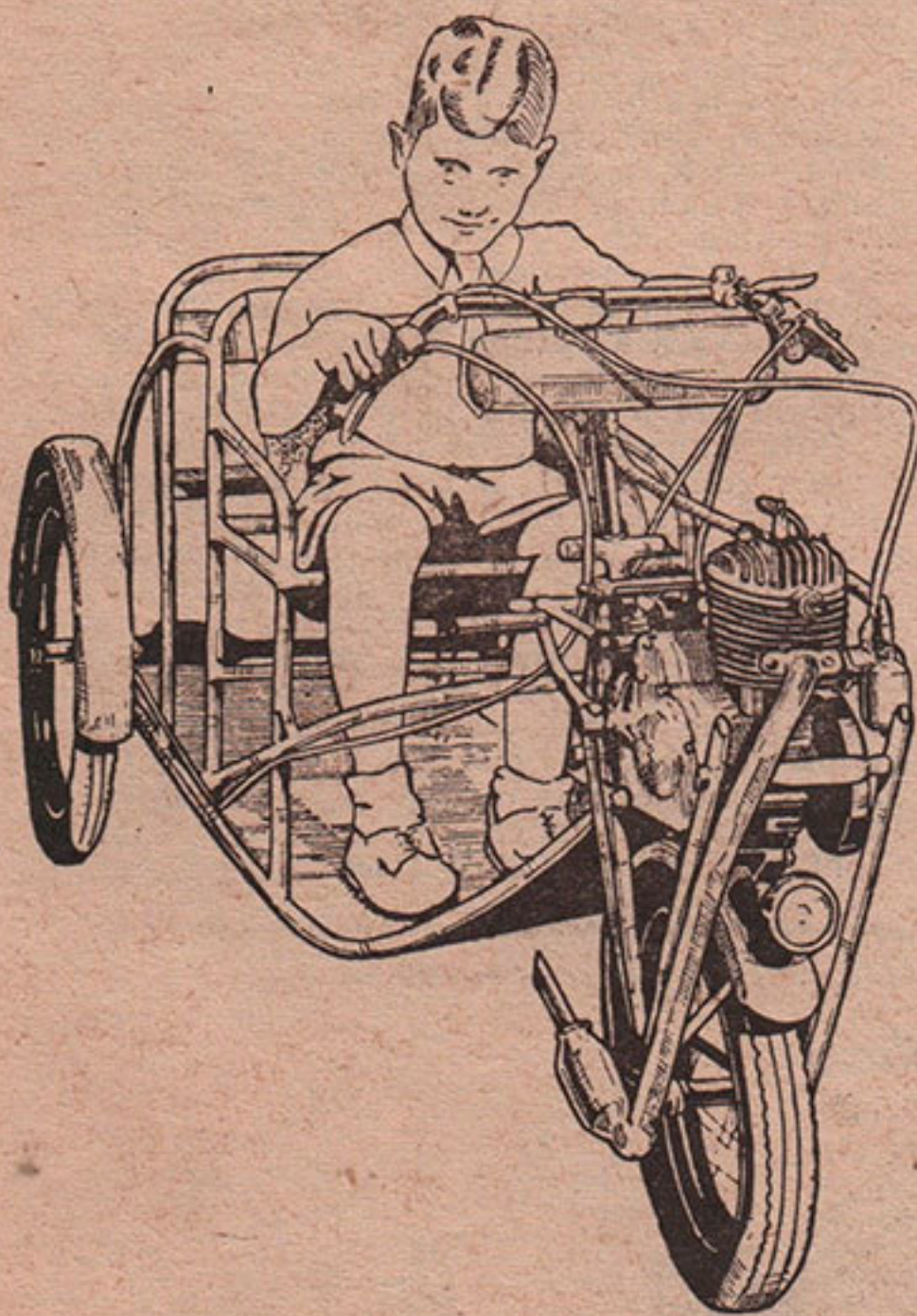
Il ne faut pas non plus oublier, que par suite de l'économie dirigée qui nous régit pour le moment, la Société Solex sera dans l'obligation de respecter le programme de fabrication qui lui est



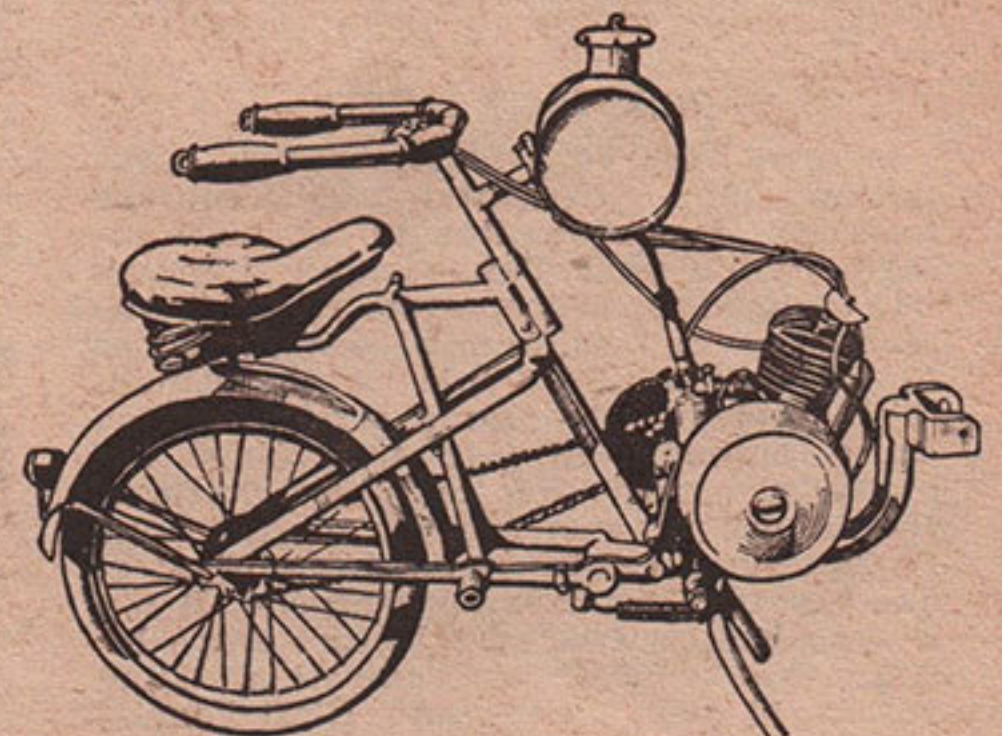
imposé par le Ministère de la Production Industrielle ; c'est-à-dire que la vente n'en sera pas libre, mais conditionnée, pendant un certain temps et la licence d'achat sera indispensable.

Et les services de propagande de Solex nous confirment aussi que la vente sera assurée par des agents habilités à cet effet.

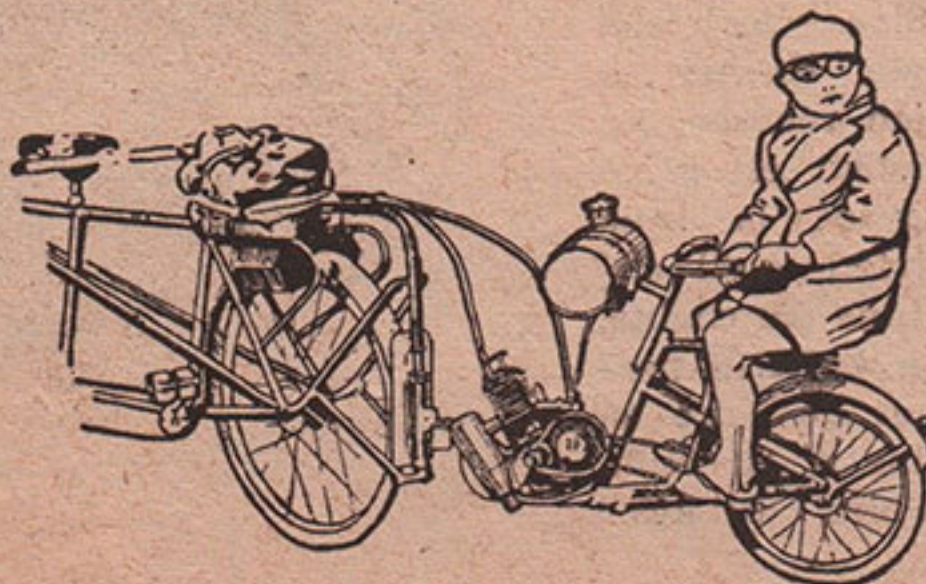
Alors, futurs acheteurs, armez-vous de patience.



**Quelques
croquis
de
nouveaux
prototypes.**



Nous avons déjà parlé à nos lecteurs des motocars mis au point par M. H. Lannoy. Voici, ci-dessus, vue d'avant et de profil, une de ses réalisations. Le moteur est un Ultima de 98 cmc., deux temps. Vitesse en palier 50 kmh. Consommation, 2,5 litres aux 100 kms.



Ci-dessus et à gauche : Une réalisation de notre abonné M. Matton, destinée à propulser un tandem et à servir de siège supplémentaire pour son jeune fils. Moteur Villiers 100 cc.: commande des gaz, décompresseur et débrayage par relais.

NOUVELLES D'AMERIQUE

Les Américains prendraient-ils à nouveau intérêt à la motocyclette ? C'est, semble-t-il, l'avis de M. Turner, managing director de Triumph.

Il espère trouver en Amérique un débouché intéressant pour les machines de sa marque et en particulier pour la Speedtwin. Naturellement il est assez porté à critiquer les grosses machines américaines et en particulier les Indian et les Harley dont, d'après lui, la tenue de route ne serait pas à la hauteur des performances. Opinion toute personnelle d'ailleurs. Il ne parle pas d'Excelsior qui construisait également l'Henderson. Espérons que cette marque a survécu.

