

# Moto revue

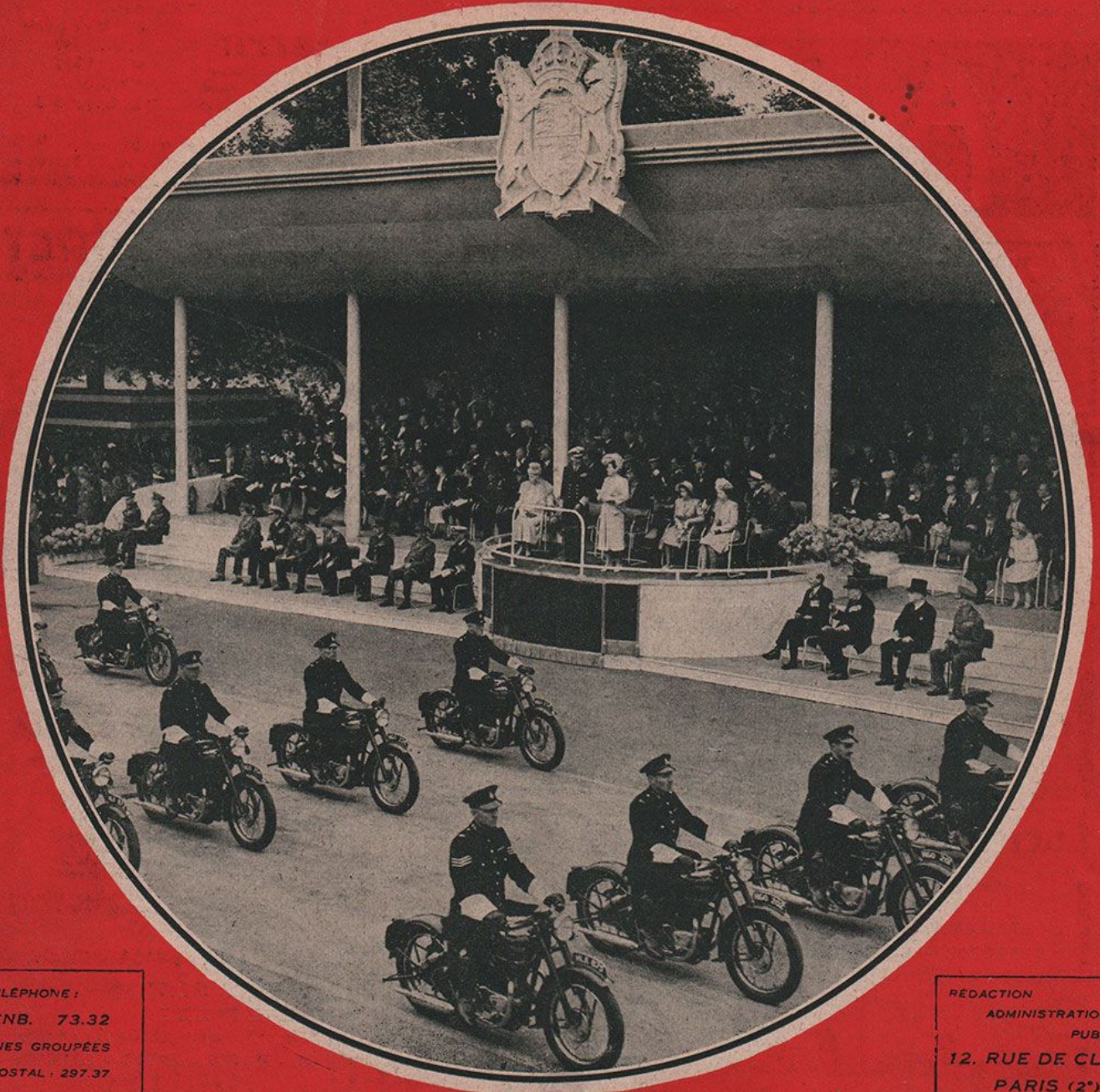
VÉLOMOTEURS  
MOTOS, SIDECARS  
CYCLECARS

LETTRES D'ITALIE

LE SPORT

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<sup>e</sup>)

## VICTORY DAY

Les policemen motocyclistes, sur leurs Triumph Speed Twin, défilent devant les souverains britanniques.





**S. COMPTEURS**  
POUR  
**AUTOS MOTOS VÉLOS**

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

**FOURCHE — AUTOS — MOTOS**

**ACHAT J. FAURIE VENTE**

Spécialiste de l'Occasion

8, Av. de St-Ouen, PARIS Tél. MARcadet 45-07  
(Métro La Fourche)

**AMAC**  
CARBURATEURS  
COMMANDES  
GUIDONS, etc.

TOUS LES ACCESSOIRES « MOTOCYCLISTES »

**MOTO-BASTILLE**

Lunettes - Pare-figure | Beaux sidecars disponibles  
Siège AR - Belles sacoches | tous modèles sous 15 jours  
spéciales motos - Pièces | Bernardet - Terrot - Carpio  
Motobécane - Terrot | de 13.500 frs à 23.600 frs

6, boulevard Richard-Lenoir — PARIS (11<sup>e</sup>)

REPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE

**MAILLOT-MOTOS**

REALISAGES - REFECTION D'EMBIELLAGES  
ACCESSOIRES - EMAILAGE - CHROMAGE  
MOTEURS AUXILIAIRES

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



**POINARD**

Le spécialiste du sidecar  
léger, breveté S.G.D.G.  
Carrosserie toutes formes  
sans peinture.

54, rue Etienne-Dolet,  
CACHAN (Seine) ALE 34-41

**Lucien PSALTY**

50, rue Brunel,  
PARIS (17<sup>e</sup>).  
ETO. 24-66.

Agent et Représentant général pour la France  
des plus célèbres marques du monde.

**NORTON - ARIEL - PANTHER - BROUGH  
SUPERIOR - A.T.S. - MATCHLESS, ETC., ETC...**



DEPANNAGE - MISE AU POINT - TOUJOURS VITE ET BIEN

**L. ROY**  
144 R. DE CRIMÉE PARIS XIX<sup>e</sup> BOT. 34 03

**B. M. W.**

Toutes réparations Machines récentes  
Anglaises — Allemandes

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

MOTOS DRESCH D.F.R.

