

34^e ANNEE. — N° 872. — 15 JUIN 1946

Moto revue

VÉLOMOTEURS
MOTOS, SIDECARS
CYCLECARS

LA 350 S.N.E.C.M.A.
4 cyl. deux temps
LE SPORT
au Bois et à Saint-Cloud

Provisoirement
BI-MENSUEL

LE NUMERO
10 frs



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C.I.C. POSTAL : 297.37

REDACTION

ADMINISTRATION

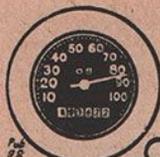
PUBLICITE

12. RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

AU CIRCUIT DE L'AUTOROUTE

Berthier, sur moto 500 cmc., vainqueur des grosses cylindrées, remporte
la Coupe de la Ville de Saint-Cloud.



S. COMPTEURS
POUR
AUTOS
MOTOS
VÉLOS

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

AMAC
CARBURATEURS
COMMANDES
GUIDONS, etc.

Voici...

LA BIAIGLINE

SUPER LUBRIFIANT
COLLOIDAL GRAPHITÉ
POUR VELOS, MOTOS, etc...

La **Biaigline**, connue aux Etats-Unis depuis de nombreuses années sous le nom de Rapid-Oil est la fameuse huile-vitesse utilisée par tous les sprinters Américains.

La **Biaigline** réalise le graissage idéal en interposant entre les surfaces métalliques en contact, un film graphoïde inaltérable et onctueux, qui transforme le frottement en glissement.

La **Biaigline** diminue de 35 % le coefficient de friction. Son emploi régulier protège les roulements et les engrenages contre l'usure et leur assure un fonctionnement souple, doux et silencieux.

La **Biaigline** concentrée, pour boîtes de vitesses, est vendue en carton de 12 bidons de 250 cmc. et 500 cmc.

E. GARDILLE

Agent Général

Souplesse 18, rue Gaillon, 18 Douceur
Silence PARIS (2^e) Tél. : OPE 95-63 Durée

OUVERTURE

TOUT POUR LA MOTO

Georges MONNERET

AGENT TOUTES MARQUES

TOUT POUR LE VÉLO

EQUIPEMENTS SPORTIFS

7-9, bd Beaumarchais, 106, av. Arist.-Briand,
BASTILLE MONTRouGE

MOTOS DRESCH — D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

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

UNE MACHINE
DE CONSTRUCTION FRANÇAISE

la 100 cmc. **LECLERCQ**

pilotée par

MAUCOURANT

EST VICTORIEUSE
AU CIRCUIT DE ST-CLOUD

1^{ère} de la catégorie 125 c.c., réalisant une performance jamais égalée, à la moyenne horaire de :

75 km. à l'heure

Construite et mise au point
par l'équipe :

MAUCOURANT-LECLERCQ

147, boul. Ney, PARIS-18^e Tél. MAR. 46-78

Réparations — Mises au point

Agences : Motobécane - Monet-Goyon - M.R.

MOTO CHAMPERRET

ACHAT — VENTE — CREDIT

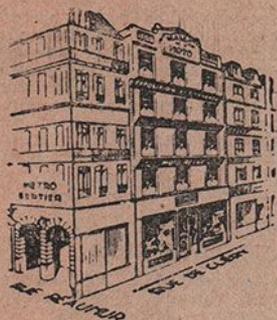
-- REPARATIONS --

Motos et Sidecars
de toutes marques

Mise au point de toutes Machines Sport

3, rue Caran d'Ache PARIS 17^e

Tél. : GAL. 48-33



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)

♦ MOTOS RUSSES

On ne sait guère ce qui se passe en Russie, mais il paraît que l'on envisage la production d'une moto de 4,7 CV avec un moteur à deux temps et celle d'une moto miniature.

♦ CHAMBRE A AIR ECLATEE

Quand à la suite d'un éclatement une chambre à air est fendue, ne vous contentez pas de coller une pièce. La fente gagnera peu à peu et dépassera la pièce. Il faut auparavant pratiquer aux extrémités de la fente deux petits trous bien ronds qui empêcheront la fente de gagner. Pour cela utilisez un clou chauffé au rouge.

♦ A QUOI ATTRIBUER LE DECLIN DE LA 250 EN ANGLETERRE

En 1935, la 250 cmc. constituait en Angleterre la classe la plus populaire. Elle tend en 1946 à disparaître rapidement, et cependant elle jouit de privilèges fiscaux. Une 250 cmc. ne paie en effet que la moitié de la taxe imposée aux machines de cylindrée plus forte.

Il faut tout d'abord remarquer que l'armée pendant la guerre n'a pas utilisé de 250. Le prix d'une 250, réplique d'une 350 cmc., n'est guère inférieur. Quand au deux temps, il convient surtout aux petites cylindrées.

♦ LA LIBERTE DE CIRCULATION

Dans une lettre adressée à tous les chefs de grands partis politiques, la veille des élections, M. le Vicomte de Rohan, Président de l'A.C.F. et de la F.C.A.F., a développé de façon on ne peut plus pertinente les arguments en faveur de la liberté totale de circulation et de la généralisation du carnet d'essence, demandant par ailleurs aux élus de revenir sur le vote du 26 avril.

♦ LES REVERRONS-NOUS ?

Les constructeurs sont parfois cruels. Ils nous ont présenté aux Salons tant de nouveautés qui nous paraissent réaliser notre idéal, mais qui, hélas, après avoir attiré nos convoitises, disparaissent sans laisser de traces. Chez nous, par exemple, la quatre cylindres Motobécane en Angleterre, la quatre cylindres Dream Brough Superior. Nous accueillons aujourd'hui avec enthousiasme des modèles moins originaux.

La grave question des pneumatiques

Le rationnement du carburant est gênant et il ralentit la reprise économique. Le manque de pneus et fréquemment aussi la mauvaise qualité des pneus qui sont fournis constituent un grave danger et sont cause d'innombrables accidents. On roule jusqu'à la tolle, on oublie, dans la joie de rouler à nouveau, qu'il faut être prudent et ce sont les éclatements ou les dérapages que la haute qualité des pneus d'avant-guerre avait presque complètement supprimés. Quant aux ersatz de pneus qu'on distribue si parcimonieusement, leurs chappes de caoutchouc synthétique fondent comme neige au soleil et leurs carcasses de rayonne ne résistent pas à l'usage. Nous ne sommes pas un journal politique, et il ne nous appartient pas de critiquer une situation obscure, mystérieuse, ni même d'en chercher les raisons profondes. On nous dit que les usines travaillent à plein ou presque et comme le nombre des véhicules en circulation reste extrêmement réduit, on peut cependant se demander pourquoi les pneus restent si rares et si mauvais. Les exportons-nous ? C'est alors une fâcheuse propagande pour nos fabrications. Les stockons-nous ? En vue de quoi. S'écouleront-ils sur le marché noir ? Il faudrait alors prendre des mesures énergiques. En tout cas vieux ou mauvais pneus coûtent chaque jour des vies humaines et il est urgent de livrer assez de pneus neufs pour que les pneus trop usés puissent être remplacés et des pneus d'assez bonne qualité pour qu'ils puissent assurer un service normal. La gomme synthétique n'est pas nécessairement de mauvaise qualité, bien au contraire, la sole artificielle non plus. En admettant que la gomme naturelle manque ainsi que le coton, on peut encore faire de bons pneus.

♦ NECROLOGIE

L'ex-coureur cycliste et motocycliste Eugène Bucquet vient de mourir dans une petite localité de la banlieue Nord où il se reposait depuis de longues années. Il remporta notamment, en 1903, la course Paris-Bordeaux (Paris-Madrid interrompu), sur une antique Werner, à une moyenne impressionnante.

♦ CUMUL

A l'issue du Grand Prix de Marseille, le grand champion Raymond Sommer, vainqueur de la course des voitures, déclara qu'il regrettait de n'avoir pas disputé également celle des motos !

♦ IL Y A DE L'ABUS

Un confrère présente une voiturette italienne qu'un moteur de 125 cmc. entraînerait à la vitesse de... 95 kmh.

♦ SI C'ETAIT VRAI !

Un confrère étranger annonce dans son numéro du 15 mai : « En France, depuis le 15 avril, a été rétablie la libre circulation des véhicules automobiles. Il n'existe seulement que la carte d'essence ». Hélas !...

♦ POUR REFAIRE DES JOINTS DE PHARES

Un câble de bougie en caoutchouc dont on enlève le fil peut souvent constituer un joint étanche.

♦ DEUX CYLINDRES JUMES

Sait-on que vers 1912 Triumph construisait une deux cylindres jumelés avec manetons à 180° et que ce modèle, théoriquement bien équilibré, fut abandonné... à cause des vibrations ?

♦ SERAFINI ABANDONNE LES COURSES

Dorino Serafini, actuellement champion d'Europe pour la catégorie 500, a déclaré à un correspondant de notre confrère italien « La Moto », qu'il avait pris la décision de ne plus courir à motocyclette.

♦ INDIFFERENCE

Vous avez pu remarquer la publicité donnée par la presse, même non spécialisée, aux épreuves automobiles. Rien n'y manque. Détails sur l'organisation, noms des partants, des favoris, etc... Mais si la manifestation comporte une course motocycliste, on se contente de l'indiquer laconiquement en fin d'article. Il y a là un manque de compréhension flagrant qui, hélas, ne date pas d'aujourd'hui. La réunion du Bois de Boulogne a prouvé de façon catégorique que le public n'est pas moins sensible aux performances des « motards » qu'à celles de leurs confrères à quatre roues. Alors ?...

AVIS A NOS ABONNÉS

(anciens et nouveaux)

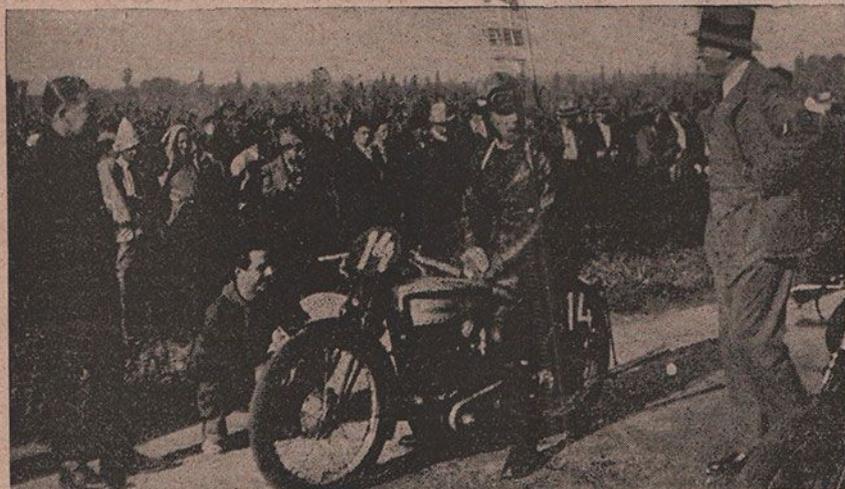
Pour toute correspondance

Écrivez lisiblement

vos nom, prénoms et adresse.

99 % des erreurs de destination ont pour cause une adresse illisible.

M. PEROUSE Président de la F.I.C.M.



M. Pérouse vient d'être élu Président de la Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes. C'est la première fois qu'un délégué français est appelé à ces hautes fonctions. L'événement sera accueilli avec la satisfaction générale. M. Pérouse préside depuis fort longtemps aux destinées de l'A.C.F. et de l'U.M.F. (aujourd'hui la F.F.M.), et était depuis 1933 vice-Président de la F.I.C.M.

Notre photo le représente (à droite) en train de donner les derniers conseils au champion suédois Sunqvist, avant le départ du Grand Prix de l'U.M.F. 1936 (Circuit du Comminges).

INFORMATIONS

◆ AU CONGRES DE LA F.I.C.M.

La première séance du Congrès de la Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes a été tenue à Genève par les représentants des pays suivants : Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Irlande, Italie.

Le bureau a été composé comme suit : M. A. Pérouse (France), prés.; M. Haecker (Suisse), A. Lofstrom (Suède), M. D. Ball (Grande-Bretagne); major Watling (Irlande), v.-prés.; B. Marians, trésorier; T.W. Loughborough, secr. gén.

II. — Le Congrès a prononcé l'exclusion de l'Allemagne jusqu'à nouvel ordre. Lorsque le sort de l'Allemagne aura été fixé par la Conférence de la Paix, et si ce pays demande alors sa réadmission à la F.I.C.M., la question sera soumise pour étude à un premier Congrès, mais le vote sur la réadmission n'aura lieu qu'au Congrès suivant (en principe, les Congrès de la F.I.C.M. ont lieu tous les six mois).

III. — Le Statut futur de plusieurs pays (ayant appartenu à la F.I.C.M. et dont la Fédération est sans nouvelles) dépendant des décisions qui seront prises à leur égard par la Conférence de la Paix, le Congrès décide de surseoir jusqu'à plus ample informé sur leur maintien, leur réadmission ou leur radiation. (Lithuanie, Lettonie, Estonie, Hongrie, Autriche, etc.).

IV. — Le Congrès décide que les délégués des onze pays suivants composeront

la Commission Sportive de la F.I.C.M. : Belgique, Danemark, Espagne, France, Grande-Bretagne, Hollande, Irlande, Italie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie.

V. — Le Congrès décide que les délégués des six pays suivants composeront la Commission de Tourisme de la F.I.C.M. : Belgique, France, Hollande, Italie, Luxembourg, Suisse.

× × ×

◆ LE CASQUE EST LA COIFFURE DU MOTOCYCLISTE

Nous entendons souvent des discussions sur la coiffure la plus pratique pour la moto. Il nous semble que la question ne se pose pas et que le casque est seul à conseiller. Il doit comporter une visière très rigide.

Le problème des lunettes est aisé à résoudre quand on a une vue normale. Portez des lunettes d'aviation avec des verres incassables. Pour les myopes, il est dommage qu'on ne trouve pas de verres incassables taillés optiquement. Les verres de contact apporteront peut-être une solution satisfaisante.

× × ×

◆ ON SE PASSIONNE EN ANGLETERRE POUR LES VIEILLES MACHINES

C'est devenu un véritable culte pour les machines d'il y a un demi siècle ou un quart de siècle. On oublie toutes

leurs imperfections. On est surpris qu'elles marchent encore. On les polit, on les bichonne. On s'efforce de leur redonner leur éclat d'autrefois. On fouille partout pour retrouver les pièces qui leur manquent. Remarquons que les amateurs de ces vieilles machines sont des hommes de cinquante ans et plus à qui ces motos rappellent les bons jours d'autrefois.