Il semble qu'en Amérique quelques constructeurs s'intéressent à la machine de moyenne cylindrée. A Los Angeles seulement, M. Turner déclare que quatre maisons envisagent la production de motocyclettes. Vard Wallis ont établi une mono 350 cmc. à soupapes latérales à transmission par chaînes et à suspension arrière et à fourche télescopique. Cette marque préparerait également une machine analogue avec moteur à culbuteurs. Kinner Motors emploient un moteur Villiers et un quatre temps de leur fabrication. Le cadre est entièrement soudé à l'autogène.

L'Automatic Screw Machine Co a à l'étude une flat-twin de 350 cc. qui rappelle l'A. B. C. L'Avion est un scooter avec un changement de vitesses automatique à courroie et poulies extensibles à embrayage automatique.

Que résultera-t-il de ces efforts ? Connaîtront-ils le sort de ces remarquables machines qui furent en leur temps la Cleveland et le Ner a Car ?

Nous regrettons pour notre part que nos constructeurs ne fassent aucun effort pour faire connaître en Amérique nos productions. Nous sommes persuadés que nos vélomoteurs et nos groupes auxiliaires pourraient, s'ils étaient vendus à un prix raisonnable, trouver en Amérique une large clientèle.

HEUREUX AMERICAINS !

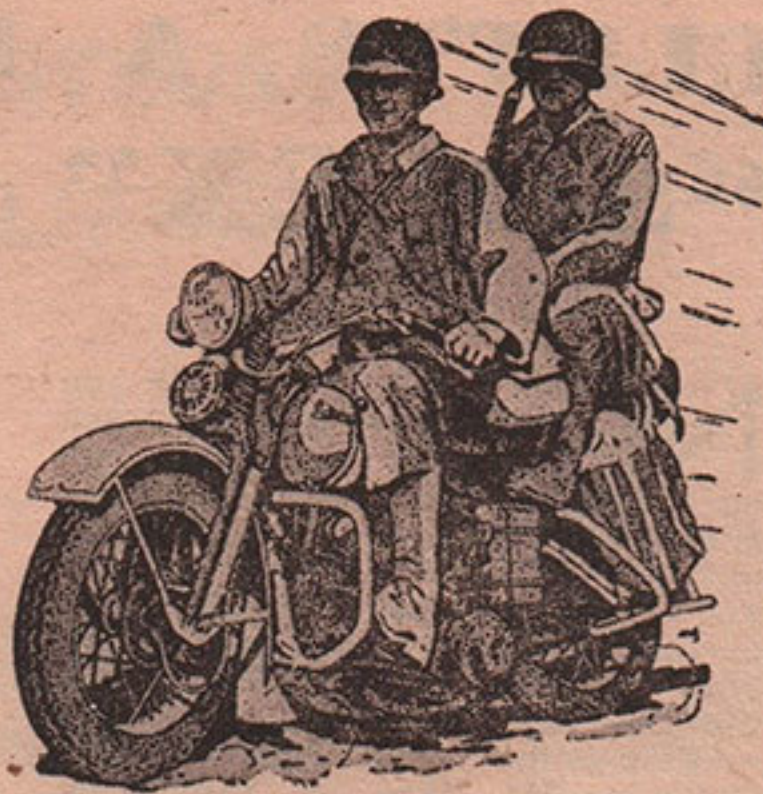
Dès le jour de la victoire, la vente de l'essence est redevenue libre aux Etats-Unis.

PRIX TROP ELEVES

Le prix trop élevé des machines européennes non seulement limite le marché intérieur, mais constitue un obstacle insurmontable pour l'exportation. L'industrie motocycliste européenne ne vivra que si elle révisé entièrement ses méthodes de production. Le faible développement de la moto en Amérique a déjà comme cause première le prix trop élevé des motos par rapport à celui des voitures. N'oublions pas non plus qu'en Amérique l'impôt sur les voitures est insignifiant et que l'essence est très bon marché. Il n'y a donc pas un très grand écart entre les frais que représente l'entretien d'une voiture et ceux d'une moto. C'est l'explication de la faible proportion du nombre des motos par rapport à celui des voitures (247 à 1).

DE NOUVEAUX CONCURRENTS

Il semble que l'Amérique s'intéresse à la moto de petite et moyenne cylindrée. Et de même qu'elle renonce, au moins dans les circonstances présentes, à l'isolationnisme politique, on peut penser



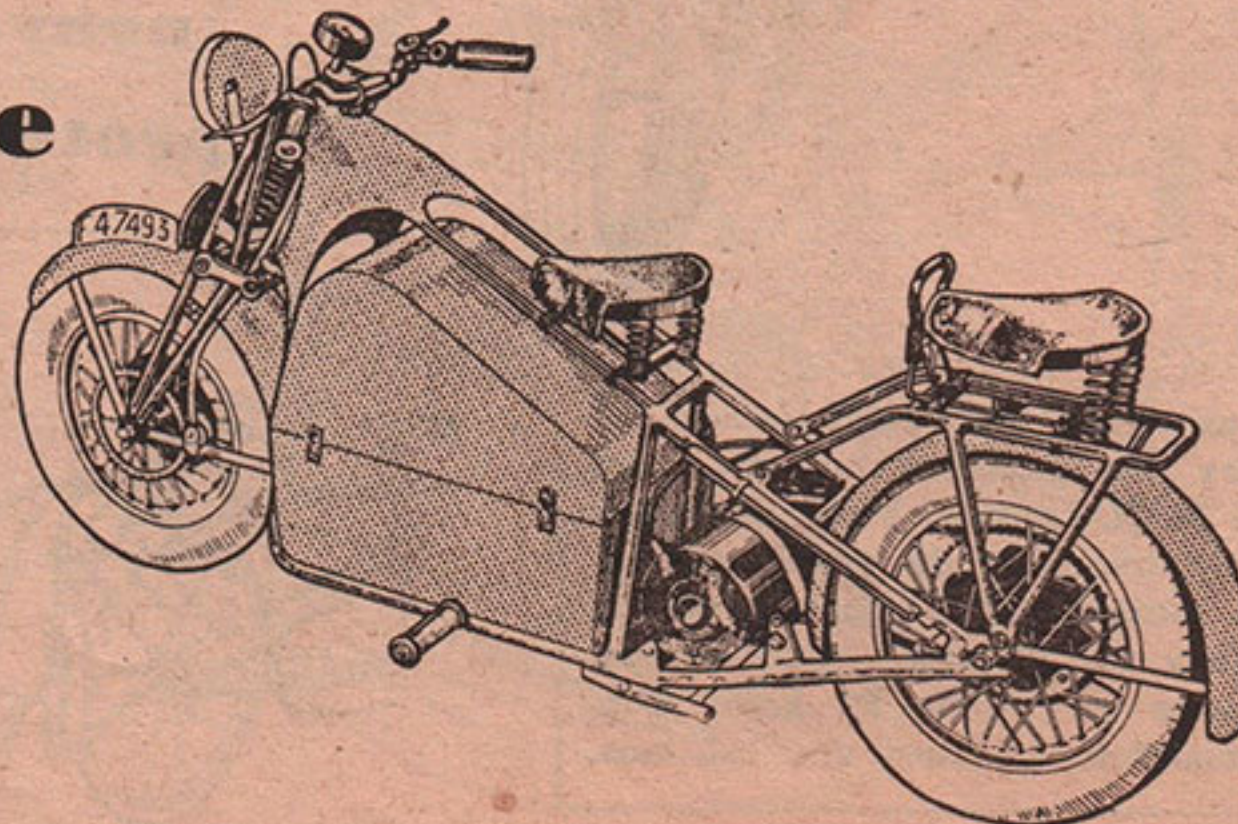
qu'elle renouera avec le monde automobiliste et motocycliste des relations sportives. Ce sera une grande joie pour tous ceux qui n'ont pas oublié les exploits accomplis, il y a un quart de siècle, en Europe, par Indian et Harley-Davidson. Ces grands sportifs que sont nos amis anglais se réjouiront de rencontrer des concurrents étrangers, surtout après l'effondrement des industries allemandes et italiennes. Allemands et Italiens, largement soutenus par leurs gouvernements dans un but de propagande, avaient faussé la règle du jeu et désorganisé le sport motocycliste, comme le sport automobile et rendu la lutte impossible pour les constructeurs anglais et français livrés à eux-mêmes. Il en était résulté chez les constructeurs les plus sportifs d'Angleterre et chez nous un certain découragement. La machine de course ultra-spéciale avait tué le sport motocycliste professionnel. Les courses n'avaient plus cet intérêt pratique qui était leur justification. Malgré leur richesse, les Etats-Unis pratiquent un libéralisme économique intégral et l'Etat chez eux n'interviendra pas pour aider les constructeurs à établir des machines ultra-spéciales d'un prix de revient prohibitif. Ce ne sera plus la lutte inégale entre une industrie artificiellement soutenue par les finances de la collectivité et des constructeurs isolés.

en Russie

On est très imparfaitement, très incomplètement renseigné sur ce qui se passe en Russie, mais une chose est certaine : c'est que le prodigieux effort fourni par la Russie pendant la guerre se continue, que l'industrie russe a fait des progrès gigantesques dans tous les domaines et qu'il n'y a aucune raison pour que l'industrie russe de la moto-

en Belgique

Une petite machine électrique bien conçue et bien réalisée. Le moteur est placé devant la roue arrière qu'il entraîne par chaîne. La batterie permet de faire 50 kms à 30 kmh. Poids : 60 kgs.



ET DE PARTOUT

cyclette ne suive pas, elle aussi, cette marche en avant. La grande presse parle, d'une manière assez confuse, d'une tentative de record sur une machine Gorki. Une course a été également disputée. Dans la catégorie 500 cmc. le sergent Nikolaï Shumilkin a couvert 300 kilomètres en 2 h. 23 m., soit à 127 kilomètres à l'heure, ce qui est très beau. Quel genre de circuit, quelle machine ? On ne nous le dit pas. Trente-trois nouveaux records russes auraient été établis. Il est donc possible, nous dirons même probable, qu'un jour ou l'autre l'industrie motocycliste russe affrontera celles des autres pays. Et il est encore plus certain que la Russie, dans ce domaine comme dans les autres, cherchera à exporter. Elle dispose d'énormes ressources, d'une extraordinaire vitalité, d'une énergie indomptable et elle deviendra, sur les marchés commerciaux, une concurrente redoutable. Pour se faire une idée du génie mécanique des Russes, l'exemple de leur aviation suffit.