**DRESCHMOTOR**

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

**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

**marcel perrin**

50, av. Ed.-Vallant

BOULOGNE

MOL. 29-62

sur 250 cmc.

O.K. SUPREME

1<sup>er</sup> 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

**MOTO CHAMPERRET**

ACHAT — VENTE — CREDIT

-- REPARATIONS --

Motos et Sidecars

de toutes marques

Mise au point de toutes Machines Sport

**3, rue Carand'Ache PARIS 17<sup>e</sup>**

Tél. : GAL. 48-33

Prêtes à

prendre la route...

Plusieurs motos et sidecars  
de la 125 D. K. W. à la  
1200 Indian.

Triumph 500 2 cylindres  
Simca-8 Gordini de course

**Roger LOYER**

17, rue des Bateliers, 17

CLICHY (Seine)

Tél. : PER. 05-05

**AUTOMOTO**

TRAVAILLE A LA

PREPARATION

DE SON

NOUVEAU

MODELE

DE VELOMOTEUR

**TUYAUTERIES SOUPLES**

ESSENCE ET HUILE

Raccords Spéciaux Démontables Brevetés  
pour VELOMOTEURS - MOTOS - AUTOS - CAMIONS

**PAUL TOULLEC**

Ingénieur Constructeur

4, rue Georges-Soret, CLICHY (S.) PER. 21-06





REDACTIO...

ADMINISTRATION.

PUBLICITE : 12, Rue de CLERY — (Immeuble Métro Sentier) — PARIS (2<sup>e</sup>) — TELEPHONE GUT : 73-32 (4 lignes groupées)

# Moto revue

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI

FONDE EN 1913. — Directeur-Fondateur : Camille LACOME

ABONNEMENTS

FRANCE : 24 N°s : 200 fr.  
UNION POSTALE : 250 fr.

● Nous conseillons le versement le plus économique : verser à un bureau de poste au compte postal : MOTO-REVUE 297-37 PARIS

● Indiquer bien lisiblement sur le talon vos nom, prénom et adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement.

● Pour tout changement d'adresse, envoyer 10 fr. en timbres avec la dernière bande reçue.

## ◆ NOTRE COUVERTURE

L'impeccable formation des policemen anglais lors du Défilé de la Victoire, à Londres.

Au centre, dans la tribune d'honneur, les Souverains britanniques, debout. A leur droite, la Reine Mary. A leur gauche, les Princesses d'Angleterre.

A droite de la photo, au premier plan : MM. Attlee, Churchill, Mckenzie King, et le Général Smuts.

## ◆ L'AUTOROUTE DE L'OUEST

On nous signale que piétons et cyclistes gênent la circulation sur l'autoroute de l'Ouest. Rappelons que cette voie est réservée exclusivement aux véhicules à moteurs. Souhaitons que la police fasse respecter le règlement.

## ◆ UN RAID PARIS-MOSCOU

Bernard est un vétéran du sport motocycliste qui compte à son actif quelques raids sensationnels (Paris - Madrid, Paris-Budapest, etc...) effectués dans des temps records. Il entreprendra bientôt la liaison Paris-Moscou qu'il compte réaliser en 48 heures, via Königsberg et Smolensk.

## ◆ L'ADRESSE DE L'A.R.A.

Nous informons nos lecteurs et abonnés que l'adresse de l'A.R.A. est la suivante : Assistance Routière des Assurances, 42, rue de Clichy, Paris.

## ◆ LA VICTOIRE D'UNE 4 CYLINDRES ANGLAISE

La 4 cylindres A.J.S. à compresseur a remporté aux mains de Jock West, le Grand Prix des Frontières, en Belgique. Cette 500 cmc. comporte le refroidissement liquide, et bien entendu un compresseur. Nous l'avons présentée en 1939.

## ★ PAUVRE PISTON

Aux régimes élevés, les efforts d'inertie prennent une valeur considérable. Par exemple, à 3.000 t.m., l'effort d'inertie est égal à 500 fois l'intensité de la pesanteur. Pour un piston de 500 gr., l'effort d'inertie est de 250 kgs. Mais d'autre part, il faut un fond et une jupe assez épais pour permettre une bonne circulation thermique. Les alliages légers qui possèdent par surcroît une haute perméabilité thermique ont permis de résoudre ce problème. Les pistons modernes ne donnent guère plus d'ennuis.

## PESSIMISME

Il ne manque pas chez nous de pessimistes et il faut reconnaître que tout ne va pas pour le mieux dans le meilleur des mondes, que les Pouvoirs publics manquent trop souvent de compétence, de méthode et d'autorité, que les passions politiques font trop souvent perdre de vue les réalités pratiques. Ainsi notre fameux plan quinquennal n'est même pas officiel, mais il est appliqué ou plus exactement on tente de l'appliquer, sans y apporter les retouches sérieuses dont l'expérience démontre la nécessité. Et les incertitudes de la politique tant extérieure qu'intérieure ne sont pas faites pour simplifier le problème.

Mais ne poussons pas le tableau trop au noir et ne méconnaissons pas la grosse somme de travail fournie par nos industries. Ne croyons pas que, parce que nous ne trouvons rien à acheter, il ne sorte rien. Mais deux causes essentielles expliquent la pénurie de notre marché intérieur automobiliste et motocycliste. La première, c'est la pénurie de charbon, malgré la production accrue de nos mines. Nos alliés, par on ne sait quelle étrange politique, ne veulent pas nous attribuer une part suffisante du charbon allemand.

C'est ce qui empêche nos usines de travailler à plein et ralentit notre production. L'autre cause c'est l'exportation massive de notre production. Il faut des devises pour maintenir le franc, pour entretenir le somptueux train de vie de l'Etat, pour acheter les matières alimentaires qui nous sont nécessaires. Le résultat c'est que notre misère continue et va en s'accroissant. Toutes nos voitures, toutes nos motos et combien d'autres choses filent à l'étranger. Mais les bureaux d'études de nos usines travaillent, des prototypes sur lesquels il convient de garder le secret sont réalisés, essayés. La production en est étudiée. Espérons que nous ne vivrons pas éternellement dans un monde en folie et que l'entente entre les peuples permettra le retour à une économie normale. Souhaitons que, dans l'immédiat, nos hommes d'Etat considèrent que nous avons besoin de vivre et qu'une partie plus importante de notre production nous soit laissée.