× × ×

◆ MAUVAIS CITOYENS MAIS BONS DEPANNEURS

M. le Président du M.C. Bordeaux et Sud-Ouest nous transmet l'écho suivant extrait d'un confrère régional :

« Lundi après-midi, des inconnus s'emparaient, boulevard Wilson, d'une auto appartenant à Mme de Zangronis.

« Mardi matin, la police ayant eu le signallement de la voiture volée, commença ses recherches et, au début de l'après-midi, deux agents découvraient à Saint-Augustin l'auto disparue, qui avait déjà été maquillée.

« Les policiers exercèrent pendant deux heures une surveillance vigilante, et pour empêcher les voleurs de fuir, dégonflèrent un pneu et enlevèrent les bougies du moteur.

« Vers 16 heures, deux hommes montèrent dans l'auto et, malgré les précautions prises, prenaient la fuite. Aussitôt, les deux policiers se mirent à leur poursuite en tirant dans les pneus. Ils ne purent malheureusement les crever et durent cribler l'auto de balles pour forcer les voleurs à stopper.

« Après une course mouvementée, l'auto s'arrêtait, l'un des individus parvenait à s'enfuir, mais l'autre fut ceinturé et conduit à la permanence ».

Comme le souligne notre correspondant, deux bons dépanneurs à proposer à l'A.R.A.

× × ×

◆ SCIENCE OU EXPERIENCE

La qualité première d'une machine, c'est la tenue de route. Qui ne se souvient du shimmy si fréquent sur les machines rapides d'après l'autre guerre. Et dans bien des cas il ne s'agissait pas d'oscillations légères de la direction, mais de mouvements brutaux qui vous envoyaient dans les décors. On y pallia en partie avec les amortisseurs et avec les freins de direction. Aujourd'hui le rôle du frein de direction a bien diminué d'importance. Beaucoup d'ingénieurs estiment que dans le dessin d'une direction, le calcul a moins d'importance que l'expérience. Tant d'impondérables jouent !

× × ×

COMMUNIQUE

◆ ASSOCIATION SPORTIVE DU MINISTERE DE L'AIR

Les membres de la Section Auto-Moto sont invités aux réunions qui ont lieu chaque jeudi à 18 h. 30 à l'EN.S.Aé., 32, boulevard Victor, Paris, XV^e.

AVIS. — Les clubs Motocyclistes désirant organiser des Rallyes Ballons sont priés de se mettre en rapport avec M. Jaffré.

J. Jaffré, 65, rue de Grenelle, Paris, 7^e.

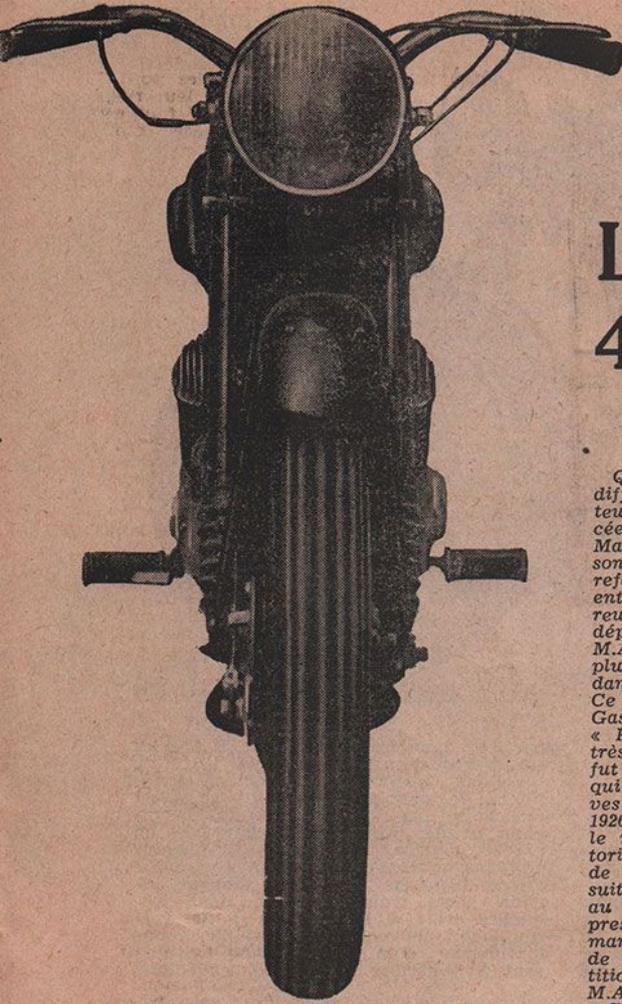
CHANGEMENTS D'ADRESSE

Nous rappelons à nos Abonnés que toute demande de changement d'adresse doit être accompagnée de la somme de 10 francs et, si possible, de la dernière bande d'abonnement.

La première motocyclette Française d'après guerre

La 350 cmc. S.N.E.C.M.A. 4 cylindres deux temps

(Petit prologue pour l'explication de ce qui va suivre)



Cette vue avant fait bien ressortir un détail important : la disposition des cylindres constamment balayés par le courant d'air lorsque la machine est en marche.

Quand la Société Gnome-Rhône et les différentes usines de fabrication de moteurs d'avions furent nationalisées et placées sous la direction générale de M. Marcel Weil, ingénieur de Polytechnique, son premier soin fut de réorganiser et refondre les différents services de ces entreprises. C'est ainsi qu'il eut l'heureuse initiative, en ce qui concerne le département Motocyclette de la S.N.E.C.M.A., de s'assurer le concours d'un des plus compétents ingénieurs français dans cette branche, M. Gaston Durand. Ce n'est pas un nouveau venu. En 1922, Gaston Durand créa pour la marque « Pierton » une remarquable 500 cmc. très en avance pour l'époque. Ensuite il fut le responsable des « Jean Thomann » qui s'accaparèrent la majorité des épreuves et furent champion de France en 1926. Lui-même pilota ces machines sous le nom de « Gaston » et participa victorieusement au grand prix international de l'U.M.F. au Comminges en 1927. Ensuite il se consacra plus particulièrement au moteur Diesel et à l'étude des compresseurs centrifuges où il obtint de remarquables réussites (ceci nous promet de beaux jours pour les futures compétitions de vitesse auxquelles la S.N.E.C.M.A. prendra part).

C'est donc avec une équipe complètement nouvelle que la 350 cmc. S.N.E.C.M.A. fut étudiée et construite. Grâce à la compréhension des dirigeants de la S.N.E.C.M.A. et plus particulièrement à M. Gaston Durand, nous nous sommes

rendus à la puissante usine de Gennevilliers, qui s'étend sur plusieurs kilomètres, où sont situés les services motocyclettes, occupant dix mille mètres carrés couverts, disposant sur place des ateliers de modelages coquilles, matrices, fonderie et forges. Nous avons constaté en effet que la 350 cmc. S.N.E.C.M.A. prend naissance à partir du lingot d'acier ou de fonte pour devenir entièrement dans cette usine la splendide machine dont nous avons la primeur de présentation.

Ce splendide morceau de mécanique constitue enfin une motocyclette Française de classe internationale, ne s'apparentant à aucune machine existante, Française ou étrangère. Elle marquera une étape dans l'histoire de l'industrie motocycliste, tout à l'honneur de la France, d'autant plus que c'est une société nationalisée qui l'a réalisée et le résultat du travail d'équipe entre dirigeant, ingénieur et exécutants ne visant qu'un but, la gloire et le bonheur de leur pays, désireux avant tout de créer et réaliser une œuvre ayant la conception, la réalisation et la présentation PUREMENT FRANÇAISE.

M. Gaston Durand nous a affirmé que 1947 verra la S.N.E.C.M.A. dans les grandes compétitions internationales. Les études des moteurs de compétitions à compresseurs sont déjà réalisées et nous promettons de beaux jours pour le sport Français.

UN écho récent annonçait la sortie imminente d'une 350 dont la description sommaire devait mettre sur les charbons ardents les amateurs de nouveautés à sensation. Deux temps, quatre cylindres (ou plutôt quatre pistons !). Evidemment, à côté de la curiosité attentive des « purs », le concert des pessimistes et des grincheux allait bon train. 4 cylindres deux temps ? Peuh ! du déjà vu. Une X... magyare ou poldève, récupérée pendant l'occupation, désossée pièce par pièce et reproduite dans tous ses détails ! Combien de réflexions de ce genre, incrédules et débâsées n'avons-nous pas entendues à ce propos !

Mais voilà... ce n'est pas ça du tout. Les bileux en seront pour leur fiel et leur amertume ! C'est devant une très belle 350 cmc. bien française que se sont trouvés un jour les collaborateurs de « Moto-Revue », dans les ateliers du service moto de Gnome et Rhône. Pardon, de la S.N.E.C.M.A. (voir n° 868 de « Moto-Revue »).

Cette moto est un sujet d'émerveillement pour ceux qui ont eu jusqu'ici le privilège de la contempler (extérieurement et intérieurement). Et nous n'hésitons pas à écrire qu'en détaillant ce nouveau modèle, nous avons compris qu'il y avait encore de beaux jours en perspective pour le motocyclisme français.

La première réalisation concrète de l'après-guerre est l'œuvre d'une des fir-

mes les plus éprouvées par les bombardements dont les bâtiments sont en pleine reconstruction. Ce n'est pas un mince honneur pour la S.N.E.C.M.A. et nous ne doutons pas que son geste demeure présent pendant des lustres à la mémoire de nos lecteurs.

Nous ne vous ferons pas plus languir, et passerons sans autre transition à l'examen de la machine.

Le prototype est exposé aux regards dans une salle reculée du « Service Motos ». L'impression première, dirions-nous, est plus que favorable. Un énorme bloc surmonté de deux groupes de cylindres légèrement inclinés et bien séparés l'un de l'autre (nous verrons tout à l'heure l'avantage de cette disposition). Peu de pièces externes. Tout ce qui tourne est à l'intérieur. La chaîne de transmission finale ne fait pas exception à la règle et travaille dans un bain d'huile permanent, à l'intérieur d'un immense carter en aluminium fondu !

Un cadre double berceau, haubanné, dont la forme et les dimensions des tubes garantissent la rigidité latérale. Sa finesse est cependant exceptionnelle. Il fallait d'ailleurs un cadre d'une robustesse à toute épreuve pour permettre le montage de la fourche télescopique (qui a conquis droit de cité en Angleterre et paraît promise à un avenir certain !).

Il est évident que rien, rigoureusement rien, n'a été négligé par les pratiquants enthousiastes qui sont responsables du dessin de la machine. Qu'il s'agisse du

galbe des garde-boue (enveloppants sans excès), de la forme et de la contenance du réservoir, de la selle suspendue en un point (avec ressort réglable) du cintre du guidon,

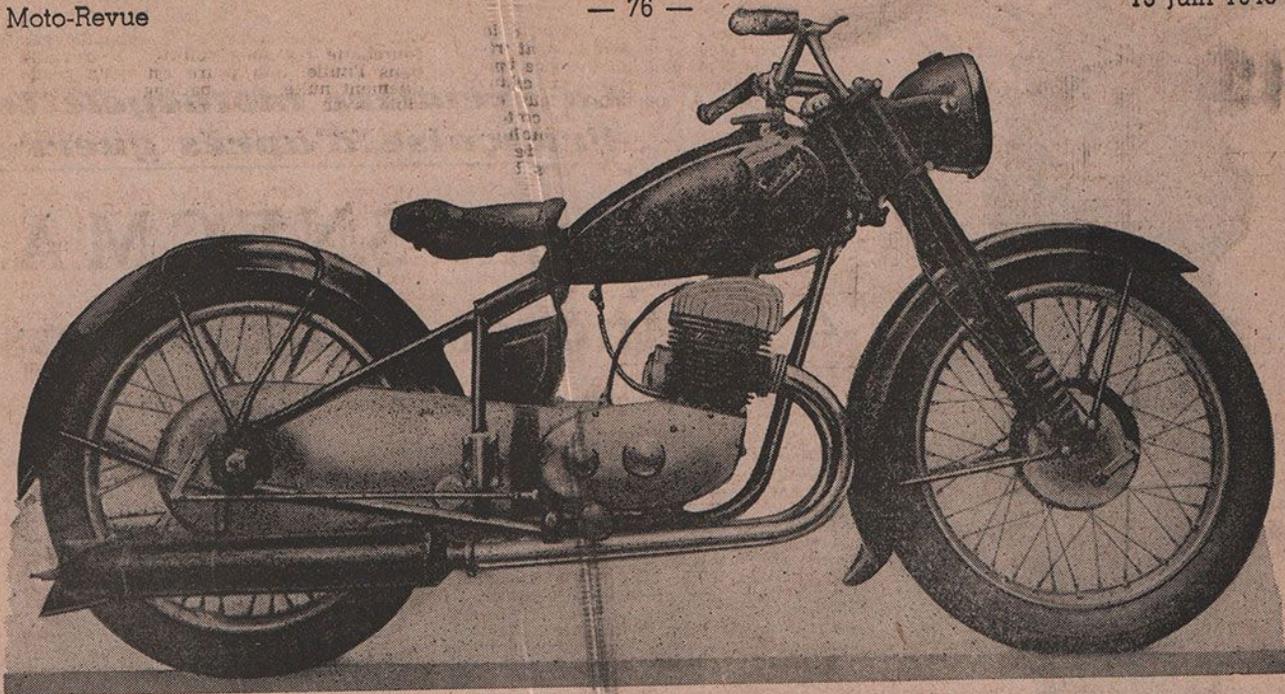
Et les gros tubes d'échappement se terminent par des silencieux cylindriques démontables dont le montage devrait être considéré comme indispensable sur un deux temps.

Cette allure qui évoque irrésistiblement celle d'un cheval de course, vous la comprendrez aisément par les illustrations ci-contre, et bien plus encore quand vous pourrez voir en chair et en os (pardon, en métal et en caoutchouc !) cet authentique racer.

Passons à l'examen technique, d'ailleurs facilité par la présence, sur les bancs de montage, d'un moteur complet en pièces détachées (tiens, celles-ci ont tourné, et un nombre d'heures respectable, semble-t-il !). Il ne s'agit donc pas d'un modèle d'exposition, avec carter, cylindres et... le vide à l'intérieur. Ceci dit pour vaincre les dernières réticences.

