

UNE OPINION
SUR LES
MACHINES
AMERICAINES

VELOMOTEURS
MOTOS, SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue

Provisoirement
BI-MENSUEL

LE NUMERO
10 frs



TÉLÉPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C.I.C. POSTAL : 297.37

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12. RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

SOYEZ PRUDENTS !

Grâce à l'A.R.A., l'érection de semblables monuments sur le bord des routes sera peut-être inutile demain ?

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

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



une révélation!

Formidable comme rendement
la Super-Pyrolite... Elle "trans-
formera" votre moteur tout en
réduisant la consommation.
Pourquoi pas l'essayer aujour-
d'hui ?

GÜRTNER

PONTARLIER (Doubs)

M. et V.

Ets. F. DUMONT

8, rue du Mont — PONTARLIER (Doubs)

Dépositaire des accessoires Gurtner.

AVIS

MOTOCYCLISTES :

Commandez dès maintenant votre MATCHLESS
350 cm3 reconstruite avec garantie du neuf. Une pre-
mière série de 20 machines sera terminée pour le
15 juin, elles seront attribuées suivant l'ordre des com-
mandes.

Toutes pièces spéciales pour machines
supersport et compétition.

L. ROSSIGNOL & Cie

17, rue de Châteaudun Nanterre MAL. 10-65

B. M. W.

Toutes réparations Machines récentes
Anglaises — Allemandes

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

Avant d'acheter une moto d'occa-
sion, venez nous voir. Bientôt
nous vous en livrerons des
neuves.

MOTO-BASTILLE

6, Boulevard Richard-Lenoir, PARIS - Bastille

Agence : TERROT MOTOBECANE

Vente de moteurs auxiliaires VAP
et bicyclettes à moteurs.

Tous les accessoires. — Pièces détachées.

REPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE

MAILLOT-MOTOS

REALÉSAGES - REFECTION D'EMBIELLAGES

ACCESSOIRES - EMAILAGE - CHROMAGE

MOTEURS AUXILIAIRES

31, Avenue de Neuilly, NEUILLY-sur-SEINE — Pte Maillot.

MOTO-PIÈCE

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

ÉCHANGES STANDARD DES EMBIELLAGES ET CYLINDRES

- RÉALÉSAGES -

BIELLES - MANETONS - CAGES A GALETS

AXES ET CONES DE MOYEUR

PIGNONS DE CHAÎNE ET ROUE AR.

PIGNONS DE BOÎTES 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 -

MOTOS DRESCH — D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

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.
Nous délivrons à la remise des bons les bicyclettes
et vélomoteurs.

18 et 20, r. Rébeval — PARIS-19^e Tél. : BOT. 27-12

TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES POUR CYCLES ET MOTOS

Pistons, soupapes, pignons, bielles, cylindres, axes, jantes,
guidons, moyeux, selles, etc... — Réalésage, rectification,
chemisage, taillage, soudure, réfections de tous embiellements,
boîtes à vitesses, moteurs.

Ets. M. MINOT S.A.R.L. 650.000 francs

35, rue Brunel — PARIS (17^e) — Tél. : GAL. 50-72

(métro Maillot, fermé le samedi)

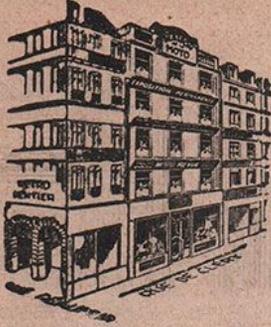
(Toutes expéditions doivent être adressées franco domicile)



DEPANNAGE - MISE AU POINT - TOUJOURS VITE ET BIEN

L ROY

144 R. DE CRIMÉE PARIS XIX. BOT. 34 03



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^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)

◆ CONSTRUCTION D'AUTOROUTE EN ITALIE ?

L'Italie songe dès maintenant à l'amélioration de son réseau routier. On étudie actuellement la construction d'une autoroute Trieste Trévis, dans l'intention d'améliorer les communications avec l'Europe centrale.

◆ IL N'Y A PAS QUE CHEZ NOUS.

La presse auto-motocycliste d'Italie réclame le retour à la libre circulation de tous les véhicules et se plaint des excès de la bureaucratie et du fisc ! Par ailleurs, la Police florentine refuserait de laisser circuler sans autorisation les cycles à moteurs auxiliaires. Ce refus est en contradiction avec les lois italiennes, qui ne considèrent pas les cycles munis de petits moteurs comme des véhicules automobiles.

◆ PNEUMATIQUES DE GUERRE

Economisez vos pneus ! roulez gonflés à bloc ! Tant pis pour les secousses sur mauvais pavés et le dérapage sur terrain gras au premier coup de frein brutal. Un pneumatique ersatz insuffisamment gonflé ne tarde pas à se couper sur le flanc, et c'est l'éclatement inévitable.

◆ INDICE D'OCTANE

Le bruit court que les essences américaines n'auraient dans l'avenir qu'un indice maximum d'octane de 72. Ce qui semblerait justifier cette rumeur, c'est que les nouveaux moteurs américains ont un rapport volumétrique inférieur à celui des moteurs précédents. Reste à savoir si en France nous aurons une politique de l'alcool qui permettra la production de carburants binaires ou ternaires à indice d'octane plus élevé.

◆ PERTES PAR FROTTEMENT

Elles sont plus élevées qu'on le suppose généralement. Elles peuvent atteindre 40 % au régime maximum.

◆ CIRCUITS ROUTIERS HOLLANDAIS

A Zeist, près d'Utrecht, et à Zandvoort, on établit deux circuits routiers. Le premier mesure 5 kms 500 et l'autre 5 kms. Le nouveau circuit de

SECRETS

L'INDUSTRIE motocycliste française est muette, mais il serait injuste de croire qu'elle ne travaille pas. Au contraire, ses bureaux d'études et ses laboratoires sont en pleine activité et nous en verrons, le moment venu, les résultats. Il ne faut pas être chauvin, il ne faut pas davantage être snob. Nous admirons certes le gros effort fourni par l'industrie anglaise, mais elle est, par rapport à la nôtre, nettement favorisée. Les problèmes relatifs aux matières premières sont résolus d'une manière beaucoup plus satisfaisante que chez nous. Elle peut donc produire des machines (la moitié de cette production est d'ailleurs destinée à l'exportation) et par la vente de ces machines conserver des finances saines et envisager l'étude et la mise sur le marché de modèles nouveaux. Elle a donc une liberté d'action beaucoup plus grande. Toutefois remarquons que, parmi ces modèles nouveaux, ceux qui doivent entrer prochainement en production sont, en somme, assez classiques, et qu'au contraire les modèles de conception originale nécessiteront, avant d'être livrés au public, une longue mise au point. Il y en a d'ailleurs plus d'un sur lequel le secret est jalousement gardé. On ne peut donner d'indications sur une machine que lorsque, après des essais prolongés, elle a donné satisfaction.

Ces arguments sont plus valables encore pour notre industrie que pour l'industrie anglaise. L'incertitude de la situation économique, la rareté ou l'absence de matériaux, l'appauvrissement de la clientèle et le prix élevé des machines, toutes sortes d'autres difficultés qu'il serait trop long d'indiquer ici, rendent bien difficile la tâche de nos industriels, dont les moyens de production ont été singulièrement réduits. Notre industrie se trouve donc dans une période de préparation, au cours de laquelle les marques ne peuvent dévoiler leurs intentions sans fournir des indications qui pourraient avantager leurs concurrentes françaises et même étrangères. Nous pouvons faire confiance à nos industriels. Ils ont toujours montré de l'initiative, de l'originalité et de l'énergie, et nous pouvons être assurés que, le moment venu, ils nous offriront des modèles qui n'auront rien à envier aux plus belles productions étrangères. Mais en attendant soutenons leur effort par notre discrétion.

ABONNEMENTS POUR LA SUISSE ET LA BELGIQUE

Nos lecteurs de Suisse et de Belgique nous font part des difficultés qu'ils éprouvent à se procurer *Moto-Revue* chez les marchands de journaux. En raison de la pénurie actuelle de papier, nous ne pouvons assurer la livraison régulière aux détaillants et leurs conseillers de s'abonner. Puisqu'il est difficile de nous adresser des fonds de l'étranger, écrivez-nous. Nous vous indiquerons le moyen de souscrire un abonnement. C'est la seule façon d'obtenir le service régulier de notre revue.

Zandvoort est différent de celui de 1939 où s'était disputé le Grand Prix de Zandvoort.

◆ PESSIMISME

Nous avons demandé à un agent de banlieue ce qu'il pensait de la suppression des S.P. La réponse fut peu encourageante : « Une manœuvre électorale, tout simplement ! Nous toucherons peut-être une première attribution, mais c'est tout. Rappelez-vous le coup de la suppression des tickets de pain ».

Nous nous refusons à tout pronostic ou commentaire, mais nous serions les derniers surpris de constater que la confiance ne règne plus !

◆ L'IMPOT A LA CYLINDREE

Il n'est pas question, Dieu merci ! de le rétablir en France. C'est le canton helvétique du Tessin qui le réinstaura, après avoir été le premier à le remplacer par une taxe sur l'essence. Les taxes annuelles vont de 33 fr. (suisse) pour une moto de 125 cmc. maximum, jusqu'à 165 fr. pour les machines munies de sidecars.

◆ MOTOS A GAZOGENES

« Moto-Revue » a publié avant la guerre une étude détaillée sur les motos à gazogènes. Nous avons vu circuler une machine ainsi équipée. Elle venait de franchir une côte assez raide à bonne allure, avec un moteur de cylindrée moyenne (350 ou 500 cmc.). Il serait intéressant de connaître les résultats obtenus par des motocyclistes ayant monté des « gazos » pendant l'occupation (performances, possibilités d'utilisation, etc.).

Par ailleurs, des essais de marche à l'acétylène ont été entrepris sur des 2 et 4 temps. Nous sommes persuadés que la publication des « trucs » employés à cet effet serait pleine d'enseignements. Ecrivez-nous donc à ce sujet, et adressez-nous des schémas de vos réalisations.

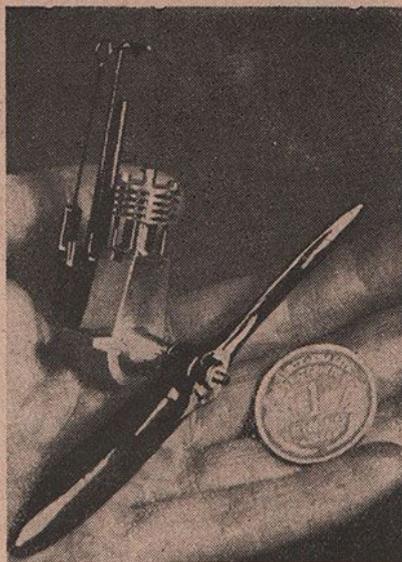
◆ OU PASSE L'ESSENCE ?

Nous importons trois fois moins d'essence qu'en 1938, mais il y a 10 fois moins de véhicules en circulation.

Moto-revue bi-mensuel

Les Services du Ministère de l'Information viennent d'accorder à « Moto-Revue » l'autorisation de paraître chaque semaine, comme par le passé. Toutefois, en raison des difficultés d'approvisionnement en papier, et aussi des difficultés économiques rencontrées (momentanément, espérons-le) par les constructeurs français, nous ne sortons notre numéro que tous les quinze jours, en attendant mieux.

Néanmoins, cette nouvelle complera d'aise les nombreux lecteurs qui nous adressent leurs témoignages de sympathie et d'encouragement. Diffusez-la largement, afin de nous attirer de nouveaux abonnés, ce qui augmentera encore nos moyens d'action en faveur de la renaissance du motocyclisme français.



Voici le plus petit moteur « In the World ». La cylindrée de ce deux temps « Eclair Allouchery » est d'un 27^e de cmc. Il consomme un mélange éther-pétrole-huile en proportions égales, et fonctionne par auto-allumage, comme un Diesel, grâce à son rapport volumétrique de 18 à 1. Un dispositif à vis permet de faire varier ce taux de compression. Son poids est de 35 grammes seulement.

INFORMATIONS

◆ UN CRI D'ALARME

C'est un véritable cri d'alarme que M. Charles Faroux, l'éminent technicien de l'automobile, lance dans le journal « L'Equipe » du 3 avril. En effet, si les carburants d'importation vendus dans la zone Nord ont un indice d'octane de 70, ceux distribués au sud de la ligne Montreux-Vieux-Nevers proviennent de nos raffineries nationales, insuffisamment outillées, et ne présentent qu'un indice d'octane de 55 ! Cette situation est catastrophique, surtout pour les possesseurs de machines un tant soit peu « gonflées ». C'est, en perspective, l'auto-allumage presque continu et la mise hors d'usage en peu de temps du moteur. Si on pouvait adjoindre à l'essence du benzol et de l'alcool ! mais ces produits sont eux-mêmes fort rares.

Les pouvoirs publics auront-ils l'intelligence de remédier à cette situation ?

◆ CONGRÈS TECHNIQUE INTERNATIONAL

Un Congrès Technique International, réunissant des ingénieurs et techniciens de toutes les parties du monde, se tiendra à Paris, à la Maison de la Chimie, du 16 au 21 septembre 1946. Il est organisé par un Comité d'Honneur International et des Comités Nationaux.

Le Comité National Français sera présidé par M. A. Antoine et comprendra notamment M. Frédéric Joliot-Curie, Haut commissaire à l'Energie Atomique. Les problèmes techniques actuels feront l'objet d'examen détaillés.