## ◆ DE L'ESSENCE POUR LES CONGES PAYES

Chaque possesseur de véhicule recevrait pour les vacances une provision de carburant (50 litres pour les voitures, et moins (sic) pour les motos).

Ce n'est qu'un projet. Connaissant la célérité avec laquelle les décisions officielles entrent en application, dans notre beau pays, nous ne doutons pas que celui-ci aboutisse en février prochain... ou pour les congés payés 1947.

## ◆ QUELLE EST CETTE MYSTERIEUSE 125 CMC. ?

Lu dans un confrère automobile: « Je voudrais savoir: 1°...; 2°...; 3° Si une motocyclette anglaise Norton 125 cmc. peut être considérée comme un vélomoteur ».

Quid (comme on dit au Palais), de la 125 cmc. Norton? Lucien Psalty n'y comprend rien lui-même. M. P. E., de Bruay-sur-Escaut, aurait-il l'amabilité de nous adresser une photo de sa mystérieuse 125 cmc. Norton?

## ◆ ON N'EST PAS PLUS AIMABLE

Nous avons peine à le croire et nous souhaitons très sincèrement que la chose soit inexacte. Voici la réponse que le directeur technique d'une importante usine de l'Est aurait faite à un coureur qui désirait acheter des pièces pour sa machine de compétition: « Vivement que vous ayez tous cassé vos bécanes, pour que ne me fassiez plus... suer avec ». (La correction nous interdit de reproduire le terme exact employé par cette personne).

Comme on vous regrette, pauvre Jean V..., vous qui étiez si sympathique et si sport!

## CADRES EN ALLIAGE LEGER

Ce n'est pas une nouveauté et il existait depuis longtemps en France une machine très étudiée dont le cadre très solide et très rigide était en alliage léger. On connaît également la petite voiture Aluminium Français Grégoire et on se souvient de la voiture Amilcar réalisée peu avant la guerre. Ne l'oublions pas, car un beau jour nous verrons les étrangers prétendre qu'ils ont inventé tout cela. Ce ne serait pas la première fois, il y a de nombreux précédents à cette situation.

## Si vous désirez UNE REPONSE...

N'oubliez pas de joindre à votre lettre, UNE ENVELOPPE TIMBREE, et portant VOTRE ADRESSE complète.

Nous regrettons de ne pouvoir répondre actuellement aux trop nombreuses demandes qui ne comportent pas cette enveloppe: Ne nous compliquez pas la tâche. Merci.



# Informations

## ◆ LA COMMISSION SPORTIVE ET LES VEHICULES A REACTION

Signe des temps : La Commission Sportive Internationale a décidé l'admission, pour les records du monde, de deux nouvelles catégories de véhicules : Ceux mus par hélices aériennes, et ceux propulsés par turbine, moteur à réaction ou turbo-fusée ! A quand les premières tentatives de ces engins qu'on peut qualifier de futuristes ? (pour la navigation terrestre, bien entendu).

## ◆ INSUFFISANCE DE MATIERES PREMIERES

On signale que les contingents de matières premières alloués aux industries automobiles s'avèrent nettement insuffisants pour le démarrage normal de la production.

## ◆ TRES FORMALISTE, LA GENDARMERIE !

La gendarmerie d'un département de l'Ouest a dressé procès-verbal à un transporteur pour défaut de « la plaque métallique, fixée de façon très apparente et inamovible, mentionnant en caractères lisibles les nom, prénoms et domicile du propriétaire ». Rien d'anormal jusqu'ici. Seulement le camion du contrevenant portait en lettres peintes de 30 cms de haut l'état-civil du propriétaire de chaque côté de la caisse et sur les portes d'entrée. Ce qui constitue, pour le moins, une circonstance très atténuante !

## ◆ EST-IL DANGEREUX DE MELANGER LES HUILES ?

Jadis les diverses marques d'huiles recommandaient de ne pas mélanger leurs huiles avec celles d'autres marques, tout comme on spécifie bien de ne pas mêler des encres stylographiques d'origine différentes. En réalité, il y a quelque exagération et nous avons souvent refait le plein avec une huile d'une marque autre que celle contenue dans le réservoir et sans aucun inconvénient apparent. Toutefois il faut que ces huiles soient minérales et non végétales.

## ◆ ET LE CHANGEMENT DE VITESSE PRESELECTIF

Se souvient-on également que le changement de vitesse Cotal a été, il y a de cela longtemps, monté sur une motocyclette ?

## ◆ IMPORTATIONS-EXPORTATIONS

Voici, d'après l'Argus de l'Automobile, le bilan du commerce motocycliste français pour les quatre premiers mois de 1946.

Importation de 1.164 motos, d'une valeur totale de 9.886.000 francs.  
Exportation de 366 motos, d'une valeur de 3.009.000 francs.

Nos principaux fournisseurs, étant dans l'ordre : Grande-Bretagne (624 machines), Allemagne (362), Etats-Unis (88), Italie (53), Belgique (11), A.O.F. (2), Algérie (2), divers (2).

Nos ventes se répartissent ainsi : Algérie (112 machines) ; Suisse (98) ; A.O.F. (46) ; Tunisie (45) ; Belgique (25) ; Maroc (24) ; Madagascar (13) ; divers (3).

## ◆ UN BON POINT POUR LE FACTEUR

Un de nos abonnés de Seine-et-Oise, M. Prophète René, a bien reçu son numéro de mai, malgré l'orthographe très erronée du nom de la localité porté sur la bande (Sarmas au lieu de Sannois). Bravo les P.T.T. !



Photo J. DELEAU, abonné, Paris.

Dans la steppe du Sud Algérien.

## ◆ POUSSOIRS A REGLAGES HYDRAULIQUES

En 1939, les voitures Cadillac avaient des poussoirs de soupapes dont le jeu était automatiquement rattrapé par un système hydraulique. Poussoirs et tiges de soupapes étaient ainsi en contact constant et tout cliquetis était supprimé.

## ◆ POUR ENTRER EN POSSESSION D'UN VEHICULE ALLEMAND

Cette question nous vaut chaque jour un courrier imposant. Aussi, pour donner satisfaction aux intéressés, nous allons donner ci-après, sous toutes réserves, le processus des formalités à accomplir pour l'achat et l'immatriculation dans des conditions régulières, de véhicules achetés en Allemagne.