Notre collaborateur H.P. Borestroke vous a expliqué à maintes reprises le fonctionnement du deux temps bicylindre à balayage en écuicourant à chambre d'explosion commune. Un cylindre d'admission à l'arrière, un cylindre de détente et d'échappement à l'avant.

Admission dans le carter, comme sur un deux temps classique. Les lumières de transfert amènent les gaz dans le haut du cylindre arrière, où ils continuent leur chemin et achèvent l'élimination



*Photo d'ensemble de la machine :
La ligne est indiscutable et donne
une extraordinaire impression de
santé mécanique.*

des gaz brûlés dans le cylindre avant. Les deux pistons, dans leur remontée commune, compriment les gaz et le cycle recommence. Comme on le voit, la simplicité est presque la même que sur un deux temps monocylindrique, et il en résulte des avantages appréciables quant à la bonne marche de la colonne gazeuse. Il y a deux bielles (une par cylindre) qui sont évidemment articulées sur un maneton unique.

Pour assurer à un tel moteur les meilleures conditions de rendement et d'économie, sont indispensables :

1° Une précompression très forte à l'intérieur du carter (on l'obtient en réalisant un vilebrequin à tambours circulaires réduisant l'espace mort à peu de chose). Sur le 350 S.N.E.C.M.A., la réduction de cet espace nuisible a été poussée à son maximum. Le couvercle du carter moteur fait saillie à l'intérieur et achève le remplissage.

2° Un taux de compression élevé.

3° Une grande précision dans le décalage des temps. Ce dernier point, délicat entre tous, peut être résolu avec une bielle à fourche, ou bien, comme sur le S.N.E.C.M.A., par deux bielles articulées sur un maneton unique (avec divers avantages, semble-t-il).

Nous avons ici deux groupes de deux cylindres chacun, disposés, l'un à l'extrême droite, l'autre à l'extrême gauche du moteur, constamment balayés par le courant d'air et idéalement refroidis. Les manetons sont calés à 180°, ce qui assure un très bon espacement des temps-moteurs, en même temps qu'une régularité de marche et un équilibre excellents. Rappelons-le, il n'y a aucun volant extérieur (magnétique ou non). Chaque pièce en mouvement continu est sous carter étanche.

La boîte de vitesses est remarquable :
1° Par son principe de fonctionnement ;
2° Par ses dimensions. Dans l'esprit des créateurs, une telle mécanique est conçue pour durer une vie d'homme. Un seul moyen permet d'y parvenir. Des

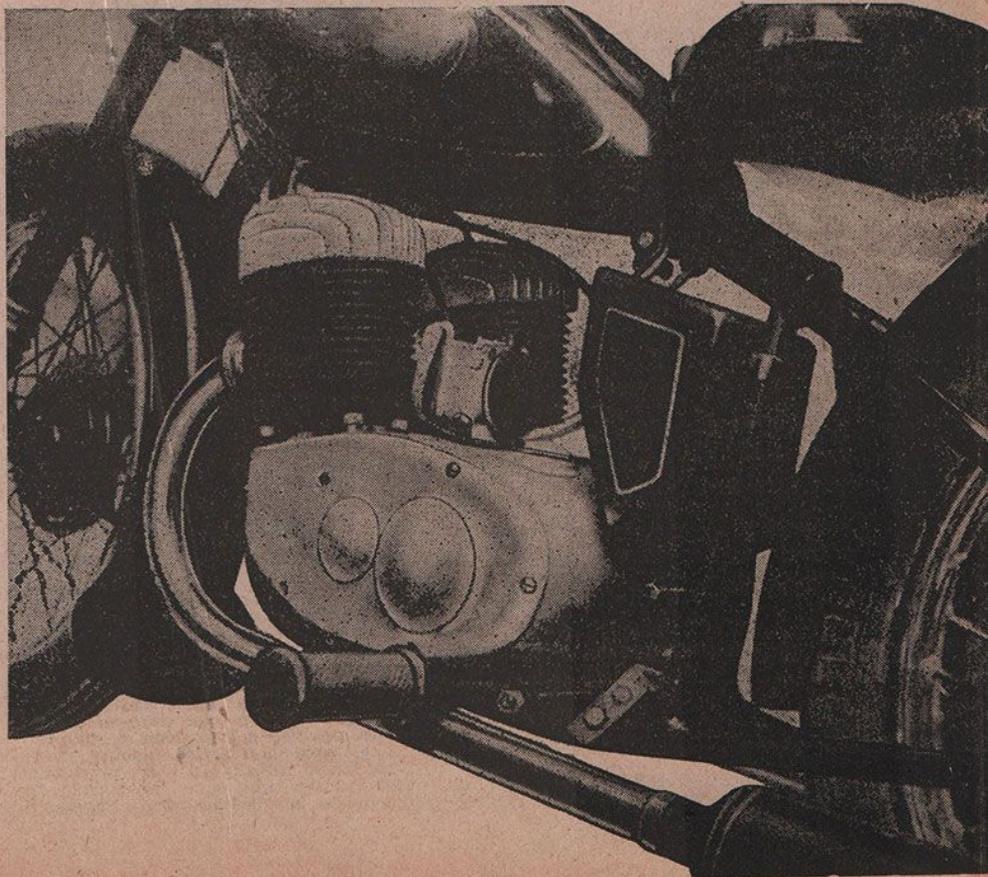
Vue de trois-quarts arrière du moteur, où l'on distingue le carburateur nouveau modèle. Le ressort de selle est réglable suivant le poids du conducteur. La batterie est logée dans le boîtier placé sous la selle.

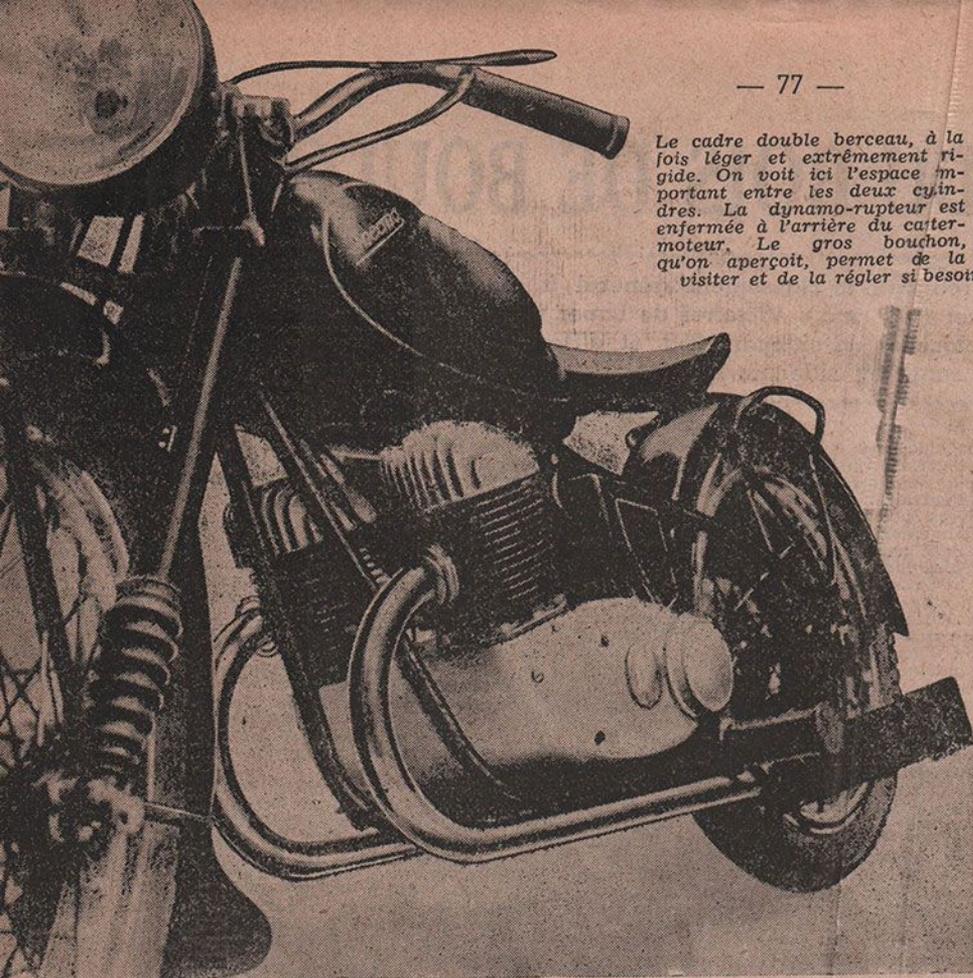
pièces largement calculées, des matériaux de premier ordre, un usinage parfait.

Largement calculées ? L'adjectif nous paraît un peu mesquin pour toute la partie motrice de la 350 S.N.E.C.M.A. en général, et pour la boîte de vitesses en particulier. Des pignons impressionnants

par leur diamètre, leur largeur. Il faut les regarder de visu pour apprécier leur fini.

Voyons maintenant comment fonctionne le changement de vitesse. C'est une boîte 100 % synchronisée ! Un pignon triple, directement solidaire de l'arbre moteur, engrène trois pignons distincts, tournant fou sur un gros arbre creux. L'alésage interne de chaque pignon porte trois encoches, dans lesquelles trois « bonhommes » de verrouillage peuvent faire saillie, sous l'influence d'un axe renflé coulissant à l'intérieur de l'arbre secondaire.





Le cadre double berceau, à la fois léger et extrêmement rigide. On voit ici l'espace important entre les deux cylindres. La dynamo-rupteur est enfermée à l'arrière du carter-moteur. Le gros bouchon, qu'on aperçoit, permet de la visiter et de la régler si besoin.

disques métalliques et commandé par fourchette (système voiture). Il travaille dans l'huile. Son usure est donc pratiquement nulle, et le patinage est impossible avec le lubrifiant convenable.

L'axe du kick est monté sur roue libre à galets. Silence absolu de fonctionnement.

Chaque piston, de petit diamètre et à jupe très longue, est en alliage léger, et porte deux segments ergotés. Les roulements à billes sont de bonne dimension, ainsi que les têtes de bielles. (Galets Hoffmann de 6 m/m 35). Les culasses sont en alliage léger, de forme spéciale et soigneusement polies à l'intérieur, les cylindres en fonte extradure. Le carburateur est un nouveau Zenith à starter spécialement établi pour la moto.

La partie cycle est digne du moteur : Nous avons vu le cadre double berceau, la fourche télescopique. Les roulements de direction sont des Timken à galets coniques, éliminant tout risque de jeu.

Les roues, à rayons renforcés, sont à l'avant comme à l'arrière, à broche et instantanément détachables (pneus de 26 x 3,25). Un réservoir de 14 litres (avec robinet à réserve), une selle réglable à articulation unique complètent cet ensemble remarquable entre tous.

Terminons par des chiffres : Chaque cylindre a 42 m/m d'alésage pour 62 de course. Le rendement est de 14 CV à 4.000 t.-m., ce qui correspond à une vitesse de 100 kmh. Il est de 17 CV à 6.000 tours, ce qui donne, on le voit, une courbe de puissance très plate. La vitesse maximum est de 125 au chrono. A la moyenne de route de 75 kmh., la consommation de mélange essence-huile à 5 % est de 3 l. 100 aux 100 kms, d'ailleurs la disposition en cylindre double à culasse unique permet de ne pas dépasser une consommation de 320 gr. à 350 gr. par cheval-heure.

M. R.

Le déplacement latéral de cet axe rend solidaire à tour de rôle chaque pignon dudit arbre lorsque la machine est en prise. Le point mort étant obtenu lorsque les trois pignons secondaires tournent fou. Nous avons vu des systèmes analogues à billes. Celui-ci serait plus sûr. Les tétons de verrouillage de chaque pignon sont rappelés par un ressort circulaire en corde à piano. Une rupture (d'ailleurs bien improbable) de ce ressort n'aurait d'autre conséquence que l'impossibilité d'enclencher la vitesse correspondante. Il serait impossible aux morceaux de fil d'acier de s'échapper de la gorge et de venir chevaucher les dents des pignons. La commande de ce changement de vitesse ne s'effectue ni par levier à main, ni par sélecteur au pied, mais par... poignée tournante à main gauche, ce qui est, on en conviendra, assez inédit ! Il est inutile de débrayer pour passer les vitesses.

Le problème de l'allumage n'était pas si simple, puisqu'on se proposait de réconcilier les partisans du dispositif à batterie, et ceux de la magnéto.

Voici la solution employée pour cette 350 cmc. : Une dynamo, avec rupteur en bout d'arbre, qui alimente une batterie, mais permet néanmoins, en cas de défaillance de cette dernière, la mise en route du moteur. Chaque course de kick correspond à trois tours moteurs, ce qui facilite encore le départ. Ce kick est fort simple, directement branché sur l'arbre secondaire par l'intermédiaire d'une roue libre à galets. La dynamo est placée dans un compartiment à l'arrière du carter-moteur, rigoureusement imperméable à l'huile grâce à un joint de néoprène (caoutchouc insoluble dans l'huile ou l'essence). Sa commande se fait par un engrenage séparé. L'avance à l'allumage est automatique. Un boîtier extérieur reçoit la batterie et la bobine. La connexion entre batterie et dynamo

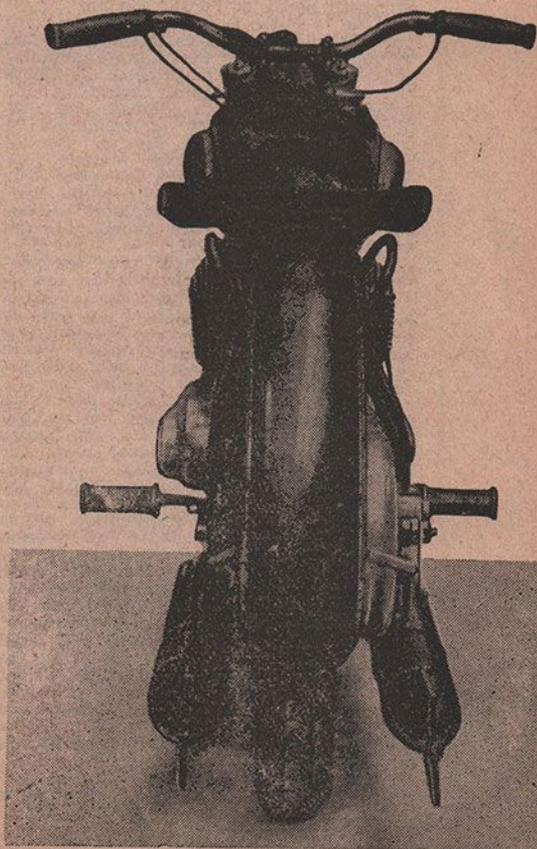
a lieu par un régulateur de tension, ce qui permet le départ batterie entièrement à plat.

