

# Moto revue

VÉLOMOTEURS  
MOTOS, SIDECARS  
CYCLECARS

LA TRIUMPH  
2 cylindres.

Provisoirement  
MENSUEL

LE NUMERO  
10 frs



TELEPHONE :  
GUTENB. 73.32  
4 LIGNES GROUPEES  
C.I.C. POSTAL 297.37

REDICTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITE  
12, RUE DE CLÉRY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

La jeunesse américaine a l'air de se passionner pour la moto, si l'on en juge par l'attroupement formé, à la sortie de l'école, autour du policeman motocycliste.

# marcel perrin

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

1<sup>er</sup> 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

## 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



# S. COMPTEURS

POUR  
AUTOS  
MOTOS  
VÉLOS

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

# GURNER

PONTARLIER (Doubs)

Signale à votre attention :  
ses Carburateurs - Pompes à  
huile - Avertisseurs - Robinets d'Essence et Bougies. Tous  
ces accessoires sont de la qualité Gurtner, synonyme de  
bienfaisance et de précision.

Expédit contre remb. Pièces, accessoires, gants motos,  
pare-figure, tabliers, réparations moteurs, réalisme, em-  
biellage, pistons, segments, etc...

MOTEURS neufs 100 cmc. 1 cv. 2 vit. pour vélomoteurs,  
moteurs auxiliaires pour vélos. — Livrables de suite.

## MOTO-BASTILLE

6, bd Richard-Lenoir,  
Paris, XI<sup>e</sup>. Req. 29-28.

## MOTO-PIÈCE

87 RUE EDOUARD VAILLANT, LEVALLOIS, PER. 13-86

ECHANGES STANDARD DES EMBIELLAGES ET CYLINDRES

- RÉALÈSAGES -

BIELLES - MANETONS - CAGES A GALETS

AXES ET CONES DE MOYEURS

PIGNONS DE CHAÎNE ET ROUE AR.

PIGNONS DE BOITES DE VITESSES, etc...

MOTO-PIÈCE  
EST UN  
FABRICANT  
C'EST UNE  
GARANTIE

EXIGEZ  
DE VOTRE  
FOURNISSEUR  
LA MARQUE  
MOTO-PIÈCE

- VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS ET RÉPARATEURS -

PIECES DETACHEES  
Réfections d'embellages  
Réalésage de cylindres

Fourniture de pistons  
complets

Travaux exécutés par  
spécialistes



Maison  
fondée  
en  
1906

### PERTUISOT

23, r. des Acacias, Paris-17<sup>e</sup>  
Tél.: ETO. 12-46

## BEAUVAIS

spécialiste de la Moto  
et du Sidecar

11, rue Emile-Level, PARIS  
souhaite bonne année à sa  
clientèle. N'attendez pas  
les beaux jours pour faire  
réparer ou reviser votre  
machine. — Tél. Mar. 57-81

MOTOS



FABRICATION DE CADRES

### H. DERCHE

8, Rue Labat, 8 - PARIS  
MON 56-89

## Vous...!

OUI VOUS !!

Cher lecteur inconnu qui  
avez le plaisir incontestable  
de lire ce 4<sup>me</sup> numéro  
d'après-guerre de

## MOTO REVUE

et qui vous a plu, mais qui n'avez  
peut-être pas vu le numéro pré-  
cédent que l'on recherche actuel-  
lement 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 font 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

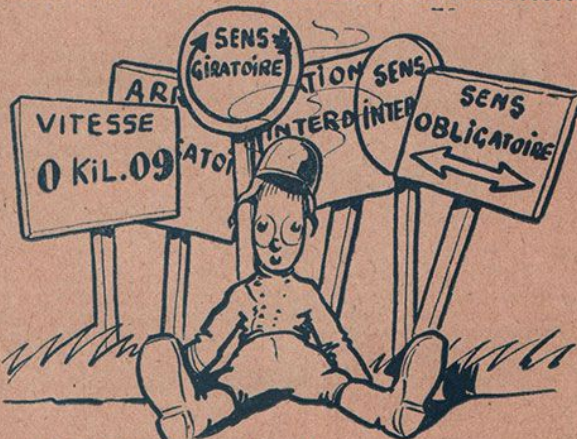


NOS SERVICES  
VOUS  
RENDRONT  
SERVICE

## LISEZ...

# la revue Aéronautique

Le N° de Janvier contre 26 fr.



Pour paraître prochainement :

## LE CODE DE LA ROUTE

Édité 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 PARAISSANT LE VENDREDI  
FONDE EN 1913. — Directeur-Fondateur: Camille LACOME

REDACTION — ADMINISTRATION — PUBLICITE: 12, rue de Cléry (Immeuble Métro Sentier) — PARIS (2<sup>e</sup>)

## 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)

### ◆ ENTHOUSIASME

Un sidecariste a transformé son sidecar en conduite intérieure à toit ouvrant, chauffage intérieur par l'échappement, etc...

Un autre motocycliste rêve d'un mirifique trois roues dont la carrosserie évoque une carlingue d'avion, y compris l'empennage arrière. Un châssis tubulaire assez compliqué est recouvert par cette carlingue. Pour animer ce monstre, un petit Villiers logé dans le nez de cette étrange machine. Les roues avant sont motrices. La suspension avant par quatre ressorts transversaux nous rappelle certains cyclecars assez dangereux. Cette belle carrosserie recouvre une assez triste mécanique.

### ◆ A PROPOS DES DEUX CYLINDRES DEUX TEMPS A CULASSE COMMUNE

On entend rarement parler des moteurs en U à balayage en écuicourant. Pourtant une machine comme la Puch est assez répandue en Europe centrale. Mais on en trouve quelques exemplaires dans d'autres pays et voici à leur sujet l'opinion d'un Norvégien qui a largement utilisé ces machines. On se rappelle que dans le moteur Puch les deux pistons de chaque groupe sont attelés à une bielle fourchue et que grâce à cet artifice, la période d'échappement anticipe légèrement sur celle d'admission. Le piston du cylindre portant l'orifice d'échappement étant en avance sur celui du cylindre où débouche l'orifice de transfert. Bien entendu la culasse est commune.

Il paraît que ce moteur n'est pas parfait. Il est très bruyant et chauffe beaucoup. Le graissage par mélange est insuffisant. Il faut donc un graissage à huile perdue et la consommation d'huile est très élevée. Pour pouvoir tirer de ce moteur toute la puissance qu'il peut développer, un refroidissement par eau est nécessaire. Le ralenti n'est pas fameux. On note à l'orifice de transfert une dépression qui suffirait à alimenter le moteur sans recourir au carter pompe.

## sécurité...

Il est probable qu'avec la manie de légiférer qui sévit un peu partout dans le monde, le code de la route va se gonfler d'articles nouveaux sous prétexte qu'il faut assurer la sécurité de la circulation comme si des dispositions administratives étaient capables d'atteindre ce but. Nous avons toujours soutenu au contraire que quelques règles très simples fondées sur le bon sens suffisaient, mais à deux conditions: la première c'est que tous les usagers de la route et non les seuls conducteurs de véhicules à moteur s'y soumettent; la seconde c'est qu'une police spéciale motorisée, échappant à toutes les influences locales, soit chargée de les faire observer. Contrairement à toute idée de progrès, on part de cette idée fautive que la vitesse est dangereuse. C'est d'un principe tout différent qu'il faut envisager la question: c'est l'obstacle qui est dangereux et il faut éliminer le plus possible sur la route les obstacles ou réduire la gêne et le danger qu'ils causent. C'est pourquoi l'autoroute constitue, au point de vue de la sécurité, la réalisation la plus parfaite, d'autant que tous les véhicules automobiles, même les plus lourds, atteignent actuellement des vitesses très élevées. Ne nous plaignons pas de voir les camions et les autocars rouler à 100 à l'heure. Non seulement c'est heureux pour l'activité du pays, mais encore cela facilite la circulation, à condition 1° qu'ils observent rigoureusement les règlements et qu'en particulier ils tiennent rigoureusement leur droite; 2° que les routes ne comportent que des virages à grand rayon; 3° que les routes soient assez larges pour permettre le passage non de deux, mais de trois véhicules de front, il y aurait ainsi une bande centrale servant aux dépassements. Si on veut améliorer la circulation, ce sont les routes qu'il faut améliorer en premier lieu, et c'est ce qu'on fait ou se sont efforcés de faire, dans la mesure de leurs moyens, les Ponts et Chaussées. Il faut leur être reconnaissants de cet effort.

Combien de fois aussi avons-nous réclamé une police de la route indépendante? Aucun doute, il n'y qu'un véhicule qui lui convienne et c'est la motocyclette, seule assez mobile, assez maniable. Ce n'est pas en somnolant dans le doux confort d'une conduite intérieure qu'on fait de la police. Et que cette police motocycliste sévisse aussi bien contre les piétons, les charrettes ou les cyclistes que contre les automobilistes et les motocyclistes!

Enfin il faut faire l'éducation de tous les usagers de la route, et c'est pourquoi dans les programmes scolaires doit figurer l'enseignement pratique du Code de la Route.

### ◆ TOUJOURS LA BARRE DE TORSION

Dans un récent brevet anglais, la barre de torsion est logée dans le bras de la fourche et reliée au bras oscillant qui porte la roue, au moyen d'un couple conique.

On pourrait aussi, semble-t-il, utiliser un dispositif hélicoïdal.

Mais c'est la fourche télescopique à amortisseur oléopneumatique qui semble actuellement la plus populaire. Les brevets se chiffrent par dizaines.

### ◆ SECRETS

De nombreux constructeurs anglais préparent de nouveaux modèles, mais dans la plupart des cas, ils ne seront pas présentés au public avant un an.

### ◆ ET LA SUEDE

L'industrie motocycliste suédoise va faire un gros effort. Un constructeur va sortir sous licence des Guzzi.

### ◆ UN MONSTRE

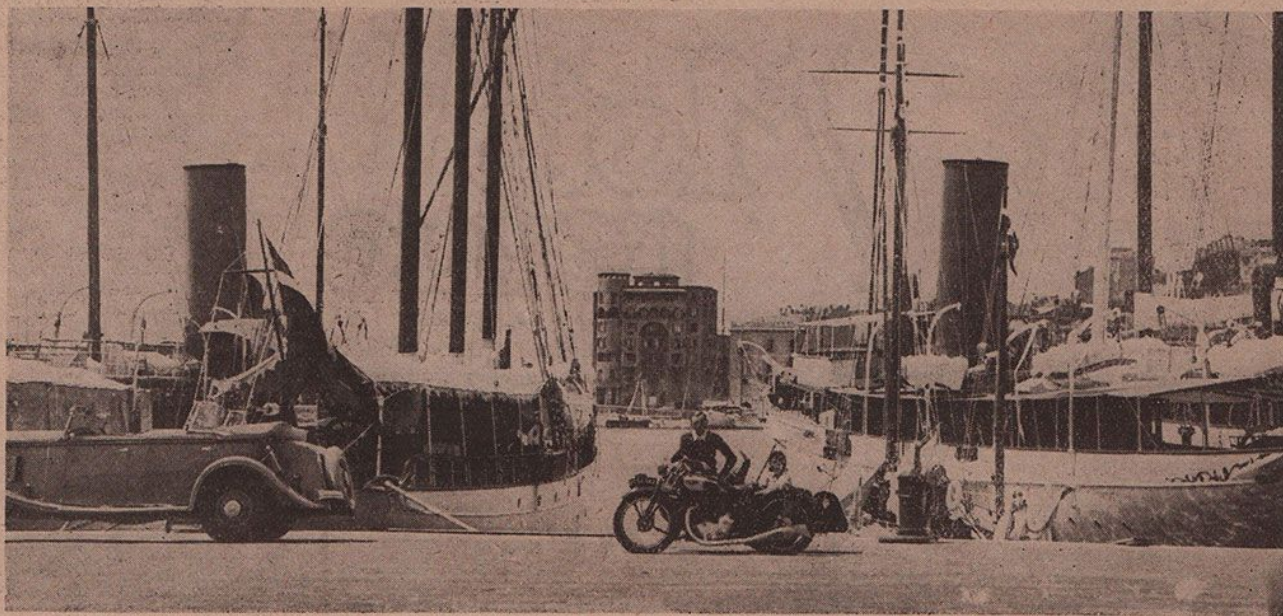
Il existe aux usines Mercédès une voiture qui était destinée à s'attaquer au record du monde de vitesse. C'est une belle prise de guerre. Le moteur à injection est un Daimler d'aviation de 40,740 litres de cylindrée à 12 cylindres. A 2.700 t.-m., il développe 1.750 CV, mais en augmentant le rapport volumétrique et le régime, sa puissance en pointe atteindrait 3.000 CV. Il y a 6 roues, dont quatre motrices. Le poids à vide n'est que de 2.300 kilos. Le moteur est à l'arrière. Le carénage des roues donne l'impression de deux fuselages réunis par un plan central. La vitesse devait dépasser 750 kmh.