Tous renseignements au Secrétariat du Congrès, 27, rue de Constantine, Paris, VII^e.

LES CONDITIONS DE VENTE DU VELOSOLEX

Les Ets Solex nous communiquent les renseignements suivants, concernant la vente des bicyclettes à moteur auxiliaire de leur fabrication :

Ces machines commenceront à sortir dans le courant du mois de mai, à la cadence d'environ 10 par jour. Elles seront délivrées par l'intermédiaire de nos Agents et en échange de bons d'achats émanant d'un Organisme officiel.

La production de 10 Vélosolex par jour ne nous permettant pas de prévoir un approvisionnement dans toute la France, nous pensons réserver notre fabrication, pour les premiers temps tout au moins, à la région parisienne.

Nous ne croyons pas inutile de rappeler qu'il s'agit de bicyclettes complètes, construites et équipées d'un moteur par les Ets Solex. Le groupe ne peut donc être vendu séparément.

Enfin, les Ets Solex envisagent la création d'un important réseau de stations services, qui assurera dans toute la France la représentation, l'entretien et la réparation des Vélosolex.

Tous renseignements aux Ets Solex, 190, avenue de Neuilly, à Neuilly-sur-Seine. Recommandez-vous de « Moto-Revue ».

◆ TURBINE

M. Munro, un des dirigeants de B.S.A., croit que dans un avenir encore assez lointain, la turbine pourrait être utilisée dans la construction motocycliste.

◆ LUCKY FELLOWS

Chaque automobiliste et motocycliste anglais reçoit mensuellement de quoi parcourir 320 kms environ.

◆ LES DEUX TEMPS ET UN MOTEUR QUI TOURNE VITE ?

Et nous qui avons toujours cru que le deux temps était un moteur développant sa puissance maxima à un régime relativement modéré, le transfert et l'échappement ne s'opérant que pendant une partie assez réduite de la course du piston, alors que dans un quatre temps, on dispose de deux courses complètes pour l'échappement et l'admission.

◆ NOUVEAUX SEGMENTS

La technique des segments évolue comme toutes les autres. On s'efforce de réaliser une pression aussi égale et aussi réduite que possible sur tout le pourtour du cylindre.

◆ RESTRICTIONS POUR L'INDUSTRIE ALLEMANDE

L'Allemagne se verrait interdire la fabrication de divers produits chimiques. Notamment l'aluminium, le magnésium, le caoutchouc, l'ammoniaque et l'essence synthétique.

◆ SUGGESTION DE LECTEUR

Un de nos abonnés, acquéreur récent d'une motocyclette, estime que le constructeur devrait être habilité à effectuer de lui-même la demande de carte grise dès la commande de la machine, afin d'éviter au client des formalités fastidieuses et une longue attente à la préfecture de police. Mais n'est-il pas encore plus simple de faire une demande par lettre, en joignant le dossier ? Il est vrai que la perte d'un document est toujours possible !

◆ QUAND AURONS-NOUS DE L'ESSENCE ?

Après nous en avoir promis (en quantité très limitée !) pour le 15 avril, on a reporté l'institution du carnet de rationnement au 30, cette date devant coïncider avec la suppression générale des S. P. voitures.

A moins que d'ici là, l'heureux événement soit renvoyé, aux calendes grecques. La raison officielle du retard ? Un conflit opposant le ministère de l'Intérieur, favorable à la suppression, et celui des Travaux Publics, adversaire de la réforme. Dans ces conditions, l'affaire risque de durer longtemps !

◆ PROJETS HELVETIQUES

La Suisse envisage la possibilité d'établir des laboratoires et raffineries de pétrole qui lui permettront de distiller les produits bruts.

◆ HYBRIDES

Une Excelsior, un moteur de Speed-twin Triumph, une fourche Matchless, une suspension arrière faite « à la maison » et de cet assemblage naît une assez jolie machine.

◆ MOTO VOLEE

Dans la nuit du 5 au 6 avril : vélomoteur D.K.W. 125 cmc. immatriculé 2719-VJ3 émaillé noir. réservoir noir et chrome, gardes-boue enveloppants, pneus 25x3 Continental, cadre N° 786392.

Renseignements à M. Saillant, 8, rue du Midi, Neuilly-sur-Seine. Forte récompense.



◆ SURPLUS ALLIES

Le contingent de motos serait des plus réduits. On envisage, pour les prochaines tranches, l'achat de 1.000 motos pour 55.000 véhicules à quatre roues et 10.000 remorques.

◆ LE PROBLEME DU PNEUMATIQUE

L'optimisme ne règne pas dans les milieux officiels, au sujet du rééquipement en pneumatiques. On ne prévoit pas d'amélioration sérieuse avant deux ans, et les poids lourds seront les premiers servis, bien entendu !

◆ UN COUP DE POUCE

Depuis le 15 mars, le prix de l'essence a été porté à 11 fr. 40 le litre et il faut y ajouter une taxe municipale qui, à Paris, est de 18 centimes par litre. On continue à encourager chez nous le motocyclisme et l'automobilisme.

Chinoiserie administrative

L'anecdote que nous vous relatons aujourd'hui n'est pas extraite d'un ouvrage de Courteline. Un de nos lecteurs parisiens, marchand de journaux, en fut le héros et la victime. Elle apporte la preuve que rien n'est changé dans notre ridicule et paperassière ad-mi-nis-tra-tion. Mais voyez plutôt :

Notre lecteur utilisait jusqu'à ce jour, par nécessité professionnelle, une grosse moto. Afin d'économiser le carburant, il vendit sa machine et se procura un moteur auxiliaire qu'il adapta à son vélo. Il se rendit dernièrement au service de la répartition des carburants liquides, qui exigea pour la remise des bons la présentation de la carte grise.

Les vélos munis de petits moteurs de moins de 50 cmc. ne sont pas soumis au régime des cartes grises, et notre lecteur se vit refuser la délivrance des précieux tickets. On lui conseilla de s'adresser à la Mairie de son arrondissement.

Après diverses démarches dans six bureaux différents de ladite mairie, il fut invité par le Secrétaire à aller exposer son cas au Commissariat d'arrondissement, d'où on l'envoya aux Ponts et Chaussées, Boulevard Raspail. Les Ponts et Chaussées se déclarèrent incompétents et renvoyèrent le préposé... rue de Château-Briand, où il s'était adressé en premier lieu. Réponse quasi unanime : votre cas n'est pas prévu.

Nous jugeons tout commentaire superflu, mais nous posons aux pouvoirs publics deux questions bien nettes relatives aux cycles munis de moteurs auxiliaires.

1° Le possesseur d'un vélo à moteur auxiliaire peut-il régulièrement bénéficier d'une attribution de carburant.

2° Doit-il demander la délivrance d'une carte grise analogue à celle des ex-vélocyclistes (motos légères) ?

LA VENTE DES MOTOS EST LIBRE

L'Office professionnel de l'Automobile et du Cycle a informé la presse que la vente des motos de plus de 175 cmc. de cylindrée était désormais libre. Les agents peuvent livrer dès maintenant à la clientèle sans bon de déblocage.

Toutefois, la vente des vélomoteurs jusqu'à 125 cmc. inclus reste soumise à l'autorisation des Services de la production industrielle.

PERMIS DE CONDUIRE EXAMEN

Pour obtenir la délivrance d'un certificat de capacité par la Préfecture, on doit adresser une demande sur une feuille de papier timbré à 10 fr. au Préfet de son département (dans la Seine, au Préfet de Police).

A cette demande, légalisée par le Commissaire de Police, doivent être jointes les pièces suivantes :

- Un certificat de domicile délivré par le Maire sur timbre à 10 fr. également légalisé.
- Une pièce justificative d'identité sur papier libre.
- Trois photos identité 4x4, de face, et sans coiffure.
- Un timbre fiscal de 100 fr. apposé sur le demande, oblitéré par le candidat, à l'encre noire (date et signature).
- La somme de 90 francs, par mandat-poste.
- Une enveloppe timbrée.

EXTENSION DU PERMIS

Le permis moto n'est pas extensible. Les possesseurs des autres catégories de permis peuvent en réclamer l'extension à la motocyclette. Il est nécessaire de produire :

- Une nouvelle demande sur timbre à 10 francs, avec apposition d'un timbre fiscal de 100 francs.
- Deux photos identité.
- Le permis à étendre.
- La somme de 10 fr. (mandat-poste).

Tous renseignements complémentaires à la Préfecture de Police de Paris, bureau 108.

Une police routière efficace P. A. R. A.

NON, il ne s'agit pas de ce perroquet au plumage brillant dont les trois lettres sont si utiles aux auteurs de mots croisés, mais de l'Assistance Routière des Assurances, création de l'Association Générale des Assurances contre les accidents, sous le patronage de la Fédération Nationale des Clubs Automobiles. A la vérité, il y a longtemps qu'une telle organisation devrait exister chez nous, dans l'intérêt de tous. On aurait pu penser que la Fédération Nationale des Clubs Automobiles ou l'U.N.A.T. auraient dû depuis longtemps prévoir quelque chose d'analogue, à l'exemple de l'A.A. anglaise. Mais soyons justes, cela coûte fort cher et la Fédération n'avait pas les ressources nécessaires, pas plus que les clubs automobiles affiliés. Nous n'avons pas eu en France, au moins pour les choses utiles, le sens de l'association, au contraire des Anglais. Les clubs affiliés ne groupaient pas avant 1939 le dixième des automobilistes français et les cotisations ne leur fournissaient pas de quoi organiser dans leurs zones une œuvre secouriste. Avec des effectifs insuffisants et des cotisations trop faibles, on ne peut mettre sur pied quelque chose d'analogue à ce qu'a fait l'A.A. de l'autre côté du détroit.

Par contre, il semble logique que les Compagnies d'Assurances qui bénéficient au premier chef de la réduction des accidents et de l'accroissement de la sécurité routière, et qui, par surcroît, disposent de capitaux considérables, prennent en main l'affaire. Cela constitue, il faut le reconnaître, une menace, et pour la Fédération et pour ses clubs. Actuellement, il y a accord et c'est la lune de miel. Mais l'A.R.A., plus riche, plus puissante et peut-être aussi plus homogène et mieux organisée que la Fédération, ne reprendra-t-elle pas quelque jour sa liberté et ne constituera-t-elle pas un club beaucoup plus fort que la Fédération dont la situation sera, alors, bien menacée et qui risquera d'être absorbée par cet organisme nouveau.

L'A.R.A., avec beaucoup d'allant et d'esprit d'initiative, commence à agir. Elle dispose déjà de 30 sidecars dont l'action s'exercera dans un rayon de 60 kms autour de Paris et elle envisage pour l'année prochaine l'extension de ses services à d'autres grands centres. Ces patrouilles routières sont appelées à rendre d'énormes services et à assurer, nous ne disons pas la police de la route, mais la sécurité de la route avec tact, discrétion et efficacité. Mais un autre problème se pose. Lorsque l'A.R.A. sera complètement organisée, l'Etat, actuellement avide de nationalisations, ne l'absorbait-il pas ?

Graissage et Frottement



(Suite du précédent numéro)

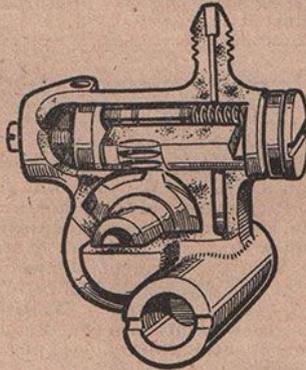
Il y a toujours quelques fuites légères, en particulier par le reniflard et il y a un peu d'huile qui franchit les segments. Le niveau baisse donc, mais lentement, au moins dans des circonstances normales, même pas un quart de litre aux 100 kms. Il faut donc de temps en temps ajouter un peu d'huile dans le réservoir. Mais chose plus grave, l'huile ne conserve pas indéfiniment ses qualités lubrifiantes. Tout d'abord les pistons ne sont pas rigoureusement étanches et des gaz s'introduisent dans le carter. Les gaz frais contiennent des vapeurs d'essence et les gaz brûlés de la vapeur d'eau. Le lubrifiant est dilué par l'essence et forme avec l'eau une sorte d'émulsion. De plus, au contact de l'air, l'huile chaude s'oxyde et il se produit des gommages (cela est particulièrement sensible avec les huiles végétales. Enfin il tombe dans le carter des particules de carbone improprement appelé calamine). Non seulement l'huile perd une partie de ses qualités, mais les gommages et les poussières risquent de boucher les canalisations. Au bout d'un certain temps, l'huile n'est plus aussi visqueuse et elle est noire et sale. Contre le carbone et les poussières on peut se défendre avec des filtres en coton, mais encore ces filtres possèdent-ils une dérivation qui permet à l'huile de passer lorsque le filtre est obstrué. En fait toute l'huile ne passe pas à travers le filtre et une partie s'enfuit par la dérivation. On n'utilise plus guère ces filtres et on se contente de filtres en toile métallique dans la crépine de la pompe de refoulement. Contre la dilution et la formation des gommages, il n'y a rien à faire et seule une installation industrielle peut régénérer l'huile. Aussi arrive-t-il un moment où il faut vidanger l'huile. On opère de la manière suivante : le moteur étant chaud et l'huile étant alors fluide, on vidange. On remet en place le bouchon, puis on verse dans le réservoir de l'huile spéciale très fluide et on met le moteur en route pendant quelques instants, à régime réduit. On vidange alors l'huile fluide et on refait le plein avec de l'huile normale. Le moteur ainsi rincé par l'huile fluide sera propre. Passez l'huile fluide sur un linge, elle pourra servir à nouveau. L'autre huile usagée peut encore être employée pour graisser les autres organes de la machine et aussi pour des usages domestiques. Certains poêles spéciaux permettent de la brûler. Lorsqu'on met une machine en service, il faut vidanger après 500 kms, à cause de la limaille due au rodage. Par la suite, on espacera les vidanges. On peut, avec

un moteur moderne, ne vidanger que tous les 2.000 kms environ. Mais suivez les indications de la notice d'entretien.