Parlons maintenant de la transmission finale. Pauvre chaîne, à qui on refuse toujours l'abri et le lubrifiant, cependant indispensables. Ici un carter rigoureusement étanche, avec ses joints en caoutchouc synthétique inaltérable à l'huile élimine tout risque d'usure et de rupture. On peut se demander si un semblable carter ne complique pas l'entretien et le montage de la chaîne. L'entretien se réduit à peu de chose : Tension de la chaîne après tassement des rouleaux (rodage). Son remplacement est une opération si peu fréquente qu'on ne doit guère s'en soucier avant longtemps. Une petite fenêtre permet la vérification rapide de cette tension qui se règle non par le recul de la roue arrière, mais par le déplacement longitudinal du bloc moteur. Ce dernier est fixé à la semelle du cadre par quatre boulons. Il est alors nécessaire de desserrer les colliers des silencieux pour permettre aux tubes d'échappement de coulisser avec le bloc.

Nous mentionnerons, pour en terminer avec la partie motrice. L'embrayage à

Vue arrière. Les silencieux sont démontables, pour permettre le nettoyage aisé des pots. Les supports de siège arrière sont d'une extrême robustesse.

Remarquez la netteté du guidon, la symétrie de l'ensemble, le petit levier de la came du frein AR. Le tambour et le pignon de chaîne arrière restent en place au démontage de la roue. L'excellente tenue de route rend pratiquement inutile l'emploi du frein de direction, nous a-t-on affirmé.



LA COURSE DU BOIS DE BOULOGNE

Loyer (Velocette 350) remporte le classement général à plus de 100 de moyenne, devant Houel (500 cmc.). Victoires de Lauer (New-impérial) en 250, de François (Velocette) en sidecars 350, et d'Hordelalay (Motobécane) en sidecars 600 cmc.

La manifestation du Bois de Boulogne a remporté un succès aisément prévisible. Bénissons le ciel qui, contre toute attente, attendit la fin de la course des voitures pour dispenser sa pluie. C'est sur une route absolument sèche que l'épreuve motocycliste se déroula, permettant à nos valeureux motards de pousser à fond.

Ce fut indiscutablement une belle après-midi sportive, et tout spécialement au point de vue motocycliste. Mais la formule qui consiste à mêler toutes les catégories solos et sidecars est des plus discutables, car elle ne permet pas de suivre aisément le déroulement des opérations par catégorie. D'autre part, la présence des concurrents peu rapides constitue une gêne appréciable pour les champions, surtout lorsqu'on augmente la difficulté du parcours par la disposition de chicanes. Enfin, l'horaire établi laissait entre l'arrivée de la course cycliste routière et le départ des motos un battement beaucoup trop long qui impatientait visiblement le public. Au point que l'organisation décida d'avancer ce départ de vingt bonnes minutes.

Les forfaits de Monneret, de l'amateur Guérin et de Turrini, ce dernier victime aux essais d'un grave accident, réduisirent à 23 le nombre des partants (dont quatre sidecars).

LA COURSE

L'épreuve est à peine commencée qu'un accrochage entraîne la chute simultanée de quatre coureurs : Charrier, Stignani, Berha et Peraldi sortent du virage de la Porte Dauphine et se relèvent par miracle, à peu près indemnes. Leurs montures sont plus ou moins endommagées. La B.M.W. à compresseur de Charrier (la machine la plus rapide), a une culasse fendue. Berha redresse son guidon tordu à la main et terminera la course avec sa direction faussée ! Peraldi repart, malgré son carter moteur fêlé, ainsi que Stignani. Félicitons pour leur cran ces trois hommes qu'un double handicap privera des fruits de leurs efforts. Peraldi devra d'ailleurs abandonner au 4^e tour.

C'est Loyer, confirmant tous les pronostics, qui prend le meilleur sur ses rivaux. Cauchy et Lhéritier, dans l'ordre, suivent à quelque distance. En 500, la situation est plus confuse, Naudon Duguet, Houel et Lefèvre précédant Venin nettement moins rapide et Stignani, retardé par son arrêt au premier tour.

La catégorie 250 voit, au début du second tour, l'abandon de Perrin, qui avait réalisé départ arrêté un temps remarquable devant Chancel parti sur une 175 nous dit-on ; Dubuet prendra rapidement l'avantage sur sa D.K.W. 250 cmc. à compresseur, devant Lauer. Emo n'a pu adapter la multiplication de sa machine au circuit, faute du pignon convenable. Il ne pourra faire qu'une bonne démonstration de régularité, ainsi que Renaud (sur une petite 250 Velocette à culbuteurs) et Bonin qui n'a vraisemblablement pas tous ses chevaux.

En sidecars, c'est François (350), qui fournit la plus grosse impression sur sa K.T.T. à laquelle il a attelé un petit sidecar « maison » conforme aux principes qui lui sont chers (étroit, assez haut, avec passager acrobate). Il disputera jusqu'à la fin à Hordelalay (Motobécane

600 cmc.) la victoire en sidecars toutes catégories, qui lui échappera de bien peu. Beauvais (le plus rapide en sidecar à l'entraînement) et Adnet, retardés par divers pépins (ennuis de bougie et de changement de vitesse) ne pourront, malgré leur grande classe, jouer les troisièmes larrons.

Loyer mène toujours un train d'enfer. Lhéritier est maintenant devant Cauchy. Derrière eux, Houel et Lefèvre sont en tête des 500. Duguet a des démêlés avec son sélecteur et ne peut tourner aussi rapidement que sa classe lui permettrait. Ce sera du reste la cause de son abandon à mi-course. Venin a lâché au 7^e tour.

Les positions se maintiennent ainsi pendant 10 tours. Nous devons malheureusement enregistrer l'abandon de Lefèvre, qui se bagarrait comme un lion, suivant son habitude ! Dubuet doit rétrograder pour des ennus de bougie, et c'est Lauer, accrocheur tenace, qui le relaye au commandement des 250 cmc.

Au 14^e tour, Cauchy, que Houel vient de dépasser, doit s'arrêter et ne peut remettre son moteur en route. La fin de la course promet d'être des plus mouvementées. En effet, du côté sidecars, François sur sa 350 cmc., avait une certaine avance sur Hordelalay retardé par un serrage de moteur. Une erreur d'indication de ses supportiers le fit ralentir à l'excès pour ménager son moteur. Hordelalay qui fonce réussit à le repasser in extremis !

Nous assistons maintenant à un duel

épique pour la deuxième place entre Lhéritier et Houel. Ce dernier accomplissant des prodiges sur sa 500 cmc. A.C.T., sautera son rival, accomplissant le meilleur tour des motos. Voici la fin, Loyer entame avec une confortable avance son dernier tour. Et c'est le coup de théâtre ! Sa bougie le lâche à peu de distance de l'arrivée. Il franchit néanmoins la ligne en vainqueur, poussant sa machine à la main, 23 secondes avant Houel, suivant immédiat et brillant second ! Juste récompense des efforts qu'il ne cessa de prodiguer tout au long de la course.

Loyer vient de remporter sa quatrième victoire de la saison. Applaudissements d'une foule enthousiaste. Loyer change de bougie pour accomplir son tour d'honneur.

CLASSEMENT

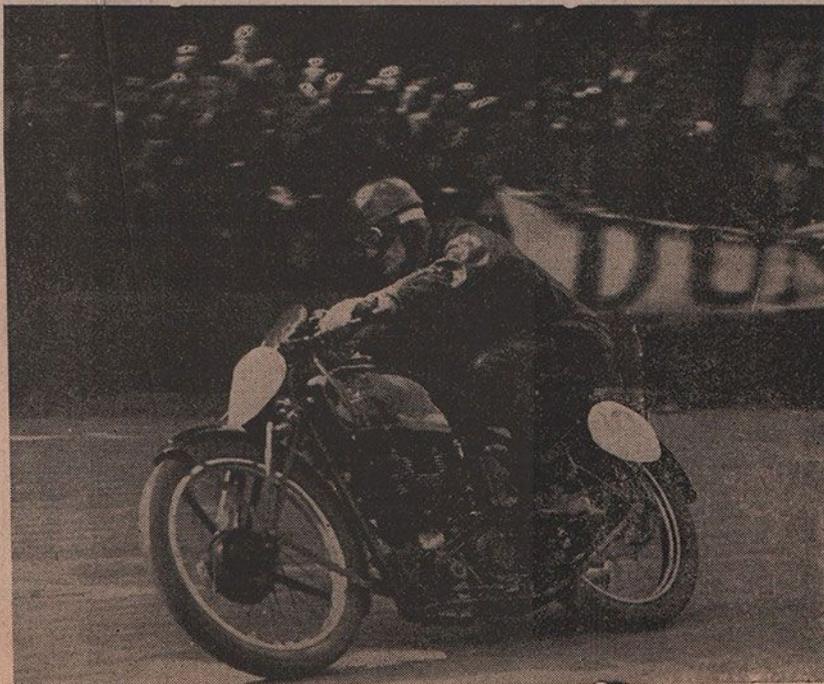
500 cmc. — 1. Houel (X...), 25 tours, en 47' 55" 9/10 (moy. 99 kmh. 939) ; 2. Naudon (Velocette), 49' 28" 7/10 ; 3. Stignani (Terrot), 21 tours en 48' 35" 1/10.

350 cmc. — 1. Loyer (Velocette), 25 tours en 47' 32" 8/10 (moy. 100 kmh. 748). Premier du classement général, meilleur temps des motos ; 2. Lhéritier (Velocette), 47' 58" 2/10 ; 3. Berha (Terrot), 24 tours en 49' 2" 1/10.

250 cmc. à compresseur. — 1. Dubuet (D.K.W.), 20 tours en 49' 15" (moyenne 77 kmh. 811).

250 cmc. — 1. Lauer (New-impérial), 22 tours en 50' 17" 3/10 (moy. 83 kmh. 825) ; 2. Emo (Motor-Club), 21 tours en 48' 2" 3/10 ; 3. Renaud (Velocette), 20 tours en

Roger Loyer, dont le style impeccable et la maestria forcèrent l'admiration du public.



48' 3" 1/10; 4. Bonin (Excelsior), 20 tours en 50'0" 3/10; 5. Chancel (A.M.C.F.), 19 tours en 49' 15" 1/10.

Sidécars 600 cmc. — 1. Hordelalay (Motobécane), 21 tours en 47' 54" 8/10 (moy. 83 kmh. 981); 2. Beauvais (Motobécane), 19 tours en 49' 9" 5/10.

Sidécars 350. — 1. Françoise (Velocette), 21 tours en 48' 2" 1/10 (moy. 83 kmh. 768); 2. Adnet (Motobécane), 20 tours en 47' 53" 2/10.

L'ACCIDENT DU PREMIER TOUR

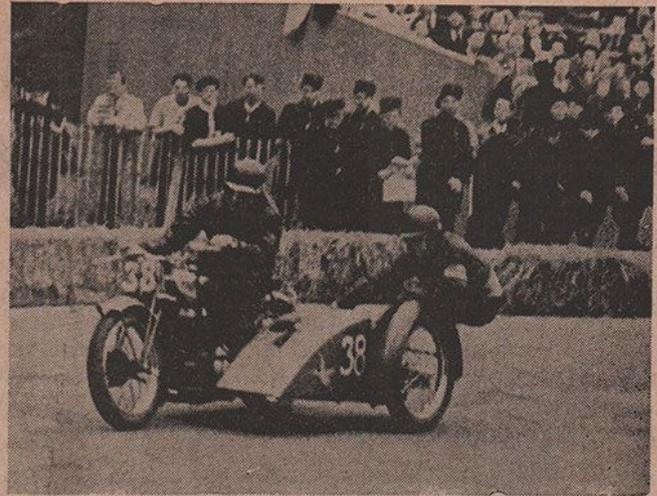
Un des partants avait eu la chance, unique jusqu'à présent pour un coureur français, de se procurer la plus formidable motocyclette de course établie jusqu'à ce jour, indiscutablement la Prima Donna des circuits internationaux d'avant-guerre!

Combien d'hommes, en France, pouvaient tirer parti d'une machine capable de dépasser le 210 dans les lignes droites? Nous ne sommes pas loin de croire qu'on pourrait les compter sur les doigts... d'une seule main. M. Charrier, qu'il ne faut pas confondre avec le coureur motoriste de Pantin, convenait lui-même très honnêtement avant la course qu'il n'était pas suffisamment familiarisé avec sa monture pour la pousser à son maximum sur le circuit du Bois. Il n'en fallait pas plus pour faire retomber sur ses épaules tout le poids d'un accident qui aurait pu coûter plusieurs vies humaines et n'entraîna par miracle que des dégâts matériels insignifiants!

Ce n'est ni notre but, ni notre rôle de déterminer les responsabilités dans cette regrettable affaire. La chose serait d'ailleurs assez scabreuse, si nous en jugeons par les échos de certaine discussion... Nous tenons toutefois à en dégager un enseignement qui ne peut être que profitable pour l'avenir de notre sport.

En Belgique, par exemple, les amateurs (ou juniors) font leurs débuts dans des épreuves qui leurs sont réservées. Le junior qui se distingue est incorporé d'office après un nombre déterminé de victoires dans la classe « seniors » ou

La malchance semble s'acharner sur Robert Adnet (sidécar 350 Motobécane). Trahi par son changement de vitesse au Bois de Boulogne, il fut victime à St-Cloud du bouchage de sa tuyauterie d'essence alors qu'il arrivait à même hauteur que Françoise.



« internationaux » et peut alors se mesurer avec les grands cracks. Dans l'intérêt général, nous demandons aux dirigeants de notre Fédération et aux coureurs (qui sont les intéressés les plus directs), de donner leur avis sur la question, qui est primordiale pour la sécurité et l'existence même des courses. En effet, quelles eussent été les conséquences, si l'accrochage du Bois avait causé une ou plusieurs victimes parmi les concurrents ou les spectateurs? Très certainement, l'interdiction d'organiser des circuits de vitesse en dehors des autodromes! Il s'ensuivait automatiquement l'annulation de toutes les épreuves du calendrier! Rappelez-vous l'accident de Gometz-le-Châtel, qui entraîna la suppression de toutes les courses de côté! Messieurs les organisateurs doivent y réfléchir et considérer la chose de très près.