Il est indispensable, en premier lieu, d'effectuer en Allemagne la procédure réglementaire pour l'achat du véhicule. On rédige une demande à remettre aux fins de visa au Dépôt Central des Territoires Occupés, avenue Ruysdaël, à Paris (17<sup>e</sup>), accompagnée de la facture d'achat et du titre de propriété.

Au point de vue fiscal, vous devez vous acquitter :

1<sup>o</sup> de la taxe de péréquation, payable à la Direction des Douanes, 11, rue de la Douane, à Paris (20.000 fr. environ pour une voiture de valeur normale).

2<sup>o</sup> des taxes de 9,89 % et 0,1 % sur le montant du prix d'achat du véhicule, augmenté de la taxe de péréquation ci-dessus.

Le Service de Surveillance du Matériel Militaire, 13, rue Marivaux, à Paris, n'est plus compétent pour les visas des demandes.

## ◆ APPEL A NOS LECTEURS ET AMIS

La photogravure manque actuellement de zinc et nous avons des difficultés pour obtenir des clichés d'illustration que nous aimerions faire passer plus nombreux dans notre Revue.

Il y a-t-il des lecteurs et amis qui seraient à même de nous faire envoyer du vieux zinc par quantité, par exemple, ce qui nous permettrait d'obtenir du zinc neuf ?

On trouve généralement du vieux zinc chez les brocanteurs et marchands de vieux métaux.

Nous écrire et nous donnerons toutes indications utiles.

## ◆ BOSTON REDEMARRE

Boston, le spécialiste des courses sur piste et cendrée, vient de rentrer de l'Amérique du Sud. Il recommence ses exhibitions sensationnelles et sportives : il recherche des pilotes susceptibles de faire des démonstrations sur piste et cendrée : lui écrire V. Boston, Poste Restante, Bureau 114, à Paris (X<sup>e</sup>).



## ◆ VENTE LIBRE DES MOTOS ET SIDECARS

On nous annonce le retour progressif à la liberté du commerce et la Direction des Affaires Economiques, en date du 20 juin, communique qu'un Arrêté en cours d'insertion au B.O. remet désormais en vente libre, bicyclettes, motocyclettes et sidecars. La Presse et la Radio nous ont appris cette nouvelle.

Toutefois il y a un Mais... Mais il faudrait à présent que l'acheteur trouve simplement de la marchandise ! Certes, les Constructeurs Français ont envoyé quelques petites machines, Peugeot, Alcyon, Automoto, Terrot, etc., mais de faible cylindrée. Quant verrons-nous nos bonnes 350 et 500 ? La parole est aux constructeurs Français...

En ce qui concerne « la vente libre » des motos anglaises, américaines et belges ! nous aimerions la voir, beaucoup de motocyclistes aussi attendent avec impatience, mais... les importateurs se heurtent à mille difficultés, pour eux la vente libre est encore une espérance « dans le futur ! » permis, licences, visas, autorisations, formules administratives multiples — 8 exemplaires — devises, caisse de compensation, etc... En définitive, il nous tarde de constater les faits, de voir de nombreuses motos en vente pour être vraiment heureux. Certes, c'est un commencement, mais l'acheteur s'il a, lui, vraiment la liberté d'acheter où il veut, les vendeurs attendent avec impatience la même chose. Enfin, espérons que cette fois c'est relativement proche ! Tout vient à point qui sait attendre... Mais ne nous pressons pas trop de nous réjouir.  
Ch. M.



# La 500 cmc. 4 cylindres de course BIANCHI

A notre connaissance, cette 500, du fait de la guerre, n'a jamais fait son apparition en circuit. Elle représente néanmoins une étude assez poussée de machine ultrarapide. Nous avons exhumé ces trois photographies qui, nous l'espérons, intéresseront nos lecteurs.

Quatre cylindres en ligne frontale, double arbre à cames en tête, alimentation par compresseur. Suspension arrière télescopique. C'est la Bianchi de course que le constructeur réservait à Serafini avant la guerre. Sa préparation était annoncée depuis de longs mois, mais son aspect définitif ne fut connu qu'en 1939.

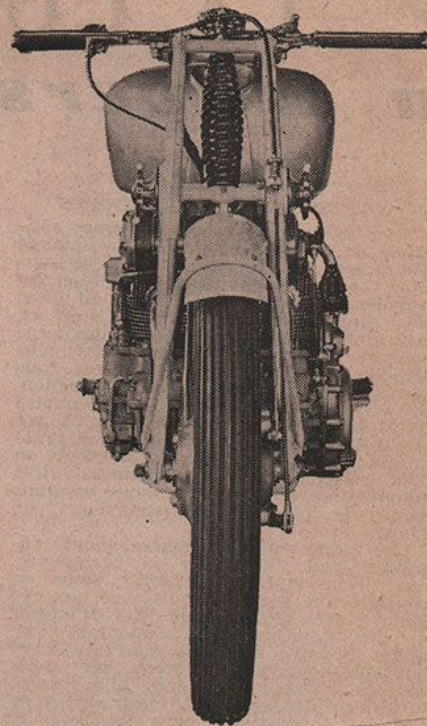
Malgré son aspect massif, cette 500 était très légère. Celui qu'on eut admis, voici quelques années, pour une 250 normale, disait notre confrère « Motociclismo ».

La formule 4 cylindres correspond à

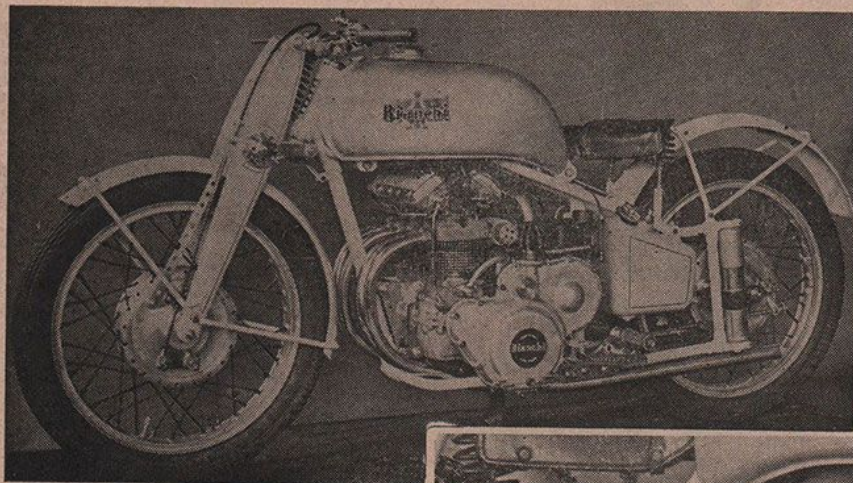
l'évolution normale de la machine de course suralimentée.