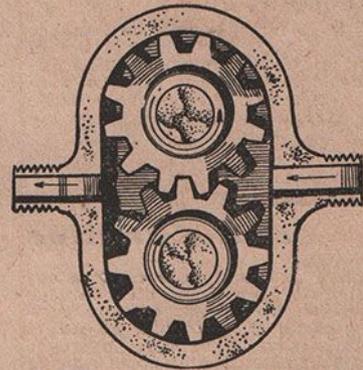
Les pompes mécaniques sont généralement du type à piston et il en existe de nombreux modèles. Sur les voitures, on n'emploie guère que des pompes à engrenages, qui ne fonctionnent que noyées dans l'huile. Elles n'ont qu'une faible puissance d'aspiration et se désamorcent facilement. Leur puissance de refoulement est très grande. Elles ont l'avantage de ne comporter aucun organe fragile et leur commande se fait aisément par une vis sans fin. On les trouve sur quelques moteurs de motos, dont la base

du carter contient la réserve d'huile.

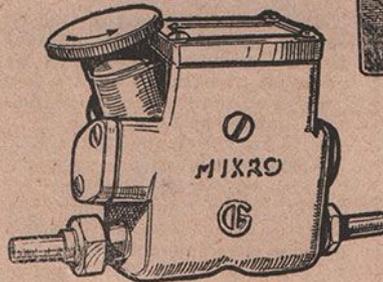
Il faut savoir choisir l'huile qui convient à son moteur ou plus exactement il faut se laisser guider dans ce choix par des personnes qualifiées. On peut bien penser que le constructeur de la machine ne vous conseillera pas une huile douteuse. Qu'il y ait entre lui et la marque d'huile qu'il recommande certains accords commerciaux, c'est certain, mais il ne courra pas le risque de couler sa marque en recommandant un produit douteux. Si vous estimez qu'une autre marque d'huile offre plus de garanties, conformez-vous alors aux indications qu'elle vous donne. Ne lésinez pas, mé-



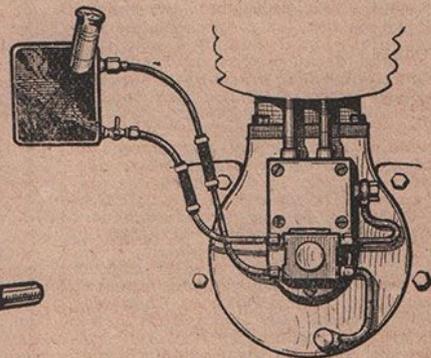
Pompe classique à piston horizontal, système Pilgrim, entraînée par l'arbre moteur.



Pompe à engrenages, fonctionnant en charge, et même noyée, dans certains blocs-moteurs.



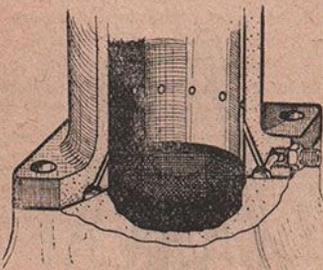
Aspect extérieur d'une pompe pour graissage à huile perdue. Celle-ci comporte un viseur, permettant d'observer le débit, et un bouton molleté permettant de le régler. C'est la « Mikro » Gurtner, bien connue de nos lecteurs.



Le graissage à carter sec et circulation est celui qui convient le mieux aux moteurs à haut rendement. Une pompe envoie l'huile sous pression aux organes à graisser. Une autre pompe la recueille à la base du carter et la réexpédie au réservoir.

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

fiez-vous des huiles au rabais. Il se peut que, dans des cas exceptionnels, vous trouviez à bon compte une huile excellente, mais le contraire est possible. Ne croyez pas que la publicité soit tout et que la réclame suffise à lancer une marque. Une grande firme fait beaucoup de publicité, mais elle vend une quantité énorme d'huile, en sorte que ses frais de publicité ne sont, en regard de son chiffre d'affaires, que peu de chose. Elle peut traiter de gros marchés, elle dispose de laboratoires parfaitement organisés et ainsi elle vous assure de manière constante des produits de premier ordre. Une huile de haute qualité, des vidanges assez fréquentes garantiront la longévité de votre moteur.



Pour améliorer le graissage du piston, on a foré dans l'épaisseur de l'embase des petits canaux qui permettent le passage de l'huile.

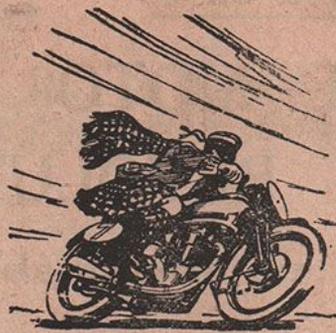
Les huiles végétales ne sont pas recommandables en service courant. Elles s'oxydent vite et il se forme rapidement des gommages. Il faut donc vidanger beaucoup plus souvent. Par contre, certaines huiles formées d'un mélange d'huiles minérales et d'huiles végétales sont très stables. Mais leur production est compliquée et vous devez vous abstenir de faire vous-même, au petit bonheur, des mélanges d'huiles diverses. Il n'est pas trop grave, quand on ne peut faire autrement, de mélanger des huiles minérales, mais gardez-vous de verser de l'huile minérale dans un réservoir qui contient de l'huile à base végétale ou vice versa.

L'addition de graphite colloïdal à l'huile est recommandable, surtout lors de la mise en service d'une machine neuve. Mais n'utilisez pas de graphite avec une huile végétale. Il se produirait une floculation du graphite et un engorgement des canalisations.

Enfin, terminons par un vœu. C'est que nos machines comportent non pas un manomètre d'huile, mais seulement un indicateur de circulation d'huile placé sous nos yeux et qui nous avertisse aussitôt d'un arrêt. En ce qui nous concerne, le manomètre d'huile nous a, par deux fois, évité de mettre hors de service deux moteurs de voitures.

FIN

REGAIRAZ.



Notre lettre d'Angleterre

LE FUTUR REGLEMENT DU T.T.

ON envisage pour 1947 l'organisation du Tourist Trophy de l'île de Man, l'épreuve maîtresse du calendrier sportif mondial. Il y a donc 15 mois environ avant l'épreuve. Si la formule actuelle subsiste, il semble que la majorité des constructeurs s'en désintéressera, puisqu'un seul d'entre eux a annoncé sa participation possible. Or si on veut que la course amène des progrès techniques, il est indispensable que les constructeurs affrontent la lutte. Du point de vue purement sportif, on trouvera sans doute des concurrents, agents des marques ou amateurs, mais alors le T.T. ressemblerait singulièrement au Grand Prix de l'île de Man où l'on s'intéresse plus aux hommes qu'aux machines.

Cette indifférence des constructeurs n'est pas une conséquence de la guerre. Elle s'est manifestée avant la guerre même. La raison en était surtout dans l'apparition de machines étrangères ultra spéciales et si coûteuses qu'elles n'étaient établies qu'avec l'aide financière des états intéressés. Les machines anglaises, assez proches des modèles de série, ne pouvaient plus lutter à égalité (toute fois notons que le record du tour du T. T. appartient à une machine anglaise). La marque elle-même qui a le plus fait pour soutenir le prestige britannique, finit par renoncer à la lutte. Il est d'ailleurs à remarquer que la course ne rapporte pas toujours au point de vue commercial et que les deux marques anglaises qui produisent le plus de machines ne courent plus depuis longtemps. Il arrive même qu'un constructeur habitué de la victoire, voie sa clientèle diminuer considérablement, s'il vient à connaître un jour la défaite et qu'en définitive il aurait mieux valu pour lui ne jamais courir. Tout cela n'est guère de nature à encourager la participation des constructeurs aux courses. C'est regrettable, mais il n'y a rien à faire.

Et pourtant la course a encore à jouer un rôle, car nous ne pouvons considérer que la motocyclette ait achevé son évolution, qu'il s'agisse du moteur ou de la machine elle-même. Mais comment trouver une formule qui écarte à la fois les monstres spéciaux et favorise néanmoins les progrès techniques? Faut-il en particulier interdire l'emploi du compresseur qui peut parfaitement être demain d'un emploi courant et qui par surcroît favorise le polycylindre dont l'avenir semble s'affirmer? Faut-il interdire le refroidissement liquide qui peut lui aussi amener une transformation complète de la motocyclette? Un règlement trop étroit risque de provoquer la stagnation du dessin. Faut-il limiter le poids? Mais on constate que les machines étrangères étaient les plus légères malgré leur aspect massif. Et le règlement à la consommation? C'est peut-être le plus intéressant. Mais comment éviter les fraudes?

Vraiment nous n'envions pas les membres de la commission chargée de mettre au point le nouveau règlement du T.T.

IMMENSE SUCCES DE L'EPREUVE DES VIEUX CLOUS

Chaque année le Sunbeam Club organise sur le trajet de Londres à Brighton une épreuve réservée aux vieilles machines. La moyenne imposée est de 16 miles pour les machines antérieures à 1904 et de 20 miles pour les autres (environ 25 et 32 kmh. respectivement). On constate que la plupart des concurrents atteignent, en se jouant, ces moyennes et que beaucoup pourraient aller beaucoup plus vite. Le doyen, c'était un tricycle Humber à moteur de Dion de 200 cmc., construit en 1898 et qui, malgré son carburateur à léchage, atteignait aisément le 40 en palier. Dans l'autre catégorie (1904-1914), il y avait des Triumph, des Douglas, une Matchless 998 cmc., une Scott avec sidecar, une Motosacoche, une mono F.N. 220 cmc. à cardan et bien d'autres, mais les machines les plus remarquables étaient une Pearce Arrow 4 cylindres, 790 cmc., à cardan et une Wilkinson de la même cylindrée, 4 cylindres, refroidissement à eau, cardan, suspension avant et arrière, et pour le conducteur, un superbe baquet. Tout le confort moderne!

B.M.A. ANGLAISE

L'autocycle est en Angleterre un intermédiaire entre le groupe auxiliaire qui n'est à notre connaissance pas représenté Outre Manche et la moto miniature, qu'on pourrait appeler la minimoto. C'est une machine complète mais qui présente l'aspect d'une bicyclette motorisée. La cylindrée est voisine de 100 cmc. Nous ne croyons pas qu'une machine de ce type aurait chez nous du succès. Chez nous la B.M.A. primitive s'est développée dans le sens de la moto et on a abouti au vélomoteur. En Angleterre, l'évolution s'est faite en sens inverse, à partir de la moto moyenne, mais elle s'est arrêtée à la moto miniature de 125 cmc. sans descendre au-dessous. Aussi les autocycles anglais ont-ils, à nos yeux, une allure un peu étrange et quelque peu archaïque. Un de nos confrères n'envisage-t-il pas l'éventualité d'une transmission par courroie (mais une courroie sans fin à âme d'acier) et d'un moyeu à deux vitesses. Cette solution n'est peut-être pas à rejeter.

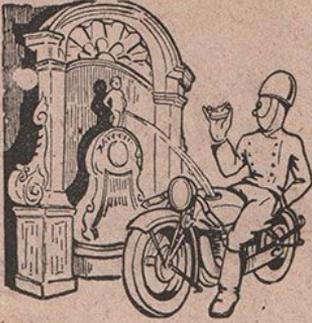
LA 250 CMC. B.S.A.

Il en existe deux modèles, un à soupapes latérales, l'autre à soupapes en tête. Ce sont, on peut le croire, d'excellentes machines. Pas très légère (un peu moins de 140 kgs), la 250 à culbuteurs fait le 100 à l'heure et soutient aisément une allure de route de 80. Elle ne présente rien de très particulier, sauf un allumage par batterie et bobine, avec avance automatique.

HUMOUR BELGE

UNE MOTO RÉVOLUTIONNAIRE...

... et un formidable poisson d'Avril

**LA MOTO F.N.-GILLET-SAROLEA**

Les événements de 1939 ne nous ont pas permis de faire part à nos lecteurs de l'incident que nous allons relater aujourd'hui. Nous le jugeons assez savoureux pour nous permettre de vous reporter sept ans en arrière, au 1^{er} avril 1939.

Notre confrère belge F.M.B. (organe de la Fédération Motocycliste Belge) publiait dans son numéro, à cette date précise, la présentation d'une sensationnelle machine « nationale » avec dessins et détails techniques à l'appui (voir les clichés illustrant cette page).

Il s'agissait de la moto : « F.N.-Gillet-Saroléa », établie selon des directives apparemment officielles, sinon militaires, avec la collaboration des trois importantes firmes d'Herstal, un châssis standard en aluminium, avec roues en magnésium coulé devant recevoir au choix du client un moteur d'une de ces trois marques : Un 350 deux temps Gillet, un bloc F.N. ou un moteur Saroléa à soupapes latérales. Parmi les caractéristiques « entièrement nouvelles » et « bien particulières » de cet engin, relevons un carburateur spécial à membrane, des paliers en fibre synthétique, une fourche coulissante et une suspension arrière par barre de torsion. On précisait que les essais du prototype s'étaient avérés concluants sous tous les rapports (vitesse, économie, etc...) et pour terminer, on fixait la date et le lieu de la « présentation officielle » du phénomène (quelques jours après la sortie du numéro et dans un endroit très connu).