### ◆ UN BREVET VILLIERS

Villiers vient de prendre un brevet relatif au graissage des axes de culbuteurs des quatre temps. Ce champion du deux temps envisagerait-il également la construction de quatre temps?

### ◆ NOTRE CAOUTCHOUC

Nous avions en Indochine une réserve de 130.000 tonnes, mais nous devons en livrer 100.000 tonnes aux Américains.



Une belle vue du port de Cannes.  
Photo de M. G. Fourcade,  
de Pessac.

# INFORMATIONS

## ◆ AIMANTS

D'énormes progrès ont été réalisés depuis quelques semaines dans la fabrication des aimants. Cela intéresse un grand nombre d'industries, et en ce qui nous concerne, les magnétos d'allumage et d'éclairage peuvent être plus puissantes sous un moindre volume. Nous préférons toujours, pour notre part, un allumage par magnéto qui nous rend indépendants de cette personne assez fantasque qu'est la batterie d'accumulateurs, et une magnéto puissante et légère nous paraît constituer la meilleure forme d'allumage.

Les nouveaux aciers Ticonal ont un pouvoir magnétique 17 fois plus élevé que les anciens aciers au carbone d'il y a cinquante ans. Un aimant en Ticonal peut maintenir un poids 5.000 fois plus élevé que le sien !

\*\*  
\*

## ◆ COMPRESSEURS

L'industrie automobile concentrera son effort sur les petites cylindrées, et il est probable que ces minuscules engins n'atteindront que des performances médiocres. Beaucoup de spécialistes estiment que le compresseur est indispensable pour donner à ces petits moteurs un peu de nervosité et de brio. On sait que la Simca Cinq, voiturette très réussie, a fait l'objet de toutes sortes de transformations (soupapes en tête, compresseur, etc.). Par exemple, pour passer du 16 au 85 kmh., il lui faut en parler 28 secondes, avec compresseur, ce temps est réduit à 12 secondes. Elle monte à 88 à l'heure les côtes qu'elle montait à 62 à l'heure. Enfin, elle atteint une vitesse de 105 kmh. Si on apporte quelques autres modifications (rapport du pont arrière, tubulure d'admission), on atteint des moyennes formidables. La consommation n'est que d'environ 7 litres aux 100 kms. Et il ne s'agit pas d'une expérience isolée. Le compresseur employé est généralement

du type Roots, qui est silencieux et ne demande que peu de soins. Etabli en grand série, il ne doit pas être très coûteux.

\*\*

## ◆ LES VOITURES AMERICAINES S'APPLATISSENT

On ne peut pas dire que les dernières créations de l'industrie automobile américaine soient jolies, jolies. Leurs larges radiateurs et toute leur ferblanterie ont un aspect lourd et rutilant, un luxe de nouveau riche. Ces voitures, par contre, sont très basses, presque autant que certaines de nos voitures de sport. Il y aurait un progrès sensible en ce qui concerne la tenue de route et la stabilité.

\*\*

## ◆ CAOUTCHOUC SYNTHETIQUE ET FOURCHE ELASTIQUE

Dans la fourche télescopique B.S.A. l'étanchéité est assurée par des anneaux de caoutchouc synthétique. En effet, ce caoutchouc n'est pas attaqué par l'huile comme le caoutchouc naturel. En fait on peut s'attendre à des emplois multiples du caoutchouc synthétique sur nos machines, pour tous les joints exposés à l'huile (non pour ceux qui doivent subir des températures élevées).

\*\*

## ◆ AVANCE A L'ALLUMAGE AUTOMATIQUE

Ariel a breveté un dispositif de ce genre d'ailleurs fort simple. Des maselottes soumises à la force centrifuge

PROCHAINEMENT VOUS LIREZ :

*L'actualité  
Automobile*

commandent le déplacement du dispositif d'avance par l'intermédiaire de ressorts et de petits leviers. Nous préférons pour notre part une avance commandée à la main.

\*\*

## ◆ DEUX CYLINDRES DEUX TEMPS

Ils appartiennent à plusieurs types : 1° le flat-twin avec carter commun. Dans ce cas l'explosion se produit en même temps dans les deux cylindres. La régularité du couple est la même que pour un monocylindre, mais l'équilibrage est presque parfait. Ce type de moteur est fréquemment utilisé sur les hors-bord. 2° Un deux cylindres côte à côte à carters séparés et manetons à 180° comme le Scott. Il y a un temps moteur tous les demi tours et l'équilibrage est bon (couple secondaire et couple transversal assez faible). 3° Deux cylindres accolés à culasse commune (Puch, Garelli, etc.), ce sont des moteurs à balayage en équilibre qui assurent une marche plus régulière des gaz, mais qui au point de vue de l'équilibrage et de la régularité cyclique ne sont pas supérieurs aux monocylindres.

\*\*

## ◆ MELANGE D'HUILE ESSENCE

Un tube de cuivre descendant au fond du réservoir, une valve de pneu coudée sur ce tube de cuivre, quelques coups de pompe et le mélange est énergiquement brassé. Dans les stations distributrices d'essence on pourrait avoir un bidon ainsi équipé et fournir ainsi aux possesseurs de deux temps le mélange désiré. La proportion d'huile est en effet sensiblement la même pour tous les deux temps.

## ◆ EN SUISSE

Le motocyclisme en Suisse se réveille doucement de la torpeur dans laquelle les événements l'avaient plongé. Toutes

les motos auraient à nouveau le droit de rouler dès le 1<sup>er</sup> janvier 1946 et recevraient chacune 10 litres d'essence par mois.

D'autre part, le Moto Sporting Club de Genève, créateur des Grands Prix de Genève, compte organiser à nouveau cette passionnante épreuve sur le circuit des Nations, en juillet 1946, avec l'espoir d'y voir la participation de nombreux coureurs français.

\*\*

#### ◆ UNE NOUVELLE PETITE VOITURE

Une des voitures les plus intéressantes actuellement réalisées, c'est la voiture Aluminium Française Grégoire. Dès 1941, le premier châssis roulait. Cette voiturette a donc reçu une mise au point prolongée. Ce qui nous intéresse le plus nous, motocyclistes, c'est que le moteur est d'un type familier. C'est en effet un flat-twin de 7,2 mm. d'alésage et de 7,3 de course, soit 594 cmc. de cylindrée. Ce n'est pas un moteur très poussé. Le taux de compression est de 6 kilos et la puissance atteint 15 CV à 4.000 t.-m. Il est refroidi par l'air, la circulation d'air étant activée par deux ventilateurs, un par cylindre. Les alliages légers à haute perméabilité thermique sont largement utilisés; culasses en métal Y à sièges rapportés, soupapes culbutées, cylindres chemisés. Bloc moteur, 4 vitesses dont la quatrième surmultipliée. Traction AV. La carcasse est en aluminium fondu d'une robustesse extrême. La carrosserie à quatre places confortables est du type cabriolet décapotable. Le poids est au maximum de 475 kgs. La vitesse maxima est de 86 kmh. Mais ce qui est remarquable, c'est la consommation qui varie de 4 à 5 litres selon la moyenne.

\*\*

#### ◆ HEUREUX HOMME

Combien d'entre nous voudraient avoir la chance de notre confrère anglais Torrens, de « Motorcycle ». Il a eu la chance d'essayer dans son année

motocyclistes, une quatre cylindres Silver Hawk Matchless spécialement modifiée, une B.M.W., une Benelli, la Scott à compresseur de Kirk, une Royald Enfield 125 cmc., une 500 A.J.S., une deux cylindres Triumph 350 cmc., une Guzzi et sa fidèle Ariel 4 cylindres, plus encore quelques machines nouvelles sur lesquelles le secret doit encore être soigneusement gardé.

\*\*

#### ◆ SUSPENSION ARRIERE GUZZI

Il ne semble pas que la suspension arrière des Guzzi telles qu'elles sont livrées au public, aient la rigidité latérale indispensable à une bonne tenue de route, mais la souplesse du moteur mérite tous les éloges.

\*\*

## NOTRE LETTRE D'ANGLETERRE

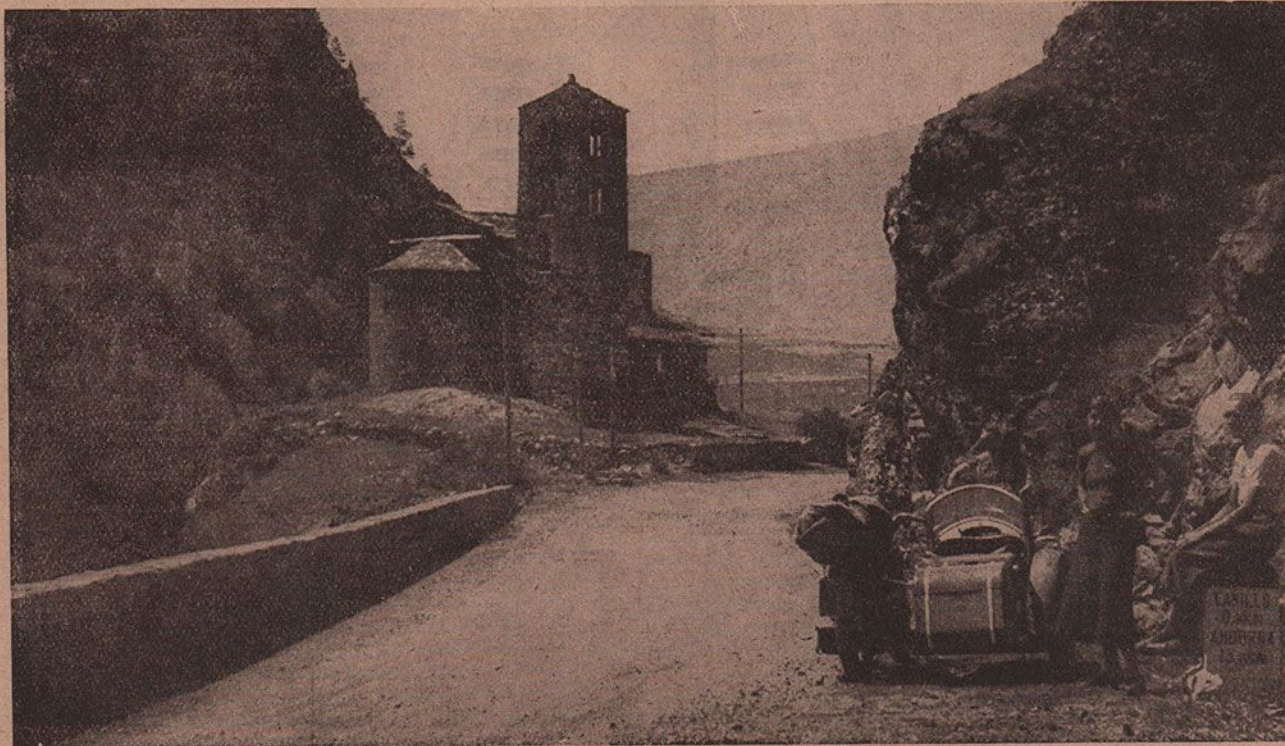
Londres, 20 janvier.

**L** E Motor Cycling Club de Birmingham a eu une idée ingénieuse. Il a réuni six experts universellement connus dans le monde motocycliste anglais. L'un d'eux, M. Banner

Andorre, par son pittoresque, attire de nombreux touristes, et cette région accidentée fait la joie des motards. Voici la Vieille Tour. (Photo de notre abonné G. Fourcade, de Pessac.)

(Levis) était chargé de soumettre aux cinq autres les questions posées par des membres du club. Il y avait là MM. Munro (B.S.A.), Vic Brittain (Norton), J. S. Simpson, le célèbre coureur, Perigo (B.S.A.), Rowley (A.J.S. et Matchless).