L'Airone est une 250 cmc. monocylindrique à culbuteurs. Suspension arrière oscillante. L'Albatros est une 250 cmc. supersport à arbre à cames en tête. La Condor est une 500 cmc. du même type et ne pèse que 120 kilos. Ces deux modèles ont des cylindres en alliage léger

en Italie

On sera surpris d'apprendre que la célèbre marque italienne Guzzi travaille à plein. Commençons par le laboratoire de recherches. On y voit une 250 cmc. à arbre à cames en tête à compresseur. Puissance : 48 CV à l'alcool, à 7.500 tm. La machine ne pèse que 130 kilos. Un autre moteur 250 cmc. à alimentation par injection est à l'étude. Enfin, un trois cylindres à compresseur de 500 cmc. a réalisé du 224 à l'heure !

Côté commercial, on remarque un trois roues commercial à roue avant directrice et à roues arrières motrices. Il rappelle un peu le Ninon qui eut un certain succès en France. Moteur horizontal monocylindrique de 500 ou 600 cmc. et transmission par chaînes. Le poids n'atteint pas 500 kilos et la charge utile n'est pas loin d'une tonne. La consommation est d'environ 7 litres aux 100 kilomètres. Un autre modèle pèse un peu plus de 500 kilos, mais est capable transporter deux tonnes à près de 30 à l'heure.

chemisés et des culasses en bronze d'aluminium.

Mais ce n'est pas tout. Les Italiens ont toujours eu le culte des petites cylindrées. Ne soyons donc pas surpris de voir Guzzi construire un groupe auxiliaire qui se monte au-dessous de la selle. La cylindrée est de 35 cmc. Entraînement de la roue arrière par galet. Le moteur est un deux temps dont l'admission se fait par un axe creux. Un ingénieux régulateur dont les masselottes, sous l'action de la force centrifuge, actionnent un obturateur logé sur l'axe creux, empêchent de dépasser un régime déterminé.

Guzzi étudie, enfin, deux motos miniatures extrêmement intéressantes. L'une a un moteur de 125 cmc. La cylindrée de l'autre qui a déjà subi des essais prolongés n'est que de 65 cmc. et pourtant cette machine de 45 kilos a grimpé sans difficulté le col du Stelvio (2.759 mètres d'altitude). La route a une longueur de 11 km. 200 environ et il y a trente-six virages. La moto est un deux temps à cylindre d'alliage léger chemisé, la culasse est également en alliage léger. Cette machine a trois vitesses et une fourche à parallélogramme. L'élément principal du cadre est une poutre qui va de la direction au pédalier (conservons ce terme bien qu'il n'y ait pas de pédales). Deux tubes triangulés supportent le réservoir et la selle. Le moteur très incliné est fixé sous la poutre. La fourche arrière en acier embouti est articulée et deux gros ressorts hélicoïdaux en contrôlent les mouvements. Curieuse machine d'un aspect un peu étrange.

en Tchecoslovaquie

Sous l'occupation allemande, Jawa, au nez et à la barbe des boches, a réussi à établir le prototype d'un nouveau modèle. Le moteur de 75 mm. d'alésage et de 65 mm. de course est un deux temps à piston sans déflecteur. Le changement de vitesses à 4 rapports fait bloc avec le moteur. L'embrayage est automatique. Transmission par chaînes. Cadre en tôle emboutie et soudée. Fourche télescopique. Suspension arrière à glissières. Allumage par batterie. Le poids à vide est de 115 kgs et la vitesse maximum est voisine de 100 kmh.

Savez-vous que...

... On a découvert un nouveau caoutchouc synthétique grâce auquel les chambres à air seront plus étanches. On ne gonflera les pneus qu'à intervalles beaucoup plus espacés. Grâce à la plasticité de ce nouveau produit, la perte d'air, en cas de crevaison, sera bien ralentie et on pourra gagner le plus proche garage. Les caoutchoucs synthétiques résistent à l'usure mieux que le caoutchouc naturel.

... Vous ne devez jamais souder un réservoir sans l'avoir vidé et séché.

... Un grain de poussière ou d'émeri peut rayer votre piston. Après un rodage, lavez abondamment au pétrole.

... Pour nettoyer un carter, rien ne vaut une bonne brosse dure et du pétrole.

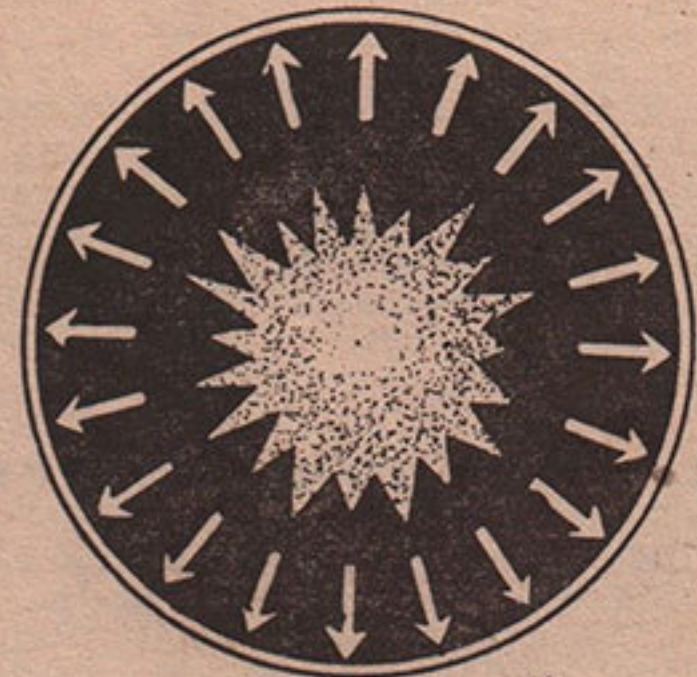
ECRIVEZ LISIBLEMENT...

En vous abonnant, écrivez lisiblement votre nom et votre adresse. Sur les mandats et chèques postaux, répétez votre adresse au dos du talon. De nombreuses erreurs seront ainsi évitées.

LE COIN DU DÉBUTANT - 1

LE MOTEUR A EXPLOSION

1 gramme de vapeurs d'essence et 16 grammes d'air (environ 20 litres), constituent un mélange explosif. Si l'on approche une flamme ou si l'on fait jaillir à l'intérieur du mélange une étincelle électrique, l'oxygène de l'air se combine avec les deux constituants de l'essence, l'hydrogène et le carbone. Avec l'hydrogène, il forme de la vapeur d'eau, avec le carbone du gaz carbonique. Cette combinaison développe une quantité considérable de chaleur qui provoque la dilatation des gaz. Enfermés en vase clos, ils exercent sur les parois une pression élevée.



Oxygène + hydrogène = eau
Oxygène + Carbone = gaz carbonique



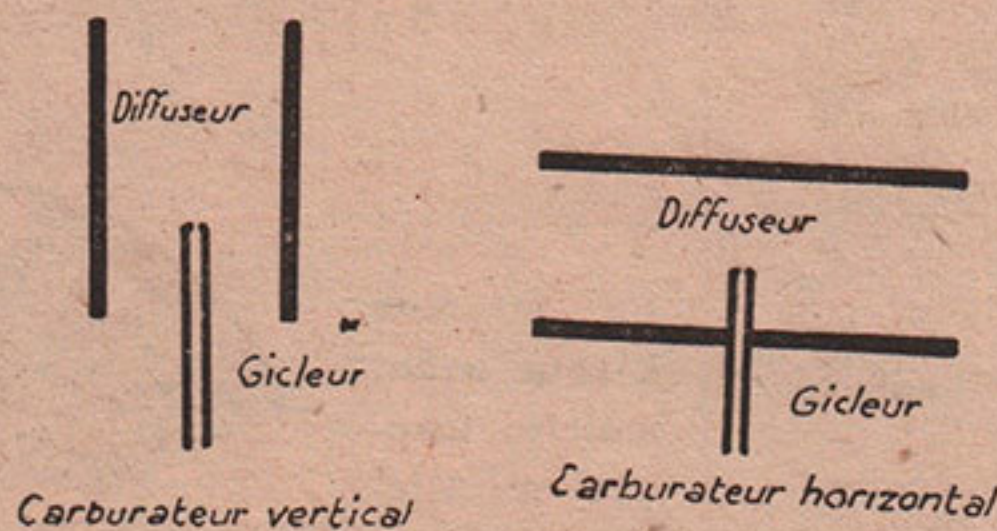
La pression chasse le piston



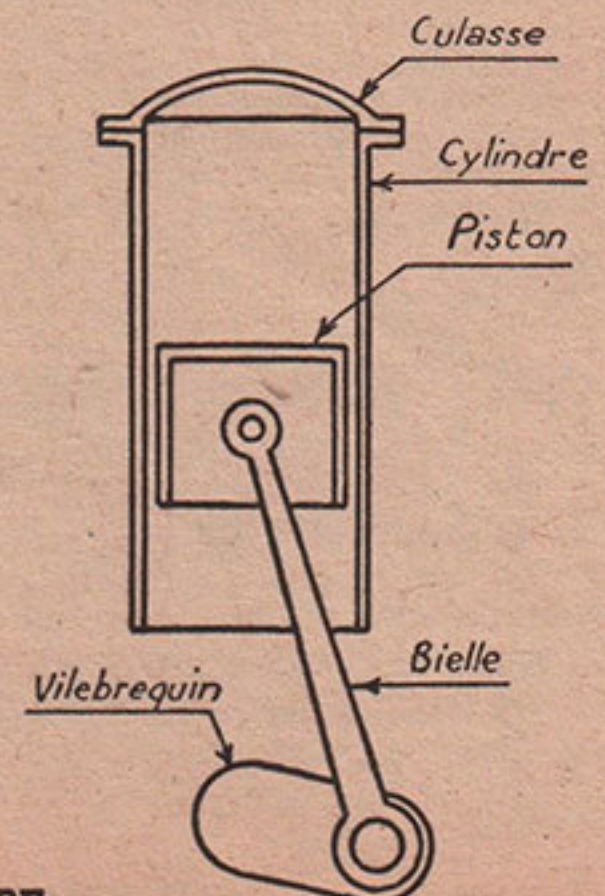
Si cette explosion se produit dans un cylindre clos à une extrémité et dans lequel se trouve un piston, celui-ci se trouve chassé comme l'obus d'un canon. Une bielle et un vilebrequin permettent de transformer le mouvement alternatif en mouvement rotatif.