La suspension arrière s'imposait sur une machine susceptible de dépasser nettement 200 kmh. La fourche avant est en tôle emboutie, ce qui est assez inhabituel pour un racer de cette classe.

La firme Bianchi, nous dit-on, aurait cessé de s'intéresser à la motocyclette. Ce dessin remarquable (au moins par l'aspect), aura-t-il été établi en pure perte ? Nous n'avons aucune précision sur les performances et les caractéristiques.

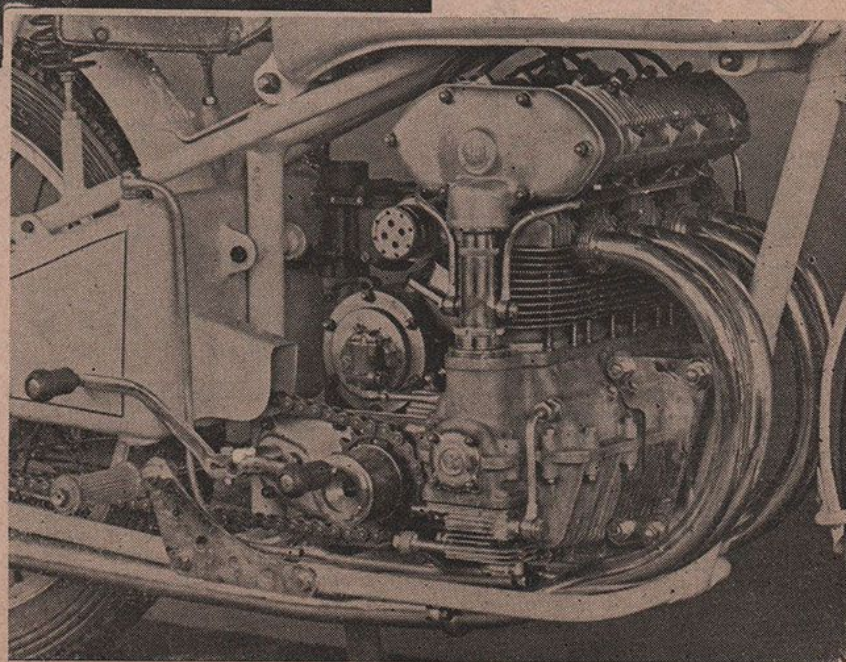


Vue de face du bolide. La largeur du moteur et du réservoir est plutôt inhabituelle. On remarque la commande mixte du frein avant pour câble et tringle rigide. Le tambour occupe toute la largeur du moyeu. Sa patte d'ancrage est très longue. Le réglage des amortisseurs de fourche avant s'opère par deux gros boutons molletés.



Ci-dessus : Vue d'ensemble de la machine, côté transmission primaire. Le réservoir d'huile est très important. La suspension AR doit être très souple, étant donné la distance entre le bord du pneu et le garde-boue. On a omis le coussin arrière, indispensable en course.

Ci-contre : La partie motrice. Un arbre vertical commande les deux A.C.T. Le compresseur est placé derrière les cylindres. La pédale de sélecteur est d'une longueur importante. Le changement rapide des bougies (surtout celles du centre) n'est vraisemblablement pas des plus aisés.



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



# LA CULASSE à travers les âges

(Suite et Fin)

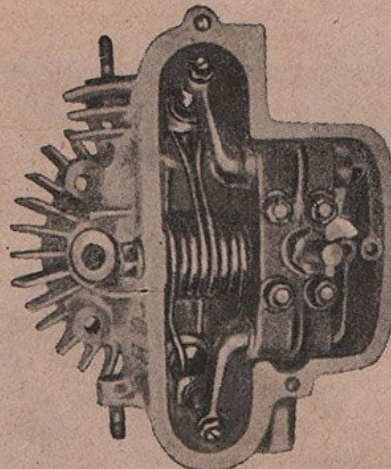
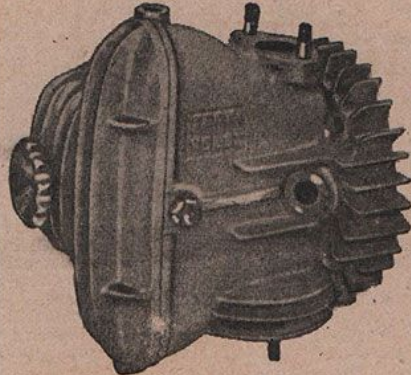
## DISPOSITION DES TUBULURES

On n'utilise plus guère que deux soupapes par cylindre et souvent la soupape d'admission est plus grande que la soupape d'échappement. Comme celle-ci est fréquemment en acier spécial, on évite ainsi une erreur de montage, tout en offrant aux gaz d'admission un plus large passage. Il est en effet beaucoup plus difficile d'assurer l'entrée des gaz frais que la sortie des résidus de combustion. On a renoncé aux distributions à quatre soupapes pour lesquelles on doit utiliser une culasse en forme de V moins satisfaisante que la culasse hémisphérique, ou bien recourir à des distributions très compliquées, bien que de bons résultats aient été obtenus en particulier par Rudge.

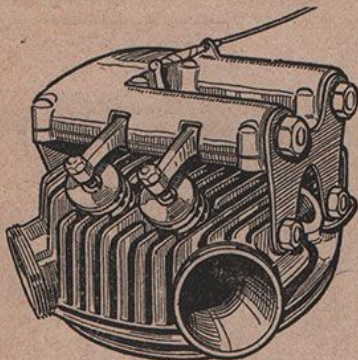
Les tubulures sont généralement désaxées pour améliorer la turbulence, mais il ne faut pas exagérer, sinon on constate une perte de puissance aux régimes élevés. On a essayé deux tubulures et deux carburateurs alimentant une seule soupape, mais les résultats n'ont pas été encourageants. Même avec deux soupapes d'admission, une seule tubulure bifurquée et un seul carburateur ne sont pas inférieurs à deux tubulures et deux carburateurs.