Vieil habitué des épreuves de tourisme, Dubuet se distingue aujourd'hui en vitesse pure. Quelques ennuis de bougie lui coûtent la victoire en 250. Toutefois, la D.K.W. étant considérée comme machine à compresseur, Dubuet sera considéré comme cavalier seul, donc premier de sa catégorie.

× × ×

La difficulté de se procurer des pièces anglaises ne permet pas de réviser le moteur aussi souvent qu'il serait nécessaire. Perrin, favori en 250, en fit la dure expérience.

Le tableau de marche des concurrents au Bois de Boulogne. Les dixièmes de seconde ne figurent pas.

Nombre de tours	MOTOS 500 cmc.							MOTOS 350 cmc.					MOTOS 250 cmc.							Sides 600 cmc.		Sides 350 cmc.	
	2	3	4	5	6	7	9	12	14	15	17	18	21	22	23	24	25	26	27	28	29	33	34
1	LEFEVRE (Norton)	CHARRIER (B. M. W.)	STIGNANI (Terrot)	VENIN (Saroléa)	DUGUET (Motor-Club)	HOUEL (Terrot)	NAUDON (Velocette)	LOYER (Velocette)	CAUCHY (Velocette)	LHERITIER (Velocette)	PERALDI (Norton)	BEHRA (Terrot)	PERRIN (O. K. Suprême)	RENAUD (Velocette)	DUBUET (D. K. W.)	BONIN (Excelsior)	EMO (Motor-Club)	CHANCEL (A. M. C. F.)	LAUER (New-Imperial)	BEAUVAIS (Motobécane)	HORDELALAY (Motobécane)	ADNET (Motobécane)	FRANÇOISE (Velocette)
2	2'14		2'49	2'29	2'11	2'12	2'04	1'56	2'00	2'02	3'23	3'04	2'14	2'28	2'16	2'36	2'26	2'15	2'22	2'34	2'27	2'37	2'27
3	1'58		2'12	2'25	2'11	1'58	1'57	1'52	1'59	1'57	2'10	1'59		2'28	2'13	2'31	2'23	2'27	2'14	2'12	2'18	2'22	2'12
4	1'58		2'16	2'24	2'12	1'58	1'59	1'53	1'58	1'57	2'08	2'00		2'28	2'13	2'30	2'18	2'14	2'13	2'18	2'16	2'23	2'16
5	1'57		4'36	2'16	2'10	1'56	1'56	1'54	1'55	1'54	2'07	2'02		2'21	2'15	2'31	2'19	2'14	2'15	2'13	2'15	2'25	2'15
6	1'56		3'11	2'11	2'07	1'55	2'01	1'52	1'55	1'54	2'05	2'01		2'23	2'15	2'28	2'18	2'14	2'15	2'25	2'14	2'22	2'14
7	1'57		2'10	2'26	2'04	1'57	2'02	1'52	2'08	1'54		1'57		2'27	2'15	2'30	2'19	2'11	2'14	5'50	2'14	2'33	2'14
8	1'56		2'10	3'13	2'09	1'58	2'01	1'52	1'57	1'54		1'56		2'24	2'21	2'30	2'16	2'13	2'12	2'24	2'16	2'26	2'14
9	1'58		2'09		2'17	1'59	1'58	1'51	1'57	1'56		1'57		2'23	2'18	2'30	2'18	2'12	2'13	2'23	2'46	2'22	2'15
10	1'54		2'08		2'09	1'55	1'57	1'52	1'57	1'56		1'59		2'23	2'22	2'28	2'19	2'40	2'17	2'17	2'15	2'26	2'17
11	1'55		2'05		2'08	1'58	2'01	1'51	1'55	1'54		2'02		2'19	2'16	2'29	2'18	2'13	2'14	2'16	2'14	2'24	2'16
12			2'05		2'08	1'55	1'59	1'52	1'55	1'54		1'59		2'23	2'22	2'29	2'17	2'16	2'15	2'15	2'14	2'41	2'17
13			2'05		4'23	1'54	2'11	1'52	1'54	1'54		2'03		2'23	2'20	2'29	2'16	2'21	2'18	2'15	2'15	2'23	2'18
14			2'10		5'25	1'52	1'57	1'51	1'55	1'56		1'58		2'21	2'19	2'30	2'15	2'20	2'19	2'33	2'18	2'18	2'39
15			2'04			1'52	1'56	1'51	1'55	1'56		1'59		2'22	2'30	2'27	2'14	2'18	2'18	4'08	2'14	2'25	2'20
16			2'04			1'52	1'59	1'50	1'55	1'55		1'59		2'25	4'16	2'25	2'13	2'32	2'19	2'13	2'14	2'19	2'21
17			2'04			2'55	1'59	1'51	1'54	1'54		2'00		2'22	2'18	2'25	2'12	5'10	2'27	2'16	2'22	2'22	2'19
18			2'43			1'51	1'54	1'52	1'52	1'52		2'01		2'22	2'18	2'28	2'16	4'39	2'15	2'13	2'16	2'22	2'20
19			2'05			1'51	1'55	1'51	1'55	1'55		2'01		2'22	2'18	2'30	2'15	2'19	2'15	2'14	2'13	2'21	2'13
20			2'07			1'51	1'57	1'53	1'54	1'54		2'00		2'20	2'18	2'30	2'13	2'13	2'16	2'13	2'13	2'20	2'13
21			2'06			1'53	1'58	1'53	1'53	1'54		1'59		2'21	2'20	2'32	2'13	2'16	2'16		2'11	2'22	2'09
22			2'07			1'52	1'57	1'51	1'55	1'55		2'00		2'20	2'18	2'30	2'13	2'13	2'16	2'13	2'09	2'19	2'19
23						1'52	1'59	1'52	1'53	1'53		1'58					2'15	2'17	2'35				
24						1'51	1'57	1'53	1'52	1'52		1'59											
25						1'49	1'56	1'55	1'50	1'50		1'59											
25						1'50	1'58	2'30		1'51													

LE CIRCUIT DE L'AUTOROUTE à Saint-Cloud

Berthier (Saroléa 500 cmc.) fait le meilleur temps toutes catégories. Berha, Perrin et Chancel prennent leur revanche du Bois-de-Boulogne. Victoires de Maucourant en 125, de Françoise (Velocette) en sidecars 350 cmc. et de Chevallier (X...) en sidecars 600 cmc.

C'EST dans une atmosphère orageuse (au figuré comme au propre !), que la manifestation motocycliste de Saint-Cloud s'est déroulée, en ce dimanche de Pentecôte. Date assez mal choisie, puisque selon toute vraisemblance, les déplacements vers les campagnes, du samedi au lundi, accaparèrent pas mal de spectateurs éventuels. Le ciel était très menaçant, mais n'ouvrit ses écluses que durant une petite heure, alors que les épreuves des motos venaient de prendre fin. Juste ce qu'il fallait pour rendre monotone au possible une course de voitures.

Mais revenons à nos... motos. Ce circuit, d'un tracé un peu disparate, s'est révélé extrêmement dur (même en terrain sec). Ses virages, ses chicanes et surtout son tunnel mettaient les conducteurs à la tâche. On enregistra des bûches en grande série. D'autre part, les lignes droites, par leur longueur, permettaient de « sonner » les moulins, et il y eut aussi pas mal de casse mécanique. Le déchet fut donc important, et il faut noter un accident de personne très sérieux, que nous mentionnons plus loin.

LA PREMIERE COURSE

Elle réunissait les motos légères (125, 175 et 250 cmc.) et les sidecars 350 et 600, ces derniers partant à une minute d'intervalle des motos solos. Le classement est assez distinct pour nous permettre de suivre la course par catégorie.

Perrin (O.K. Suprême 250 cmc.), s'empara du commandement avec une singulière autorité. Parti en tête, il mènera la course de bout en bout dans un style irréfutable et avec un art consommé. Cauchy (Excelsior 250) le suivra à quelques secondes, mais ne pourra malgré

tous ses efforts, le rejoindre. Berha, retardé au départ, prend la troisième place.

Dubuet, sur sa D.K.W. à compresseur, reste sur la ligne de départ et perd de précieuses minutes à changer de bougie. Il devra abandonner au quatrième tour. Lefèvre s'arrêtera après le premier tour et ne pourra combler son handicap. Emo, a cassé son sélecteur après le 8^e tour en accrochant les bottes de paille. Les deux leaders peuvent donc terminer sans être inquiétés, Perrin passant la ligne vingt secondes avant Cauchy. L'agent boulonnais qui fête l'anniversaire de ses vingt ans de compétition a fait une éclatante démonstration de ses qualités.

En 175 cmc., P. Chancel (amateur), a pris la tête de sa catégorie. Pache et Barde, malchanceux, ne pourront l'inquiéter et il termine très brillamment à la moyenne de 84 kmh. 642.

En 125 cmc., c'est Maucourant qui prend l'initiative, sur une sensationnelle petite « bécane » de derrière les fagots. Le seul capable de l'inquiéter a pris un sérieux retard au début. Nous voulons parler de Mathieu, qui avait fait aux essais le meilleur temps de la catégorie.

Du côté des sidecars 350, la lutte fut d'abord des plus serrées entre Françoise et Adnet. Ce dernier s'employa à fond pour passer la Velocette, mais vit sa tuyauterie d'essence se boucher, alors qu'il bagarrerait coude à coude avec elle !

La course des sidecars 600 cmc. fut gagnée par Chevallier, de Grenoble, sur une rapide X... à arbre à cames en tête. Hordelalay, très régulier, mais moins vite, ne put faire mieux que de terminer deuxième. Jean fut victime de serrages de moteur. Moschetto aurait été au tout premier plan sans divers pépins. Il faut

déplorer le grave accident survenu à Beauvais, dans le voisinage des bottes de paille, et qui nécessita son transport immédiat à l'hôpital. Nous adressons au champion sidecariste nos meilleurs vœux de rétablissement.

LES GROSSES CYLINDREES

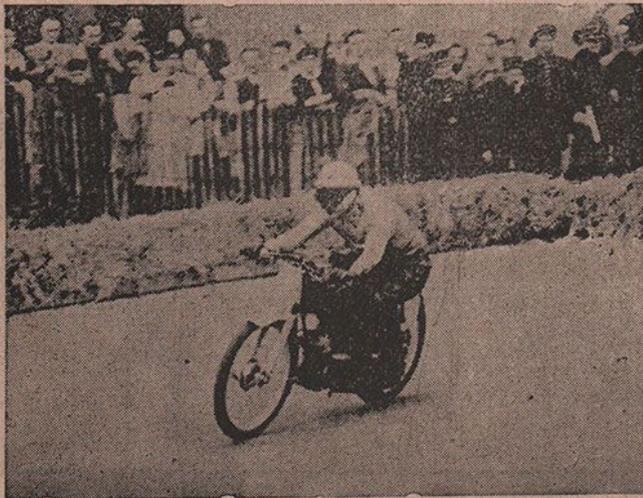
La course la plus attendue était sans aucun doute celle des grosses cylindrées. Ce fut surtout la plus fertile en accidents, qui déterminèrent la mise hors course de la plupart des favoris.

Deux hommes passent, nettement détachés du peloton : Lefèvre, sur sa 500 cmc. Norton à suspension arrière, et Loyer, sur sa 350 habituelle, à peu de distance. Derrière eux, la situation est confuse. Cauchy, Berthier, Charrier, Behra, Lhéritier marchant au coude-à-coude, ou peu s'en faut, Bories, Touzalin, Tardivel et Venin ne feront pas deux tours. Stignani s'arrêtera au début du 3^e (piston cassé).

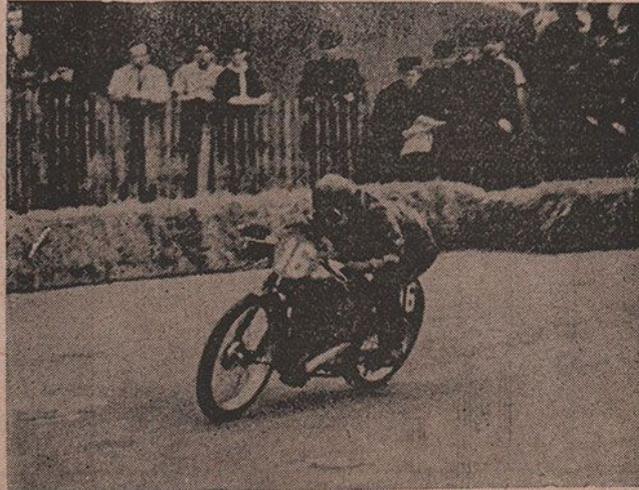
Les positions resteront sensiblement les mêmes pendant quelques tours. Au cinquième, il faut enregistrer un abandon regrettable, celui de Lhéritier, pour une rupture de canalisation d'huile. Loyer doit s'arrêter pour changer sa bougie et perd plus de deux minutes. Peraldi, sur sa 350 cmc. Norton, a semé un reposé-pied à l'extrême début de la course, ce qui le gênera horriblement pendant toute l'épreuve.

Cependant, grâce à la rapidité de sa 500 cmc. bicylindre à compresseur, Charrier gagne des secondes à chaque tour. Au septième tour, il est second et au huitième, mettant à profit la chute de Lefèvre, leader général, il prend le meilleur sur tout le monde. Le tour suivant

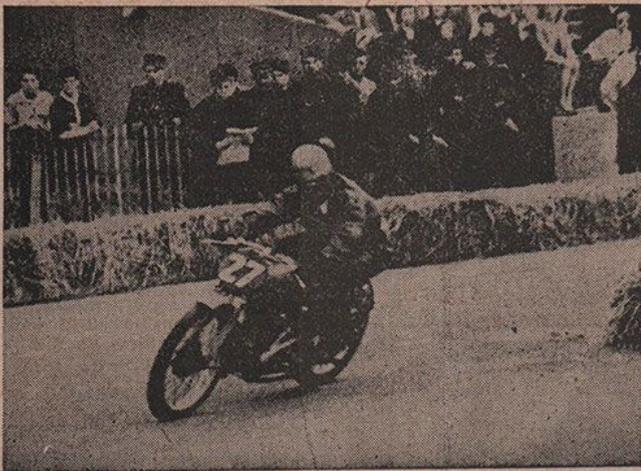
Maucourant (X...), vainqueur en 125 cmc.