PARTIES ESSENTIELLES D'UN MOTEUR A EXPLOSION

1° Un appareil destiné à doser et à fournir au moteur le mélange explosif. C'est le carburateur; les carburateurs modernes sont du type à pulvérisation et comportent deux pièces essentielles: un gicleur qui règle le débit de l'essence, un diffuseur qui règle le débit de l'air;



- 2° un cylindre fermé par une culasse;
- 3° un piston étanche;
- 4° une bielle;
- 5° un vilebrequin.



LE SPORT

Bientôt le calendrier sportif 1946

L'U.M.F. s'est remise en action. Après s'être mis en rapport avec les clubs motocyclistes susceptibles d'organiser des épreuves, son dévoué secrétaire général, M. Fourreau, va pouvoir très prochainement rendre public un calendrier sportif pour 1946.

Il ne sera malheureusement pas très chargé et beaucoup d'épreuves auront disparu, tout au moins provisoirement.

Reconnaissons qu'il est bien difficile dans les circonstances actuelles, d'envisager, plusieurs mois à l'avance, l'organisation d'une course. Dans la situation instable où nous vivons, il faut vraiment du courage pour faire de tels projets et

nous félicitons vivement les futurs organisateurs de leur bel esprit sportif.

En raison, précisément des difficultés actuelles, l'U.M.F. a eu l'excellente idée de ne pas « fermer » le calendrier. Contrairement à ce qui se passait avant-guerre, des épreuves pourront être inscrites en cours d'année pour les dates restées libres. Cela facilitera beaucoup les choses pour les clubs qui verraient dans l'avenir la possibilité de mettre sur pied une manifestation.

Nous publierons dans notre prochain numéro le calendrier tel qu'il se présente pour le moment.

Reverrons-nous des courses à Montlhéry ?

QUE devient notre vieil autodrome de Montlhéry ? Il avait bien des défauts, nous avons bien souvent grogné contre lui ou poussé des gémissements en montant son raidillon où réunissait une impressionnante collection de bosses et de trous. Mais aussi quels magnifiques moments nous y avons passé et quelle joie ce serait pour nous de nous retrouver sur son ciment, dans le bruit des échappements libres.

L'autodrome de Montlhéry avait été pris par l'armée en 1938 ; il devait servir de centre d'application des armes motorisées. Pendant l'occupation, il était transformé en camp de résidence surveillée pour romanichels. Après la libération, les Américains en ont pris possession et s'en servent comme dépôt d'essence... et surtout de bidons vides.

Contrairement à ce que l'on pourrait

croire, l'état de la piste n'est pas catastrophique, loin de là. L'anneau de vitesse est détérioré dans sa partie inférieure, sur une largeur d'environ 2 mètres. Au-dessus de cette bande, le ciment est en parfait état. Le circuit routier a souffert surtout dans les lignes droites, avant les Biscornes et après le Fay ; les virages, la côte Lapize sont en bon état.

Avec le départ des Américains, notre Ministère de la Guerre va reprendre possession de l'autodrome. Tout d'abord, le fera-t-il réparer, et quand ? Et ensuite, comment organisera-t-il son utilisation ?

Un projet serait à l'étude, prévoyant la possibilité de l'employer certains jours pour des essais ou des épreuves. Espérons que ce projet sera réalisé et que nous reverrons bientôt des motos tourner à Montlhéry.

La course de la Moyenne Corniche

C'EST une très belle épreuve que l'Amicale Motocycliste Niçoise a organisée le 11 novembre. Elle a obtenu un très gros succès, le public niçois étant venu en très grand nombre pour admirer la belle équipe de concurrents qui y a participé.

Dans chaque cylindrée, deux catégories avaient été formées par les organisateurs, tourisme et course. C'est une formule qui présente un gros intérêt et dont nous reparlerons prochainement.

Deux des vainqueurs se sont particulièrement signalés à l'attention du public.

D'une part Jeanneret, que nous connaissons de longue date, qui, en dehors de sa victoire en side 600, toujours avec le side inclinable de sa fabrication qui lui servait avant-guerre, s'est également attribué la première place en 125 cmc. course.

D'autre part, un jeune qui se manifeste pour la seconde fois à Nice et qui promet de prendre une place de choix dans le sport motocycliste, Jean Bhera, qui enleva les premières places en 250 cmc. course, réalisant le meilleur temps de la journée, et en 500 cmc. tourisme.

125 cmc. course : 1. Jeanneret, 11 pts ; 2. Mirengo, 129 pts.

125 cmc. tourisme : 1. Depecker, 136 pts ; 2. Cenno, 137 pts ; 3. Carrara, etc.

175 cmc. course : 1. Rivoira, 106 pts.

175 cmc. tourisme : 1. Tuson, 114 pts ; 2. Bianchi, 125 pts.

250 cmc. tourisme : 1. Tuson ; 2. Bianchi.

350 cmc. course : 1. Jean Bhera, 80 pts, (meilleur temps) ; 2. Miliani, 90 pts.

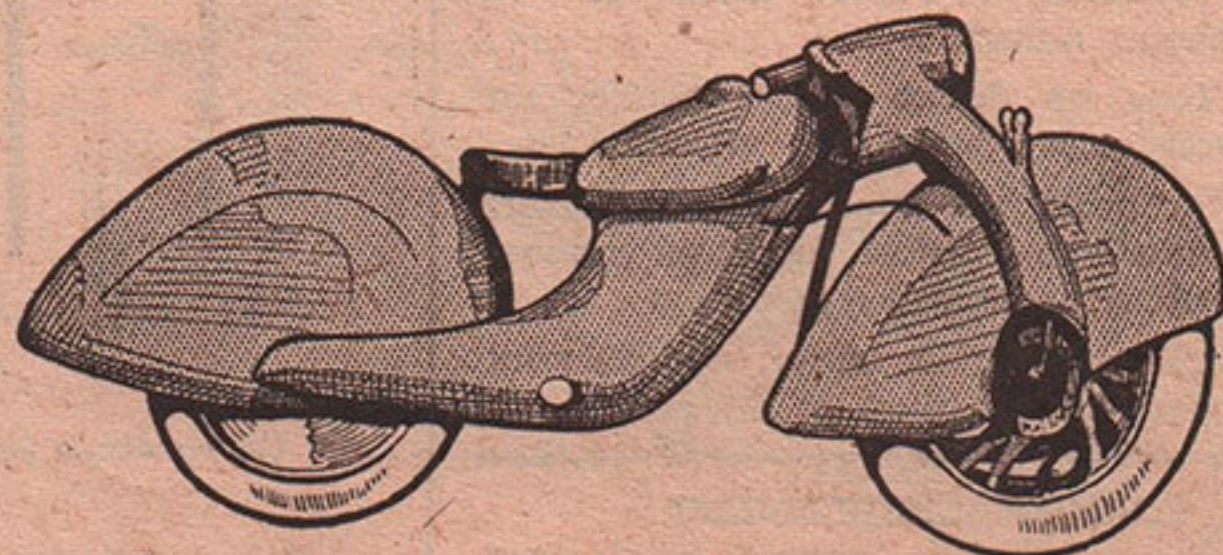
350 cmc. tourisme : 1. Garrau, 106 pts ; 2. Prandi, 111 pts ; 3. Bonot, 117 pts.

500 cmc. tourisme : 1. Jean Bhera, 88 pts ; 2. Calviéra, 96 pts ; 3. Cechetti, 97 pts.

Sidecars 350 cmc. tourisme : 1. Dotto, 122 pts ; 2. Letourneur, 128 pts ; 3. Doet, 132 pts.

Sidecars 600 cmc. tourisme : 1. Jeanneret, 96 pts ; 2. Riboldi, 103 pts ; 3. Dotto, 128 pts.

La machine à roue avant motrice trouvée en Allemagne.



Un Cross en Janvier

Il est sérieusement question d'un cross-country motocycliste pour le mois de janvier. C'est l'Association Motocycliste de la Seine qui l'organise.

L'organisation est en bonne voie, mais le choix du terrain est assez difficile à faire. Les clubs que la question intéresse sont cordialement invités à offrir leurs suggestions et à se mettre en rapports avec Marcel Bedon, 21, rue Marius-Aufan, à Levallois.

A Nice

Le circuit motocycliste organisé le 1^{er} novembre sur le Quai des Etats-Unis par l'Amicale Motocycliste de Nice n'a pas tenu ce qu'il promettait. Contrariés par une pluie torrentielle, coureurs et spectateurs boudèrent cette manifestation.

En voici les résultats, sans désignation de marque et de temps, cette épreuve ayant été courue sous la forme dite « Intime ».

Vélocycleurs : 1^{er} José Bhera ; 2 Depecker.

175 cmc. : 1^{er} Dini.

350 cmc. : 1^{er} Jean Bhera ; 2^e Prandi.

Sidecars : 1^{er} Riboldi.

500 cmc. : course handicap disputée entre Onda qui pilotait une machine strictement de série et Jean Bhera qui pilotait une machine compétition. Classement : 1^{er} Bhera.