Il y avait bien là de quoi mettre en effervescence tous les milieux motocyclistes de la Belgique. Aussi, plusieurs motards se rendirent en temps et heure sur le terrain... où ils comprirent enfin qu'ils avaient gobé un monumental poisson d'Avril.

La Rédaction de « Moto-Revue » avait flairé d'emblée la grosse plaisanterie. Il nous suffisait d'ailleurs de comparer le

dessin de fourche attribué au « veau à cinq pattes » ci-dessous à celui paru dans nos colonnes en 1936 pour éclairer notre religion (1).

Nos amis belges n'ont pas usurpé leur réputation d'humour. Cette plaisanterie fut d'ailleurs merveilleusement montée et ne causa de tort à personne. Nous sommes persuadés que les motards belges (même ceux victimes de leur crédulité) en garderont longtemps le souvenir.

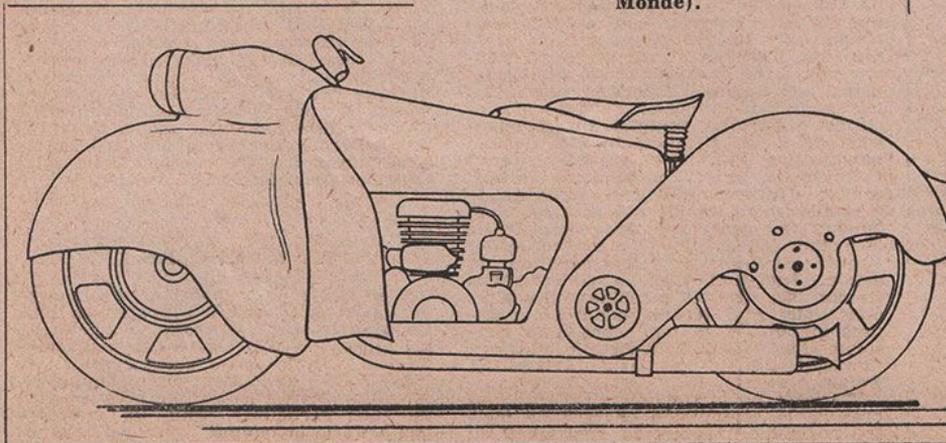
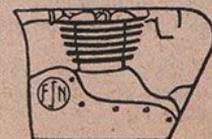
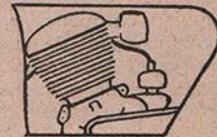
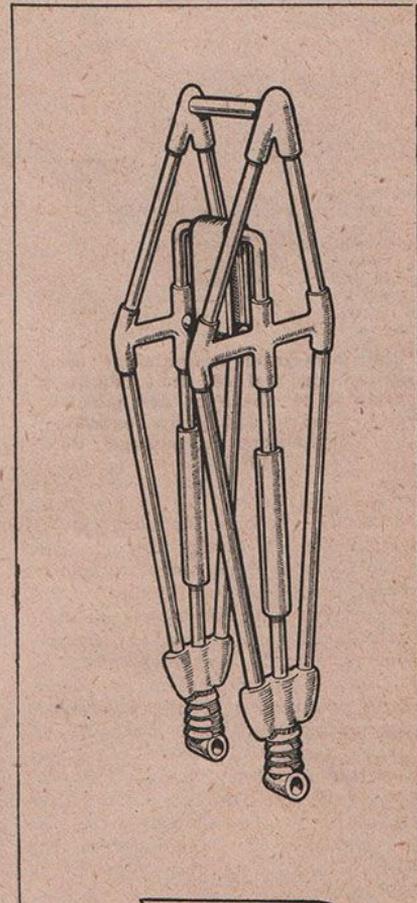
R. E.

(1) Pour être plus précis, il s'agit du numéro 676 (22 février 1936), traitant d'un projet de moto militaire.



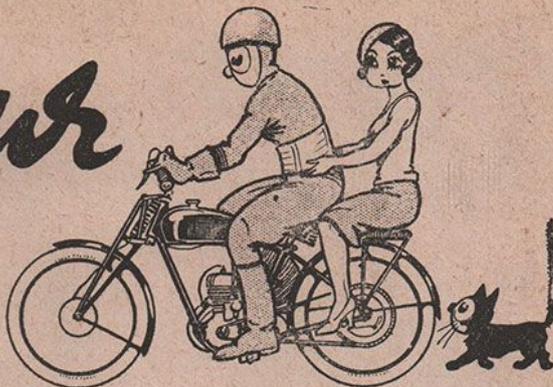
Ci-dessous : Le projet était fantaisiste, mais non invraisemblable.

Ci-contre, de haut en bas : La fourche attribuée à la « moto nationale belge » est une vieille connaissance de nos lecteurs. Projets de montage des moteurs Saroléa et F.N. (La machine complète étant représentée avec le Gillet d'Herstal Tour du Monde).



Le vélomoteur

Nouvelle réglementation, procédure spéciale d'immatriculation.



LE STATUT ACTUEL DU VELOMOTEUR

L'importance du décret que nous publions aujourd'hui n'échappera à personne. Dans le langage sybillin, particulier aux textes administratifs, il exprime la première mesure intelligente prise en faveur du motocyclisme depuis sa création : La suppression pratique du permis de conduire pour les motos d'une cylindrée maximum de 125 cmc., sans limitation de poids ou de vitesse. Nous regrettons amèrement qu'une décision de si haut intérêt intervienne à une époque où notre industrie est en sommeil, ce qui fait qu'elle ne portera pas ses fruits avant longtemps. Plusieurs années avant la guerre, « Moto-Revue » a réclamé à cor et à cri la suppression du permis de conduire, au moins pour une cylindrée limite. Mais ne nous étendons pas trop sur ce sujet, de crainte de réveiller une vieille polémique.

A noter que les cycles munis de moteurs auxiliaires de moins de 50 cmc. paraissent dispensés de toute obligation imposée aux véhicules automobiles et sont considérés comme des bicyclettes ordinaires. Donc, ni immatriculation, ni rétroviseur ne sont nécessaires.

Vous trouverez ci-dessous :

1° La législation actuelle constituant le nouveau statut du vélomoteur.

2° Les règles applicables à l'immatriculation des vélomoteurs actuellement en vigueur dans le département de la Seine.

★

MODIFICATION DE LA LEGISLATION CONCERNANT LES VELOMOTEURS

Décret n° 1409 du 5 juin 1943, J.O. du 7 juillet 1943 modifiant l'article 48 du décret du 20 août 1939.

Article premier. — L'article 48 du décret du 20 août 1939, article maintenu en vigueur par la loi du 28 janvier 1943, est remplacé par les dispositions suivantes :

« § 1^{er}. — Les cycles pourvus d'un moteur mécanique sont régis par les dispositions du chapitre III ci-dessus.

« § 2. — Toutefois, lorsque la cylindrée de ces cycles est au plus égale à 125 cc. et à condition que la plaque de constructeur prévue par l'article 27 porte d'une manière apparente l'indication de l'année de sortie du moteur et l'indication de sa cylindrée :

« a) Leur conducteur est dispensé du permis de conduire prévu à l'article 29;

« b) La procédure de déclaration de mise en circulation et d'immatriculation déterminée par l'article 28 sera remplacée par une procédure spéciale qui sera fixée par arrêté du secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

§ 3. — Les bicyclettes à moteur auxiliaire, portant sur leur plaque métallique, entre autres indications, les initiales B.M.A. et mises en circulation avant le 1^{er} avril 1943, demeurent seulement soumises aux articles 21, 22, 23, 25, 26 et 33 du chapitre III et aux articles 49, 51 et 52 (§ 2) du chapitre V, B, du présent décret.

« Les personnes possédant au 1^{er} juillet 1945 une bicyclette à moteur auxiliaire devront en faire la déclaration à la préfecture de leur domicile et de leur résidence dans les conditions qui seront déterminées par arrêté du secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications.

§ 4. — Les bicyclettes actionnées au moyen de pédales et pourvues d'un moteur de secours d'une cylindrée au plus égale à 50 cmc. sont régies par les dispositions des articles 49 à 54 ci-dessous concernant les cycles sans moteur mécanique, sous réserve qu'indépendamment de la plaque prescrite par l'article 51, elles portent, d'une manière apparente, sur une plaque métallique invariablement fixée au moteur, le nom du constructeur du moteur, l'indication du type du moteur et de sa cylindrée ».

Art. 2. — Le ministre secrétaire d'Etat à l'Intérieur et le ministre secrétaire d'Etat à la Production Industrielle et aux Communications sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de l'Etat Français.

★

ARRETE DU 18 SEPTEMBRE 1943

Procédure spéciale d'immatriculation des vélomoteurs dont la cylindrée est comprise entre 50 et 125 cmc. et procédure de déclaration des anciennes bicyclettes à moteur auxiliaire (J.O. du 26 septembre 1943).

Article premier. — 1° La procédure prévue par l'article 48 (parag. 2, b) du décret du 20 août 1939, modifié par celui du 5 juin 1943, pour la déclaration de première mise en circulation des cycles neufs pourvus d'un moteur dont la cylindrée est comprise entre 50 et 125 cmc. (vélomoteurs) peut, en cas d'accord à ce sujet entre l'acheteur et son vendeur, être la suivante.

2° La déclaration de mise en circulation est faite par le négociant vendeur au nom de l'acquéreur, propriétaire du vélomoteur. Le négociant vendeur doit être accrédité par la Chambre Syndicale Nationale du Cycle et du Motocycle auprès des Préfets des départements dans lesquels il est autorisé à exercer son activité.

3° La déclaration de mise en circulation rédigée sur papier timbré doit être accompagnée d'une déclaration de propriété établie en triple exemplaire sur des formules conformes à celles qui ont été prévues par l'arrêté du 1^{er} octobre 1941 pris en application de la loi du 25 septembre 1941 relative au recensement général et permanent des propriétaires de véhicules automobiles et de leurs remorques. Un certain nombre de ces formules peut être délivré par avance au négociant vendeur par les préfectures, revêtues d'un numéro d'immatriculation et d'un visa.

4° Les déclarations de mise en circulation et de propriété doivent porter la signature du négociant vendeur, légalisée par le maire ou le commissaire de police.

5° Le négociant vendeur remet le volet C de la déclaration de propriété à l'acheteur du vélomoteur. Il transmet la déclaration de mise en circulation et les volets A et B de la déclaration de propriété à la préfecture du département intéressé, accompagnés de la notice descriptive du véhicule, d'une enveloppe timbrée à l'adresse du propriétaire du véhicule et d'un mandat correspondant à la valeur du timbre de la carte grise (alors 6 francs).

6° Le volet C détenu par le propriétaire du vélomoteur tient lieu de carte grise pendant un mois pour la circulation de ce véhicule.

7° Si l'acquéreur du vélomoteur le préfère ou si le vendeur n'accepte pas de se charger de la procédure ci-dessus décrite, la déclaration de mise en circulation peut être effectuée suivant la procédure prévue pour les autres véhicules automobiles.

8° Le transfert de la carte grise des vélomoteurs continue de s'effectuer suivant la procédure prévue aux paragraphes 4 et 5 de l'article 28 du décret du 20 août 1939 modifié. Le propriétaire d'un vélomoteur est dispensé, en cas de changement de domicile, des formalités prévues au paragraphe 6 du même article.

9° Les vélomoteurs sont immatriculés dans des séries spéciales dont la liste est annexée au présent arrêté.

10° Le modèle et le mode de pose des plaques d'identité demeurent ceux qui ont été définis par l'arrêté du 29 septembre 1936 pour les bicyclettes à moteur et les motocyclettes.

Art. 2. — 1° La déclaration des bicyclettes à moteur auxiliaire dites B.M.A. prévue par l'article 48 (Parag. 3, 2^e alinéa) du décret du 20 août 1939 modifié, devra être effectuée dans un délai de six mois à partir du jour de la publication du présent arrêté au Journal Officiel. Passé ce délai, elle ne pourra être reçue que par le Préfet et seulement sur justification du retard.

2° La déclaration doit être établie sur des formules comportant les indications suivantes :

1° Nom, prénoms et adresse du propriétaire du véhicule.

2° Déclaration que la B.M.A. a été mise en circulation pour la première fois avant le 1^{er} avril 1943.

3° Nom du constructeur (de la B.M.A., du moteur).

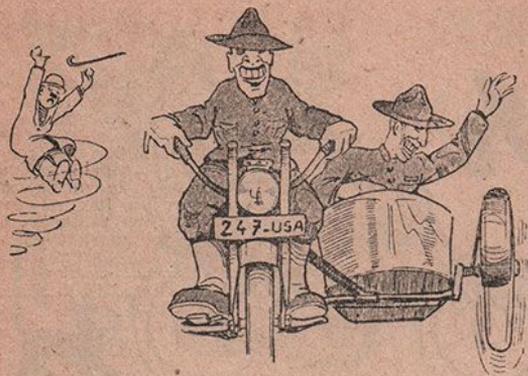
4° Type du véhicule.

5° Numéro d'ordre dans la série du type.

6° Dimensions des pneumatiques.

Ces formules seront tenues à la disposition des intéressés dans les mairies et les préfectures.

3° Un récépissé de cette déclaration reproduisant les seules indications mentionnées sous les chiffres 2 à 5 inclus du paragraphe précédent sera remis par la préfecture à l'intéressé. Il devra être présenté à toute réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière. Mention de cette obligation sera portée sur le récépissé.