Voici quelques-unes des questions posées : Pourquoi les motocyclistes se retournent-ils continuellement pour regarder l'arrière de leur machine ? Réponses diverses : Pour voir si un autre véhicule n'arrive pas, pour surprendre les regards admiratifs des piétons, pour s'assurer que les fumées de l'échappement sont légèrement bleuâtres et donnent ainsi l'indication d'un graissage suffisant. Demande : Dans les embrayages, vaut-il mieux des pastilles de liège ou d'amiante comprimé ? D'après les réponses il ressort que le liège donne un engagement plus progressif, mais que l'amiante résiste mieux aux mauvais traitements. Une autre question concerne les agences des marques : les constructeurs dans leurs contrats stipulent que tous leurs agents doivent s'engager, sur toute l'étendue du territoire, à réparer les machines de leur marque et non seulement celles qu'ils ont vendues. D'autres questions se rapportaient au règlement des trials d'après lequel les concurrents sont pénalisés quand ils touchent le sol du pied, à l'utilité des filtres d'air, à l'ovalisation des roulements, à l'utilité des suspensions arrière dans les trials (M. Rowley n'en est pas partisan, mais, pour les courses, M. Simpson les considère comme indispensables), à un deux temps qui aurait continué à fonctionner avec dans le carter un trou gros comme le poing (scepticisme unanime et justifié des experts), à l'avenir du T.T. (M. Simpson estime que le règlement doit être révisé, car les machines de course diffèrent trop des machines de série. Par contre M. Rowley pense que le règlement actuel incite les constructeurs à s'intéresser aux machines polycylindriques.). Il fut même question des moteurs à réaction et aussi de l'avenir de la turbine dans la construction motocycliste.



SOYEZ CORRECTS AU GUIDON : LES INSULTES SONT LES ARGUMENTS DE CEUX QUI ONT TORT

# Le Véломoteur PEUGEOT 54

Le véломoteur Peugeot, type 54, est dérivé du type 53 bien connu, sur lequel des améliorations sensibles ont été apportées.

Voici les plus importantes de ces améliorations :

a) **Moteur.** — La puissance et le rendement de ce moteur ont été accrus par l'adoption d'une culasse brevetée S.G. D.G. Le principe de cette culasse est le suivant :

— La partie inférieure de la culasse enveloppe au plus près le déflecteur du piston lorsque celui-ci se trouve au point mort haut.

— La partie supérieure de la culasse est constituée par une hémisphère.

Les avantages théoriques de cette culasse sont :

a) La concentration du mélange carburé dans un volume régulier se rapprochant de la sphère pour assurer une combustion rapide et complète.

b) L'utilisation de mouvements tourbillonnaires de la charge combustible, pour obtenir un mélange homogène et une propagation rapide de la combustion.

c) L'élimination des points chauds, en particulier au sommet du piston, permet d'augmenter le taux de compression, ce qui a une bonne influence sur le rendement.

De nombreux essais, tant au banc que sur la route, ont montré que les culasses de ce type apportaient une amélioration notable de la puissance et du rendement.

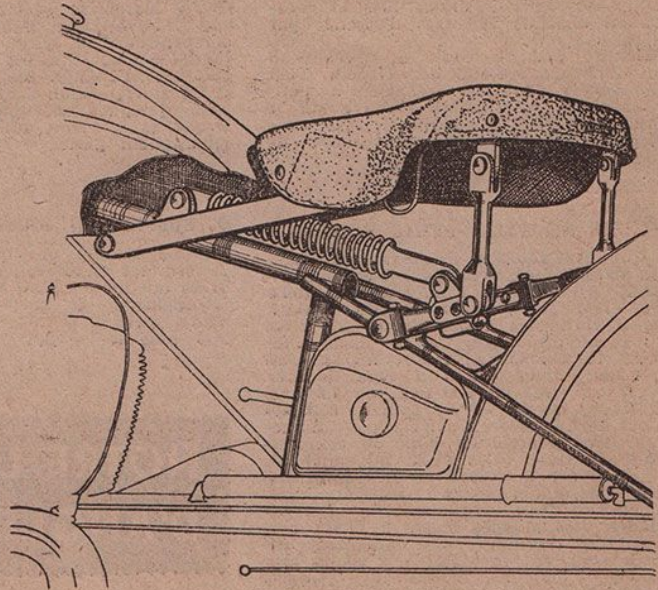
D'autre part, la surface de refroidissement de la culasse a été considérablement augmentée, ce qui a permis d'abaisser la température de fonctionnement du moteur et d'améliorer notamment la tenue de la bougie.

b) **Pots d'échappement.** — Le nouveau pot « Peugeot » équipant actuellement le véломoteur 54 a été étudié pour répondre aux trois conditions suivantes :

- a) être parfaitement adapté au moteur;
- b) être démontable;
- c) être silencieux.

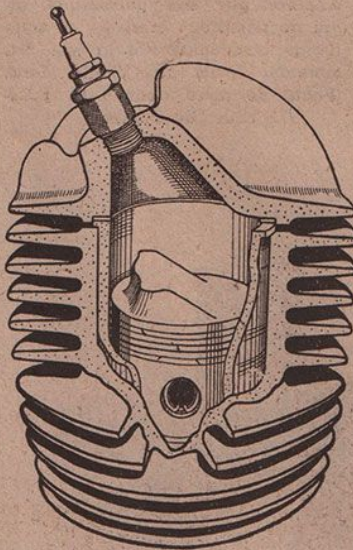
La première condition surprend un peu le profane, mais il est maintenant connu que dans tous les moteurs 2 temps, 3 lumières, les pots ont une influence importante sur la marche du moteur. La conception d'un pot ne s'improvise pas et c'est seulement par de très nombreux essais que l'on arrive à

La suspension de selle du véломoteur Peugeot 54.



les mieux adapter à un moteur déterminé.

La deuxième condition est imposée par le fait que, sur tous les moteurs deux temps, les pots s'encrassent et leurs caractéristiques varient: le pot



Crevé du cylindre du nouveau véломoteur Peugeot 54.

« freine trop » et le fonctionnement du moteur est perturbé. Il s'en suit un échauffement anormal du moteur, chute de puissance, etc... A ce moment, il est indispensable de démonter le pot et de le nettoyer. L'ancienne solution qui consistait à brûler les pots est à rejeter.

La troisième condition a été obtenue par de très nombreuses recherches qui ont permis d'arriver aux résultats voulus.

c) **Selle.** — La selle équipant le véломoteur 54 est d'un type spécial breveté S.G.D.G.; elle a été conçue pour remédier aux défauts des selles classiques, à savoir :

1° Manque de rigidité latérale n'assurant pas une bonne tenue du cavalier.

2° Suspension généralement dure et non réglable.

3° La selle est normalement articulée en un point trop près de la pointe, de sorte qu'à fond de course, la selle prend une position très inclinée vers l'arrière.

La suspension réalisée est représentée sur le croquis joint,

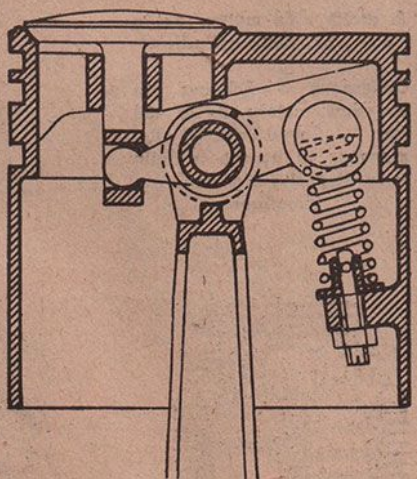
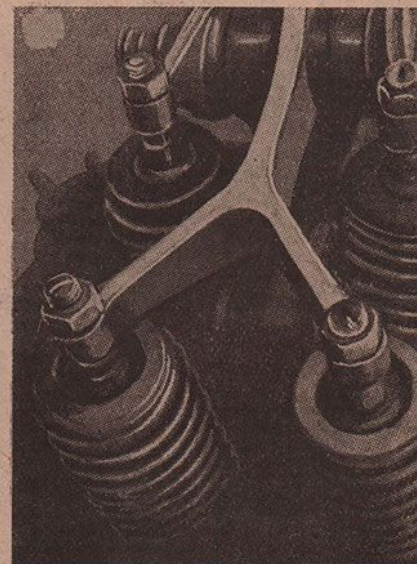
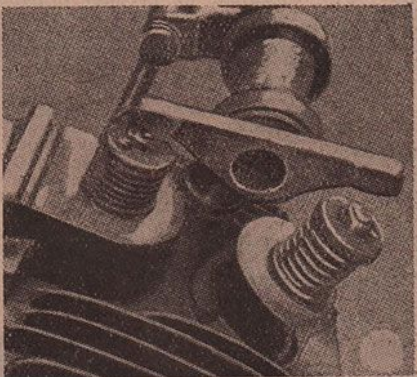
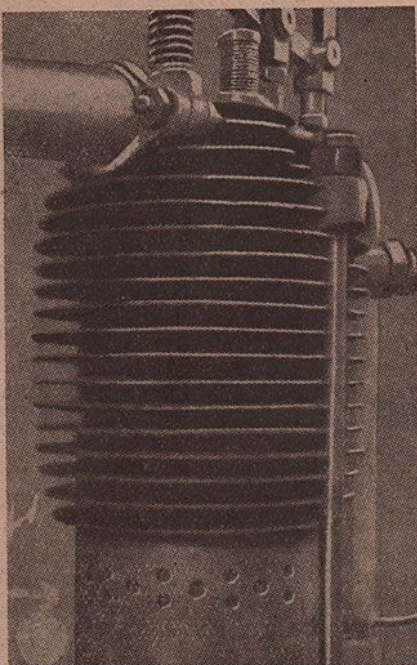
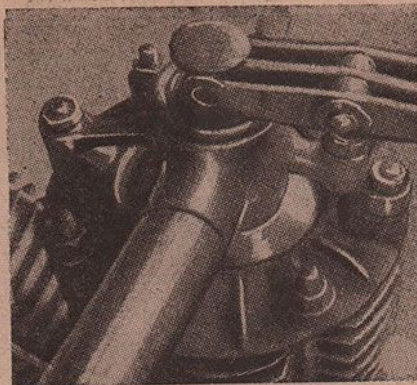
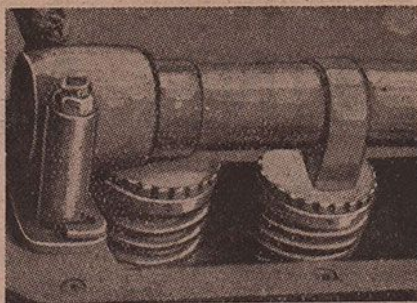
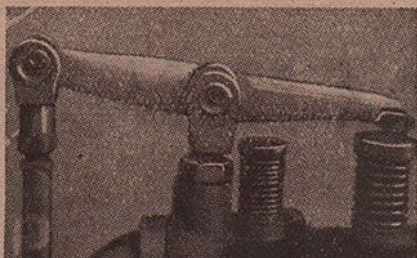
Elle permet un réglage à 3 positions convenant pour des pilotes légers, moyens ou lourds.

Le véломoteur 54 Peugeot permet d'atteindre en palier une vitesse de 60 kmh.

La consommation varie entre 1 l. 700 et 2 l. 400 aux 100 kms suivant les vitesses de marche et les itinéraires.

## Caractéristiques générales du véломoteur 54

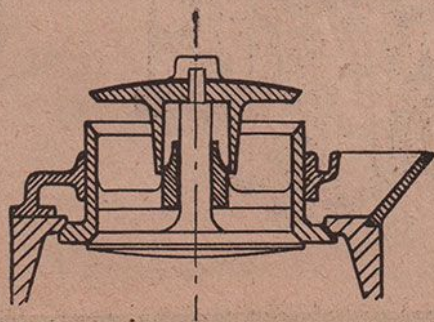
54 C.L. Véломoteur Luxe, bloc moteur 100 cmc., 2 temps, 3 vitesses, moteur à haut rendement; culasse brevetée à grand refroidissement, embrayage à disques métalliques, progressif et inusable, allumage et éclairage par volant magnétique renforcé, silencieux démontables, frein de direction, amortisseurs de fourche réglables, selle à suspension amortie, avec ressort réglable, moyeu AR à axe et flasque renforcés, avec dispositif facilitant l'enlèvement de la roue sans dégraffer la chaîne, chaîne renforcée 12.7 type moto, pneus de 600x65, garde-boue AV et AR enveloppants, sabots protège-jambes, repose-pieds fixes et pédale de frein normalisée, béquille centrale, plaques de police.