Une étrange machine

Nos lecteurs se souviennent peut-être d'une curieuse machine, la Mégola, dont la roue avant, motrice, comportait un moteur rotatif à 5 cylindres sans changement de vitesse. Nous publions un dessin représentant une machine trouvée en Allemagne. Elle aussi a une roue avant motrice à 5 cylindres. On manque de détails précis et d'ailleurs il ne semble s'agir là que d'une curiosité sans grand intérêt pratique.

Ce n'est pas le premier essai de traction avant. La première Werner et plus près de nous le Cyclotracteur, le Micro-moteur et en Angleterre le Cycle-aid en sont d'autres exemples. On se rappelle aussi la roue motrice Alcyon.

Quant à la roue motrice elle-même, mais utilisée à l'arrière, citons la Mille de 1894, dont les cinq cylindres formaient le rayonnage de la roue arrière, la Singer et quelques autres dont le souvenir a disparu. Parmi les groupes auxiliaires apparus ces temps derniers, l'un peut être considéré comme une roue motrice, puisque le moteur est monté sur un moyeu spécial.

Que désirez-vous de votre moto ?

Voici ce que toutes les machines, à mon avis, devraient avoir pour les rendre plus populaires auprès des néophytes : D'abord silence mécanique, distributions totalement encloses, chaînes dans carters bain d'huile, tout au moins pour la primaire ou transmissions par engrenages hélicoïdaux.

Deuxièmement, le confort, bonne position en machine, suspension arrière.

Troisièmement, agrément de conduite, 4 vitesses, sélecteur au pied, poignées tournantes tout au moins pour les gaz.

Malheureusement, aucune machine française ne possède réunis tous les perfectionnements que je viens de citer. Espérons que bientôt nos constructeurs pourront nous sortir de telles machines et à un prix raisonnable pour le plus grand bien de ceux qui ne peuvent s'offrir le luxe d'entretenir une voiture.

A. TERSINE, St-Denis.

* * *

Bravo Monsieur l'Abbé René Pithon au sujet de votre article, en effet, un espèce de tableau d'honneur serait le bienvenu et le lecteur d'un journal aussi averti que « Moto-Revue » serait de ce fait prévenu de la qualité de la machine qu'il va acquérir.

Pour les essais décrits dans « Moto-Revue » que l'essayeur emploie le même plan pour toutes les machines, à savoir : Présentation, poids à vide, nombre de vitesses, rapport de démultiplication, vitesse en première, deuxième, troisième et quatrième, moteur 2 ou 4 temps latérale ou culbuteurs, réglage des soupapes et de l'allumage.

Particularité des différents réglages : amortisseurs et directions, tension des chaînes, soupapes. Puissance de freinage. L'accessibilité des différents organes.

Car l'on sait qu'il n'est pas toujours facile de critiquer, or, en suivant toujours le même plan, si quelque chose ne va pas, ne pas en parler et le lecteur averti devinera que l'essai sur tel ou tel point n'a pas été concluant, puisqu'il n'en est pas fait mention. Cela évitera à notre cher journal d'avoir des ennuis avec les constructeurs et les lecteurs seront contents de deviner les vices de machines décrites.

Beaucoup de machines fabriquées avant guerre étaient acceptables à bien des points de vue, cependant là où elles laissaient souvent à désirer, c'était le démontage des roues, car bien des motos dont le moteur était épatant et qui connaissent rarement la panne, s'il leur arrivait de crever (à ce sujet la meilleure machine n'en est pas exempte), alors là on entendait trop souvent le motocycliste maudire le constructeur de sa monture et il avait raison.

En général, les motocyclistes comptent sur leur machine pour des déplacements urgents et ne doivent pas avoir besoin à chaque sortie d'essuyer leur chaîne parce que celle-ci est pleine de boue ou être immobilisé plus d'une demi-heure parce qu'un silex est entré en contact avec la chambre à air.

Petites améliorations et constructions en très grande série pour permettre des prix abordables, avec cela on peut espérer encore de bons jours.

L. MALANDAIS.

* * *

Objet trouvé

Le 25-10-45, à 8 heures du matin environ, un imperméable cycliste a été trouvé à l'angle de l'avenue Laumière et

ON NOUS ECRIT

Cette tribune est libre : Abonnés, usez-en, mais n'en abusez pas. Et restez toujours dans la bonne note française, la correction, et évitez la malveillance qui vous vaudrait de la part de notre censure, l'honneur de la corbeille à papier.

avenue Jean-Jaurès, Paris, 19^e, perdu par un motocycliste dont ma fille, Emma Perrin, 18, rue de Thionville, qui l'a trouvé, n'a pu relever le numéro matricule. Il a été déposé au Commissariat central du 19^e (mairie).

Le reçu de dépôt nous a été remis hier après-midi. Je souhaite que ce soit un abonné et qu'il ait le plaisir de rentrer dans son bien.

A. PERRIN,

18, rue de Thionville, Paris-19^e.

* * *

A propos de l'opinion d'un conducteur militaire

L'article intitulé « l'opinion d'un conducteur militaire », n'est ni charitable pour l'industrie française en général, ni pour la Maison Terrot en particulier.

Constructeur mécanicien spécialisé dans l'outillage, le prototype, je suis mieux placé que certains pour me permettre une critique, et, s'il est certain que la machine française n'est pas parfaite, il faut avant d'établir une comparaison défavorable, placer les modèles sur un pied d'égalité. Et critiquer la 500 cmc. Terrot type RDA au bénéfice d'une

1.000 cmc. Harley-Davidson est le fait d'un manque de réflexion ou de technique ou des deux à la fois.

L'armée n'a jamais acheté n'importe quel modèle de motocyclette, mais commandé aux constructeurs des machines répondant strictement au cahier des charges établi par ses services techniques et commissions de contrôle. Dans chaque clause du cahier des charges, et pour chaque type de machine, la consommation imposée était très faible en égard aux puissances et performances et poids également imposés. Les prix eux-mêmes étant très tirés, le constructeur ne pouvait se permettre certaines améliorations dont le fait d'augmenter même légèrement le montant du marché auraient été certainement discutées et réfutées.

Je n'ai pas connaissance des régimes et puissances respectifs des moteurs des machines en question, cependant, je

pense qu'ils tournent tous deux aux environs de 4.000 tours maximum, pour un rendement de 12 à 15 CV et une vitesse de 90 kmh à l'heure pour la Terrot et 25 CV et une vitesse de 125 kmh. pour l'Harley (si c'est une machine à soupapes latérales).

Considérons maintenant l'utilisation des machines, la Terrot qui accouplée à un side tombe à une vitesse de 80 kmh., vitesse qu'un pilote moyen arrive à tenir normalement, donc moteur toujours à fond, et reprises dans les rapports intermédiaires plein gaz pour rattraper vivement la vitesse maximum est constamment sonnée et maltraitée. L'Harley dont la vitesse même en side doit se situer aux environs de 115 à l'heure est très rarement poussée à fond, car je m'excuse de contredire certains motards, ce n'est pas tout le monde qui mène un side à cette vitesse, surtout sur les routes actuelles. La vitesse de 80 kmh. étant à mon sens raisonnable, les chiffres de régime et puissance cités plus haut en exemple n'étant certainement pas loin de la vérité, il se produit que pour une vitesse égale des deux machines, les moteurs tourneront respectivement :

Pour la Terrot : Vitesse 80 kmh., régime 4.000 tours.

Pour l'Harley : Vitesse 80 kmh., régime 4.000×80

$\frac{115}{115} = 2.780$ tours

115

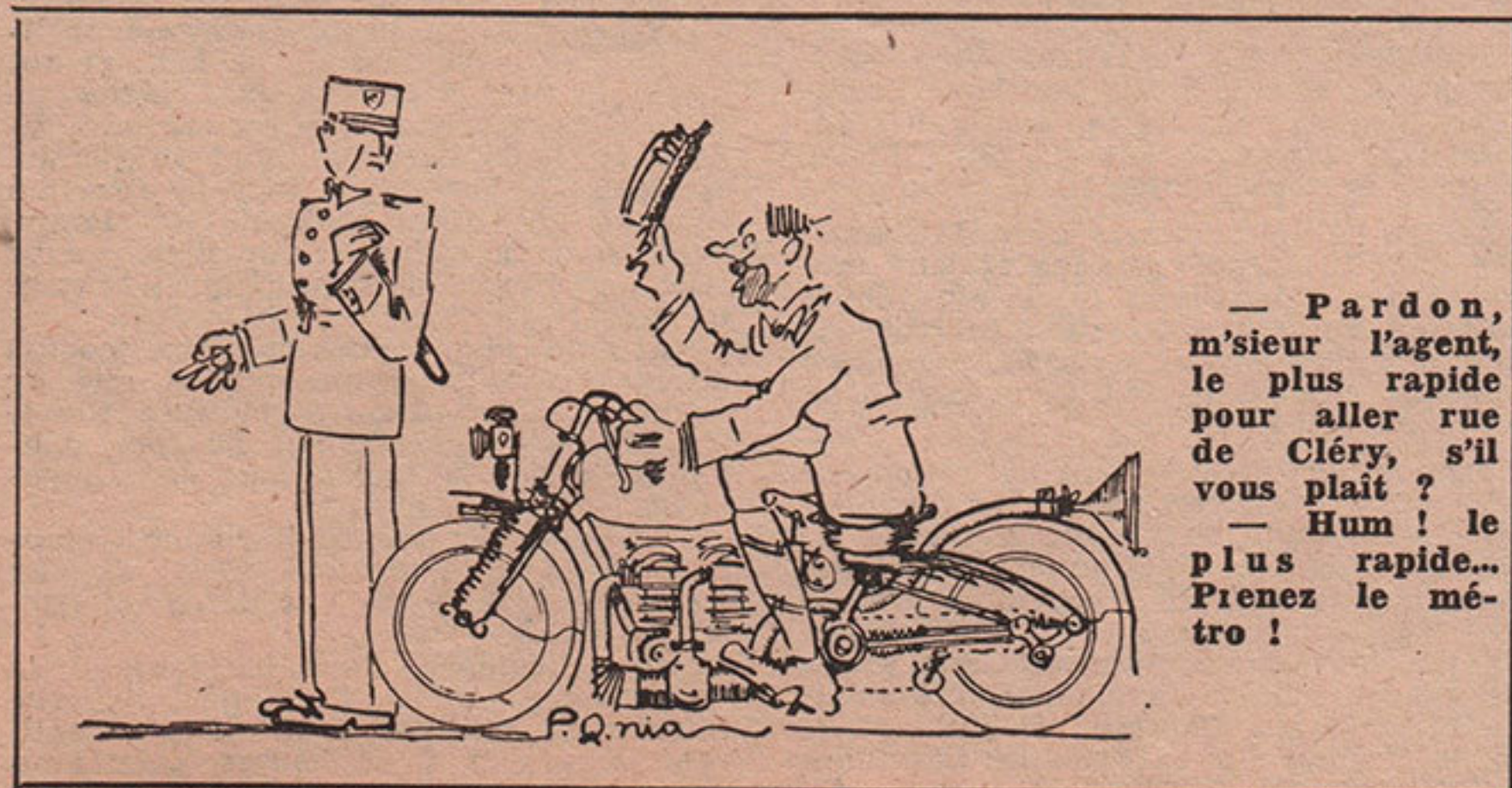
Cela se passe de commentaires.