● C'est avec un certain étonnement que j'ai lu dans votre numéro de novembre l'opinion de M. Turner sur les motos américaines, ainsi que l'article de M. Rossignol dans lequel il s'en prend à la 1.000 Harley-Davidson. Possesseur avant-guerre d'une 1.000 OHV Harley-Davidson modèle 1937 E, j'ai par la suite également acquis une 1.000 Ariel Square Four modèle 1939 à suspension AR et ayant d'autre part possédé, antérieurement aux deux machines précitées, deux Harley 750 cmc., je crois pouvoir me permettre une opinion sur les motos puissantes et rapides.

Pendant les deux années que je l'ai pilotée, sans qu'elle soit jamais restée plus de huit jours consécutifs au garage, la 1.000 OHV Harley ne m'a procuré que de la joie et je me rallie entièrement à la description faite par M. Liechtenauer des qualités de cette moto.

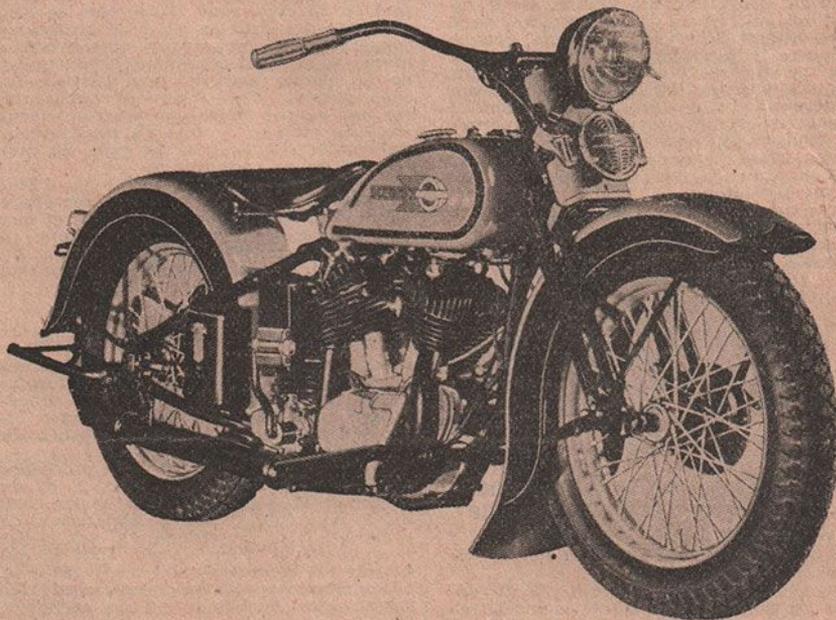
Le conducteur qui s'assied sur la Harley éprouve une impression de confort et de sécurité. Large guidon dégagé aux commandes simplifiées, il n'y a qu'un seul levier ou manette, le levier du frein AV; selle du type cuvette, bien rembourrée, donnant une assise stable; position confortable des pieds reposant sur des marche-pieds; tout contribue au bien-être physique du motocycliste. Malgré son empattement plus grand, son équipement comprenant pare-chocs, selle double rapidement interchangeable avec la selle monoplace, etc., son cadre double berceau d'une rigidité sans pareille en Europe, le poids de la 1.000 OHV Harley en ordre de marche n'est cependant pas plus élevé que celui de l'Ariel par exemple, soit environ 250 kgs. Par suite de la bonne répartition des masses et de la longue expérience qu'ont les Américains dans la construction de grosses machines solos, la Harley reste parfaitement maniable même pour un pilote pesant moins de 60 kgs. Une béquille latérale évite d'ailleurs au conducteur de soulever sa machine sur la béquille AR à l'arrêt. Encore qu'à l'état actuel de la construction motocycliste, le poids est loin de ne présenter que des inconvénients. Un Harléiste n'est pas contraint d'emmener un passager avec lui pour pouvoir rouler vite.

L'heureuse impression qui se dégage de la machine à l'arrêt n'est pas démentie une fois en route. On est surpris de la maniabilité d'une si longue moto. D'autres machines se prêtent peut-être mieux pour tourner dans une rue, mais sur route, même sinueuse, la 1.000 Harley n'a rien à envier à une 500.

La tenue de route de cette moto est un sujet d'émerveillement pour tous ceux qui ont eu l'occasion de la piloter ou de la voir en action. Elle est due au cadre d'une rare rigidité, à une répartition judicieuse des poids, à l'empattement et au poids élevé, mais peut-être encore davantage à une extraordinaire précision de la direction, preuve de la valeur du dessin de la fourche qui confère également à la 1.000 Harley ses exceptionnelles possibilités de virer. Grâce à leur fourche et à leur selle renommée sus-

Une opinion sur Les Machines Américaines

Cet exposé sur l'utilisation des motocyclettes américaines nous a été adressé par un lecteur de Strasbourg, harléiste fervent, qui a traité la question avec compétence et objectivité. On y trouvera des précisions très intéressantes et des chiffres assez édifiants. Toutefois, nous laissons à l'auteur l'entière responsabilité de son point de vue.



La construction américaine demeure fidèle à la tradition. Ses principes sont restés sensiblement les mêmes qu'il y a vingt-cinq ans. Pourtant, il y a un abîme entre cette magnifique 1.208 cmc. Harley-Davidson et les engins des « Sammies » de l'autre guerre, qui terrorisaient (il y avait bien de quoi!) les inoffensifs promeneurs. Les agents de la M.P. et leurs montures séduisent aujourd'hui tout le monde, à l'exception des contrevenants poursuivis et rejoints, bien entendu.

pendue sur de longs ressorts enclos, les Harley (les grosses latérales ont le même cadre que la 1.000), permettent de réaliser des moyennes élevées, non seulement sur les bonnes routes, mais également sur les moins bonnes, avec un confort que ne procurent d'ordinaire que des voitures. Les freins enfin sont en rapport avec les vitesses réalisables sur ces machines, la Harley est une des rares motos de tourisme ou de sport sur laquelle le freinage énergétique de la roue AV soit possible même sur route mouillée, sans danger de dérapage.

Puissance, accélérations, vitesse, la

1.000 OHV Harley-Davidson me les a procurées à un degré supérieur à tout ce que j'ai jamais conduit ou rencontré sur route. J'ai atteint le 160 à l'heure dans des conditions de sécurité qu'on ne supposerait pas trouver sur une moto. Un passager que j'ai emmené a pu se permettre de vérifier l'indication du compteur à 155 kmh., vitesse atteinte sur autoroute. Pour prévenir les objections, je tiens à ajouter que l'exactitude du compteur kilométrique de la 1.000 Harley est de celle qu'on aimerait constater sur certaines machines dites de sport.

La vitesse de route de la 1.000 Harley se situe entre 120 et 130 à l'heure. Sur autoroute, j'ai personnellement tenu presque continuellement le 135, une heure durant. Réaliser des pointes de 120 sur routes alpines n'est pas possible avec beaucoup de motos ou d'autos et donne une idée des possibilités de la 1.000 Harley. Mais c'est sur route mouillée que son comportement surprend peut-être le plus et maint automobiliste a été étonné d'être dépassé par une moto à plus de 120 à l'heure.

La Harley modèle 1937 n'était pas munie de suspension AR et beaucoup seront tentés de le lui reprocher. S'il est vrai que la suspension AR a fait ses preuves en course et qu'elle soit éminemment désirable sur les motos de tourisme, il n'est pas superflu de constater que son application à la série n'a pas toujours amené les améliorations qu'on était en droit d'espérer. Les bonnes solutions sont coûteuses, il y a des difficultés de mise au point, en fait, je ne connais guère que deux ou trois machines sur lesquelles la suspension AR se soit montrée décidément supérieure à toutes les vitesses et sur toutes les routes.

Et la consommation ? dira-t-on. La 1.000 OHV Harley consomme 5,5 litres aux 100 kms, en roulant vite !

Mr. Turner, qui a des intérêts à défendre qui ne sont pas nécessairement ceux de tous les motocyclistes, aurait certainement pu trouver mieux que de critiquer la tenue de route des motos américaines. La Triumph « Speed Twin » est une agréable machine, mais les motocyclistes anglais n'en ont pas moins réclamé une B.M.W. anglaise en pleine guerre. L'Ariel Square Four, que les critiques professionnels britanniques considéraient comme ce qui se fait de mieux, peut faire valoir son moteur 4 cylindres et son changement de vitesse au pied, avantageux sur route, mais inférieur au changement de vitesse à la main combiné avec le débrayage au pied dans une circulation urbaine rapide, mais nécessitant des arrêts fréquents, cas de Paris et des grandes villes américaines.

Quelques rares machines sont peut-être légèrement plus rapides — 1.000 OHV Crocker américaine et 1.000 OHV Vincent HRD — mais aucune autre moto ne peut mettre à son actif un ensemble de qualités comparables à celles réunies sur la 1.000 OHV Harley-Davidson qui émerge comme la meilleure motocyclette construite à la veille de la guerre.

Depuis ce modèle a encore été amélioré

et des machines comme la 1.200 Indian « Bonneville » à suspension AR et la 1.200 OHV Harley modèle 1941 ont été construites.

Je partage l'avis de M. Rossignol qu'il n'y a pas lieu de haïr d'admiration devant un moteur développant 25 HP au litre, seulement la 1.000 Harley 37 E développait 38 HP à 4.800 t.-m. et le modèle EL à taux de compression plus élevé. 42 HP. A titre d'indication, les puissances et les régimes des moteurs Harley de 1940 à taux de compression moyen s'élevaient respectivement à : 1.000 OHV : 43 CV 5.200 tm ; 750 SV : 25 CV 4.700 tm ; 1.200 SV : 38 CV 4.400 tm ; 1.300 SV : 39 CV 4.400 tm. Les moteurs surcomprimés développaient sensiblement davantage de puissance, notamment pour la 750 et la 1.000.

Bien qu'on en parle moins dans la confrérie motocycliste, la construction motocycliste américaine s'est néanmoins signalée, pour ne parler que de ces dernières années, par des innovations importantes, entre autres les pare-chocs AV et AR, la selle double, un pare-brise pratique, les lignes aérodynamiques enfin qui vont jouer un rôle croissant dans les années à venir, surtout que la clientèle exigera une apparence agréable des motos.

Il y a deux décades, les Américains étaient tout autant en tête pour les courses de motos qu'ils l'étaient en matière de courses automobiles. En 1926, Johnny Seymour pilotant des Indian réalisa les performances suivantes à Daytona Beach : 181,25 kmh. en 500 et 212,44 kmh. en 1000 cmc., ce dernier record était à l'époque de loin plus élevé que le record du monde, mais la Fédération Américaine n'étant pas affiliée à la Fédération Internationale, il ne fut pas reconnu officiellement en Europe. Par la suite, l'American Motorcycle Association s'efforça surtout d'organiser des compétitions pour machines de tourisme ou de sport, formule qui connut bientôt un développement extraordinaire. En 1937, toujours à Daytona, Joe Petrali, sur une 1000 OHV Harley quelque peu modifiée, mais ne comportant ni carénage ni compresseur, parcourut le mille lancé à la moyenne de 219,15 kmh. Avant guerre, les 1200 et les 750 latérales frisaient le 200.

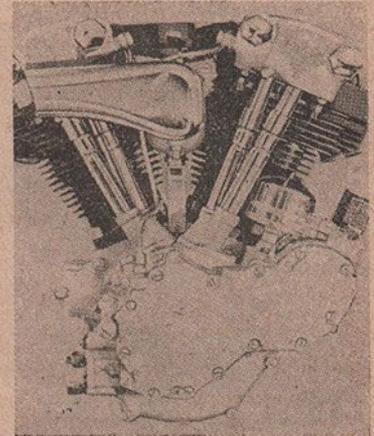
Vous avez mentionné dans un précédent numéro les motos Super X et Henderson. Je vous signale que la maison Excelsior qui les construisait a cessé la fabrication des motos en 1931.

B. AUCHHISIGER
Strasbourg.

LES HARLEY-DAVIDSON 1946

Les nouveaux modèles Harley-Davidson ne rompent en rien avec la tradition et on n'y relève guère que des améliorations de détail. Ces grosses machines dont la qualité est indéniable, restent typiquement américaines. Aspect trapu, compact, une impression de masse, de confort et de stabilité, un fini un peu rude, mais une construction saine et robuste, de très belles performances, un minimum d'entretien, une grande souplesse en font des machines pratiques et économiques. Après l'autre guerre on avait baptisé la Harley-Davidson : l'indestructible. Avec plus de confort et de vitesse, elle mérite encore ce titre.

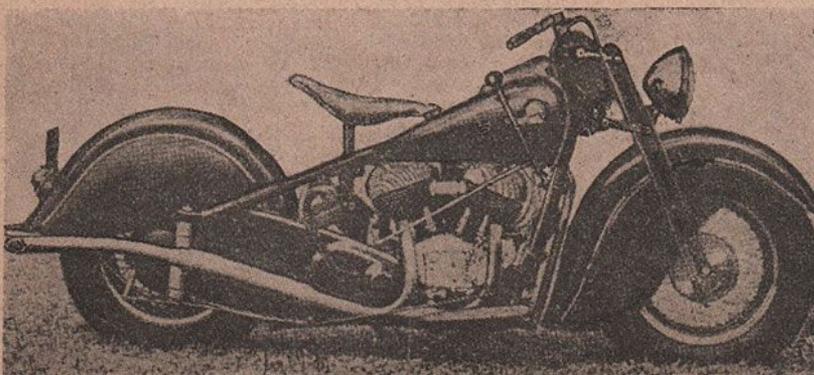
Il existe cinq modèles :
Modèle 45 soupapes latérales 750 cmc.
Modèle 61 soupapes en tête 1.000 cmc.
Modèle 74 soupapes latérales 1.200 cmc.
Modèle 84 soupapes en tête 1.200 cmc.
Modèle 80 soupapes latérales 1.300 cmc.
Voici quelques-unes des améliorations : l'embrayage des modèles 61, 74 et 80



Le moteur de la 1.000 cmc. Harley à soupapes en tête, dont il existe maintenant une version en 1.200 cmc.