# Quelques

**C'**EST probablement par dizaines de milliers que se chiffrent les brevets d'invention concernant les systèmes de distribution. Certains n'ont jamais vu le jour, soit qu'ils fussent irréalisables, soit que leurs inventeurs n'aient pas eu les moyens de les réaliser. Et n'est-il pas curieux de constater que les systèmes les plus simples aient seuls survécus. On peut même dire qu'au moins pour les véhicules terrestres en usage pendant la dernière guerre, les bonnes vieilles soupapes latérales ont connu la plus grande faveur. Qui parle désormais des commandes desmodromiques, dans lesquelles ce n'est plus un ressort plus ou moins capricieux, mais le mécanisme de distribution lui-même qui rappelle la soupape sur son siège. Les distributions par fourreaux Knight ou Mac Collum, ne sont utilisées, malgré leurs remarquables qualités, que par quelques rares constructeurs.

# distributions



# curieuses

Nous retrouvons quelques clichés de distributions curieuses. L'un évoque le vieux moteur Anzani en Y. Un culbuteur commande la soupape d'échappement et la pauvre petite soupape d'admission n'est qu'un clapet automatique qui s'ouvre et se ferme quand le ressort y consent. Mais on trouvait que le passage laissé aux gaz d'échappement était insuffisant et on avait, comme sur tant de moteurs de motocycles, pratiqué dans le cylindre des trous que le piston démasquait à fond de course! Ce système primitif et bruyant laissait filer l'huile et rentrer la poussière.

Le second cliché au contraire nous montre un système de distribution que nous trouvons sur un moteur illustre, l'Hispano Suiza. Il est impossible de rêver une distribution offrant une moindre inertie. Silence, douceur s'allient ici au rendement. Chose curieuse, Anzani a (voir suite page 10)

**A** VANT la guerre une des machines qui attira au plus haut point l'attention des motocyclistes et qui contrairement à tant de nouveautés, rencontra le plus vif succès pratique, fut la Speed Twin Triumph. Machine originale, machine exceptionnelle, machine qui, sous certains rapports, bouleversait les principes établis. Alors que du point de vue théorique, le moteur à deux cylindres horizontaux opposés, le flat-twin, apparaissait comme le meilleur type de moteur quatre temps bicylindrique, combinant le meilleur équilibrage et le couple moteur le plus régulier, Triumph n'hésitait pas à écouter les suggestions de Turner, un esprit hardi qui avait à son actif le 4 cylindres Ariel, et se lançait délibérément dans la construction d'une deux cylindres quatre temps à cylindres jumelés.

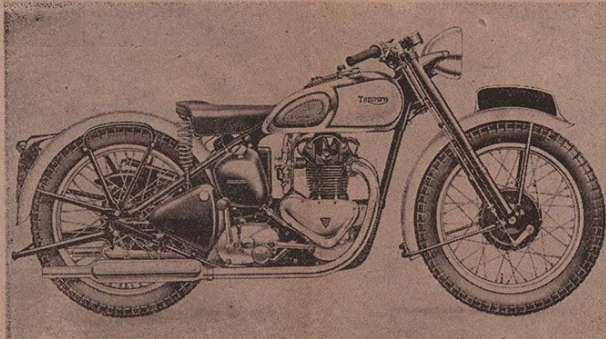
Les avantages sautent aux yeux : ce moteur n'a qu'un très faible encombrement et son aspect est remarquablement net. Cela Werner s'en était rendu compte il y a plus quarante ans. Mais de deux choses l'une : ou il faut sacrifier l'équilibrage à la régularité du couple et les deux pistons se meuvent à l'unisson ; dans le premier cylindre, les pistons étant au point mort haut, la course de compression est achevée et l'explosion va se produire, dans le second cylindre la course d'échappement est terminée et la course d'aspiration va commencer. Mais l'équilibrage n'est que celui d'un monocylindre dont les équipages alternatifs auraient le même poids. En fait le poids total des deux équipages alternatifs est sensiblement moindre que le poids de l'équipage alterna-

tif d'un monocylindre de même cylindrée et on réalise un gain. Ou bien les manetons sont calés à 180° et le moteur est bien équilibré (il subsiste cependant un compte secondaire dû à l'augmentation des bielles et un compte transversal résultant de ce que les deux pistons ne travaillent pas dans le même plan).

Mais théorie et pratique ne sont pas toujours d'accord et de la collaboration d'un ingénieur de premier ordre et de puissantes usines est né un deux cylindres jumelés qui non seulement, et cela est normal, possède une régularité de couple remarquable, mais encore, ce qui est plus inattendu, ne vibre pas.

C'est ce que se plaisent à reconnaître tous ceux qui ont eu la chance d'essayer ces belles machines. Et nous avons d'autres avantages : on peut tourner vite sans atteindre pour les pistons une grande vitesse linéaire, le refroidissement est excellent, et ce deux cylindres peut fournir des efforts prolongés sans la moindre défaillance. En bref, nous avons affaire ici à un véritable tour de force de l'industrie motocycliste. Il est singulièrement réconfortant de voir une des plus vieilles marques, et une de celles dont les modèles classiques ont assuré la prospérité, montrer un tel es-

# UNE MACHINE DE GRANDE CLASSE



## La 2 cylindres 350 c<sup>m3</sup> Triumph

prit d'initiative et une telle vitalité !

La recherche exclusive de la vitesse n'a pas été, tant en Angleterre qu'en France, sans faire quelque tort à la cause de la moto. Si on a gagné la clientèle malgré tout assez restreinte des sportsmen, on a écarté et l'on peut dire effrayé la clientèle beaucoup plus étendue de ceux qui cherchent dans la moto un moyen de transport économique et pratique.

La moto utilitaire elle-même apparaît à beaucoup comme un engin trop bruyant et insuffisamment souple.

Il y a une vaste clientèle latente qui est prête à payer un prix assez élevé une machine propre, silencieuse et douce. C'est à cette clientèle qu'a pensé Triumph en établissant une deux cylindres 350 cmc. La vitesse en pointe n'est pas exagérément élevée, 115 kmh. environ, mais on peut rouler sans trêve, sans défaillance, toute une journée à 100 à l'heure. Peut-on demander mieux ? Quand peut-on, dans des conditions normales, dépasser le cent, fatidique ? Si l'on ne veut pas courir des risques inutiles, cela est exceptionnel.

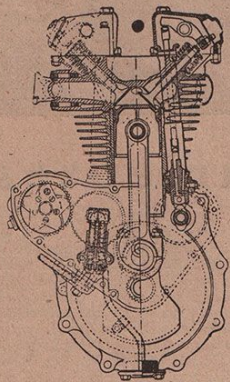
Nous sommes pour notre part bien sceptiques sur l'utilité des grandes vi-

tesse, et elles coûtent cher, qu'il s'agisse des pneus, du carburant ou de l'entretien. Soyez persuadés que les vitesses anormalement élevées se paient très cher. Mais que d'avantages peuvent être acquis si on se contente d'une vitesse élevée, certes, mais raisonnable. Économie de carburant tout d'abord. Avec les réglages des soupapes calculées pour les régimes les plus élevés, on constate aux régimes moyens, c'est-à-dire aux régimes couramment utilisés, des retentissements à l'admission qui se traduisent par des pertes de carburant. Le moteur manque de souplesse et il faut pour les améliorations utiliser adroitement le changement de vitesse. Quant au ralenti, il est délibérément sacrifié. Il est singulièrement plus intéressant de renoncer à quelques kilomètres inutilisables en pointe, pour conserver des qualités singulièrement plus utiles dans la pratique, comme la souplesse, le silence et l'économie. La machine la plus rapide n'est pas toujours celle qui permet de réaliser les plus belles moyennes. Une vitesse soutenue sans défaillance, un bon freinage, des accélérations souples et brillantes sont de beaucoup préférables. Et ce sont les qualités incontestables du moteur bicylindrique Triumph.

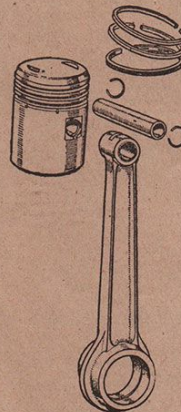
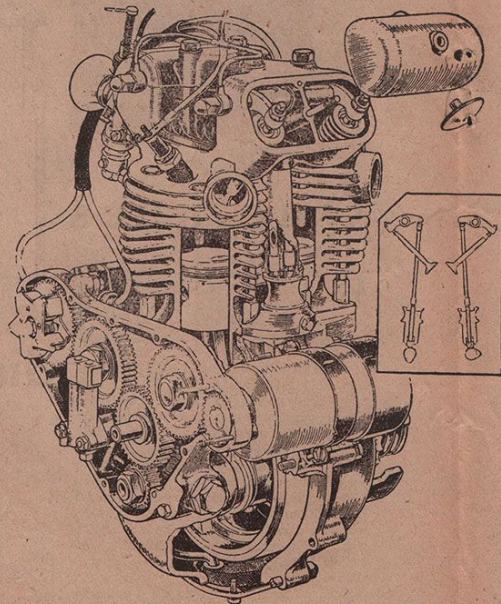
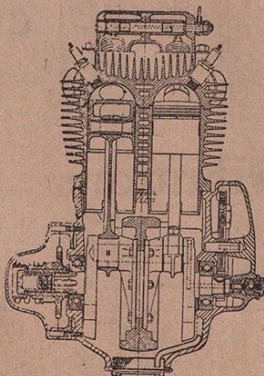
À quoi servirait le meilleur moteur, s'il est monté sur une machine qui tient médiocrement la route. Confort et vitesse doivent être associés. À quoi bon une vitesse élevée si les mauvaises routes vous condamnent à marcher à l'extrême ralenti, si dans les virages vous risquez d'aller faire une vilaine promenade dans les décors, si vous avez les poignets brisés à la fin d'une promenade, si vous avez les reins brisés ? Il faut à un moteur de premier ordre une machine

À droite : Le moteur de la 350 cmc. deux cylindres.

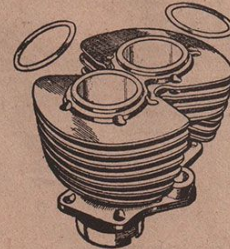
Ci-dessous : Schéma du nouveau moteur de la 498 cmc. « Speed-Twin ». Remarquez la pompe à huile et le dispositif d'avance automatique.



Ci-dessus : Schéma du nouveau moteur de la 498 cmc. « Speed-Twin ». Le diamètre du volant central a été considérablement augmenté.

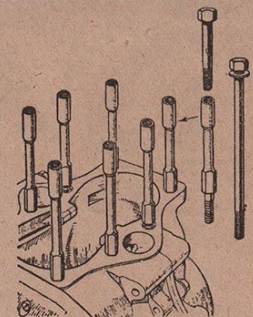


À gauche : Détail de montage du piston de la 350 cmc.

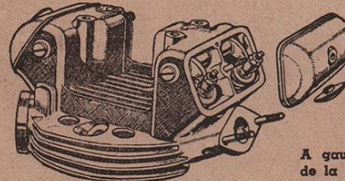


Ci-dessus : Les cylindres de la 350 cmc. Triumph.

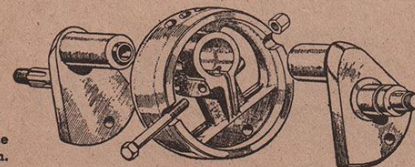
Ci-dessous : Disposition du vilebrequin.



Ci-dessus : Mode de fixation du bloc-cylindres.

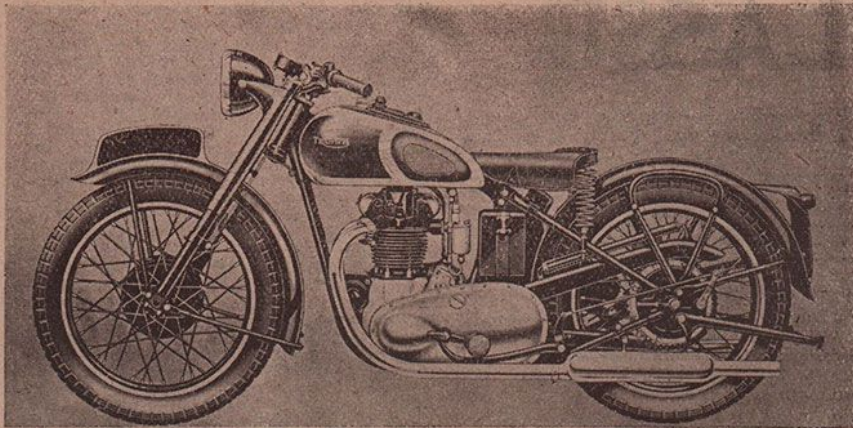


À gauche : La culasse de la 350 cmc. Triumph.