C'est une erreur de croire qu'un moteur fonctionne mieux avec un gros orifice d'échappement ou avec deux orifices. L'extraction des gaz opérée par une tubulure de diamètre modéré où les gaz atteignent une grande vitesse, s'opère mieux.

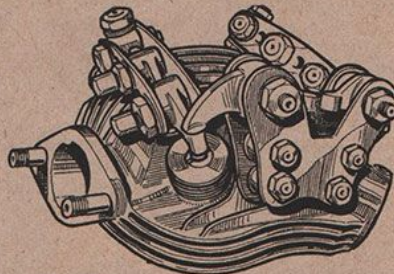
La tubulure d'échappement doit être courte et les ailettes doivent être très développées, car il faut dissiper à cet endroit trois fois plus de chaleur que sur le reste du moteur.



Cette superculasse à bain d'huile permet de moderniser à peu de frais les anciennes Guzzi 250 à soupapes en tête. Elle est établie en alliage d'aluminium. Notez le ressort unique pour les deux soupapes.



Quatre soupapes parallèles. La culbuterie est assez facile à réaliser, mais le dessin « en toit » de la chambre d'explosion n'est pas idéal au point de vue turbulence. Ce montage est courant chez Rudge et se rencontre également sur certaines machines italiennes, avec commande par ACT (Ganna, Guzzi, etc...), et quelques machines françaises (notamment les anciennes Motobécane). Une voiture récente, la Maserati 1500 de course, est également munie de 4 soupapes par cylindre.



Pour conserver à une culasse à quatre soupapes la forme intérieure hémisphérique, il n'est qu'un moyen : employer des soupapes radiales, au prix d'une certaine complication, bien entendu (Rudge Whitworth).

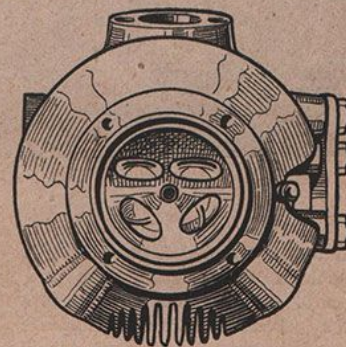
Les culasses en bronze d'aluminium permettent un meilleur refroidissement et permettent d'élever le rapport volumétrique, mais les sièges de soupapes s'usent rapidement. On en est revenu à l'aluminium qui est plus léger et a une meilleure conductibilité. On utilise deux systèmes : dans le premier, des ailettes en alliage léger sont fondues sur une carcasse de bronze et les sièges de soupapes sont ou vissés ou enfoncés à force. Mais on préfère généralement utiliser les culasses fondues en alliages Y ou RBS 53 B qui conservent leur résistance à chaud. Les sièges de soupapes sont rapportés, celui de la soupape d'admission est en fonte dure, celui de la soupape d'échappement en bronze d'aluminium qui, à cause de sa meilleure conductibilité, facilite le refroidissement de la soupape. Mais ces culasses, pour excellentes qu'elles soient, coûtent cher et leur emploi n'est pas justifié pour les moteurs de série sur lesquels des culasses en fonte, bien étudiées, suffisent parfaitement.

La bougie de 14 m/m a été un important progrès. N'occupant qu'un petit espace, mieux refroidie, elle réduit la tendance à la détonation. Il est possible que des bougies plus petites encore fassent leur apparition.

Les ailettes des premières culasses étaient verticales, mais elles sont complétées par des ailettes horizontales. On conserve des ailettes verticales entre les soupapes. On laisse une fente transversale pour éviter leur rupture éventuelle et la distorsion des sièges de soupapes. La quantité de chaleur dissipée n'est pas, toutes conditions égales, beaucoup plus grande avec les ailettes en aluminium qu'avec celles en fonte, mais les premières permettent, à cause de la circulation plus facile des calories, une égalisation plus efficace de la température.

Il y aurait encore bien des choses à dire, mais nous espérons avoir assez clairement montré quelles difficultés avait à surmonter le constructeur dans l'établissement des culasses et comment cette pièce essentielle de nos moteurs a évolué.

REGAIRAZ.



Un compromis, également employé chez Rudge : deux soupapes parallèles à l'admission, deux soupapes radiales à l'échappement. Notez la position bien au centre du trou de bougie. La perspective ci-dessus fait comprendre un autre avantage des soupapes radiales : la possibilité de laisser plus de métal entre chaque siège. Ici, notamment, le refroidissement des parties chaudes est bien assuré, grâce à l'angle important formé par les pipes d'échappement et le développement des ailettes à cet endroit.



# Lettres d'Italie

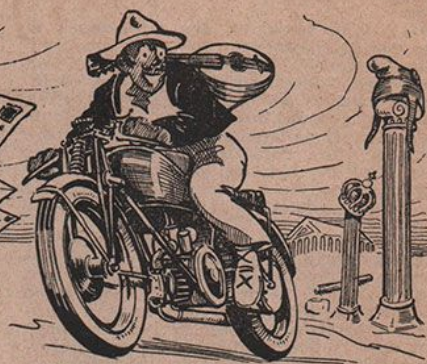
## Les nouvelles GILERA

**G**ILERA, tout comme Guzzi, travaille. Tout d'abord, il sort un grand nombre de trois roues commerciaux. On a peine à croire qu'un simple moteur de 500 cmc à culbuteurs puisse remorquer à 70 à l'heure en palier une charge utile d'une tonne. C'est pourtant le cas. Les roues arrière sont motrices. Le pont arrière est celui d'une voiture, du type banjo. Le châssis est tubulaire. La poutre centrale se divise pour former un triangle sur lequel repose le cadre supportant la carrosserie. Le poids mort n'atteint pas 500 kgs.