L'Indian-Chief se présente aujourd'hui sous un aspect assez curieux. D'énormes garde-boue enveloppants, une suspension AR coulissante et une fourche plus classique qu'autrefois.

Vous rappelez-vous les grosses Indian livrées à l'Armée française en 1939, accouplées à des sidecars spéciaux ? La majorité de ces machines a disparu au cours de la bagarre en 1940. Elles comportaient déjà la suspension arrière.



présente une surface 65 % plus grande, ce qui permet de réduire la pression des ressorts et rend l'embrayage beaucoup plus doux. La commande au pied s'effectue par le basculement du pied. Avec le talon on pousse le levier vers le bas pour débrayer et par suite du montage excentré du levier le pied tout entier se déplace vers l'avant. Cette manœuvre s'opère doucement et sans effort.

De nouvelles pompes à huile à débit progressif, de gros filtres d'air à surface mouillée d'huile figurent sur tous les modèles. La commande du changement de vitesse a été améliorée.

L'indicateur de vitesse est monté vers l'avant du réservoir et le motocycliste l'a bien sous les yeux.

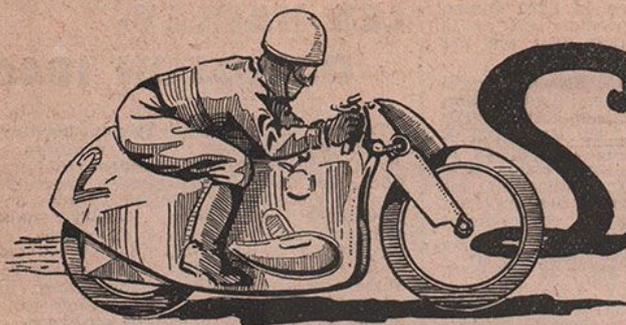
La surface de frottement des freins a été augmentée de 44 %, d'où une amélioration de la sécurité.

Tous ces modèles ont des pneus de 5.00-16, aussi gros que ceux de voitures légères.

Aucune modification dans les cotes du moteur. Ceci facilite singulièrement l'approvisionnement en pièces de rechange. Quant à la qualité des matériaux employés, on sait qu'elle est de premier ordre.

L'extraordinaire robustesse, la facilité d'entretien et la longévité de ces machines ont été une fois de plus démontrées au cours de cette guerre.

LE DIMANCHE, TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE : REDOUBLEZ DE PRUDENCE



Le Sport

LE CIRCUIT DE L'AUTOROUTE A SAINT-CLOUD

Cette course prévue pour le 2 juin sera peut-être ajournée. Prétexte : Cette date sera celle des prochaines élections, et on craint que les joutes parlementaires ne nuisent au succès de l'épreuve !

L'organisation a invité les concurrents à procéder à des essais, afin de déterminer s'il était nécessaire de disposer des chicanes en un point du circuit pour freiner la vitesse des véhicules. Cette solution a finalement été rejetée.

Rappelons quelques détails sur le circuit : Il mesure 6 kms 120 et emprunte successivement l'autoroute de l'Ouest, son tunnel et la célèbre côte de Saint-Cloud qui comprend quatre virages difficiles en épingle à cheveux.

Voici le programme de la manifestation :

13 heures : Motos de petites cylindrées et sidecars : 12 tours.

14 h. 30 : Voiturettes.

15 h. 45 : Deux courses de motos (grosses cylindrées).

16 h. 30 : Deux courses de voitures. Duel Wimille-Sommer.

★

LE CIRCUIT MOTOCYCLISTE DE REGULARITE DU PRINTEMPS

L'Amicale motocycliste de Nice a organisé avec un plein succès le Circuit motocycliste de Régularité du Printemps. Les moyennes imposées nécessiteront de la part des hommes et des machines un effort soutenu et on enregistra un déchet de 50 %, considérable pour une épreuve de régularité.

L'épreuve d'accélération freinage se déroula sur le qual des Etats-Unis devant une foule immense.

LE CLASSEMENT DE L'EPREUVE

Catégorie 125 cmc. : 1. ex-æquo : Depiker, Peugeot (A.M.N.) ; Sasso, Peugeot (A.M.N.) ; Carrara, Motobécane (A.M.N.) ; 2. Peirano, Peugeot, 14 points (M.C.C.).

Catégorie 175 cmc. : 1. Dulla, Magnat-Debon (A.M.N.) ; 2. Mino, Amateur, 15 points (A.M.N.).

Catégorie 350 cmc. : 1. ex-æquo : J. Prandi, Velocette (A.M.N.) ; L. Balestre, Peugeot (Motocycle) ; J. Rospide, René-Gillet (M.C.C.) ; N. Castellaci, B.S.A. (A.M.N.) ; Romieu, Motosacoche (M.C.C.) ; Camperi J., D.K.W. (A.M.N.) ; G. Schultz, Amateur (M.C.C.) ; Elia, Amateur (M.C.C.) ; 2. Passuello, Amateur, 5 points (A.M.N.).

Catégorie 500 cmc. : 1^{er} ex-æquo : H. Calviera, Rudge (A.M.N.) ; J. Behra, Terrot (A.M.N.) ; A. Peirano, Peugeot (M.C.C.) ; Gianni, Motosacoche (M.C.C.) ; Ghougassian, Koeller-Escoffier (M.C.C.) ; Maurel, Amateur (Motocycle) ; Polidori, Amateur (A.M.N.) ; 2. Poirier, Motobécane, 2 points (M.C.C.) ; 3. Bellingeri, Amateur, 4 points (Motocycle) ; 4. Haefier, Amateur, 15 points (A.M.N.) ; 5. Eveno, Amateur, 19 points (Motocycle) ; 6. Allègre, Amateur, 27 points (A.M.N.).

Catégorie 750 cmc. : 1. De Quay, Amateur (M.C.C.) ; 2. Porte, Amateur, 2 pts (M.C.C.).

Sidecar 350 cmc. : 1. Hageman, Amateur (A.M.N.).

★

CIRCUIT DU FOREZ DU 19 MAI 1946

Les tribunes comporteront 4.000 places et la tribune d'honneur 500, il y aura plusieurs tribunes de virages. Des hauts parleurs seront installés tous les 150 m., ainsi que des postes téléphoniques.

Le parc voitures comporte 5.000 places.

Le circuit comportant 3 virages à angle droit mesure 4 kms environ et sera parcouru 10 et 15 tours par les motos, 28 tours par les voitures petites cylindrées, 30 tours par les voitures grosses cylindrées.

Des engagements de coureurs anglais, italiens et belges sont attendus.

★

LE GRAND PRIX DE NICE

Au moment de mettre sous presse nous recevons les résultats du Grand Prix de Nice. Nous en publions ci-dessous le classement, mais nous pensons pouvoir le commenter plus longuement dans notre prochain numéro.

Motos 350 cmc. :

1. Loyer (Velocette), 20 tours, soit 64 kms 280 en 41'55" 7/10 (moy. 81 kmh. 985) ; 2. Behra (Terrot), 43'50" 4/10 ; 3. Cauchy (Velocette), 43'29" 5/10 ; 4. Berlié (Velocette), 19 tours en 42'7".
Meilleur tour par Loyer en 2'3" (moy. 94 kmh. 068).

Motos 500 cmc. :

1. J. Braccini (Terrot), 25 tours, soit 80 kms 350 en 53'12" 8/10 (moy. 90 kmh. 569) ; 2. Naudon (Velocette), 53'44" 8/10 ; 3. Houël (Velocette), 23 tours en 54'29" 3/10 ; 4. Vallé (X), 22 tours, 54'21" 1/10 ; 5. Perraz (Norton), 22 tours, 54'35" 8/10.
Meilleur tour par Berthier, sur Saroléa, en 2'1" (moy. 95 kmh. 023).

Sidecars 600 cmc. :

1. Jeanneret (Jeanneret spécial), 10 tours, soit 32 kms 140 en 25'8" 3/10 (moy. 76 kmh. 711) ; 2. Chevallier (Motobécane), 25'10" 6/10 ; 3. Lovisone (Saroléa), 25'35" 4/10.
Meilleur tour par Jeanneret : 2'28" 7/10, moyenne 70 kmh. 412.

BELGIQUE

LE MOTO-CROSS DU CASINO

L'Auto-Moto-Club Namurois organisait à Jambes le Moto-Cross du Casino. Cette manifestation connue, grâce aux circonstances atmosphériques favorables, un plein succès. Il y eut dans chaque catégorie de sérieuses bagarres pour la place de premier.

RESULTATS

Juniors

1. Govaerts V. (Aerschot), les 8 tours en 28'30" ; 2. Van Glynebreugel (Aerschot), en 30'17" ; 3. Dom Karel (Hérentals) ; 4. Corthout Alphonse (Grobben-

donck) ; 5. De Vos Karel (Hérentals) ; 6. Swolf Jean (id.).

LES ARRIVEES

Seniors

1. Knijnenburg (Hollandais), les 10 tours en 33'50" 8/10 ; 2. Bivort (Forest), en 35'12" 2/10 ; 3. Hauglustaine (Liège), en 35'53" 8/10 ; 4. Laurent (Bruxelles), en 36'0" 9/10 ; 5. Frenay (Liège), en 36'11" 2/10 ; 6. Lejeune (Hesbaye), en 36'13" 6/10 ; 7. Steman (Holl.), en 36'22" 9/10 ; 8. Dock (Hesbaye), en 36'42" 1/10 ; 9. Decat (Schaerbeek), à 1 tour.

MONACO

DES NOUVELLES DES COUREURS ALLEMANDS

Georg Meier, recordman du T.T. Anglais, n'est pas décédé dans un accident d'aviation comme le bruit en avait couru. Il a passé la majeure partie de la guerre dans les environs de Paris et séjournerait à Monaco.

Ernst Henné, détenteur du record de la plus grande vitesse à moto, tiendrait un garage dans les environs immédiats de la principauté.

Nous donnons ces nouvelles, obtenues de source italienne, avec les réserves d'usage.

× × ×

Moto-Ball

En championnat de France, le 7 avril à St-Etienne, au stade de la Chaleassie, Racer M-B de Carpentras bat Racer M-B Ondaine par 6 buts à 0.

L'équipe des débutants de l'Ondaine ne fut nullement écrasée par les champions de France, grâce au beau jeu de Davier à l'arrière. A l'avant, le jeune Violla s'est révélé joueur d'avenir. L'équipe de Carpentras marque 1 but en première période, 4 en deuxième période et 1 en troisième période. A Carpentras, Venturi, Tylle, Fenouil, sont toujours de très brillants joueurs.

★

A.M.C. Aix-en-Provence bat M-B Sport Forézien par 1 but à 0

Match très équilibré et qu'un résultat nul aurait dû plus justement couronner. Les Stéphanois sont tous à féliciter pour leur brio, et de belles occasions furent manquées, par faiblesse de shoots, Les Aixois Ré et Guette, très accrocheurs, furent neutralisés par Richaud qui fit une très belle partie.

★

BOSTON REPART

Nous apprenons avec plaisir que la troupe d'acrobates auto-motocyclistes V. Boston va inaugurer sa reprise d'activité, le 5 mai prochain, avec diverses courses et exercices, au vélodrome de St-Denis.

Tribune Libre

Cette rubrique est ouverte à tous nos abonnés et nous y faisons figurer toute communication d'intérêt général. Bien entendu, nous demandons à nos correspondants de rester dans les limites de la correction la plus absolue. Nous refuserons de publier toute lettre ne répondant pas à cette règle. Enfin, les textes figurant dans notre « Tribune Libre » sont insérés sous la responsabilité de leurs auteurs.

LE PROBLEME DES REPARATIONS

● « Moto-Revue » n° 864 relate l'opinion d'un ingénieur qui n'est pas d'avis que l'amateur mette la main à la pâte sur sa machine. Seul, le spécialiste doit y toucher.

Laissez-moi vous dire, M. l'ingénieur, que dans la mécanique comme dans tout, il y a un mécano et un mécanicien. Les bons spécialistes sont encore plus rares, ceci vous ne l'ignorez pas, mais enfin, il en existe de très qualifiés auxquels on peut confier son engin en toute confiance.

Mais je ne suis pas d'accord avec vous quand vous n'admettez pas que l'amateur tente d'effectuer quelque chose. J'affirme au contraire que l'amateur ayant de l'idée, du goût et, bien entendu, pas trop maladroit, peut très bien effectuer quelques opérations d'entretien, voire même des réparations.

Décalaminage, rodage et réglage de soupapes, câbles à remplacer, calage de magnéto et même de distribution, en degrés... en millimètres et bien d'autres encore sont de l'ordre des choses qu'un amateur peut très bien faire.