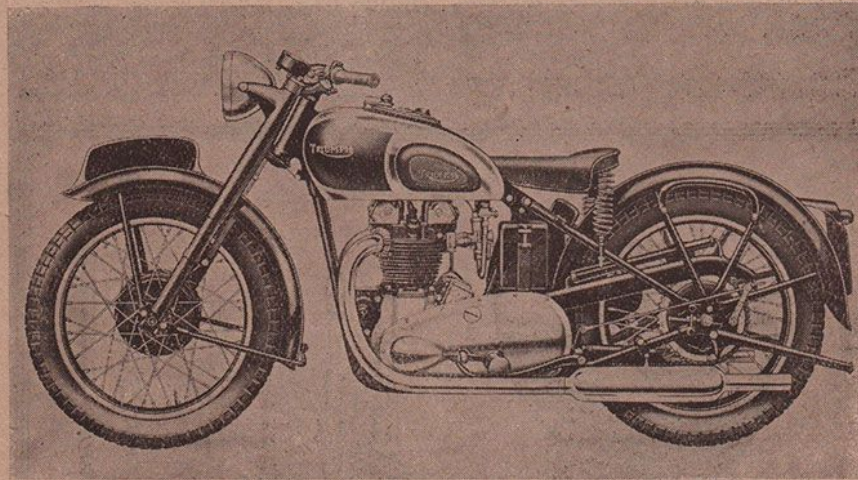




## TROIS DES MODELES TRIUMPH 1946

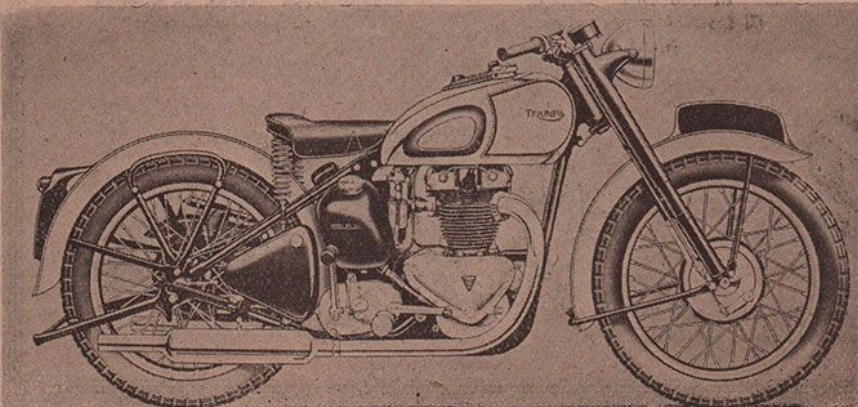


Ci-dessus : La Speed-Twin, 498 cmc., deux cylindres.



Ci-dessus : la 3 T « de Luxe », 350 cmc., deux cylindres.

Ci-dessous : la Tiger 100, 500 cmc., deux cylindres.



SOYEZ CORRECTS AU GUIDON : LES INSULTES SONT LES ARGUMENTS DE CEUX QUI ONT TORT

qui soit digne de lui. La fourche télescopique Triumph a fait ses preuves tant sur la 500 que sur la 350. Les deux modèles ont été largement utilisés pendant la guerre et ont subi des épreuves qui en ont, sans contestation possible, démontré les extraordinaires qualités. Il n'y a pas de suspension arrière, mais il faut dire que dans certains cas, la suspension arrière a, employée avec une transmission à chaîne, donné quelques mécomptes, ce qui explique l'attitude de Triumph.

Ne soyons pas surpris de la belle présentation de cette machine, de ses lignes harmonieuses, de son fini et de sa propreté. Ce sont les qualités traditionnelles de la marque, de cette vieille marque qui nous prouve aussi qu'elle est capable non seulement de suivre le progrès, mais encore de le précéder.

## CARACTERISTIQUES

## DE LA 350 VERTICAL TWIN TRIUMPH

2 cylindres jumelés 55 x 73,4 mm. (350 cmc.) soupapes en tête commandées par culbuteur, manetons à 360°, volant central. Boîte à 4 vitesses (5,8, 6,95, 10 et 14,7 à 1), commande au pied; fourche télescopique à amortisseur hydraulique; magnéto à avance automatique; éclairage par dynamo séparée; carburateur Amal; pneus Dunlop 3,25-19; réservoir 14 litres; instruments de bord sur le réservoir; fini noir et chrome, filets ivoire. Poids environ 160 kgs.

## reniflards

Il est absolument indispensable de maintenir dans le carter d'un quatre temps une certaine dépression. La raison en est double. Sans cette dépression, l'huile suinterait de partout. D'autre part, il se produit une aspiration d'air par tous les points où l'étanchéité n'est pas parfaite et cet air contribue au refroidissement du moteur. De plus, le reniflard expulse quand le piston descend les vapeurs d'essence qui ont franchi les segments et sont descendues dans le carter.

Plusieurs types de reniflards sont possibles. Tantôt c'est un petit diaphragme métallique logé dans une cage lui permettant un léger déplacement latéral. Tantôt il se trouve à l'intérieur du carter de distribution. Des trous lui permettent de communiquer avec le carter principal. Si la pression s'élève dans ce dernier, le diaphragme se soulève pour laisser passer l'air. S'il règne une certaine dépression à l'intérieur du carter, le diaphragme est collé sur son siège par la pression atmosphérique. Sur certains moteurs, le reniflard se trouve à l'extrémité de l'arbre moteur qui est creux ou à l'intérieur de cet arbre. Cette disposition est préférable à la précédente. En effet, l'huile étant projetée vers la périphérie, il y en a peu vers le centre et le reniflard n'en laisse passer qu'une très faible quantité.

On peut également réaliser un reniflard sans diaphragme avec une canalisation pratiquée dans l'arbre et aboutissant à un passage pratiqué dans le carter quand le piston est en bas de sa course. Sur les dernières Triumph, le reniflard, situé à l'extrémité de l'arbre, comporte un disque fixe et un disque mobile solidaire de l'arbre et qu'un ressort hélicoïdal maintient en contact.

L'un et l'autre portent des ouvertures qui sont démasquées quand les pistons sont en bas de leurs courses.

# le Sport

## MOTO-CROSS DANS LA REGION PARISIENNE

C'est le 17 février que se courra dans le bois de Piscop le Moto-Cross organisé par l'Association Motocycliste de la Seine.

Le parcours sinueux et très accidenté permettra à chacun de déployer toute son adresse.

Le tour de 3 kms 500 sera bouclé cinq fois; les départs toutes les 30 secondes feront de cette épreuve un cross contre la montre.

Toutes les cylindrées entre 100 et 500 cmc. y seront représentées.

La Police Motocycliste, sous l'impulsion de son sportif et dévoué chef, M. Poirier, mettra en ligne ses spécialistes de la route.

En somme de la belle bagarre en perspective.

Tous les motards pourront y participer, amateurs, débutants et professionnels.

Déjà tous les dimanches matin les habitants de Piscop sont réveillés par les échappements libres des amateurs qui chaque fois plus nombreux viennent reconnaître le parcours; chacun affirme qu'il est plaisant et présente juste ce qu'il faut comme difficultés.

Les cross motocyclistes sont très peu connus en France, ce qui est dommage, car nos amis les anglais qui en sont fervents ont très bien compris qu'ils servent admirablement le sport motocycliste en développant la rapidité des réflexes en faisant acquérir une virtuosité que la route ne peut donner.

Tout l'honneur revient donc aux dévoués dirigeants de l'A.M.S. qui se sont dépensés sans compter pour organiser cette épreuve.

Nul doute que cette manifestation sportive ne connaisse un grand succès et que la masse des motards et des sympathisants ne vienne le 17 février à Piscop encourager les coureurs.

Pour renseignements: M. Bedon Marcel, 26, rue Marius-Aufan, Levallois. PER. 15-82.

## LA COURSE DE COTE DE LA MOYENNE CORNICHE

Cette épreuve s'est courue à Nice, le 20 janvier.

Dans la catégorie moto, c'est Onda, sur Magnat-Debon 500 cmc. qui réalise le meilleur temps de la journée, mais n'arrive pas à battre le record détenu par Boetsch, avec 1'07".

Dans la catégorie sidecar 600 cmc., c'est Jeanneret qui réalise le meilleur temps et bat le record avec 1'27" sur B.M.W.

Dans la catégorie 100 cmc., le record de Rospide, sur Atlantic (M.C. Cannes), tient toujours debout.

### CLASSEMENT

Catégorie 100 cmc.: 1. Braccini (Monet-Goyon), 2'15" 3/5; 2. Azam (Motobécane), 2'26" 2/5.

Catégorie 15 cmc.: 1. Jeanneret (Jeanneret Spéciale), 1'56" 4/5; 2. Beaudin (Prester), 2'.

Catégorie 175 cmc.: 1. Brunet (X), 1'53" 4/5; 2. Squiri (X), 1'59" 3/5.

Catégorie 350 cmc.: 1<sup>er</sup> Behra (Magnat-Debon), 1'15".

Catégorie 500 cmc.: 1. Onda (Magnat-Debon), 1'11" 1/5 (meilleur temps de la course); 2. Braccini R. (Monet-Goyon), 1'11" 4/5; 3. Jeanneret (B.M.W.), 1'20".

Catégorie 1.000 cmc.: 1<sup>er</sup> Braccini R.

A la Course de Côte de la Moyenne Corniche, Onda (Magnat-Debon, enlève la 1<sup>ère</sup> place en 500.



(Monet spéciale), 1'16" 2/5.  
Sidecars 600 cmc.: 1. Jeanneret (B.M.W.), 1'27" (meilleur temps des sidecars, record battu); 2. Lorisonne (Saroléa), 1'30" 2/5.

Vélocyclistes: 1. Beaudin; 2. Depecker; 3. Tomaselli; 4. Brunet; 5. Azam; 6. Canova.

## ★ COUPE DE NOEL DU M.C. BIGOURDAN

Le 25 décembre a été courue cette épreuve de régularité sur un parcours de 70 kilomètres, dont les 2/3 en circuit de montagne.

Le classement est le suivants:  
1<sup>er</sup> Bœuf Roger, sur side 500 B.S.A.; 2<sup>e</sup> Arlot, sur Simca-5; 3<sup>e</sup> Laborde sur 250 D.K.W.

Il est à noter que le coureur Bœuf a déjà gagné cette compétition en 1939.

## ★ LE SPORT A TOULOUSE

Voici ce que nous communiquent M. Palmade, le directeur de l'Ecole Auto-Sport de Toulouse, et qui est toujours dans les milieux sportifs Toulousains:  
— Le Comminges n'aura certainement pas lieu en 1946.

— Le Grand Prix de l'Albigeois a été inscrit pour le 21 juillet, la matinée étant réservée aux motos, l'après-midi aux voitures, formule 1.500 cmc.

En 1939, cette épreuve avait été classée parmi les meilleures compétitions internationales pour les voitures de cette série.



Nous apprenons que « Jonghi » va ressortir prochainement, plus brillamment que jamais. Son programme se cantonnera pour le moment à deux motocyclettes, pures merveilles dit-on: une à moteur à deux temps, 125 cmc. et à graissage séparé; et une à quatre temps avec double arbre à cames en tête, à quatre vitesses et à suspension arrière. On pense que les premières machines sortiront vers fin mai. Ces machines se-

ront construites par une grosse maison de la banlieue Nord, qui, jusqu'à ce jour, n'avait pas touché la motocyclette.

★  
Nous croyons savoir aussi que des maisons qui, jusqu'à maintenant, avaient travaillé dans un tout autre milieu que la motocyclette, envisagent la fabrication de petites machines de 125 cc. du genre de celles que les Anglais ont sorti en si grosse quantité pour les besoins de l'Armée, et qui se sont révélées de merveilleuses petites machines.