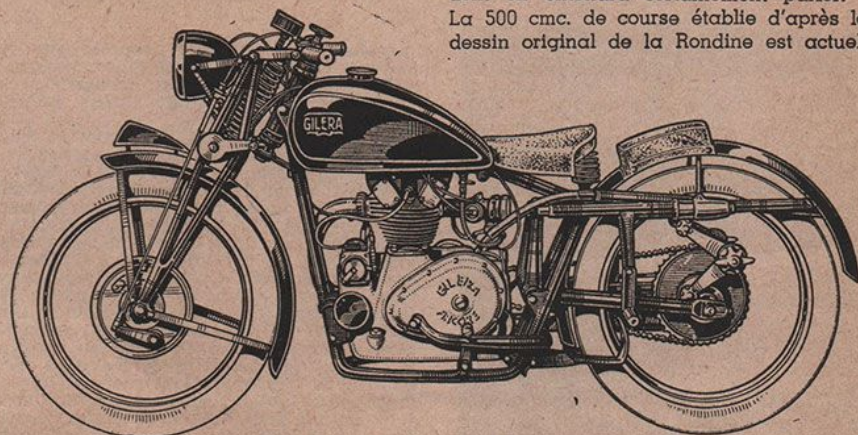
Mais Gilera prévoit la construction de trois types de motos. Une 500 cmc monocylindrique à soupapes latérales comporte une transmission acatène et une suspension arrière à fourche oscillante. Le poids de cette machine est assez élevé. Elle a un aspect massif, mais elle est propre et confortable. L'embrayage se trouve entre le moteur et le changement de vitesse.

La 250 cmc et la 500 cmc à soupapes culbutées existent l'une et l'autre en

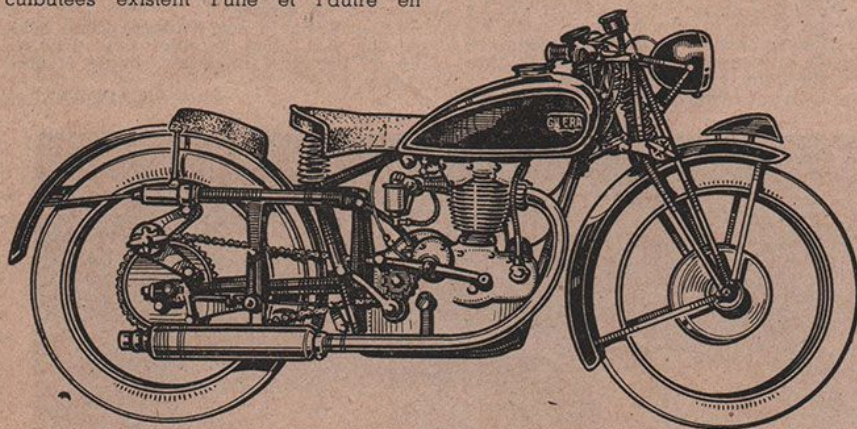
deux types : supersport et compétition, ce dernier beaucoup plus poussé et plus rapide. La 250 cmc supersport atteint le 115 kmh., la compétition le 145 kmh. Le laboratoire d'essais renferme encore les



épaves de la machine sur laquelle Taruffi battit le record de l'heure et dans une caisse on pouvait apercevoir brut de fonte le bloc d'un 4 cyl. 250 cmc. dont on entendra certainement parler. La 500 cmc. de course établie d'après le dessin original de la Rondine est actuel-



Les Gilera Saturno et Nettuno, à suspension arrière, existent en modèles « sport » et « compétition ». C'est ce dernier type qui est illustré ici.



lement en service. Elle est parfois utilisée sans compresseur, contrairement à la règle générale. Il s'agit, rappelons-le, d'une 4 cylindres en ligne frontale (ou si l'on préfère côte à côte), à refroidissement liquide. Sa vitesse était formidable, près de 220 kmh. certainement. Sérieuse menace pour la suprématie de la B.M.W. à compresseur, car elle avait acquis la sûreté de marche et la tenue de route indispensables. Elle remporta en dernier lieu le Grand Prix d'Allemagne 1939.

I. M.

**L**A production motocycliste italienne, nous l'avons déjà dit, est actuellement orientée vers les véhicules utilitaires. Les prix sont très élevés et les motocyclistes disposant d'une forte somme pour l'achat d'une grosse moto sont rares. Une tendance à la baisse se manifeste déjà, et actuellement les prix sont un peu moins élevés. Toutefois la plupart des usagers demande des machines peu coûteuses et de faible consommation. D'où le succès actuel des véhicules utilitaires. Aujourd'hui, faute de matières premières, leur production n'arrive pas à satisfaire toutes les demandes. Nous comprenons dans la catégorie des véhicules utilitaires non seulement les

## L'avenir du motocycle utilitaire

moteurs auxiliaires et les petites motos, mais aussi les triporteurs, qui, en raison de leur prix plus réduit que celui d'une camionnette et de leur faible consommation, permettent d'effectuer le transport des marchandises aux moindres frais. Nous voyons donc qu'en Italie le tripor-

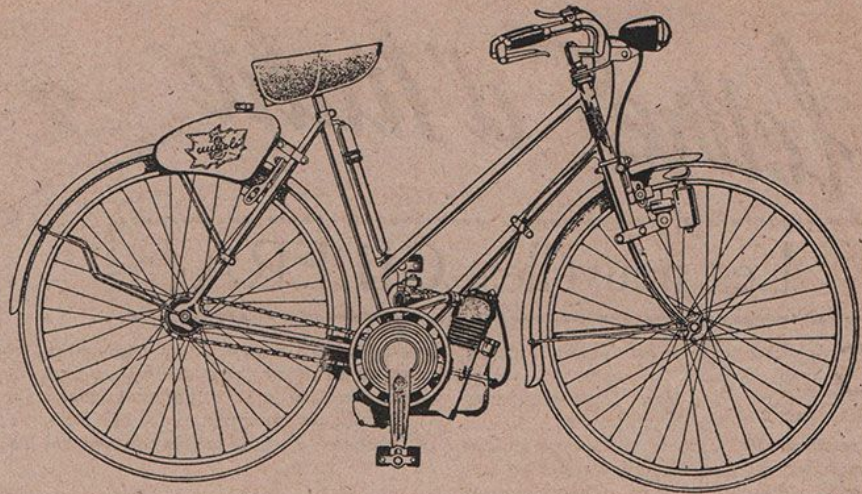
teur et la moto de faible puissance (et les petits moteurs auxiliaires dont nous avons déjà parlé) sont les véhicules les plus demandés. Ce sont surtout des instruments de travail. Même pour le tourisme et le sport, la petite motocyclette peut trouver des acheteurs nombreux, tandis que les grosses motos, de 250 à 500 cmc., ne satisfont, actuellement, qu'une clientèle réduite.