Bien sûr, il n'est pas à conseiller de tenter d'effectuer un centrage de volants, la séparation des carters étant d'avance elle-même une opération assez délicate, malgré cela, j'ai la certitude que certains s'en tireraient honorablement avec l'outillage nécessaire à cet effet, mais un comparateur ne traîne pas n'importe où : *Les ateliers sans cet outil ne sont pas rares.*

Je vais d'autre part, vous parler d'autre chose. Et vous pourrez, si vous le voulez bien, vous renseigner, M. l'ingénieur, de la valeur de ce que j'avance.

Avant 1914, à Mouzeuil (Vendée), il a existé un monsieur, M. Sainlot, qui construisait, j'ai dit « construisait » des machines à vapeur, eh bien ce monsieur n'était non seulement pas ingénieur, mais n'avait jamais fait d'apprentissage de mécanicien et ses machines tournaient au mieux. Il ne faut pas que vous en soyez vexé, mais... des ingénieurs sont venus lui demander conseil. Surtout, ne croyez pas que M. Sainlot soit unique en son genre, il y en a eu d'autres et il s'en trouve encore.

Par ailleurs, un de mes amis m'a conté une histoire qui pourrait faire sourire une multitude de gens, cependant, il parle sérieusement quand il dit qu'étant chauffeur au compte d'un patron, ce dernier lui demanda un jour d'enlever le charbon de la magnéto, pour que le moteur de sa voiture ne tourne pas au moment où une tierce personne devait venir pour l'emprunter. Le moment venu, mon ami et son patron furent stupéfaits d'entendre le moteur tourner, quelques secondes seulement il est vrai. Pourriez-vous expliquer cette énigme ?

MAITRE Ulysse,
St-Hermine (Vendée)

REPONSE A M. VASLIN

● J'ai été séduit par votre moto à carapçon et qui ne marche pas trop vite. Ce sont là deux qualités qui empêchaient la moto de dépasser la clientèle des

sportifs pour ne pas dire des demi-fous, habillés en scaphandriers.

Avec la vôtre, on pourra monter en pantalon et gants blancs. Je crois que tous les médecins en voudront. Et nous sommes 20.000. C'est la grâce que je vous souhaite.

Ces énormes pneus et le refroidissement à eau complètent les idées de génie que vous avez réalisées.

Je me demande seulement si elle ne serait pas digne d'un moteur à deux cylindres à régime lent et à soupapes latérales. Moteur à la papa, mais très souple. Vous ne dites pas si la transmission est prévue à cardan, ce qui serait le nec plus ultra, ou à chaîne.

Quand croyez-vous que votre modèle va sortir et pouvez-vous en envisager le prix de vente ?

Tous les renseignements supplémentaires que vous pourrez me donner complèteront mes désirs.

Dr PAILHES,
à Mont-de-Marsan.

QUE DESIREZ-VOUS DE VOTRE MOTO ?

● En réponse à la question de l'abbé Python-Rudge : Que désirez-vous de votre moto ? Voici le point de vue du médecin : Grâces soient rendues à la moto qui nous a permis de visiter nos malades, malgré la pénurie d'essence pendant l'occupation et malgré la rareté des pneus qui sévit encore actuellement, même pour nous (alors que tant de touristes sillonnent les routes ! Mais ceci est une autre histoire...). Le médecin apprécie aussi la facilité avec laquelle la moto se faufille dans le sentier de chèvres au bout duquel le malade l'attend. Il faut pour cela que l'engin soit maniable, donc léger, pourvu d'une 1^{ère} vitesse très démultipliée, et aussi de pneus assez épais pour ne pas crever sur le moindre caillou pointu. L'entretien doit être facile, donc bloc moteur très bien poli qu'un coup de chiffon suffit à nettoyer, chaîne largement calculée et graissée par le reniflard, roues à broche pour le cas de crevaison arrière. Phare puissant, pouvant éventuellement éclairer la machine. La vitesse n'a pas besoin d'être énorme et un moteur à caractéristiques non poussées aura d'autant plus de souplesse dans la marche et de facilité de départ. Comme filtre d'essence, pas de ces petits modèles si vite encrassés, mais un type voiture facile à démonter. Un filtre à air contre la poussière des chemins et les étouffements du carburateur lorsqu'on roule pauvre.

Ainsi conçue, cette moto ne sera pas parfaite, et l'abbé Python y trouverait « des défauts en moins de 15 jours » : n'enseigne-t-il pas lui-même que la perfection n'est pas de ce monde, mais un idéal « vers lequel on doit prétendre ».

Docteur LANGLADE,
à Naintré (Vienne)

● La moto que je désirerais pouvoir acheter sous peu devrait posséder les caractéristiques techniques ci-après :

1° Bloc moteur 350 ou 500 cmc. flat-twin 2 cylindres avec 4 vitesses par

sélecteur.

2° Transmission par cardan.

3° Suspension AR et AV par système télescopique avec amortisseur oléo-pneumatique.

4° Mécanique soignée excluant complètement les projections et suintements d'huile.

5° Carénage très étudié permettant de monter en tenue de ville.

6° Fonctionnement et échappement silencieux. Vitesse limitée 115-120, mais grande souplesse.

La B.M.W. et la Gnome sont les deux machines que je connaisse qui approchent le plus de cette perfection.

Mais quand pourra-t-on acheter une de ces CV 2 ?

M. DAUTREPPE,
à Saumur.

EN FAVEUR DE L'ASSURANCE OBLIGATOIRE

● Je vois dans le N° 863 reçu ce jour qu'au nom d'une sacro-sainte « Liberté » (qui n'a jamais existé en réalité, même dans les temps plus heureux que ceux que nous vivons), vous n'êtes pas partisans de l'Assurance obligatoire.

J'estime que sur ce chapitre il ne doit y avoir de liberté pour personne. Tout citoyen empruntant la route avec un quelconque véhicule doit être assuré avant de pouvoir y mettre les pieds. S'il ne le peut, qu'il continue avec ses sabots d'arpenter les trottoirs. Ceux qui se permettent le contraire sont, en cas d'accident leur incombant et dont ils sont indirectement responsables, à considérer comme des assassins. Je n'aime pas parler de moi. Mais les camarades bicyclistes qui travaillent avec moi sont pour 99 % assurés illimités, même mon patron, mes fils et moi-même, car on peut avec une bicyclette causer sans le vouloir de graves dommages.

Je suis heureux de voir nos inutiles être bons à quelque chose pour une fois, s'ils réussissent à imposer l'Assurance obligatoire à condition, bien entendu, que le prix n'atteigne pas celui du paquet de cigarettes, par comparaison avec les prix d'avant-guerre.

Je vous en prie, Monsieur le Directeur, faites campagne pour l'assurance obligatoire. En 45 : 417 personnes tuées. Bicyclettes 14, motos 13, camions 231 !!! Que de larmes pour un manque de prudence ! Pour une négligence ! Ceci me fait me rappeler que je me trouvais il y a deux mois à l'angle faubourg Montmartre grands Boulevards avec 3 porteurs de journaux arrêtés par le feu rouge. 2 sans feu arrière, 1 avec frein avant, les 3 sans frein arrière !!! Qu'en pensez-vous ?

Je souhaite que les Agents qui constatent un semblable état de choses soient autorisés à exiger la remise en état immédiate sous leurs yeux, avec en plus production de la Police d'assurance de l'année en cours.

A. PERRIN, Paris-13^e.

ASSEZ, ASSEZ !...

● Depuis quelques mois, je lis pas mal d'articles au sujet des Harley et Terrot !

Veillez donc, collaborateurs bénévoles, comme moi-même, changer de note. Ne croyez-vous pas qu'un motard à la page et sans parti-pris ne soit au courant de ces deux marques bien connues ? Avant la guerre, on faisait bien moins de bruit autour de la Harley dans les colonnes de « Moto-Revue » et cependant, je le répète, les vrais motards la connaissent.

Voici également plusieurs fois que je lis, toujours dans la Tribune Libre, que l'on traite de « petits débrouillards » ceux dont leur moto n'a pas été réquisitionnée, on les traite même de « démons », ceci n'a pas d'importance, mais ne les dénigrez donc pas trop, car eux, ils vous fichent bien la paix et ne se moquent pas de vous.

U. MAITRE, Ste-Hermine.

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.

FONDE EN
1878 BREVETS, MARQUES, MODELES
CABINET FABER
14 R. DE PETROGRAD - PARIS
EUR 34-34
DOCUMENTATION N° 56 SUR SIMPLE DEMANDE

OFFRES D'EMPLOIS

DEMANDE bon mécanicien pr moto, se présenter 191, av. de Neuilly, Neuilly-s.-Seine.

MOTOS A VENDRE

DIFFERENTS sides mach. comp., moteurs, boîtes, cadres, réservoirs, Dollar, Heyliett, Dresch, Jap, Motobéc., Peugeot 515, pns 27x4, 715x115. Voir **MOTO SPORTS**, 20, av. Thiers, à Brie-Comte-Robert (S.-M.).

SUIS vend, Peugeot 250 cmc. tr. bon ét., me charge répar. et fourn. ttes marques, LOUIS, 101, r. St-Charles, 15^e, dans la cour.

GROUPE auxil. La Cycllette, 2 tps, nf, compl. instantanément adapt. sur vélo h. Moteur cyclotracteur sans carburateur, 4 tps, pouvant être empl. pour mach.-outil ou petit moteur industriel. S'adr. M. GINAUX, « Moto-Revue ».

AUTOMOTO avec side 500 cc. culb. parf. ét. JULIENNE, r. de l'Ermitage, Franconville, à partir 19 h.

PARTIC. cède 3 CV N.S.U. culbut. 4 vit. sélect. et 350 B.S.A. culb. 4 vit. sélect. ODEon 35-99.

500 MOTOBECANE, sélect. tr. propre. HURNI, 13, pass. La-huille (Place Clichy).

250 cmc. EXCELSIOR course. COCLEYR, 11, rue du Petit-Pont, 5^e.

KOEHLER-ESCOFFIER, 4 ch. moteur refait à neuf. S'adres. 2, bd des Italiens, ESCUDIEU. **MOTOS** Angl., Allem., Ital., Franç. COCLEYR, 11, r. Petit-Pont, 5^e.

VELOMOT. Prester à péd. pns c. nfs. JOSSE, 17, rue Duret, Paris.

GILLET - D'HERSTAL 5 CV culb. éclair. b. ét. bons pns, 30.000 K. LECLERC, à Courtoyer (S.M.). Tél. 3.

MOTO SPORT

Toujours un choix de belles machines Françaises, Etrangères — Pièces Jonghi Achat. Révisions. Mise au Point. Chromage. Emballage
Robert GUIGNABODET
20, avenue Thiers, 20
Brie-Comte-Robert (S.-M.)

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

TERROT 350 lat. H.M.D. état imp. Moteur Chaise, 350 culb. bon ét. MARAIS Michel, 110, bd de Lozère, Palaiseau (S.-O.).

F.N. 350 lat. à vendre, pneus neufs, tr. b. ét. Ed. LESAGE, 15, rue Hélène, 17^e.

PART. vend Terrot 350 culb. tte beauté, P. 107, bon état. SOULLIARD, 93, r. Carnot, Thomery (S.-M.).

Ateliers

GENTY et GAILLARD

14, rue Abel, Paris (12^e)

Concessionnaires exclusifs
RENE GILLET

Vélocycleurs-Motocyclettes
Réparations. Achats. Ventes

CADRE susp. AR et side complet. Indian récent. COPET, 44, r. St-Denis, Bobigny.

DRESCH 500 cardan bloc et accus nfs, bons pneus. BREGEON, 6, rue du Moulin, Vanves.

MOTOSACOCHE 500 culbut. parf. ét. BONIN, 1, rue Voltaire, Champigny (Seine).

PART. vend sidecar R.-Gillet 750 cmc. tr. b. ét. CHALLANDES, 15, r. de Liège, Tri. 27-13.

PEUGEOT 3 CV, bon ét. Prix int. LEMAUX, 3, rue Guillaumot, 12^e.

TERROT 4 CV lat. b. ét. ROBERT, 87, r. Myrha, Paris-18^e.

PART. v. 500 Norton, 1 châssis Bernardet. Sam. apr.-midi. MANSEAU, 70, rue Amelot.

AUTOMOTO

TRAVAILLE A LA
PREPARATION
DE SON
NOUVEAU
MODELE
DE VELOMOTEUR

TOUS EMPLOIS LUCRATIFS DANS L'AUTO
Mécaniciens Garagistes Electriciens Vendeurs
COURS TECHNIQUES
AUTO PAR CORRESPONDANCE
S'OUVERTURE (AUSSE)
Renseignements gratuits s.demande.

GNOME-RHONE 350 culb. ét. nf. D.K.W. 350 cmc. ét. neuf. Remise en ét. ttes marques. Prix int. Motocycles BAILLY, 8, r. des Bretons, Maisons Alfort.

STOCK motos all. pièces détach. Zundapp, N.S.U., D.K.W., Triumph, Standard, etc... 26, av. du Bac, La Varenne (S.).

MAGNAT-DEBON 500 culb. 4 vit. sélect. 1939, c. nve. FAURIE, 8, av. de St-Ouen.

2 MOTOS, RENDLA, 213, rue de Belleville, Paris-20^e.

B.M.W. 250 culb. 1939. FAURIE, 8, av. de St-Ouen.

VELOM. Aleyon monovitesse, 8.000. BISSON, 20, r. Villette-Gâté, Nogent-le-Rotrou (E.-L.)

D.K.W. 350 cmc nve. FAURIE, 8, av. de St-Ouen.