★  
Nous croyons savoir que Monneret, la Compétence que l'on discute pas, s'attaquerait au record du monde de 24 heures à Monthléry, en juillet prochain. Ses deux fils jumeaux qui sont devenus de grands et intrépides jeunes gens, seconderaient le père dans sa tentative.

★  
Pendant que nous en sommes à Monneret, nous signalons que celui-ci courrait cette année à partir de la première épreuve du 31 mars sur une 250 cmc. « Jonghi », autrement dit celle du « fonds de course » qui se révéla si brillante à Monthléry, mais qui a été modernisée par l'ingénieur Raimondini. Cette machine sera munie d'une suspension arrière. Le moteur sera très amélioré. Les moyeux seront en électricité, etc..

★  
La Fédération Nationale des Anciens de la Résistance nous communique:

Voici des nouvelles de Jacquier-Bret André (Pache), recordman du Bol d'Or 1938 catégorie 175 Terrot, vainqueur des 12 Heures de Paris 1939, du Grand Prix des Petites Motos, de la côte Lapize catégorie 175 et 125.

Traqué par les allemands, a pris le maquis, a servi comme chef de Groupe Francs, ensuite a été rappelé comme Sergent Chef à la Base Aérienne de Salon.

Il vient d'être libéré et se repose cet hiver à Grenoble, où il passe son temps à la chasse avant de pouvoir reprendre le guidon.

Il est sorti de la bagarre avec une rafale de mitrailleuse dans le ventre et sur la poitrine la Croix de Guerre avec Etoile d'Argent.

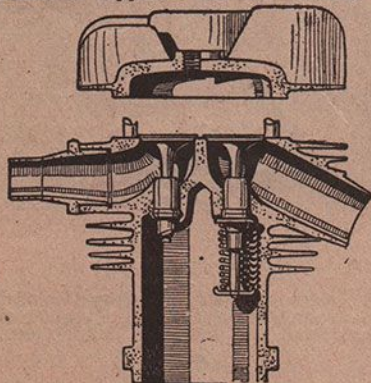
## LE COIN DU DÉBUTANT - 3

### LE MOTEUR A QUATRE TEMPS (suite)

NOUS avons parlé d'un mécanisme de distribution dont le rôle est de mettre le cylindre en communication avec le carburateur (admission) de le fermer pendant les deux temps suivants (compression et travail), de démasquer enfin l'orifice d'échappement pendant le temps final du cycle.

Plusieurs systèmes sont possibles :

1° Des soupapes commandées par des cames et rappelées sur des ressorts. Sur



Moteur à soupapes latérales.

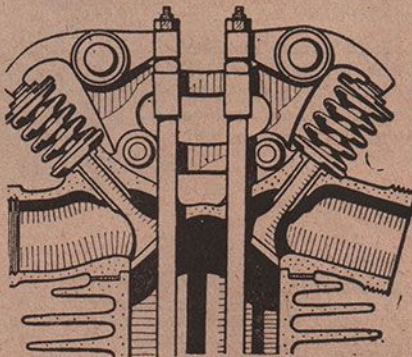
les moteurs anciens la soupape d'admission était automatique et soulevée par l'aspiration, mais son fonctionnement était très irrégulier et on a renoncé à son emploi.

Certains moteurs avaient la soupape d'admission au-dessus de la soupape d'échappement, mais actuellement on trouve exclusivement deux types de distributions à soupapes. Dans l'un les soupapes se trouvent logées sur le côté du cylindre dans un espace latéral appelé chapelle.

Dans l'autre les soupapes sont situées la tête en bas au-dessus du cylindre (soupapes en tête).

2° Distributeurs rotatifs dont le rotor comporte des canaux démasquant un orifice pratiqué dans la culasse et établissant ainsi la communication, tantôt avec l'admission, tantôt avec l'échappement (Cross).

Un autre système (Aspin) utilise un distributeur rotatif en forme de calotte tour-



Moteur à soupapes en tête.

nant à l'intérieur même de la chambre d'explosion.

3° Distribution par chemises cylindriques disposées entre le piston et le cylindre. Tantôt il y en a deux animées d'un mouvement alternatif rectiligne (Knight), tantôt il n'y en a qu'une seule à mouvement louvoyant (Mc Collum). Ce système a été utilisé il y a une vingtaine d'années sur les moteurs Barr et Stroud.

4° Distribution par tiroirs coulissant dans l'épaisseur du cylindre (Imperial).

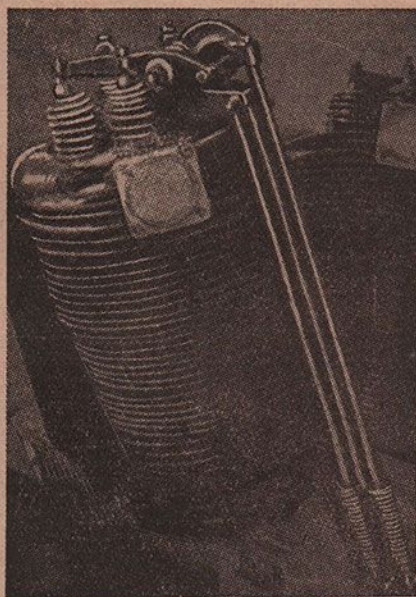
... Vous ne devez pas démonter votre moteur à tous propos. Un démontage complet n'est nécessaire qu'après 20.000 kms au moins et doit être confié à un homme de l'art. Faites-vous la main sur un vieux clou et pas sur une machine neuve.

### Quelques distributions curieuses

(Suite de la page 5)

construit un moteur de moto dont l'arbre à cames en tête attaquait directement les soupapes.

Nous n'avons aucune indication sur une autre distribution dans laquelle le culbuteur unique attaque alternativement les deux soupapes. Une distribution établie sur le même principe était utilisée autrefois sur le moteur des cyclecars Salmson.



Une soupape sur un piston, cela semble étrange, mais on en trouvait sur les anciens moteurs d'aviation rotatifs. Ici le dessin est plus ambitieux, puisque la soupape est commandée par un culbuteur solidaire de la bielle. Nous pensons qu'il s'agit d'un moteur deux temps et que l'inventeur voulait supprimer le canal de transfert et l'écran déflecteur et probablement assurer le balayage en équilibrant.

Les soupapes concentriques ont été rarement employées. Elles figuraient en tous cas sur les premiers moteurs Esnault Pellerie, dont un figura un moment sur une moto d'entraînement.

Enfin terminons par la distribution d'un célèbre moteur d'aviation, le Bristol Jupiter. Nous y voyons comment il est aisé avec un culbuteur à fourche, d'attaquer en même temps deux soupapes.

## ON DIT QUE...

... Rien ne coûte plus cher que les accélérations foudroyantes et les freinages brusques. Non seulement le mécanisme en souffre, mais votre pneu râpe le sol et y laisse sa gomme. Il se produit un méplat et à chaque passage au sol la roue rebondit et en retombant elle glisse un peu. Ainsi l'usure gagne de proche en proche. C'est encore bien pis si vous bloquez la roue.

... Vous ne devez jamais employer de soudé pour le nettoyage des pièces d'aluminium.

... Un pneu s'use d'autant plus rapidement que vous allez plus vite. Il se produit tout d'abord un glissement d'autant plus grand que l'effort à transmettre est plus grand; comme le sol n'est pas lisse, le pneu n'adhère au sol que

par intermittence. Quand il quitte le sol, il se produit une accélération du moteur et de la roue et quand celle-ci retombe au sol, par suite de la vitesse trop grande de la roue, le pneu est râpé. C'est la raison pour laquelle la suspension arrière est nécessaire pour assurer l'adhérence de la roue motrice.

... Les chaînes de magnéto doivent être périodiquement réglées. Une chaîne détendue cause du retard à l'allumage.

... Vos vitesses sautent quand le mécanisme de commande est déréglé, ou que le système de verrouillage de la fourchette de commande est usé, ou que son ressort est affaibli.

... Un joint mal fait peut causer la rupture de l'embase du cylindre. Employez du papier épais (papier d'emballage ou mieux bristol), et assurez-vous qu'il ne gondole pas. Serrez alternativement et en diagonale les écrous de l'embase.

# 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.

## CONTRE LE VOLET C

● Ne pourrait-on faire une campagne pour la suppression du volet C établi par Vichy ? Ou du moins, moins de chicaneries administratives pour obtenir un changement de carte grise. Car je me suis vu refuser un changement de carte grise, malgré la carte grise de l'ancien propriétaire, le certificat de non-gage, le certificat de vente légalisé par le maire, parce que je n'avais pas le volet C de l'ancien propriétaire, beaucoup se trouvent dans ce cas là, afin d'éviter les réquisitions allemandes. Je considère cela comme un acte de résistance, et l'administration française comme une faute !

F. SLAMOZY, Bayonne.

## TOUJOURS LES REQUISITIONS

● Bravo pour l'article de votre numéro de Novembre, ou sujet des réquisitions; mais il n'y est guère question de celles de 1939...

Pourtant les petits malin (?) dont la machine était en réparation (?) en 1939... et l'est restée, estiment, maintenant, leur engin cinq ou six fois le prix qui a été payé quelques mois après le commencement de la guerre (moins de 5.000 pour une « 415 » Peugeot à l'état absolument neuf (!)

Sur simple indication du numéro minéralogique, il serait possible, aux Préfectures, de fournir aux titulaires des cartes grises des attestations. Le jour où la fabrication sera réellement reprise, pourquoi ne pas donner des licences d'achat à ceux qui ont eu leur machine « achetée » contre leur gré ?

Ne serait-ce pas à la Chambre syndicale du Cycle de faire, auprès des Pouvoirs Publics, des démarches dans ce sens ?

J. HETTICH, Istres.

## A PROPOS DE LA COMPARAISON HARLEY-TERROT

● J'ai lu avec beaucoup d'intérêt les articles de M. Liechtenauer et Rossignol relatifs à la 500 Terrot et à la 1000 Harley. Tous les deux appellent des remarques; M. Liechtenauer charge un peu trop la Terrot et M. Rossignol, dont l'article émane d'un motocycliste averti, fait preuve d'une méconnaissance de la Harley qui me surprend.

1° J'ai eu pendant deux ans une 500 Terrot latérale type R.L. achetée d'occasion et au point de vue moteur n'ai eu qu'à me louer de cette machine; elle tirait très bien et avait une consommation inférieure à 4 l. aux 100 kms, contrôlée sur Paris-Marseille-Nice, avec retour par les gorges du Verdon, Digne, Die, le col de Rousset, les grands et petits Goulets, Vienne, Lyon, etc. Au départ de ce voyage, j'ai pris 10 litres d'Azur à Paris avec lesquels j'ai pu

aller jusqu'aux Usines Terrot à Dijon et cela avec un réglage normal : gicleur de .130 et aiguille au 3<sup>e</sup> cran. Je m'en suis séparé à la suite d'ennuis avec la boîte de vitesse dont les pignons n'étaient pas assez robustes, mais avec la boîte 4 vitesses, c'est je crois une bonne machine de tourisme qui peut assurer un long service.

2° En ce qui concerne la Harley, je n'en ai jamais eu, mais plusieurs de mes amis en ont et je connais assez bien cette marque. Je suis d'accord avec M. Liechtenauer au sujet des accélérations de la 1000 cmc. (ce qui serait navrant s'il en était autrement pour une machine de cette cylindrée) seulement voilà : il n'y a pas de 1000 Harley en service dans l'armée, mais des 750 cmc., ce qui va peut-être étonner M. Liechtenauer ? Voici la gamme Harley : 750 latérales, 1000 cmc. à culbuteurs seulement, 1200 et 1300 cmc. latérales. La 750 doit faire environ 120, la 1000 qui tourne à 5.000 tours et développe 40 CV fait environ 150 à 155 et les 1200 et 1300 type solo font 140-150. Aux grandes allures, la tenue de route des grosses cylindrées laisse un peu à désirer par manque de suspension arrière.

Au sujet de la 1000, M. Rossignol paraît oublier qu'en 1938, c'est Tinoco, avec une machine de cette cylindrée rigoureusement de série et dont il se servait journellement, qui a gagné le Bol d'Or toutes catégories avec son side portant le record du Bol d'Or à Montlhéry à 2.003 kms à 83 de moyenne. Ce record a été approché, mais non battu, en 39. Un autre de mes amis, en 38 également, a fait, toujours sur 1000 Harley, la petite ballade suivante avec sa femme sur la selle biplace : Paris-Nantes, les Pyrénées, Marseille, Genève pour assister aux Grands Prix motocyclistes et le lendemain Nantua-Nantes dans la journée pour passer leurs derniers jours de vacances avant de rentrer à Paris et cela avec une consommation de 7 l. environ aux 100 kms et un confort qu'aucune autre machine ne procure, à part peut-être la Brough Superior, mais je ne sais pas s'il y en a beaucoup en France ?