Il me reste à préciser qu'étant donnée la puissance du moteur de l'Harley, tout est à l'avenant, boîte, embrayage, chaînes de transmission, cadre, fourche, roues, freins et bien entendu consommation.

Que sur une machine bien étudiée et dont les masses sont bien réparties, la tenue de route et le confort sont sensiblement améliorés par le poids (exemple Harley, Indian, Brough Superior).

Qu'à l'appui de cet argument, beaucoup de motards possédant des 500 cmc. rapides préfèrent rouler avec une personne en tan-sad que seuls.

Que nous savons tous qu'une machine de bonne qualité fera facilement 50.000 kms sans révision ni accidents



— Pardon, m'sieur l'agent, le plus rapide pour aller rue de Cléry, s'il vous plaît ?

— Hum ! le plus rapide... Prenez le métro !

aux mains de son propriétaire civil et n'en fera pas la motié dans une formation militaire sans avoir été plusieurs fois aux décors et à l'atelier.

Que j'utilise pour mes déplacements professionnels une Terrot RDA accouplée à un side commercial dont j'ai revu entièrement le moteur et de ce fait pu examiner la qualité d'usinage.

Que cela n'est évidemment pas une Norton, une Velocette ou une Excelsior, mais que ce n'est pas réservé au même usage et ne coûte pas le même prix.

Que je la considère comme une honnête machine utilitaire.

Que je ne comprends pas pourquoi M. Liechtenauer trouve que la 500 cmc. à culbuteurs de la même marque ne donne aucun ennui, alors qu'à part le profil des cames, la culasse et les rapports de boîte de vitesses c'est la même machine que la RDA.

Que si les constructeurs français ont des exemples à prendre, il y a certainement mieux qu'Harley Davidson, car il n'y a pas à notre époque à bâiller d'admiration devant un moteur qui développe 25 CV au litre.

Qu'il est certainement plus difficile à dessiner et réaliser un vélomoteur qui tienne qu'une machine de 1.000 cmc. justement à cause de la petite dimension de tous les organes et des charges hors de proportion que certains clients imposent (passager en tan-sad, remorques, sidecars).

Que si je me place au point de vue critique de M. Liechtenauer, son Harley ferait une pâle figure à côté d'une Brough équipée d'un Jap.

Qu'à propos de Jap, le moteur de cette marque qui équipait mon cyclecar 500 cmc. avec lequel j'ai battu le record du Bol d'Or pour la catégorie et celui de la côte Lapize pour les 500 et 750 devant une machine à compresseur, développait 25 CV à 5.200 tours et qu'il datait de 1930.

Que ce moteur du type « Racing » était livré à la clientèle et que beaucoup de coureurs l'ont à cette époque utilisé et apprécié d'autant plus qu'il était solide.

Qu'à cette même époque les Américains étaient loin des Anglais et des Français en fait de technique motocycliste, et qu'ils y sont encore maintenant et pour longtemps.

Que l'on pourra peut-être admirer leurs machines sans réserve le jour où des Français et des Anglais de la valeur de Guiguet, Andreino, Marchant, ou Craig seront partis se faire embaucher chez eux.

Lucien ROSSIGNOL, Nanferre.

ON DIT QUE...

... Vous ne pouvez avoir des commandes souples si vous ne graissez pas périodiquement vos câbles.

... L'aiguille de votre carburateur s'use; l'émulsion qui passe à une vitesse fantastique produit cette usure. Quand la carburation devient irrégulière, il faut donc vérifier avant tout l'aiguille du carburateur et, comme elle ne coûte pas cher, n'hésitez pas à la changer.

... Le réglage d'un carburateur ne doit être effectué qu'après vous être assuré de l'absence de rentrées d'air dans la tubulure d'admission et au guide de la soupape d'admission. Avec les polycylindres, la moindre fuite influe sur le ralenti.

... Vos pneus insuffisamment gonflés s'échauffent davantage. Cela est dû aux flexions de la carcasse. Cet échauffement est d'autant plus fort que vous allez plus vite. Quand le caoutchouc est

échauffé, il se ramollit et s'use beaucoup plus rapidement.

Autrefois quand des toiles constituaient la carcasse, l'échauffement était tel qu'on devait arroser les pneus des voitures de course quand elles passaient au ravitaillement.

L'été également, on use plus de pneus qu'en hiver.

A nos lecteurs

ATTENTION !

ATTENTION !!

Il y a une grave crise du papier en perspective...

— Etes-vous BIEN SUR de trouver votre revue le mois prochain?...

— Nous pas du tout!

— Seuls les abonnés en sont sûrs, le papier est là!

— Qu'attendez-vous pour envoyer vos 120 fr. (pour 12 numéros), ou 200 fr. pour 24 (et ainsi vous avez 4 numéros gratuitement).

Nous précisons que les abonnements à « Moto-Revue » sont souscrits pour un nombre donné de numéros (12, 24...) et non pour une période déterminée (un an, deux ans...).

En effet, notre Revue ne restera pas, nous l'espérons, mensuelle. Si les circonstances le permettent, il est probable qu'elle paraîtra l'an prochain tous les 15 jours et peut-être même redeviendra-t-elle hebdomadaire.

Dans ce cas, nos abonnés recevront le nombre de numéros auxquels ils ont souscrit. D'ailleurs les bandes d'expédition portent l'indication du numéro avec lequel se termine l'abonnement.

Clubs

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — Siège : 108, rue Béranger, Châtillon. Notre groupement n'a jamais cessé son activité, même pendant la période d'occupation, en tenant des réunions amicales pour entretenir la bonne camaraderie et l'esprit de solidarité envers les familles de nos sociétaires détenus en captivité ou déportés.

Dès la libération, les réunions reprurent en pleine liberté et le 6 mai 1945 eut lieu la 14^e Assemblée Générale statutaire, après approbation du compte-rendu moral et financier, les membres élurent à l'unanimité le Comité de direction comme suit :

Président : G. Cantalice. Vice-Présidents : A. Merlin et H. Dourlans. Secrétaire général : P. Méric. Secrétaire adjoint : L. Iralde. Trésorier général : M. Boulet. Trésorier adjoint : M. Dumay.

Le 14 juillet dernier le M.C.C. avait organisé un grand gymkana et jeux motocyclistes qui avaient réuni plus de 25 motards, cette manifestation fut couronnée du plus éclatant succès, rappelant toute la vitalité du M.C.C. et les beaux jours d'avant-guerre.

Pour fêter joyeusement le retour de tous nos camarades prisonniers et déportés du club, le Comité a décidé de l'organisation du 7^e Banquet annuel qui aura lieu le samedi 8 décembre 1945, à 20 h. 30, dans les Salons de La Tourelle, 10, rue Larmeroux, Vanves. Cette soirée est placée sous la Présidence d'Honneur de M. Edouard Depreux, Député, et de M. le Docteur Gaye, Maire de Châtillon-s.-Bagneux. Ce banquet est assuré dès

maintenant du succès, puisque plus de 80 inscriptions sont déjà régularisées, ce dîner sera suivi, à partir de minuit, d'un Grand Bal de Nuit de la Moto, avec orchestre motocycliste, où tous les membres de clubs et en général tous les motocyclistes sont cordialement invités. Pour recevoir une invitation gratuite, s'adresser au Siège du M.C.C. : 108, rue Béranger, Châtillon-s.-Bagneux.

La prochaine réunion amicale aura lieu le dimanche 2 décembre 1945, à 10 heures, au Siège de la Section, 34, avenue Jean-Jaurès, à Clamart (Seine), au cours de cette assemblée, inscriptions et règlements pour le banquet et distribution des cartes d'invitations pour le bal.

* * *

L'AMICALE DES CLUBS MOTOCYCLISTES INDEPENDANTS a tenu le 1^{er} octobre dernier sa première réunion depuis la période de libération, plusieurs délégués de clubs adhérents avaient répondu présent à la convocation adressée par le camarade Le Masson du M.C. Vincennes. Cette réunion servit à renouer les relations entre les clubs de la région parisienne et il fut décidé de tenir des réunions trimestrielles, tant que l'activité effective n'aura pu être reprise.

Tous les dirigeants de clubs affiliés à l'Amicale sont donc priés de bien vouloir assister à la réunion amicale qui aura lieu le mercredi 5 décembre 1945, à 20 heures 30 précises, au Siège Social de l'A.C.M.I., Tabac du Châtelet, 8, rue St-Denis, Paris (1^{er}).

Au cours de cette assemblée, toutes décisions seront prises en ce qui concerne les buts futurs à poursuivre par l'A.C.M.I., tant au point de vue sportif que touristique et l'organisation de la prochaine saison 1945.