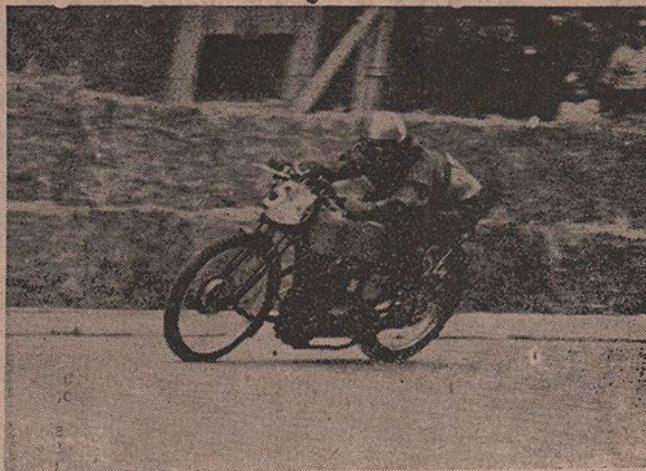
P. Chancel (A.M.C.F.), premier des 175 cmc.



LA PRIORITE EST UNE BELLE CHOSE. LA VIE UNE PLUS BELLE ENCORE



Perrin (O.K. Suprême 250), vainqueur de la première course.



Behra (Terrot 350), vire dans un style remarquable.

voit les abandons de Cauchy et de Loyer, victimes tous deux de bûches magistrales. C'est le méridional Behra qui est maintenant en tête des 350 cmc. Houel est tombé également et a abandonné au dixième tour.

La fin est maintenant proche, et le haut-parleur annonce que le premier du classement général entame son avant-dernier tour. Il est dit que l'épreuve sera incertaine jusqu'à la fin. Généré par une foulure au poignet, que les efforts et la trépidation ont aggravée douloureusement, Charrier doit ralentir et perdra sur la fin un temps appréciable. Berthier, dont la course fut à la fois rapide et régulière, prend la première place sans difficulté. Behra (350), passe la ligne moteur arrêté, (ayant cassé à l'issue du dernier tour), mais vainqueur tout de même ! Le Général de Latte de Tassigny remet à Berthier la Coupe de la Ville de Saint-Cloud.

CLASSEMENT

COUPE DE L'A.M.C.F. ET DU M.C.C.

125 cmc. — 1. Maucourant (X...), 10 tours (60 kms), en 47'57" 8/10 (moy. 75 kmh. 057) ; 2. Lerouge (M.C.C.), 9 tours, en 48'45" 8/10 ; 3. Mathieu (X...), 9 tours en 50'55" 4/10.

175 cmc. — 1. P. Chancel (A.M.C.F.), 12 tours (72 kms), en 51'02" 3/10 (moy. 84 kmh. 642) ; 2. Barde (X...), 10 tours en

47'05" 3/10 ; 3. Ponzio (M.C.C.), 10 tours en 47'06" 6/10 ; 4. R. Chancel (X...), 10 tours en 48'10" 8/10 ; 5. Pache (Terrot), 6 tours en 27'20" 2/10.

250 cmc. — 1. Perrin (O.K. Suprême), 12 tours (72 kms), en 47'09" 6/10 (moy. 91 kmh. 603) ; 2. Cauchy (Excelsior), 47'29" 7/10 ; 3. Behra (Terrot), 11 tours en 45'52" 7/10 ; 4. Sabatier (Rudge), 11 tours en 48'23" ; 5. G. Lefèvre (Excelsior), 11 tours en 48'53" 2/10 ; 6. Vert (Velocette), 11 tours en 49'18" 8/10 ; 7. Leblanc (A.M.F.), 10 tours en 48'21" 4/10 ; 8. Belkechout (M.C.C.), 10 tours en 49'00" 2/10 ; 9. Emo (Motor-Club), 8 tours en 33'53" 1/10 ; 10. Lauer (New-impérial), 8 tours en 34'12" 9/10 ; 11. Renaud (Velocette), 6 tours en 27'37" 2/10.

Sidecars 350 cmc. — 1. Françoise (Velocette), 10 tours (66 kms), en 49'41" (moy. 79 kmh. 704) ; 2. Adnet (Motobécane), 10 tours en 50'12" 2/10.

Sidecars 600 cmc. — 1. Chevallier (X...), 12 tours (72 kms), en 50'13" 1/10 (moy. 86 kmh. 024) ; 2. Hordelalay (Motobécane), 10 tours en 46'41" 8/10 ; 4. Moschetto (Saroléa), 10 tours en 46'46" ; 5. Beauvais (Motobécane), 9 tours en 44'13" 3/10 ; 6. Rion (X...), 7 t. en 33'17" 3/10.

COUPE DE LA VILLE DE ST-CLOUD
Motos 350. — 1. Behra (Terrot), 15 tours (90 kms), en 55'44" 3/10 ; 2. Peraldi (Norton), 14 tours en 54'26" 4/10 ; 3. Lamontagne (Motor-Club), 13 tours en 54'15"

9/10 ; 4. Gaudré (Motor-Club), 13 tours en 54'17" 1/10 ; 5. Rouchy (M.C.C.), 13 tours en 56'10" 1/10 ; 6. Houel (Velocette), 10 tours en 56'11" 1/10 ; 7. Loyer (Velocette), 9 tours en 34'06" 6/10 ; 8. Beauvillard (A.M.F.), 8 tours en 37'25" 1/10.

Motos 500 cmc. — 1. Berthier (Saroléa), 15 tours (90 kms), en 53'53" 8/10 (moy. 100 kmh. 199) ; 2. Lefèvre (Norton), 54'04" 5/10 ; 3. Naudon, 56'00" 8/10 ; 4. Lafon (Saroléa), 56'21" 4/10 ; 5. Duguet (Motor-Club), 14 tours en 54'22" ; 6. Bancheraud (Motor-Club) ; 7. Gorse (Motor-Club), 14 tours en 56'14" 8/10 ; 8. Berlié (Velocette), 13 tours en 54'25" 4/10 ; 9. Guérin, 13 tours, en 57'02" 1/10 ; 10. Vecrecchia (X...), 10 tours en 49'51" 6/10 ; 11. Aubour (Norton), 12 tours en 54'10" ; 12. Bellier (A.M.F.), 12 tours en 56'57" 9/10 ; 13. Cauchy (Norton), 8 tours en 30'18" 6/10 ; 14. Pudlo (A.M.F.), 9 tours en 57'47" 9/10.

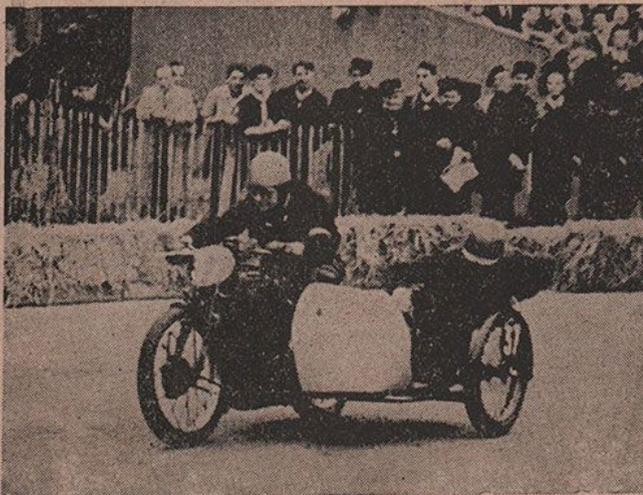
Motos 500 à compresseur. — 1. Charrier (M.C.C.), 15 tours en 56'53" 4/10 (moy. 94 kmh. 923).

★

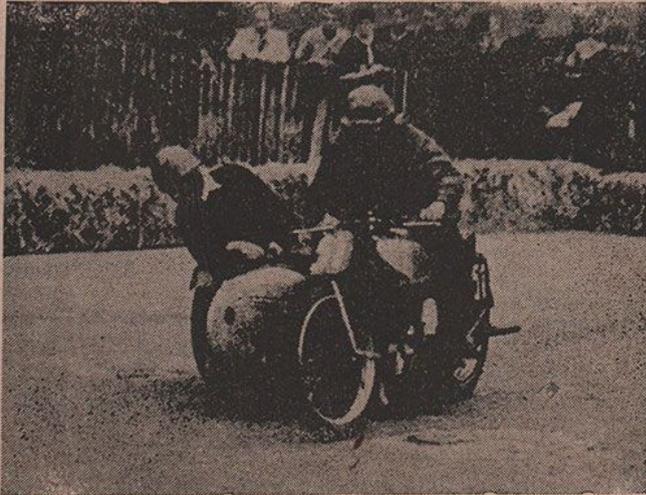
ÉCHOS

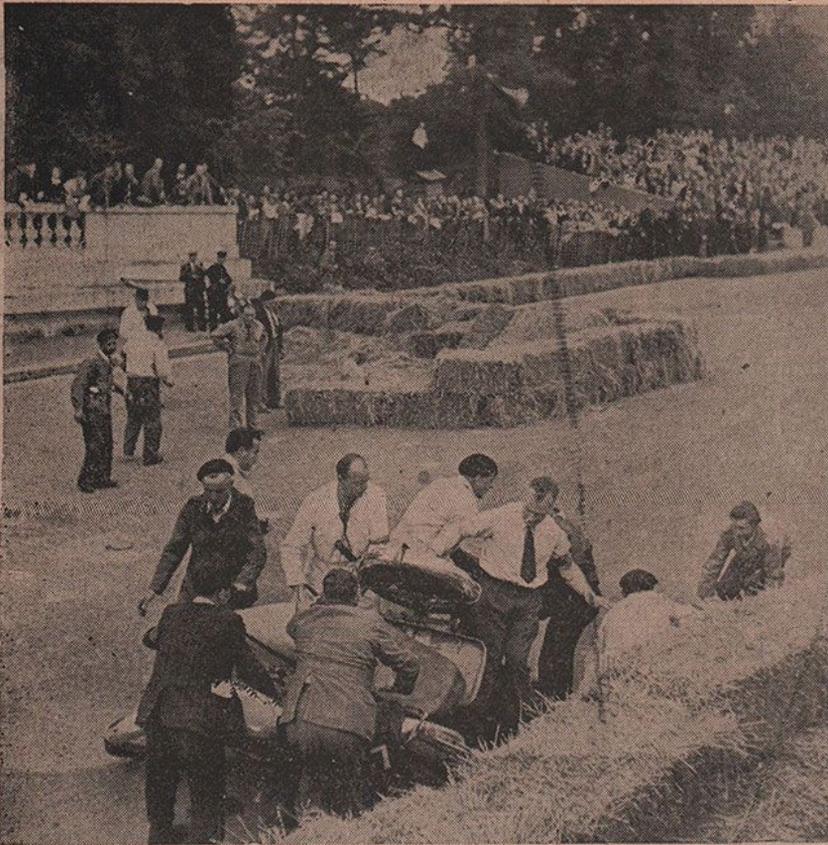
Nous reparlerons du travail énorme accompli par Guérin, du Motor-Club, sur sa 500 cmc. A.C.T. Le système d'alimentation en air et en carburant a

Françoise (Velocette), victorieux en sidecars 350 cmc.



Chevallier (X...), triomphe en sidecars 600 cmc.





Après l'accident de Beauvais, à la chicane. On remet la machine sur roues, pendant que les infirmiers relèvent le pilote. Nous avons appris avec plaisir que Beauvais est maintenant sorti de l'hôpital.

été transformé du tout au tout. Ce n'est pas le dispositif classique à injection, malgré la présence d'un souffleur d'air et l'introduction du carburant au moyen d'une pompe à pulsations. Ce dispositif en est à la période de mise au point, et son créateur préfère, pour l'instant, garder sur lui un silence relatif. Nous avons vu cette machine en course à Saint-Cloud et elle a fonctionné sans aléas. Guérin est parti avec deux tours de retard, immobilisé par la plus stupide des pannes : une crevaillon qu'il dut réparer sur le champ, n'ayant pas de roue de rechange.

× × ×

Terminer deuxième des 350 sans repos-pied droit, avec une « patte folle », est une preuve indiscutable de cran, et ne nous surprend pas de la part de Peraldi, qui délaisse la cendrée pour le ciment et le macadam : Peraldi est en effet champion de dirt-track.

× × ×

La victoire de Perrin est indiscutable. Savez-vous qu'il dut accomplir des prodiges pour remettre en état sa 250 O.K. Suprême, endommagée au bois de Boulogne. Il partit en Angleterre, mais ne put se procurer toutes les pièces nécessaires. C'est avec un carter soudé à l'autogène qu'il prit le départ et triompha de haute main.

× × ×

Behra recueille enfin le fruit de ses efforts. C'était un plaisir, après l'arrivée, de voir Loyer lui adresser ses félicitations, en sportmen accompli. Le jeune Niçois a gagné ses galons de grand pilote.

Un bouchon de réservoir mal serré. L'huile se répand sur le pneu arrière et empêche le conducteur de tirer à fond. Rouchy et Gorse furent victimes de ce même accident.

× × ×

Le Motor-Club avait fait un gros effort. Gorse est un homme à suivre, et nous lui souhaitons de trouver rapidement une machine de cylindrée moins forte. Une méchante 500 A.C.T. est un peu lourde pour un conducteur de 48 kgs ! Lamontagne ne prend plus comme autrefois de risques inutiles et se montra très régulier.

Cauchy vient de prendre un contact un peu rude avec une balle de paille, dans laquelle sa machine s'est enfoncée aux trois-quarts.



Dans le prochain numéro, nous publierons le tableau de marche tour par tour que nous nous excusons de ne pouvoir passer ici faute de place.

LES PETITS SCANDALES D'UNE GRANDE EPREUVE

Avec une discrétion vraiment touchante, les journaux quotidiens « omnisports » ont porté à la connaissance du public, sans autre précision, qu'un différend mettait aux prises les concurrents motocyclistes de Saint-Cloud et les organisateurs de la course. Pour tout commentaire à la chose, on reprochait amèrement aux méchants motards de mettre au dernier moment le « couteau sur la gorge » (sic) des bons et charitables organisateurs (il s'agissait d'une réunion de bienfaisance, au profit de deux villes sinistrées, paraît-il).

Il suffisait de lire entre les lignes pour deviner le sens profond de cette menace de grève, à savoir la disproportion énorme entre les primes réparties à l'ensemble des concurrents voitures et celles parcimonieusement réservées à leurs collègues sur deux roues. Il faut dire qu'aux prix en espèces figurant sur le règlement, s'ajoutent les sommes énormes versées de la main à la main à certains as du volant pour obtenir simplement leur participation.