Ceci dit, je pense comme M. Rossignol, qu'il est anormal de comparer une 750 Harley avec une 500 Terrot atelée à un side très lourd; il faudrait prendre comme comparaison la 750 Terrot type V.A. Je crois que le « bouzillage » en série des motos dans l'Armée vient de ce que l'on forme

## SITUATION ASSOCIÉE

### OU EMPLOYE INTERESSE

notre Directeur recherche pour un confrère un Monsieur aimant les sports mécaniques, l'auto, les questions industrielles, économiques, pour le seconder dans la marche générale de ses affaires d'Édition : Travailler et Intelligents sont des qualités exigées.

Ecrire seulement en indiquant curriculum vitae à notre Directeur qui transmettra.

des motocyclistes avec n'importe qui, sans aucune recherche des compétences, ainsi que j'ai pu m'en rendre compte en 39-40. Les alentours du Quartier Rossat à Orléans étaient jonchés de motos dont les conducteurs s'étaient « ratatinés » avec par manque d'expérience. Quant aux leçons de conduite, c'était à s'arracher les cheveux d'y assister, tant du côté moniteurs que des élèves !

Pour conclure, il est évident qu'il n'y a pas à être béat d'admiration devant les Harley, mais il faut quand même reconnaître que ce sont des machines extrêmement robustes et surtout très confortables et qu'à cylindrée égale, aucune machine française ne peut leur être comparée.

FREISSE, à Paris.

# Clubs

## L'UNION MOTOCYCLISTE DE LA REGION PARISIENNE RENTRE EN ACTION

Réunis sous la présidence de M. E. Mauve (A.M.C.F.), assisté de MM. Auveray (Motor-Club) et Rouquette (M.C. de Paris), Vice-Présidents, l'U.M.R.P. a tenu le 27 décembre dernier sa seconde réunion d'après-guerre.

Les principaux Clubs de la région parisienne et de l'île de France étaient présents et c'est dans une atmosphère de cordialité amicale que la réunion se déroula. Il y fut traité de l'activité sportive possible en 1946 et de beaucoup d'autres sujets. Ces divers travaux placés sous le patronage de la Fédération Française de Motocyclisme à laquelle appartiennent ces Clubs, font bien augurer du développement constructif qu'entend réaliser l'U.M.R.P., pour activer dans l'ordre par ses groupements dévoués et compétents la reprise du sport actif, qui nous fera renaître dans un délai aussi réduit que possible les belles journées que les ardents sportifs d'avant 1940 se rappellent bien.

## MOTO-CLUB DE PARIS.



— Le Comité a décidé d'organiser, pour le 17 février, une sortie ayant pour but le Cross-Motocycliste organisé par nos amis de l'A.M.S. à Piscop (près St-Brice) et

dans lequel est engagé notre directeur sportif Bonin, qui part gonflé à bloc. Nul doute que les amateurs de sport et d'émotions fortes y seront satisfaits à ce spectacle; il y a là par ailleurs une belle occasion de se regrouper, tant au sein du M.C.P. qu'entre clubs de la région parisienne, et nombreux se sont, nous en sommes certains, les membres du club qui tiendront à faire le voyage de Piscop, soit à moto, soit... par le train !

Tous renseignements sur cette sortie (pique-nique), à la réunion mensuelle du mercredi 6 février, « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli, ou tous les jours à la permanence, 19, rue Charles-V. Archives 87-51.

■ S.M.C.P. — Le Sporting-Moto-Club Parisien réuni en assemblée générale le 12 décembre 1945, a élu le nouveau comité suivant :

Président d'honneur : M. Baudouin. Président actif : M. Freisse. Vice-Prési-

dent : M. Richard, Vice-Président : M. Auréjac, Directeur technique : M. Gaudrey, Secrétaire général : M. Courtois, Secrétaire adjoint : M. Micouin, Trésorier général : M. Pacheff, Trésorier adjoint : M. Viau.

En attendant la reprise de l'activité, les réunions ont lieu au siège social : Brasserie Henri-IV, 1, place de la Bastille, Paris-4<sup>e</sup>, le deuxième mercredi de chaque mois. La prochaine réunion aura lieu le mercredi 13 février, à 20 h. 30.

Voici la composition du Bureau de l'Union Motocycliste du Midi :

Président : Maurice Vié, Vice-Président : Bertrand Camilli, Secrétaire général : Louis Palmade, Trésorier : Edmond Nouleaux.

**MOTOR-CLUB.** — L'année 1945 vient de quitter le sport motorisé d'une façon telle que sa suivante 1946 en portera de jolis fruits, ainsi cette fameuse phrase trop souvent répétée est-elle périmée et nous n'entendrons plus dire :

« Que pouvons-nous faire en ce moment, pas grand chose, etc... »

Les motards ont compris, plus de retard dans le regroupement, les anciens regagnant leurs clubs respectifs, pendant ce temps des nouveaux et ceux n'ayant jamais appartenu à aucune formation motorisée rejoignent un club de la région parisienne de leur choix. La cause est donc entendue et le « Motor-

Club » écurie « Tango et Vert », soucieux de porter avec ses clubs amis le sport motorisé et le tourisme à la grande place qui leur revient, vous prie d'assister à sa première réunion 1946, le vendredi 1<sup>er</sup> février, en son siège social, 15, place de la République, Paris, Brasserie « Le Savoie », à 20 h. 45 très précises, en raison des circonstances actuelles. Un service de garde est assuré, 4, rue Meslay, pour tous véhicules pendant la réunion et tous, le vendredi, vous pouvez venir vous renseigner à notre petite réunion hebdomadaire en notre siège social.

**MOTO-CLUB D'AVIGNON.** — Ce groupement vient de reprendre son activité et le bureau suivant a été élu à l'unanimité :

Président : Pons Jacques, Vice-présidents : Gras Lucien, Gagnières Maurice, Secrétaire : Barnavel, Secrétaire-adjoint : Berlie Pierre, Trésorier : Escallier Paulin, Trésorier-adjoint : Berlie Pierre, Commission Sportive : Berlie, Sauvin, Trintignan et Roudet, Commission Tourisme : Barnavel, Pinet, Commission Sanitaire : Dr Palua Jean, Conseiller juridique : Maître Alberti Jean.

Son programme comprend plusieurs manifestations à organiser en 1946, entre autre une course de côte officielle et un circuit de vitesse.

Animé par des dirigeants dynamiques et sportifs, aidé par une équipe de cou-

reurs professionnels en renom tels que Nougier, Berlie, Trintignan, Sauvin, Barde Bertier et Barnavel et par une brillante équipe d'amateurs, ce club fera briller ses couleurs au cours des saisons prochaines.

**LE MOTO-CLUB CLODOALDIEN** a tenu ses assises d'assemblée générale le 20 janvier dernier. Au cours de cette réunion, le nouveau bureau pour l'année 1946 a été formé comme suite : Président d'honneur : M. Chaveton, maire de St-Cloud, Président : M. Létang Marcel, Vice-président : M. Miglioni, Président sportif section rallye : M. Lerouge ; Président sportif section vitesse : M. Charrier ; Conseiller technique : M. Jeannin, Secrétaire général : M. Létang Robert.

Il a été pris la décision d'affilier le club à la F.F.M. et de participer aux courses et rallyes inscrits au calendrier. Nous espérons tous que nos deux sections « courses et rallyes » sauront faire briller les couleurs bleues et blanches de notre club.

Nous envisageons également la possibilité d'organiser notre Grand Prix Motocycliste de la Ville de St-Cloud, mais la date n'en est pas arrêtée. A noter que le siège du Moto-Club Clodoaldien a été déplacé et se trouve maintenant 2, rue Royale, Café-Brasserie « Albert », au Pont de St-Cloud, face à l'autostrade.

## 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<sup>o</sup> Utiliser une demi feuille de papier de format commercial de 21 c/m sur 13 c/m. 2<sup>o</sup> Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer. 3<sup>o</sup> 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.

FONDE EN  
1878 BREVETS, MARQUES, MODELES  
**CABINET FABER**  
14, rue de Petrograd-Paris  
EUR 34-34  
DOCUMENTATION n°54 SUR SIMPLE DEMANDE

### OFFRES D'EMPLOIS

**COURTIER** publicité actif demandé pour visiter clientèle agents motoristes de préférence introduit, et pour rechercher travaux impressions et photogravure. Fixe et % Voir MOTO-REVUE.

**RECHERCHONS** un jeune homme sachant déjà un peu dessiner à la plume et ayant quelques petites connaissances de la moto. Nous le dressons pour en faire un bon dessinateur plumiste de perspective lui assurant un bel avenir si attentif et studieux. Se présenter à MOTO-REVUE.

### B. M. W.

Toutes réparations Machines récentes  
Anglaises — Allemandes

WAGNER, 25, rue de Chabrol, Paris — Talbot 59-87

### MOTOS — DANTON

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

### 1946 Les bons souhaits de...

**ACTUAL SPORTS**, 25, r. N.D. de Nazareth, Paris.

**BARRE**, 123, av. Foch, Le Parc St-Maur (Seine).

**BEAUVAIS**, 11, r. Emile-Lével, Paris.

**DELCAÏRE**, 24, bd de Charrone, Paris.

**DUFFOURD**, 134, r. de la Chapelle, Paris.

**FAURIE**, 8, av. St-Ouen, Paris.

**G.M. GUILLOCHET**, 17, av. du Chemin-de-Fer, Malakoff (S.).

**JANIN**, 180, r. des Pyrénées, Paris.

**LEVALLOIS-MOTOS**, 56, r. A.-Briand, Levallois (Seine).

**A. SERRANO**, 37, r. Godefroy-Cavaignac, Paris.

**WAGNER**, 25, rue de Chabrol, Paris.

### MOTOS — SIDECARS

Robert ADNET  
Mécan. Bte Marine et Avia.  
45, Cours Vincennes, PARIS  
Tél. DID. 12-16

### DEMANDE D'EMPLOI

**TR. BON** mécan. spéc. moto 35 ans cher. pl. agent commer. France ou colon. Ecr. J. S. 12 sq. des Peupliers, Paris (13<sup>e</sup>).

**EX-PRISONNIER**, 31 ans, actif, sérieux, bonnes connaissances moto et dessin notions langues étranger. cherche emploi. Ecrire MOTO-REVUE.

### MOTOS A VENDRE

**MOTO** sidecar Douglas 6 CV b. ét. 35.000 fr. STATION SERVICE, 83, av. Grande-Armée, Paris.

**SUP. MOTO** Peugeot P 108 ét. nf. S'adr. M. SANSELME, 146, r. d. Voies-du-Bois, Colombes.

**VENDS** 1 moteur B.M.W. 247 complet. SERVE, 3, villa Gagliardini (20<sup>e</sup>).

### TOTO MARNAY

Répare, transforme, met au point, achète et vend Motos  
toutes Marques — Spécialiste Motos compétition  
Anglaises Américaines — 24, rue Duhesme PARIS (XVIII<sup>e</sup>)

UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE; UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DÈPUTE

Grand choix de motos  
Françaises et Etrangères  
Occasions. Pièces détachées

## PAUL MOTOS

34, rue Lécuyer, ST-OUEN  
Cl. 12-51

TERROT R.S.S.E. 1940 ét. imp.  
Rech. boîte de vit. et roue AR.  
Benelli 500 susp. AR. MEJAS-  
SON, 3, av. Verdun, Ezanville  
(S.-et-O.).

D.K.W. 500 cmc. 2 cyl. STA-  
TION SERVICE, 83, av. Gde-  
Armée.

VELOMOTEUR Motobéc. parf.  
ét. Bicyclettes occas. Réparat.  
remises en état. Révisions.  
DANTE SORCHI, 167, rue de  
Flandres, Paris.

CYCLES et Motos. Achat.  
Vente. Répar. J. JANIN, anc.  
coureur, 180, r. des Pyrénées.  
Autobus 26, Tél. Roq. 06-78.

VELOM. Ardie 125 cc. 3 vit.  
sélct. 126, r. Moslard, Colombes.  
Cha. 23-85.