* * *

MOTO-CLUB BIGOURDAN. — Réunis le 4 octobre dernier, les membres du « Moto-Club Bigourdan » ont élu le bureau suivant, à qui ils ont confié les destinées du club pour 1945-1946 :

Président actif : Lafont René. Vice-Président : Bœuf Roger. Secrétaire : Segot Raymond. Secrétaire Adjoint : Dejoie Louis. Trésorier : Voisin René. Trésorier Adjoint : Vergnes Roger.

Les anciens : Laborde, Lestrade, Vergnes, Magentie, etc..., au palmarès éloquent, ont su grouper autour d'eux une pléiade de jeunes pleins d'ardeur, et des projets de compétitions sont établis qui, tous le souhaitent, verront sous peu leur application. Le système « D » est à l'honneur, et chacun soigne sa monture.

* * *

MOTO-CLUB DE PARIS.

— Le mercredi 7 novembre a eu lieu la première réunion mensuelle. Le M. C. Paris vient de créer un groupe dont les membres seront obligatoirement licenciés de l'U.M.F. et qui



prend le titre d'Association Sportive du Moto-Club de Paris. Ce groupement, filiale du M.C. Paris, et dont le Comité est le même, est placé sous la direction sportive de MM. Halhoute et Bonin, deux sportifs qui ont fait leur preuve tant en circuit touristique qu'en circuit fermé.

Nul doute que jeunes et vieux sportifs de la région parisienne n'aient qu'à se réjouir de l'impulsion vigoureuse que le M.C. Paris entend donner au sport motocycliste par la création de ce groupement.

Réunion le 1^{er} mercredi du mois (prochain le 5 décembre), à 20 h. 30, aux Armes de la Ville, 66, rue de Rivoli (Hôtel de Ville).

Renseignements : tous les jours à la Permanence, chez Halhoute, 19, rue Charles-V. Archives 87-51. Réunion amicale le samedi, à 19 heures, chez Poughon, rue Charles-V, angle rue St-Paul.

nos petites annonces

PRIX de la ligne de 31 lettres, signes ou espaces 60 frs.

Annonces reçues au bureau de la Revue: 50 fr. l'annonce.

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés qu'aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes: 1° Utiliser une demi feuille de papier de format commercial de 21 c/m sur 13 c/m. 2° Ecrire sur la largeur en haut: la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer. 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées: aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Toute annonce non parvenue dix jours avant la parution ne pourra passer que dans le numéro suivant.

service permanent des occasions

Nos abonnés, moyennant le versement de 50 francs, peuvent obtenir une fiche du *Service Permanent des Occasions*. Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine.



OFFRES D'EMPLOIS

Mécan. motoriste placé ch. agence ou gér. motos. Bourles, à Landivisian (Fin.). T. 1-89.

Les Ets Alexis Motos, 3, av. J.-Jaurès, Lyon, seraient désireux entrer en relation pr importer motos anglaises et allemandes.

S.N.C.A. Sud-Est demande pr études mécan. rég. Paris ingénieur spécialisé, très bon projecteur auto ou mécanique, bons calculateurs: ing. ou licenciés. Ecr. Aérosudest, 6, av. Marceau, Paris.

On demande jeune et bon mécanicien de préf. spécialiste du mot. 2 temps, place stable. Se prés. Salon Nautique, 29, av. Grande-Armée, Paris.

Courtier publicité actif demandé pour visiter clientèle agents motoristes et pour rechercher travaux impressions et photogravure. Fixe et %. Voir « Moto-Revue ».

Secrét. sténo dactylo réellement active ay. déjà expér. Place stable ds nos bureaux. Ecr. M.L.D. à « Moto-Revue ».

DEMANDE D'EMPLOIS

Mécan. spéc. cycl. mot. cher. pl. stabl. Blanc, 6, r. de la Bastille, Paris.

41 ans ay. moto-auto cherch. place représent. Paris banl. Pourrait faire petites livraisons. S'adr. Moto-Revue N° 103.

VENTE DE MOTOS INCOMPLETES LOTS — DETAILS

Vendrais ou achèterais à Collègues pièces détachées pour toutes Motos Allemandes pour compléter Stocks Existants

Station-Service

83, av. de la Grande-Armée
Tél.: Passy 46-25 — 46-45
46-70 — 46-79

MOTOS — DANTON

ACCESSOIRES - REPARATION MOTOS ET VELOMOTEURS
TOUTES MARQUES — ACHAT — VENTE
14 Rue Danton, Levallois. — Per. 19-11

ON DESIRE ACHETER

Les Etabl. Alexis Motos, 3, av. J.-Jaurès, Lyon, achètent compt. ttes motos modern. de bnes marques franç. et étrang. Ne faites rien sans nous consulter.

Achète 175 Terrot ét. indiff. même ss roue ni pn. Ecr. Laporte, 73, r. Châteaubriand, Rueil (S.-O.).

Acheteur moto D.K.W. même ss pn. ou incompl. Cronier, 4, sq. Dordogne, Paris. Gal. 48-94.

Part. cherch. fonds rép. ach. vte cycles motos Paris, banl. Blanc, 146, bd Charonne, Paris.

Urgent cher. dyna. magnéto pr Saroléa 350 culb. 39. Guillotin, Brissac (Mne-Lre).

Vendez au mieux vélom. motos modern. chez Delcayre (Moto Agency), 24, bd Charonne, Paris. Dor. 60-01.

New-Map 500 cc. ou Moto-sacoche anc. mod. même incompl. p. pièces. Gautier, 29, av. Div-Leclerc, Le Bourget.

Rech. pr Norton 350 Intern. pn. 27x3,25, pr jante de 20. 4 ressorts pincette. Me déplac. si bes. Loubet, 25, r. J. Campagne, Toulouse.

Serais ach. 2 ch. air 24-2-1/2 2 1/4. Peron, 81, r. de Reuilly. Dor. 64-23.

PIECES DETACHEES REFECTION D'EMBIELLAGE REALISATION de CYLINDRES Fourniture de pistons complets PERTUISOT

23, rue des Acacias, PARIS
Tél. ETOile 12-46
Maison fondée en 1906

Agences F.N., Gillet-d'Herstal, Monet-Goyon, Motobécane
Mise au point Pièces et Accessoires — Soudure Autogène
Emile SABBE
142, bd de la Villette, PARIS. Tél.: Nord 93-34

ACHAT comptant de toutes motos, même mauvais état
BEUSOLEIL, 9, r. St-Sabin
PARIS (11^e) — Roq. 59-46

JEUNES! apprenez un métier d'avenir
Faites-vous une situation intéressante dans Industrie et Commerce auto en suivant nos cours par correspondance qui feront de vous techniciens et mécaniciens de 1^{er} ordre. Frép. brevet automobil. militaire.
Garagistes, formez votre personnel par notre enseignement.
Cours Auto, 54, r. Dr Cordier, St-Quentin (Aisne). Rens. grat. sur demande.

MOTOS A VENDRE

Gn.-Rhône splend. 7 CV cul. av. side Bernardet gr. rout. gr. luxe bleu. Motobécane 350 cul. dern. mod. tr. propr. Terrot 350 lat. tr. propre. Le tout bien chaussé. Voir Beauvais, 11, r. Em.-Level, Paris. Tél. Mar. 57-81.

B.S.A. 500 cul. ét. nf type HM. Lamy, 28, r. F.-David, 16^e.
Motobécane 5 CV cul. gr. sp. ét. nf. Ecr. Bourguine, à Villabé (S.-O.).

Vélom. M.-Goyon 3 v. pf. ét. s'ad. soir ou sam. 2, r. Buis, 16^e.

Triumph. Tiger 100 cc. 500 2 cyl. culb. 4 vit. sél. fab. 40. 160 KMH. Faizant, 4, rue Hoche, Colombes.

Un vélomot. ou une moto chez Marc Piaulet, 61, av. de Choisy, Paris.

Suis vendeur cadre, fourche vélom. 4 temps Motobécane. Moteur Sach 100 cc. à kick. pn. chambre 270x90. Suis ach. vélom. marque allemande 125 cmc. A. Barron, 9, rue de la Plaine, Croissy (S.-O.).

Rech. moteur 125 cc. D.K.W. avec boîte d'allumage. Sélect. au pied. parfait état. Persin, 148, r. des Pyrénées (20^e).

MOTOS — SIDECARS
Robert ADNET
Mécan. Bté Marine et Avia.
45, Cours Vincennes, PARIS
Tél. DID. 12-16

Avant d'acheter même une moto neuve, voyez nos occas. garant. Achat max. motos, sides, vélom. Réparations ttes motos. La Moto Rénovée, 58, r. Amelot, Paris. Roq. 49-42.

Vélom. Motobéc. 4 t. et. nf. Langlois, 3, r. Hugo, Asnières.

Vélom. Prester not. Aubier-Dune 100, tr. b. ét. pns nfs, 16.000. L'Honoré, 16, r. Saint-Charles, Paris, 15^e.

Motobéc. 2 et 3 CV pft ét. Renard, 28, av. Niel. Wag. 66-87.
Terrot Superculasse 39 roul. 700 kms, au plus offrant. Leclerc, Courtomer (S.-M.). T. 3.

Terrot 500 type RL mod. 38, ét. nf. Ecr. Bailly, 8, villa des Fleurs, Charenton (Seine).

Terrot genre vélom. incomp. av. certif. des Domaines. Motob. bloc mot. lat. 250. R. Gillet av. ou ss sidecar. B.M. W. R. 12. Poinard, 3, r. Laroche, Paris, 14^e. Dan. 62-27.

DIVERS

Ets Révil, 82, avenue des Ternes. Eto. 15-53. Seuls spécialistes pour tous équipements et accessoires auto, moto, cycle.

A vendre ou éch. 2 pn. 44 x 10. 350 Motobécane S4C. gr. sport. monot. 4 vit. au pied ét. nf et Morgan STR. Fabbro, rte de Noyan, Montlhéry.

Vélo H.G.-Rhône dural nf. Boisseau, 8, r. Aboukir, 10 à 12. Cen. 27-44.