TERROT R.S.S.E. 39, 2.800 K. ts les matins. MORICE, 15, r. des Parchamps, Boulogne (S.).

SIDECARS neufs disponibles. FAURIE, 8, av. de St-Ouen.

PART. vend 350 arbre à came Velocette K.S.S. parf. ét. ET-CHASSABAR, 4 bis, Chemin des Carrières, 19^e.

TERROT 350 nf absolu. FAURIE, 8, av. de St-Ouen.

MOTOBECANE 5 CV lat. mot. Blackburne, b. Burman. Bas px. C.P. Rolé 350 lat. b. Staub pns nfs. Ts l. jrs. TODMAN, 36, bd de la Pie, St-Maur. Autobus 112.

500 N.S.U. d'origine, roulé 1.500 kms, 500 JAP culb. renouvelées ttes les deux. gar. sur fact. Marc PIAULET, 62, av. Choisy, 13^e.

3 TERROT 250 lat. neuve 1939. 1 Motobécane 500 lat. nve 1939.

2 Terrot 500 R.S.S. nve culb. 1 Terrot 500 R4 lat. neuve.

5 sidecars Simard neufs 1946. 1 B.S.A. 1000 lat. 4 vit. neuve.

1 Motobécane 4 vit. 350 culb. neuve.

2 Velomoteurs Magnat-Debon 1946 neufs, 3 vitesses.

2 Harley-Davids, 750 lat. nves.

CYCLES et MOTOS
Vulcanisation - Réparation
Mise au point
30, fbg Saint-Martin, PARIS
Tél.: BOT. 20-17

1 Vélocycleur 4 tps Motobécane neuf 1946.
1 Voiture M.G. sport 2 places cme nve, état impeccable à saisir. **MOTO-DANTON**, 14, rue Danton, Levallois-Perret. Métro Vallier ou Porte Champerret.

ON DESIRE ACHETER

SUIS acheteur ttes motos ou pièces, sides, roues, pns 26 x 3,50 ou 25. **MOTO SPORTS**, av. Thiers, Brie-Comte-Robert (S.-M.).

RECHERCHE machine compét. petite cylindrée. ROBERT, 20, av. Thiers, Brie-Comte-Robert (S.-M.).

PARTICULIER cherche moto Gnome-Rhône 500 cmc. lat. type D.5 récente. C. ANNEQUIN, 3, rue Bellecour, Lyon (Rhône).

ACHETE voitures genre Rally-Amilcar Derby même mauvaises ét., trait prov. Er. détails. Px. DUPONT, 55, r. Letailier, 15^e.

Disponible de suite

SPLENDIDE BICYCLINDE

500 cc. DKW 2 temps

Etat impeccable, noir et chrome

M. GEORGES,

22, pas. Courtois, Paris-11^e

SUIS ach. Darmont spécial. MOLAS, 9, r. République. Perpignan (Pyr.-Or.).

UN moteur ou châssis B.M.W. cyl. 2 l. 2 A.C.T. Ed LESAGE, 15, r. Hélène, 17^e.

CHERCHE 1 moto 4 ou 5 CV av. ou sans side. MAR, 45, r. Julien-Lacroix, 20^e.

SUIS ach. moteurs et pièces Motobéc. 4 et 5 CV d'occas.

ACHETE très belle moto tourisme, susp. AR, fourche téles. ou 350 compétition, mod. récent. GAY, 6, rue de la Boétie, Bordeaux.
SCURBECQ, 138, av. Parmentier.

Motocyclistes, la route est libre, la campagne vous attend, mais avez-vous révisé votre machine?

BEAUVAIS

spécialiste de la Moto et du Sidecar est à votre disposition

11, rue Emile-Level, PARIS

MAR. 57-81

nos petites annonces (suite)

ON DESIRE ACHETER

SIDE pr 350 lat. JANNIAUX, 90 bis, av. de Versailles, Paris-16^e.

VELOM. 125 cmc. D.K.W. ou N.S.U. tr. bon ét. CHEVALIER. Mont. 15-99.

FACHETE sur place province toutes motos et autos même à reviser ou accident. Ecrire en donnant détails. FAURIE, 8, av. de St-Ouen, Paris.

RECH. 6 CV Fiat sport ou 6 CV Fiat décap. Ecrire PELLIZZARI, Ets Gx du meuble, 7, r. du Lonsay, Champigny.

DIVERS

POUR acheter, échanger, vendre, réparer. COCLEYR, 11, rue du Petit-Pont, Place St-Michel, 5^e.

A VENDRE, 2 roues compl. 27 X 4,40 pr René Gillet. Tablier moto. HUBLITZ, 82, r. Amiral-Roussin, Paris.

MILLAND

Un des plus réputés des anciens coureurs motocyclistes, spécialiste **MOTOSACOCHE** et Moteurs MAG et Toutes Réparations 61, rue de Villiers, 61 NEUILLY-sur-SEINE

VEND Terrot 3 CV bien chausée, 1 tandem tr. b. ét. mécan. Cherche 1 boîte vit. vélomot. GUYARD, 29, r. de l. Cornelle Fontenay-s.-Bois.

Ets **REVEL**, 82, av. des Ternes. Seuls spécial. pr tous équipem. et accessoires, autos, motos, cycles.

A VENDRE moteur Dresch 5 CV parf. ét. ADNET, 45, Cours de Vincennes, 12^e.

GRAND choix pièces détach. pr motos Allem. CRUPDA, 21, r. Monge. Puteaux, Long. 02-63. Visib. sam. et dim. mat. jusqu'à midi.

CHERCHE 2 pneus 4.25 ou 4.50 X 17. MAIGNAN, 17, rue du Progrès, Deuil.

VEND side seul avec. pn. CARNEVILLIER, 15, r. Bé-ranger, Paris, à partir de 19 heures.

REPARATION REDRESSAGE

Fabrication de Fourches et Cadres H. DERCHE 8, rue Labat, 8, Paris MON. 56-89

MOTEUR 500 lat. Terrot 4 vit. incomplet. L. FRANOUX, St-Laurent (Vosges).

MAGNETOS dynamos carburateurs, roues et access. de ttes sortes. Ecrire LECLERC, à Courtomer (S.-M.).

PNEUS motos remise à neuf. MOTO SPORT, 20, av. Thiers, Brie-Comte-Robert (S.-M.).

PART. vend Tri. Peugeot 1 CV, bon ét. bons pne. Prix intér. MERET, 7, r. Dr Laurent, 13^e. Pressé.

MOTEURS ET PIECES D'OCCASION ATELIER REPARATION

VENTE — ACHAT — ECHANGE DE MOTOS ET VELOMOTEURS PIECES DETACHEES POUR MOTOBECANE

Ets SCURBECQ, 138, Av. Parmentier, PARIS

Avant d'acheter même une moto neuve, voyez nos occasions. Achat max. motos, sides, vélom. Rénovation toutes motos

LA MOTO RENOVEE 58, rue Amelot — Paris

ECHANGERAIs une de mes motos ou sidecar contre Frigidaire, FAURIE, 8, av. de St-Ouen.

VENDS ou éch. moteur Chaise 500 cmc. ctre couple conique Gnome 9X52. Magnéto-dynamo France 1 cyl. ctre magn. dynamo 2 cyl. 180°. Offrir à BRUN, 32, r. Verneuil, Paris.

DISPONIBLE accus motos, chaînes motos et vélomoteur, tan-sad réglables, chambres à air vélomot. nves. FAURIE, 8, av. de Saint-Ouen.

CHERCHE 1 roue AR Norton. MAR, 45, r. Jul.-Lacroix (20^e).

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

Clubs



MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme - Camping - Sport). — Calendrier du mois de mai : 5 (matinée) : Première sortie de propagande sur nos Sections de Vanves, Issy - les - Moulineaux et

Boulogne-Billancourt.

5 (après-midi) : Participation au gymnica organisé par le Moto-Club d'Antony.

12 (sorties officielle) pour la cueillette du muguet en forêt d'Halatte. Déjeuner à Ognon (Oise) près Senlis.

19 : Participation à la fête sportive organisée au Stade Municipal de Châtillon.

26 : Sortie en vue d'assister à l'épreuve autos-motos organisée au Bois de Boulogne.

2 juin : Deuxième sortie de propagande sur nos sections parisiennes des 13^e et 15^e arrondissements.

Des Sections locales du club ont été créées aux adresses ci-dessous :

Maison Larinet, 7, rue de la République, à Vanves.

Maison Sirven, 16, rue Jeanne-d'Arc, à Issy-les-Moulineaux.

Maison Métayer, 160, rue de Sully, à Boulogne-Billancourt.

La prochaine réunion mensuelle aura lieu le vendredi 3 mai à 21 heures précises, au siège de la Section, Café Mé-nard, 34, avenue Jean-Jaurès, à Clamart
Siège social, 108, rue Bé-ranger, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

ETOILE MOTOCYCLISTE DE PARIS.

L'Etoile Motocycliste de Paris est heureuse de vous faire part de la reprise de son activité après six années d'inaction.

Tous les motocyclistes isolés sont aimablement invités aux réunions qui ont lieu les 1^{er} et 3^e mardis de chaque mois au café Majestic, 6, rue du Faubourg-Poissonnière, à 21 heures précises. L'accueil le plus chaleureux leur est réservé.

MOTO-CLUB DE NORMANDIE. — Réunis le 20 mars 1946, les membres de cette association ont procédé à la constitution du bureau qui a été formé comme suit :

Président : Bourdel Raymond. Vice-Président : Deneufchâtel Eugène. Secrétaire général : Vittecoq Lucien. Secrétaire adjoint : Cauchy René. Trésorier : Launay. Capitaines de route : Declerc Henri, Dupré André, Dumont Henri.

Dessinateur de Publicité demandé (connaissant la lettre, la retouche des photos pour l'illustration, les moteurs : la moto, l'aviation, etc...). Ecrire à **Moto-Revue**, ou passer avec modèles de travaux déjà faits.

LISEZ...



le No d'Avril contre 20 fr.

Le groupement envisage de reprendre dès cette année son activité. Un programme a déjà été élaboré, et nous espérons bientôt pouvoir remettre sur pied quelques manifestations.

Une nouvelle réunion est prévue pour le 10 avril 1946, au siège social, 37, rue d'Amiens, à Rouen, à 20 h. 30.

Les réunions sont mensuelles et ont lieu le deuxième mercredi de chaque mois au siège social.

SPORTING MOTO-CLUB DE SENS. — Nous apprenons que le Sporting Moto-Club de Sens a repris son activité et met sur pied un important programme. Tous renseignements au Café des Sports, à Sens.

MOTO-CLUB CLODOALDIEN. — Les prochaines réunions auront lieu les vendredis 26 avril et 3 mai prochains à 20 h. 30 au siège social, café Alibert, 2, rue Royale, à St-Cloud.

Sortie sur Robinson le dimanche 28 avril pour le cross motocycliste de l'A. M.S. Pour le rallye international de Genève, le 14 juillet prochain, des avantages seront accordés aux participants du Club. Se renseigner au siège social.



M.C. DE PARIS. — Au M.C. de Paris, chaque dimanche une sortie. — Calendrier de mai. — Le 1^{er} : Soisy - s. - Etioles. Rendez-vous 9 h., face l'école vétérinaire d'Alfort. Le 5 : Sortie muguet, forêt de Chantilly, 9 h. 30 porte de la Villette. Le 12 : Jouy-en-Josas, 8 h., porte de Châtillon. Le 19 : Achères, 8 h. porte Maillot. Le 25 : Boissy-St-Léger, le château de Grosbois, 8 h., porte de Charenton, face la Suze. Isolés cordialement invités. Tous renseignements à la permanence, 19, rue Charles-V. Archives 87-51.

Réunions les premier et troisième mercredis du mois, à 20 h. 45, aux Armes de la Ville, 66, rue de Rivoli.

n'attendez pas pour transmettre vos petites annonces pour notre prochain numéro qui paraîtra le 10 Mai

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

Grand choix de motos
Françaises et Etrangères
Occasions. Pièces détachées

PAUL MOTOS
34, rue Lécuyer, ST-OUEN
Cli. 12-51

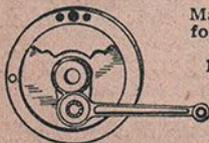
TOUS SPORTS
changement de propriétaire
Reprises - Réparations
VENTE ACHAT ECHANGE
Toutes Motos Toutes marques
Chromage — Emaillage
Cycles route et course
NOTARI FRES
44, rue des Poissonniers, 44
PARIS (18^e) Mon. 58-99

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

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

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

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^e
Tél. : ETO. 12-46

ALERTEX

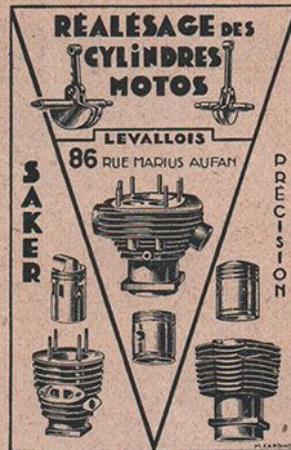
1946

Sa nouvelle
garniture de frein
pour **MOTOS**

Dès à présent
chez ses **STOCKISTES**

ALERTEX 65, rue Jacques Dulud
NEUILLY-sur-SEINE

Téléphone : MAILLOT 81-60



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. 11-34

MOTOS — SIDECARS

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

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

Vente, Achat, Réparations

Agences : TERROT
MONET-GOYON et M.R.
R. GRAZZINI

16, r. du Marché-Popincourt
PARIS Tél. : Roq. 17-03