Bien entendu, on estime les revendications des motocyclistes mal fondées, et on ne cache pas aux éternels « parents pauvres » du sport mécanique qu'ils font preuve du plus mauvais goût en faisant bloc contre ceux qui leurs refusent, non pas des bénéfices ronflants, mais simplement une participation honorable à leurs frais.

Prenez l'exemple de n'importe quel participant à l'épreuve de Saint-Cloud. Le seul fait de s'engager à la course et de prendre le départ représente une dépense considérable en heures de travail et en argent (préparation, pièces mécaniques, carburants, huiles, etc...). Savez-vous qu'un litre d'huile de ricin vaut 300 francs ? Que l'organisation fournit des tickets d'essence, mais qu'il faut passer par le marché noir afin d'acheter les carburants spéciaux indispensables pour rouler vite ? Que les pièces détachées françaises sont hors de prix, que les pièces étrangères ne sont abordables qu'à un petit nombre de concurrents, et de surcroît rarissimes ? La course a toujours coûté plus qu'elle ne rapporte. Aujourd'hui, elle est tout simplement ruinée. Aucun des coureurs engagés n'était, dans le sens exact du terme, un

professionnel. Le professionnel, c'est le Monsieur qui monte une mécanique appartenant au constructeur, entretenue, révisée et réparée par ce dernier. Loyer, Lefèvre, Behra, Charrier et... beaucoup d'autres sont de purs amateurs. Un grand as du macaron, lui, est un professionnel dans toute l'acception du mot. Non seulement il ne débourse pas un sou, mais il se voit octroyer très souvent en catimini, des primes astronomiques, dépassant le demi-million (600.000 francs pour un « as » étranger, dit-on).

Nos motocyclistes n'en demandent pas tant. A ceux qui leur reprochent, avec une candeur qui tourne au cynisme, leur vénalité, nous répondrons simplement : Prenez garde de tuer la poule aux œufs d'or. Sans aide, sans appui, les coureurs seront dans l'impossibilité matérielle absolue, dans l'avenir, d'apporter leur concours à vos manifestations, et notre sport motocycliste retombera à ce qu'il était autrefois, avant 1939. Ceux qui risquent leur peau pour votre plus grand profit (quoi que vous en disiez!), méritent un peu plus de considération de votre part.

× × ×

Autre scandale, qui nous touche aussi profondément, puisqu'il compromet notre sportivité et notre prestige au regard de nos plus sympathiques voisins. Cette affaire revêt une gravité toute spéciale, et nous y attachons une importance extrême. Voilà de quoi il s'agit.

Deux « as » belges, dont Vanderschrick, un des meilleurs « internationaux » du sidecar, avaient offert leur participation.

On leur refusa une première fois, sous prétexte que l'épreuve n'avait pas le caractère « international » ! Les intéressés n'eurent aucun mal à réfuter cette allégation stupide et la Fédération Française du Motocyclisme fut de cet avis... Peine perdue. Sous la raison non moins fallacieuse qu'il y avait un nombre suffisant d'engagés, il se heurtèrent à un nouveau refus.

C'est alors qu'un concurrent français se désista (excusez ce terme électoral !) pour permettre à Vanderschrick de partir, malgré tout. Troisième réponse négative.

En écrivant que cet ostracisme à l'égard des coureurs belges fut provoqué par la réclamation d'un concurrent français, nous ne sommes pas fiers de la conduite de ce compa riote, que nous n'hésitons pas à blâmer sévèrement pour son anti-sportivité. Mais que dire de l'organisation qui se rend complice de tels agissements ! Faut-il rappeler qu'à l'occasion du Grand Prix de Bruxelles, nos représentants furent accueillis à bras ou-



Poix (Terrot 175 cmc.), vient de bûcher à la chicane, tordant sa fourche avant.

verts, et que la victoire d'André Lhérier en 350 fut fêtée avec une joie délirante par les spectateurs Belges ?

Les vrais motards marqueront toute leur réprobation pour ce bien vilain geste dont les auteurs seuls (et non pas tout le motocyclisme français), doivent porter la responsabilité aux yeux de nos amis de Belgique. Par contre, toutes nos félicitations sportives à Morin, dont l'absentéisme pour permettre la participation de Vanderschrick resta, hélas, sans résultat.

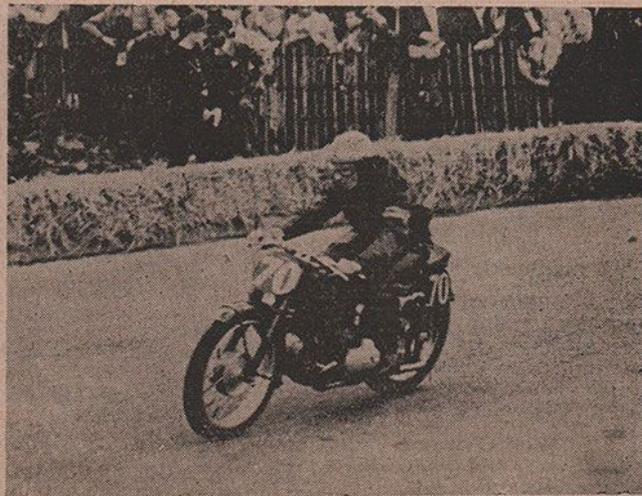
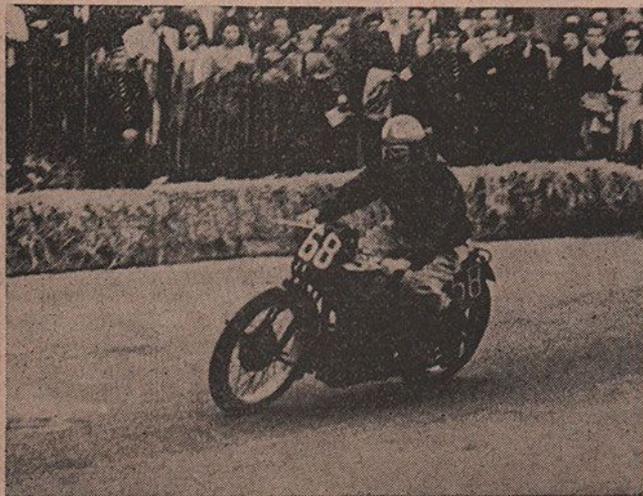
Il s'agissait, nous a-t-on dit, d'une réunion de bienfaisance. Pour cette raison, on ne distribua pas d'invitations gratuites. Les collaborateurs de « Moto-Revue » et de « l'Actualité Automobile » s'en sont

bien aperçus, puisque nos rédacteurs durent payer leur place ! Par contre, comme à l'habitude, nombre de gèneurs, masculins et féminins, encombraient la piste et les stands de ravitaillement.

Afin d'obtenir les cartes d'entrée et de circulation nécessaires à notre métier, nous nous étions adressés, comme de juste, aux organisateurs de la course, qui nous renvoyèrent à la mairie de Saint-Cloud. Celle-ci nous expédia de façon on ne peut plus cavalière auprès de M. Géo Lefèvre, Directeur des Services Commerciaux et de Publicité du journal « L'Equipe », qui nous répondit sérieusement qu'il avait dû payer... la place de son fils.

Sans commentaires !

Deux concurrents malchanceux qui animèrent la course : À gauche, Lefèvre (500 cmc. Norton), et Charrier (500 cmc. X...)



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

nos petites annonces

PRELX de la ligne de 26 lettres, signes ou espaces 60 francs

FONDE EN
1878
BREVETS. MARQUES. MODELES
CABINET FABER
14, rue de Petrograd - PARIS
EUD 34-34
DOCUMENTATION n° 54 SUP. SIMPLE DEMANDE

MOTOS A VENDRE

MACH. Anglaise 350 spéciale (gonflée) culb. semi bloc, 4 vit. sélect. **ROBERT**, 20, av. Thiers, Brie - Comte - Robert (Seine-et-Marne).

GRAND choix de mach. prêtes à prendre route ou à remonter. mot., boîtes, cadres, réservoirs, cubes et nomb. sides. **MOTO-SPORTS**, route de Combe-la-Ville, Brie-Comte-Robert.

500 MOTOB. sup. culb. parf. ét. **HELLERENGER**, 141, r. Pelleport, 20^e, le soir apr. 18 h. 30.

TIGER 100 angl. 5CV cul. 2 cyl. march. s'abst. **GRELET**, 1, r. Fouquet, Paris-17^e, de 7 à 2 h.

RHONYX 5 CV latér. bloc-moteur bon état. **DAMIEN**, 7, rue Moulin, Villedieu (Indre).

1 SIDECAR Belgian et une carrosserie Bernardet. **WOUTERS**, 19, rue Ganneron, 18^e.

DOLLAR 500 culb. av. ou s. side parf. état. **MAX**, Avr. 01-43.

V. side Terrot 5 CV RSS parf. ét. mec. b. pn. Tél. Fig. 65-90.

A VENDRE 500 cmc. Terrot lat. 4 vitesses, sélecteur au pied, neuve. **CONCIERGE**, 15, Bd Saint-Germain, Paris.

PAR. vend. Morgan très bon état, pneu et mécan. Ec. seul. **J. KIEFFER**, 205, rue Marcadet.

SIDECAR Forward mot. LMP culb. 4 CV. **B. Staub**, 3 V. b. état mécanique. **FLECK**, 6, r. Madame, Moret (S.-et-M.).

MOTO Tiger 100 Triumph 5 CV anglaise, culbut. 4 Vit. sélect. impecc. Tous les jours jusqu'à 2 h. le soir, de 7 à 8 1/2. **GRELET**, 1, rue Fouquet, Paris-17^e. Marchands s'abstenir.

6 CV Gillet-Herstal avec side Vanneau, décapot. Pneu état neuf, éclair. sam. **VILLIER G.**, 35, rue Linné, Paris (5^e).

Automouche Monet 2 chx ét. nf 2 pns nfs. prendre. gr. moto side. **DUTREIX**, Dinan (C.-N.).

TERROT 500 culb. et 350 lat. Rudge 500 4 soupapes. N.S.U. 500 et 300 culbuteurs. **JAP 500** compétition.

Peugeot 250 bloc et vélomot. Sidecar nf et disponible. Moteurs Zundapp, N.S.U., D. K.W. toutes cylindr. **MOTO-CHAMPERRET**, 3, rue Carand'Arche, 17^e. Galvani 48-33.

Compteurs DKW AUTO UNION - VDO

REPARATION - ECHANGE

14, Passage Alexandre
PARIS (11^e) — de 17 à 19 h.

Métro Charonne

MOTOCYCLISTES, pour toutes pièces spéciales pour machines supersport et compétition, consultez

L. ROSSIGNOL et 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

GILLET 350 2tps imp. selle équestre, Frenkel, **GAIRAUT**, Nice.
2 CV 2 tps ét. nf. **FEFFER**, 26, rue d'Ulm, Paris. Odé. 45-76.

VELOM. 4 t. ét. nf. **BOUCHET**, 55, rue Diderot, Vincennes.

NORTON 500 A.C.T. abs. cme nve. **MAR**, 45, r. J.-Lacroix-20^e

INDIAN 1200 cmc. 1940 bon ét. Ec. **DEVEUGLE**, 3, av. Bertie-Albrecht, Paris (8^e).

PART. vend. **D.K.W.** 125 et Moser culb. 175, 25, av. de la Gare, Herblay, Lot. bol d'Air (S.-et-O.). Samedi, dimanche.

1000 cmc. Harley 30. impecc. **MANSUY**, 6, r. de Lille, 7^e. Lit. 83-97. Essai à volonté.

A VENDRE Stylon 350 latér. Motoconf. 500 culb. 4 soupap. Vélo. Gnome-Rh. 100 cc. 3 vit. parf. ét. **RUETTE**, 28bis, av. St-Louis, La Varenne, Aut. 110

M.-DEBON 500 culb. sélect. 4V. ét. neuf. **ESCALMEL**. Kleb. 85-73.

GNOME-RHONE Junior 250 parfait état. **CONCIERGE**, 11 bis, avenue du Maréchal Mounoury, Paris (XVI^e).

500 JAP lat. ét. neuf avec side Bernardet neuf. **CRECHE**, 178, rue Saint-Maur, Paris.

PAUL MOTOS. Grand choix de pièces détachées françaises, anglaises, allemandes, 170 épaves de motos à vendre toutes marques complètes et incomplètes. 41, r. Paul-Bert.

CYCLES et MOTOS. Achat. Vente. Réparation. **J. Janin**, ancien coureur, 180, r. des Pyrénées. Autob. 26. ROQ. 06-78.

JAP 500 culb. 4 vit. Pied. Pneus nfs, ét. imp. **MORIN**, 98, Philippe-Auguste, Paris (11^e).

4 CV lat. Motoconfort 1940. Pn. nfs. Partir 20 h. Tur. 78-29.

Achat et Vente toutes Motos

Sport Champerret

8, rue Claude-de-Bussy,

— PARIS (17^e) —

Spécialiste HARLEY

REPARATION
REDRESSAGE

Fabrication de

Fourches et Cadres

H. DERCHE

8, rue Labat, 8, Paris

MON. 56-89

MOTOBECANE 500 superculasse **D.K.W.** 500 2 cyl. Peugeot 350 latér. **Indian Chief** susp. **AR.** Triumph 3 CV 2 temps. 2 cyl. 4 vit. Sélect **B.S.A.** 600 latérale, modèle 42, Zundapp 600 culb. 2 cyl., 4, r. Hoche, Colombes. Cha. 08-47.

GNOME-RHONE D4 500 side parfait. état. mec. et pneus. Vélo. Monet-Goyon S3 bon état mec. et pneus. **DEFAYE**, 28, rue Vignon. Opé. 35-79.

RENOVA - PNEUS Rechapage de tous pneumatiques

MOTO - VELO - AUTO

REPARATION DE TOUTES CHAMBRES A AIR

6, Rue de la Cerisaie — PARIS (4^e) ARC. 56-47

MOTOS — DANTON

ACCESSOIRES - REPARATIONS MOTOS et VELOMOTEURS

TOUTES MARQUES — ACHAT — VENTE

14, Rue Danton, Levallois — Per. 19-11

TOUS EMPLOIS LUCRATIFS

Mécaniciens DANS L'AUTO
Garagistes
Electriciens
Vendeurs

COURS TECHNIQUES

AUTO PAR CORRESPONDANCE
S'OUVERTURE (AISNE)
Recherche gratuits s. demande.