Cherche pneus 26x3, 25x3. Haubois, 109, r. des Pyrénées. Roq. 37-78.

On rech. bielle pr G.-Rhône 4 CV type CMI. Clin et Cie, 14, av. République, Paris. Tél. Roq. 59-45.

Un lot de 12 Peugeot P107 mot., cadres en lot ou sépar. bas prix. Duteil, 18, bd Genevilliers, à Epinay. Tél. 237.

Cherche fourche av. pr Dol-lar 500 d. berc. Cherch. bloc mot. 500 culb. Ordassier, 4, r. Gén.-Sarail, Conflans (S.-O.).

Combinaison motocycl. cuir four. mouton, cme nve. Barré 11, rue du Général-Laper-rine, Paris.

Pour Noël. A vendre Boîte de chimie Kemex. Train électrique av. accessoires. Mécano complet. S'adresser Marmain, 55, r. de Tocqueville, de 12 h. à 14 h.

rechapages pneu moto
 rue Bernard à Levallois
 36 me du réservoir à Clichy-Montreau PER 26-17

Vve H. BARTHELEMY
 1, Bd Voltaire, ASNIERES
 GRE. 15-97 et 34-12
 Pièces détach. Motobécane
 et toutes marques
 Réparations par Spécialistes
 Achats - Ventes - Echanges

AGENT DIRECT DE MOTOCONFORT
 PEUGEOT — TERROT, etc. — CYCLES TROIS AS
 Vente, Mise au point, réparations
HALL de la MOTO
 Société à responsabilité limitée. Capital: 500.000 fr.
 20, r. Rébeval — PARIS-19^e Tél.: BOT. 27-12



ALGY AGENCES
 Motobécane
 Gnome-Rhône. Monet-Goyon
 Achats — Réparations
 Ventes
 12, rue de Villeneuve
 ALFORTVILLE Ent. 19-23

ACHAT TOUTES MOTOS
LATSCHA
 Grésillon 17-93
 ASNIERES (Seine)

AGENCE PEUGEOT
MOTO CHAMPERRET
 François PERALDI
 Champion de Dirt Track
 Mise au point de toutes
 Motos de Course
 3, r. Caran-d'Ache, Paris-17^e
 Tél.: GAL. 48-33

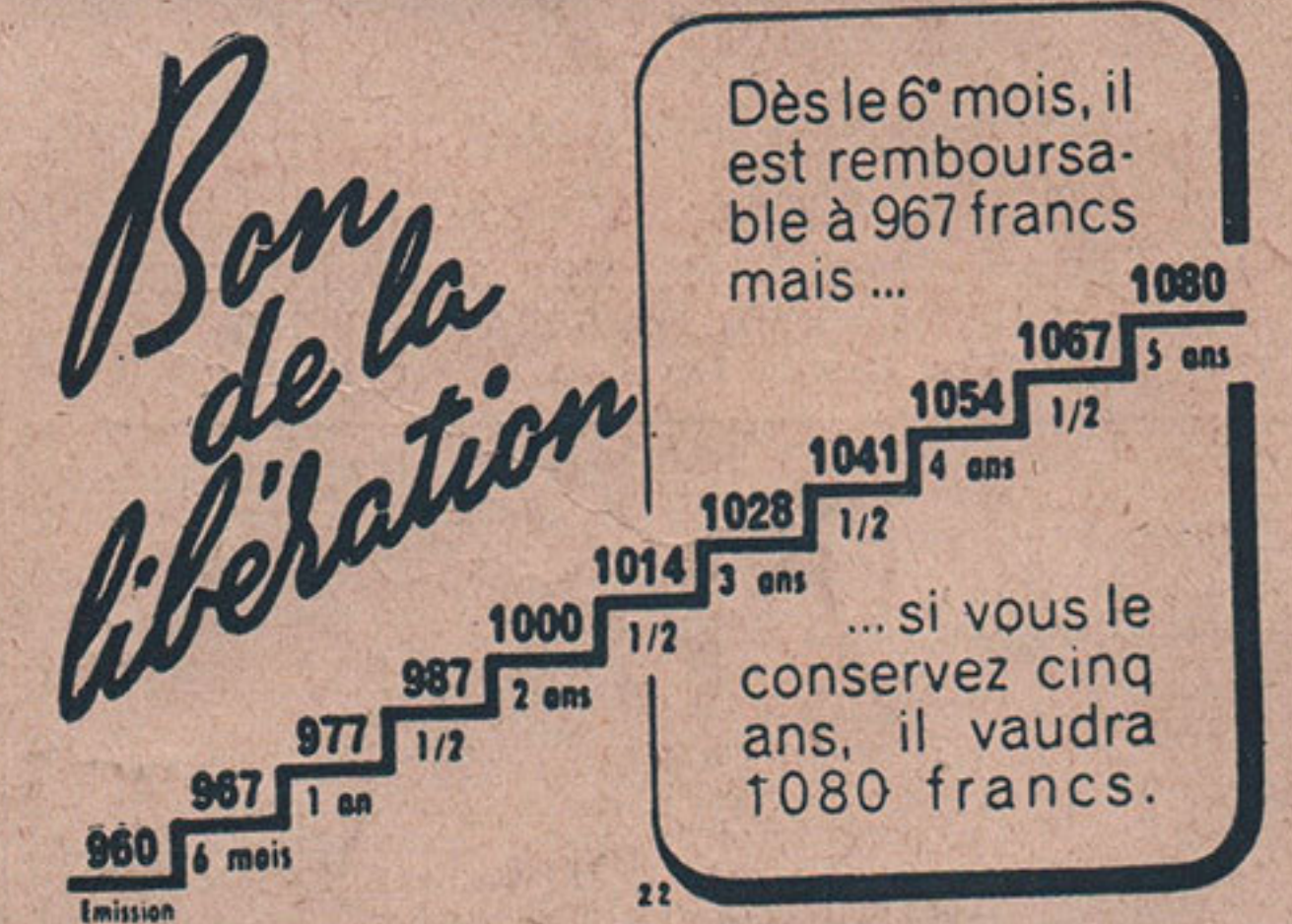
LUC
 spécialiste de la MOTO, est
 revenu et travaille chez lui,
 il recevra ses clients pour
 échanger, vendre, acheter
 Pièces détach. ttes marques
 76, av. Pasteur, VANVES
 Métro Porte de Versailles
 Tél.: MIC. 33-19

R. LAVERGNE
 5, r. Félix-Faure, Vincennes
 Informe ses clients
 qu'il reste à leur disposition

AGENCE MOTOBECANNE
 Vente - Achat - Réparation
LASCOTAS-LALA
 14, r. des Plantes, Paris-14^e
 Tél.: SEGur 11-36

TOUS SPORTS
 changement de propriétaire
 Reprises - Réparations
VENTE ACHAT ECHANGE
 Toutes Motos - Toutes marques
 Chromage — Emailage
 Cycles route et course
NOTARI FRES
 44, rue des Poissonniers, 44
 PARIS (18^e) Mon. 58-99

Marc PIAULET
 Spécialiste de la rénovation
 Va toujours dépanner et
 chercher votre moto, vélo-
 moteur ou sidecar, si vous
 ne pouvez l'amener.
 62, av. de Choisy, Paris-13^e
 GOB. 80-70



TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES
 POUR TOUTES MARQUES
 Réalésage, rectification, chemisage, taillage, soudure,
 rectification de tous embiellages. Mécanique générale
 spécialisée, Travail à façon
Ets M. MINOT S.A.R.L. 650.000 fr.
 35, rue Brunel — PARIS (17^e) — Tél.: GAL. 50-72

ACHAT -- VENTE
 MOTOS TOUTES CYLINDREES et VELOMOTEURS
83 STATION SERVICE **83**
Avenue de la Grande-Armée
 Tél.: PASSY: 46-25 — 46-45 — 46-70 — 46-79

MOTOS DRESCH — D.F.R.
DRESCHMOTOR
 Pièces détachées d'origine
 7, Rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)

L'Agence TERROT et MONET-GOYON
 Pour le 11^e arrondissement
 Maintenant organisée pour la réparation des motos M. R.
 est **COMME TOUJOURS**
 à la disposition de sa fidèle clientèle
R. GRAZZINI
 16, rue du Marché-Popincourt, PARIS — Tél.: ROQ. 17-03

L. ROY 144, Rue de Crimée, PARIS
 Tél.: BOT. 34-03
 Espère pouvoir offrir prochainement à ses fidèles clients,
 la gamme des Motos et VéloMOTEURS dont il est l'Agent.

Si votre publicité était ici elle serait lue !...

ACHAT et VENTE
 Toutes Motos
 Pièces détachées — Mise au point — Spécialiste Terrot et Motobécane
BARRE — MOTOS
 123, avenue Foch, 123
 LE PARC SAINT-MAUR

SILENCIEUX WILMAN
1^{ER} PRIX au dernier concours du T.C.F.

 3 Rue d'Evreux, Courbevoie, Seine

E. SACHE
 Réparation. Mise au point
VENTE-ACHAT-ECHANGE
 170, r. Marcadet, PARIS-18^e
 Tél.: Mon. 11-39

Robert Enjalbal
 Spécialiste de la rép. moto
 Agent Monet-Goyon
 57, boul. de Grenelle, 57,
 PARIS-15^e Tél. Suf. 34-81

Tout le Stock des Pièces
SOYER
 d'origine
 Jap. Sturmey, Chaise, etc...
 Boulonnerie
 Ets R. DELOBELLE
 2, Passage Moitrier, 2
 PARIS-17^e GAL. 66-70

VENTE ACHAT ECHANGES
 Pièces détachées Motobécane
Ets SCURBECQ
 138, av. Parmentier, Paris

Gros stock pièces détach.
 Terrot, Monet, Motobécane
 Grd choix access., tabliers,
 gants. Eclairage. Réparat.
 9 fois sur 10
 vous serez dépanné à
Moto-Bastille
 6, bd Richard-Lenoir (11^e)