GN-RHONE 2 cyl. ét. nf. RO-  
GEAU, 32, r. H.-Proust, Richelieu  
(I.-et-L.).

MOTOCONFORT 5 CV parf. ét.  
accu nf. Mach. à écrire Japy,  
b. ét. Le dimanc. PELISSON,  
3, r. Alsace, Châtillon (Seine).

## VITE et BIEN

Vous serez toujours  
dépannés en vous

adressant au Spécialiste de la Moto et du Side

L. ROY, 144, rue de Crimée — Paris-19<sup>e</sup> — BOT. 34-03

TERROT 350 culb. avec side.  
Gnome-Rhône 350 culb.  
B.S.A. 500 étoile empire cme  
neuve.

Terrot 250 cul. très propre.  
Le tout équipé, voir BEAU-  
VAIS, 11, rue E.-Level, Paris.  
Mar. 57-81.

D.K.W. 250 cc. nve. STATION  
SERVICE, 83, av. Gde-Armée.

VELOCAR à moteur dispensé  
S.P. et permis conduire. Etat  
nf. Lon. 07-25. LAURENT, 17,  
rue Pergolèse, Paris-16<sup>e</sup>.

MACHINES complét., moteurs,  
boîtes, cadres, réserv., Dollar,  
Heyllettes, Alcyon, Drech, Au-  
tomoto, J.A.P., Staub, side  
Gnome, roue motrice. Elément  
bloc Peugeot 515. MOTO-SPORT,  
20, av. Thiers, Brie-Cte-Robert  
(S.-et-M.).

CYCLECAR Darmon Junior 4  
roues, parf. ét. Obs. 21-29.

GILLET-HERSTAL 500 side  
Bernardet ét. nf, bons pneus.  
CREUZE, Elevage de la Ber-  
cillière, Châtelleraut (Vien.).

VELOMOTEUR Terrot Moto-  
confort R.44C. GRAZZINI, 16,  
r. du Marché-Popincourt, Paris.

VELOM. 123 cc. 3 vit. sél. ex-  
cel. ét. Bal. 45-89.

SUIS acheteur moto Terrot ou  
Magnat-Debon 4 ou 5 CV in-  
compl. ou hors d'usage. BOUR-  
GEOIS, 165, bd Haussmann.  
Bal. 06-96.

VENDEZ au mieux vélomot.  
motos mod. chez DELCAYRE  
(Moto Agency), 24, bd Cha-  
ronne, Paris. Dor. 60-01.

ACHETE moteur voit. 750 à  
1.100 cc. Dr. BOTTREAU, Ville-  
franche-St-Phal (Yonne).

B.M.W. 750 lat. ou type R 71  
mauv. ét. ou hors usage. Ecr.  
PARISSET, 29, r. E.-Süe, Alfort  
(Seine).

J'ACHETE à partic. moto 500  
lat. av. side. Et. parf. Faire  
offre détaillée. MOTO-REVUE  
No 194.

RECHERCHE 250 ou 350 compl.  
ainsi que roue AR Matchless  
350. PERARD, 68, r. de Cer-  
nay, Reims.

PARTICULIER rech. B.M.W.  
susp. AR. flat-twin 500 ou 600  
ou Zundapp. ANJOU 29-75, 10  
à 12 et 2 à 6.

SUIS acheteur Motob. ou Mo-  
toconf. bloc 250 ou 350 mod.  
récent. R. Villeminot, 61, bd  
Pasteur, Paris.

B.S.A. 1.000 cc. 1939 c. neuve.  
Gnome-Rhône 750 culb. side.  
Monet 500 culb. 4 vit. 1939.  
Monet 350 culb. révisée.  
Terrot 350 lat. révisée.

Peugeot 3 CV bloc 4 temps.  
Ardie 3 CV 4 vit. c. neuve.  
F.N. 500 culb. culas. bronze.  
Moteurs, boîtes, roues, preus,  
chaines, accus neufs, etc. Ex-  
péditions province. Remise à  
neuf toutes motos. Emailage,  
chromage rapide.  
Jean FAURIE, 8, av. de St-  
Ouen, Paris-18<sup>e</sup>.

JEUNES ! apprenez  
un métier d'avenir  
Faites-vous une situation  
intéressante dans Industrie  
et Commerce auto en sui-  
vant nos cours par corres-  
pondance qui feront de  
vous techniciens et méca-  
niciens de 1<sup>er</sup> ordre. Frép.  
brevet automobil. militaire.  
Garagistes, formez votre  
personnel par notre ensei-  
gnement.  
Cours Auto, 54, r. Dr Cor-  
dier, St-Quentin (Aisne).  
Rens. grat. sur demande.

RECH. roue AR av. débrayage  
pr Puch 246 cc. Chabanne, 48,  
r. des Rancy, Lyon (3<sup>e</sup>).

DEUX blocs moteurs et 2  
roues AV et 2 roues AR com-  
plètes av. moyeux pr Gnome  
250 1942. Garage CONFOSSE,  
Esquerdes (P.-de-C.).

PARTICULIER rech. B.M.W.  
culbut. fourch. télé. susp. AR.  
HAUBOIS, 40, r. d'Enghien.  
Pro. 10-85.



## A VENDRE

### FONDS DE MOTOS - VELOS

Mécaniques générales.

Sur Grande artère. Gros-  
se circulation. Bail 9 ans.  
Loyer 4.500. Px 700.000.

GRAND,

29, rue Tronchet, Paris.

URGENT rech. moteur Jonghi  
100 cmc. FAIZANT, 4, r. Ho-  
ches, Colombes. Cha. 08-47.

SERAIS ach. 2 ch. air 24-2-1/2  
2 1/4. PERON, 81, r. de Reully  
Dor. 64-23.

GNOME - RHONE flat-twin  
type X ou V2. HUMMEL, 2, r.  
Mizon, Paris-15<sup>e</sup>. Suf. 74-47.

## ECHANGES

ECHANGE pns moto et cham-  
bres contre pneus et cham-  
bres autos. Leclerc, à Cour-  
tomer (S.-M.). Tél. 3.

ECHANGE vélom. 3 vit. 1 CV  
Alcyon, pn. bon ét. méc. con-  
tre moto 250 cmc. à 750 cmc.  
récente même ss pneu. Ecrire  
LIMACHER, 43, rue des Ab-  
besses (10<sup>e</sup>).

## DIVERS

JEUNE homme ayant présenté  
125 cmc. D.K.W., passez voir  
M. PERSIN, 148, rue des Py-  
rénées (XX<sup>e</sup>).

ETABLIS. REVIL, 82, av. des  
Ternes, Eto. 15-53. Seuls spéc.  
pour tous équipements et ac-  
cessoires auto-moto-cycle.

UNIQUE IkoFlex 6x6 Zeiss 3,5  
compr. 500<sup>e</sup> sac T.P. Jumelles  
prisme gr. 12. Niveau à lu-  
nette. GADENNE, Mers-les-  
Bains (Somme).

2 CADRES et fourches Harley-  
1935 et 1937, 1 fourche, garde-  
boue, stocks. Voir MOTO-RE-  
VUE.

PNEUS 26x3,50 — 27x4, vélo-  
mot. et machine à écrire à  
vend. ou échang. contr. 4x18.  
BROSSON, 29, av. Etats-Unis,  
Clermont-Ferrand.

TANDEM Dery, 2 vit. STA-  
TION SERVICE, 83, av. Grde-  
Armée.

A VENDRE ou échang. ctre 2  
motos, camion Panhard 3 ton.  
benne tôle à main. HUBERT,  
16, r. Gondrecourt, Viry-Châ-  
tillon.

LEVIERS pr guidon et carbu-  
rateurs vélom. Amac; roue AR  
Terrot 350 cmc. Chaines moto.  
H. GOURDON, 2, rue Lipp-  
mann, Paris-20<sup>e</sup>.

## SIDE-CAR

PRECISION

39 bis, rue Martre, CLICHY

si votre publicité était ici  
elle serait lue

SIDE Bernardet S7 sp. impec.  
bon pn. Ecr. BRISSET, garage  
Caillet, Senlis (O.).

N.S.U., D.K.W., Peugeot, Ter-  
rot, chez PIAULET, 62, av. de  
Choisy, Paris.

MOTO SCOUT améric., patin-  
nette à moteur aérodynamiq.,  
ét. neuf. STATION SERVICE,  
83, av. Grande-Armée.

PART. vend B.M.W. trans. pr  
cardan 5 CV culb. b. ét. et  
Victoria 245 2 tps b. ét. Ecr.  
MOTO-REVUE No 195.

SAROLEA 500 Racing neuve.  
Norton 500 CSI A.C.T. tr. bel.  
B.N.C. 1100 course à compres.  
impec. Jean MORIN, 12, rue  
Steinlen, Paris-18<sup>e</sup>. Mon. 92-36.

PLUSIEURS bloc mot. 2 cyl.  
2 tps D.K.W. refroidissem. par  
eau; 3 vit., marche AR, compl.  
avec démar., différentiels pr  
traction AV. Matériel nf dis-  
ponible. STATION SERVICE,  
83, av. Grande-Armée, Paris.

A.C.T. 500 parf. état, voir PE-  
TEL, 140, bd Richard-Lenoir,  
Paris. Obe. 13-93.

B.M.W. R 11, R 12, R 23, R 51.  
Indian 1939 suspens. arrière.  
Puch 250 2 temps, 2 cyl. 4 vit.  
Triumph 350 4 v. Zundapp K500  
B.S.A. Et. Empire. Terrot 500  
4 V N.S.U. 200 et 350 Supercul.  
New-impériale 350 compétt.  
Cherche voiture sport.  
SCEAUX R., 3, villa Gagliar-  
dini, Porte des Lilas.

VENTE — ACHAT — REPARATIONS

Agence TERROT et MONET-GOYON

R. GRAZZINI, 16, Rue du Marché-Popincourt — Paris  
Tél. : ROQ. 17-03

**Vve H. BARTHELEMY**  
 1, Bd Voltaire, ASNIERES  
 GRE. 15-97 et 34-12  
 Agence exclusive  
**MOTOBECANE**  
 Pièces détachées  
 Réparations par Spécialistes  
 Achats - Ventes - Echanges

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

**B. M. W. — ZUNDAPP**  
 Achat-Vente pces détach.  
 LATSCHA  
 16, r. A.-Bailly, Asnières.  
 Grésillon 17-93

**MOTOS**  
 Sports Champéret  
 8, r. Claude-de-Bussy (17<sup>e</sup>)  
 ●  
 Moteurs V. A. P.  
 pose et station service

**MOTO SPORT**  
 Robert GUIGNABODET  
 Répare, met au point ttes  
 les machines Françaises,  
 Etrangères.  
 Chromage — Emaillage  
 20, avenue Thiers  
 Brie-Comte-Robert (S.-M.)

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

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

**TOUS SPORTS**  
 changement de propriétaire  
 Reprises - Réparations  
**VENTE ACHAT ECHANGE**  
 Toutes Marques Toutes marques  
 Chromage — Emaillage  
 Cycles route et course  
**NOTARI FRS**  
 44, rue des Poissonniers, 44  
 PARIS (18<sup>e</sup>) 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<sup>e</sup>  
 GOB. 80-70

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



**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<sup>er</sup> 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<sup>e</sup>  
 Tél. : Mon. 11-39

**Robert Enjalbal**  
 Spécialiste de la rép. moto  
 Agent Monet-Goyon  
 57, boul. de Grenelle, 57,  
 PARIS-15<sup>e</sup> Tél. Suf. 34-81

Tout le Stock des Pièces  
**SOYER**  
 d'origine  
 Jap. Sturmev, Chaise, etc...  
 Boulonnerie  
 Ets R. DELOBELLE  
 2, Passage Moitrier, 2  
 PARIS-17<sup>e</sup> GAL. 66-70

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

**TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES**  
 POUR TOUTES MARQUES  
 Réalésage, rectification, chemisage, taillage, soudure,  
 rectification de tous embellages. Mécanique générale  
 spécialisée, Travail à façon  
**Ets M. MINOT** S.A.R.L. 650.000 fr.  
 35, rue Brunel — PARIS (17<sup>e</sup>) — 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)

**ACHAT - REPARATIONS**  
 VENTES  
**L. DUFFOURD**  
 134, Rue de la Chapelle  
 PARIS-18<sup>e</sup> Nord 10-95