MOTOS ENTIEREMENT REVISEES

D.K.W. 350 cmc. 4 vit. sélect. **N.S.U. 350** cmc. culb. 4 vit. sélect. **N.S.U. 198** cmc 4 vit. 2 temps. **Terrot 250** cmc. lat. type P.U.O. **V.M. Motobécane** 4 temps. **V.M. Motobécane** 3 vit. **Motoconfort 500** cc. lat. 3 vit. 16, rue Marché - Popincourt, 11^e. Métro Parmentier et Oberkampf.

MOTOBEC. 500 mot. Blackburn tr. b. état. **FORGEOIS**, 2, Villa Carnot, Cachan. **350 TER.** vélom. **MR. COUSIN**, 134, r. du Bas, Gennevilliers.

VOIT. grd sport **Samson**, CG. **SS. Amilcar.** Matin et dim. té la journée. **BRIARD**, 1, quai du Port, Nogent-sur-Marne.

VOITURETTE carrosser. coque sans moteur prévue pour moteur 350 ou 500, transmission p. trac. avant, 5 pneus neufs 550 X 80. Voit. prototype ultra moderne. **CARROSSERIE ANTEM**, 45, rue V.-Hugo, Courbevoie (Seine). Déf. 30-63.

350 lat. Peugeot ét. nf, visib. sam. apr.-midi et dimanche. **Société HYDROCARBURE**, La Plaine Saint-Denis.

198 cc. **D.K.W.** c. nve. **MORIGNAT**, 22, r. Entrepreneurs, St-Ouen

MOTEUR Blackburne 350 cmc. culb. neuf. Magnéto dynamo Bosch 1 cyl., neuve. **POULVET**, 75, rue Vergniaud-13^e.

CYCLECAR Darmont Junior 4 roues, parfait état. **PALLUT**, 48, rue Paul-Bert, Colombes.

PARTICUL. cède 350 et 250 bons pneus tr. b. état. 1 vélo femme. 8 bis, rue Casses, St-Ouen, de 18 à 20 heures.

NORTON 500 bon. mec. pns nfs. Pap. rég. Ec. **POUSSIER**, 1, r. du Havre, Sainte-Adresse (S.I.)

ON DESIRE ACHETER

CHERC. magn. 2 cyl. pr Terrot 750. **PETIJON**, 23, rue des Fauvettes, Cœuilly (Seine).

CHERCHE 2 pneus moto 25X3. Peux fournir 2 pneus 27X4 neufs avec chambres. **BOUCHEZ**. Tél. Gob. 83-47.

PARTIC. cherche **B.M.W.** culb. Fourche Télesc. Susp. **AR 500**, 600 ou 700. Ecire **PICAVET**, 9, rue Louis-Murat, Paris-9^e.

MOTO Gnome-Rhône CV2 ou X bon état. Se présent. **DRAPPIER**, 112, rue du Chemin-Vert. Tél. Roq. 23-78. Paris.

Agence officielle B.M.W. - ZUNDAPP

ACHAT — VENTE

Motos, pièces détachées

LATSCHA

16, rue Auguste-Bailly, 16

ASNIERES — Gré. 17-93

Fermé le lundi

TELEPHONE
2017 CYCLES et MOTOS
M. BENNEZON
 30, F^o ST MARTIN - PARIS X^e
 Vente-Achat-Vulcanisation-Reparation-Mise au point

LARPENTEUR FABRICANT DE COUVRE-SELLES
 MOUSSE, TABLIERS, COURROIES, PORTE-BAGAGES
 141, r. de l'Ouest, PARIS-14^e - VAU. 53-82 (de 14 h. à 18 h.)

RECH. Norton, D.K.W. accid. inc. ou épave. PELAGO, 73, r. Mouillon, Paris XV^e.

VELOM. Alcyon monov. même mauv. ét. ROBERT. Mon. 11-87

SUIS achet. moteurs et pièces Motobécane 4 et 5 CV d'occasion. SCURBECQ, 138, avenue Parmentier, Paris.

RECHERCHE cylindre, piston, bielle 350 cmc. Automoto latér. type A 17. MARANDON, 56, r. Gambetta, Saint-Etienne.

DEMANDES D'EMPLOI

CHERCHONS gérant pour une boutique Motos-Vélos, porte de Paris. Références exigées. PAUL MOTOS, 41, r. P.-Bert.

DIVERS

RECHAP. de pneus moto. MOTO-SPORTS, route de Combe-la-Ville, Brie - Comte-Robert (Seine-et-Marne).

REPRESENTANT introd. Sud-Ouest motocistes, vélocistes, sollicite constructeur moteur auxiliaire et vélomoteur. RIVA, 106 bis, rue de Rennes, Paris.

Le CODE de la ROUTE

Dernière Edition officielle 1946

Cette édition vient de paraître et nous sommes à la disposition de nos lecteurs pour leur en envoyer les exemplaires qu'ils désirent.

Le prix de vente est de 20 francs l'exemplaire.

Les commandes doivent être accompagnées de leur montant, soit par chèque banque, ou mieux par versement postal, ou virement postal, au compte MOTO-REVUE 297-37 Paris.

Il suffira d'indiquer au dos du talon le nombre d'exemplaires demandés ainsi que votre nom et votre adresse bien lisiblement.

MANTEAU cuir dame. Taille 44, état neuf. GOBERT, 73, r. de la Garenne, Laigle (Orne).

CADRE complet fourche et roues, B.S.A., Etoile Bleue, LE-PERDU, 44, av. St-Ouen, Paris.

175 CMC. Monet-Goyon très bs pneus. SAURON, 2, r. Vve Laprée, Palaiseau, visible tous les jours, sauf mardi.

A VENDRE 3 pneus 25x3,00 ét. neuf. BEAUMONT, Saulx-les-Chartreux (Seine-et-Oise).

ECH. 2 pne 27x4 et 620x60 ou 24x2,375. BREGAND, 34, av. Verdier, Montrouge (Seine).

VEND bottes Améric fourrées mouton ferm. éclair. état nf. tél. de 2 à 6. ANJ. 29-73.

A VEND. mot. Salmson 40 CV 9 AD. Appar. bord, train d'atter. Hélice. Prat. neufs. Ecr. COM-TANT 402.814, r. Vivienne, 17.

MOTO VOLEE : 125 D.K.W. volée Clichy 11 juin 46. Peint. noir filets blancs, fourche 175 Peugeot, Phare Noris, No Pol. 7295.VJ.3. moteur 1.165.462/52. Cadre 637041. TRES FORTE RECOMP. NICOLIER, 26, rue H. Poincaré, Clichy.

ECH. R.-Gillet 750 ctre tri 100 cc. 159, r. Paul, Romainville.

PRECISION side berline déc. luxe av. pneu. Ecr. PATOUR, 118, rte du Havre, Maromme.

E. SACHÉ Agent de MOTOBECANE
 Réparation - Mise au point - VENTE - ACHAT - ECHANGE
 170, rue Marcadet — PARIS (18^e) MON. 11-34

LA MOTO REPARATIONS **L. BATIFORT**
 Pièces détach. ttes marques. Réalés. Réfections embellages
 30, rue Deguingand, LEVALLOIS-PERRET — PER. 42-75

Clubs

MOTO-CLUB DE BORDEAUX. — La Commission de Tourisme du M.C. Bordeaux communique : Sortie Rallye de Sainte-Bazille, 96 participants, 40 motos environ. Motif : propagande. Regroupement de deux clubs voisins, le M.C. Bordeaux organisateur, avec l'Union Motocycliste Agennaise qui prête son concours. Banquet, Gymkana, Bal.

Epreuves à venir : Sortie sur Langoiran, (épreuve du raidillon). Le Challenge Viénot. Sortie à l'occasion du Grand Prix de l'Albigeois. Participation aux relais omni-sports du Commissariat Général aux Sports le lundi de la Pentecôte.

La Commission Sportive communique : Les coureurs issus de notre club se distinguent à Nice : Naudon 2^e, Vollet en

bonne position, Casse de Lafon, Boulanger et Terigé senior.
 Grand Prix du Forez : Naudon 1^{er}, G. P. du Bois de Boulogne : Naudon 2^e. Course du Vélodrome Bégonidon (Tarbes) : 1^{er} Boulanger (meilleur temps autos et motos), record de la piste en moto, 1^{er} Rispal du M.C. Bordeaux.
 Un gross track est à l'étude pour cette année, un Grand Prix pour l'an prochain.

SECRETAIRE STENO-DACTYLO
 Nous recherchons une secrétaire sténo-dactylo ayant des références, susceptible d'initiative, emploi stable, bien rémunéré (notre maison sera fermée du 3 au 17 août : période de vacances). Urgent.

APPRENTIS PHOTOGRAVEURS
 Notre atelier de Photogravure prendrait deux jeunes gens intelligents pour leur apprendre un beau métier ; s'adresser à notre directeur (ateliers fermés du 3 au 17 août).

L'actualité Automobile
REPARAIT
 Retenez le prochain numéro chez votre fournisseur habituel ou mieux
ABONNEZ-VOUS
 24 numéros : 125 fr.
 12, rue de Cléry, PARIS (2^e)
 GUT. 73-32 — C. C. Postal 1676-30

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

Moteurs et pièces d'occasion
ATELIER REPARATION
 Vente - Achat - Echange de motos et vélomoteurs pièces dét. pr Motobécane
 Ets SCURBECQ
 138, av. Parmentier, Paris

Vente. Achat. Réparations
 AGENCES :
 Terrot, Monet-Goyon, M.R.
 SPECIALISTES :
 N.S.U., D.K.W., Zundapp
R. GRAZZINI
 16, r. du Marché-Popincourt
 PARIS — Tél. Roq. 17-03

Motobécane, Peugeot Terrot, Monet, Side Carpio
Robert ADNET
 Méc. brev. Marine, Aviation
 45, Cours de Vincennes
 PARIS-20^e - Tél. Did. 12-16
 Atelier de réparations
 Pièces détachées

SI VOUS DESIREZ ECHANGER VOTRE MOTO CONTRE UNE VOITURE, ADRESSEZ-VOUS AU SPECIALISTE DE LA MOTOCYCLETTE
ROLAND
 21, rue Alexandre-Charpentier, PARIS — GAL. 92-80
 AUTOS ET MOTOS
 Réduction aux Abonnés.

VENTE - ACHAT - REPARATION PAR SPECIALISTE VELOMOTEURS ET MOTOS TOUTES MARQUES
 Mise au point - Pièces détachées - Accessoires
 Soudure autogène - Alésage - Emallage - Chromage
 Station de vulcanisation
MOTOS SPORTS
 49, rue Léon-Frot, PARIS (XI^e) VOL. 08-87

Collections de Moto-Revue. — Nous ne disposons plus de la collection A. Les autres collections et numéros isolés restent disponibles jusqu'à épuisement, la priorité étant réservée à nos abonnés (voir le N° 870 de « Moto-Revue » du 15 Mai 1946).

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

Achat - Vente - Echange
Grand choix de motos
Françaises et Etrangères
Occasions. Pièces détachées
PAUL MOTOS
34, rue Lécuyer, ST-OUEN
Pte Clignanc.-Pte Montmart
CH. 12-51

TOUS SPORTS
changement de propriétaire
Reprises - Réparations
VENTE ACHAT ECHANGE
Toutes Motos Toutes marques
Chromage — Emailage
Cycles route et course
NOTARI FRES
44, rue des Poissonniers, 44
PARIS (18*) Mon. 58-89

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°
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

GM CYCLES
& MOTOS
Rénovation - Réparation
Mise au point
17, av. du Chemin-de-Fer
MALAKOFF ALEsia 19-33
REALSAGE - EMBIELLAGE

Une Bicyclette idéale
est signée ACTUAL
Réparation cycles et motos
Equipement sportif
Actual-Sports
25, rue N.-D.-de-Nazareth
PARIS (3*) Tél. ARC. 61-66

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

marcel perrin 50, av. Ed.-Vaillant
BOULOGNE
MOL. 29-62
sur 250 cmc.
O.K. SUPREME
1^{er} GRANDS PRIX DE NICE 1945
COUPES de PARIS 1945
CIRCUIT de SAINT-CLOUD 1946
espère vous livrer bientôt la machine de votre choix
Monet-Goyon — Motobécane — Terrot — O.K. Suprême

PARIS - NORD
MOTOS — CYCLES — VENTE — ACHAT — ECHANGE
Entretien, réparations, révisions, mise au point, soudure
autogène, réalésages, émaillage, chromage
Station de Vulcanisation
Atelier et magasin d'exposition, 3, rue Ernestine, PARIS-18°

LERTEX

1946

Sa nouvelle
garniture de frein
pour **MOTOS**

Dès à présent
chez ses **STOCKISTES**

LERTEX 65, rue Jacques Dulud
NEUILLY-sur-SEINE
Téléphone : MAILLOT 81-60

REPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE
MAILLOT-MOTOS
REALSAGES - REFECTION D'EMBIELLAGES
ACCESSOIRES - EMAILAGE - CHROMAGE
MOTEURS AUXILIAIRES
31, Avenue de Neuilly, NEUILLY-sur-SEINE — Pte Maillot.

TOURISME — SPORT — COMPETITION
JORI
Le Spécialiste de la Moto
58, boulevard Charles-de-Gaulle, COLOMBES (Seine)
Téléphone : CHARlebourg 05-12
NOMBREUSES PIÈCES DETACHÉES DE TOUTES
MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

ACCESSOIRES
SAKER
LEVALLOIS



POIGNÉES TOURNANTES
POUR MOTOS
VÉLOMOTEURS .CYCLES
GUIDONS DE 22 et 25



SAKER LEVALLOIS
LEVIERS N° 250 MANETTES N° 260
SAKER LEVALLOIS
SAKER - LEVALLOIS - SAKER

Moteurs et pièces d'occasion
Atelier Réparation
Vente - Achat - Echange
de Motos et VéloMOTEURS
Etabliss. **SCURBECQ**
138, av. Parmentier, PARIS

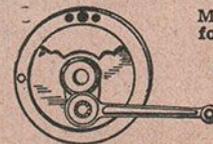
SILENCIEUX
WILMAN
1^{ER} PRIX au dernier concours
du T.C.F.

3 Rue d'Evreux, Courbevoie, Seine

Achat. Vente. Réparation
toutes les bonnes et belles
marques
BEAUVAIS
spécialiste Moto et Sidecar
magasin et ateliers :
11, rue Emile-Level, PARIS
MAR. 57-81

Ateliers
GENTY et GAILLARD
14, rue Abel, Paris (12°)
Concessionnaires exclusifs
RENE GILLET
VéloMOTEURS-Motocyclettes
Réparations. Achats. Ventes

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°
Tél. : ETO. 12-46