Toutefois si nous estimons que les véhicules utilitaires sont intéressants pour leur économie d'achat ou d'usage, il faut admettre qu'ils le sont davantage par leur technique de construction. Tandis que les motocyclettes proprement dites ne s'éloignent pas des formules classi-



ques, nous trouvons des triporteurs et des petites motocyclettes de conception ultra-moderne. La moto est coûteuse. Son cadre en tubes, son moteur, ses différents organes et son fini coûtent cher, surtout aujourd'hui. Pour le véhicule utilitaire, il fallait rechercher une autre formule, une construction moins chère, des solutions simples, se prêtant à être appliquées à la fabrication en série, à un prix de revient plus réduit autant que possible.

La plupart des constructeurs de ces véhicules fabriquaient depuis la guerre des avions ou des accessoires pour l'aéronautique. Comme la production de guerre a été arrêtée, ils se sont consacrés à d'autres fabrications. Ces nouveaux venus ont sorti toutefois des machines intéressantes qui, à notre avis, résumant la formule de l'avenir. C'est-à-dire la formule de la motocyclette utilitaire, dont le prix de production et conséquemment celui de vente sont les plus bas ; ce qui mettra le prix d'achat de la moto à la portée de tous. C'est la moto utilitaire



néraliser une pareille formule sur les motos ? Le démontage et l'interchangeabilité des roues, tendance moderne très souhaitable, s'obtiendrait très facilement).

Le montage à broche des roues et leur interchangeabilité est une des caractéristiques intéressantes de la moto légère « Vespa » de la Firme Piaggio, jadis connue, elle aussi, pour ses constructions aéronautiques. Le fabriquant la nomme « moto légère », bien qu'elle ne soit qu'un « scooter ». La dénomination a d'ailleurs peu d'importance. Cette petite moto aux roues de petit diamètre et aux pneus de large section est très confortable. Les deux roues de la « Vespa » sont suspendues à l'avant et à l'arrière au moyen de deux bras articulés serrés dans des blocs de caoutchouc. Construction simple, mais confortable et durable. Le bloc moteur est un deux temps classique de 100 cmc., à 3 vitesses, débrayage et kick starter. Le changement de vitesse est actionné par la poignée gauche, à laquelle est aussi fixé le levier du débrayage. La « Vespa » atteint une vitesse de 60 kilomètres à l'heure et permet, même en côte, de transporter un passager en tandem. Sa ligne est irréprochable.

Nous avons remarqué enfin une nouvelle

La bicyclette équipée du moteur auxiliaire « Cucciolo », fabriqué par Siata. C'est un minuscule bloc 4 temps à soupapes en tête. La distribution est assez inédite : les tringles tirent les culbuteurs au lieu de les pousser.

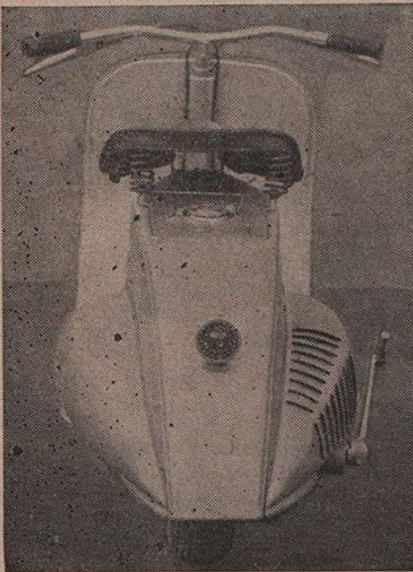
L'exemplaire que nous avons eu entre les mains ne nous a fait qu'une médiocre impression. L'allumage, en particulier, laissait à désirer sérieusement.

petite moto, italienne, la « Moto Morini » 125 cmc. à deux temps, avec son bloc moteur très élégant et propre, renfermant tous les organes.

Il y a en Italie une tendance en faveur des motocyclettes de faible puissance et de prix réduit (environ cent mille lires italiennes), d'une cylindrée de 100 à 125 cmc., permettant aussi le transport d'un passager en tandem.

La « Morini » est équipée d'une suspension AR (dont l'emploi s'est généralisé en Italie), d'un dessin simple et élégant.

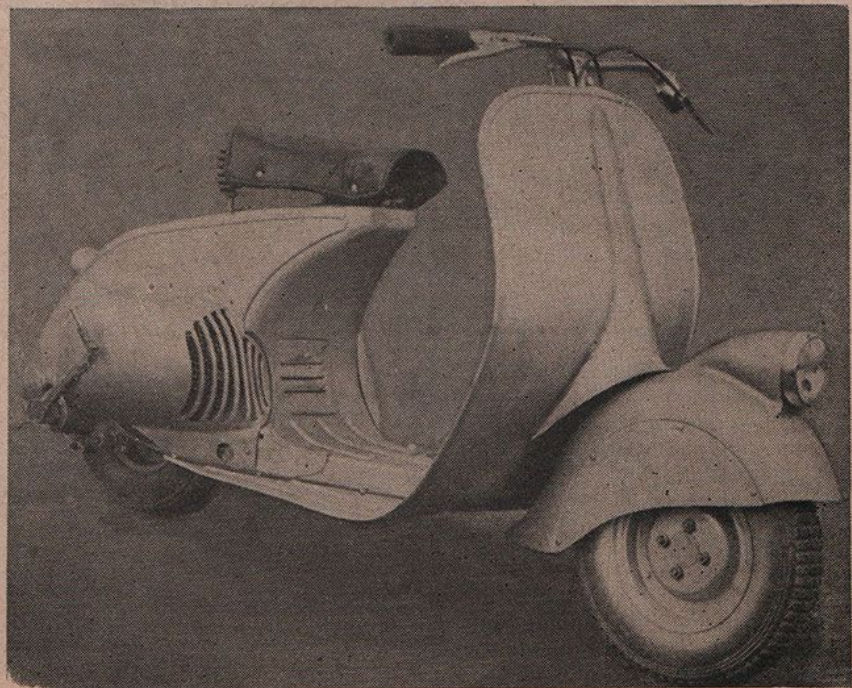
Enrico CAPORALI.



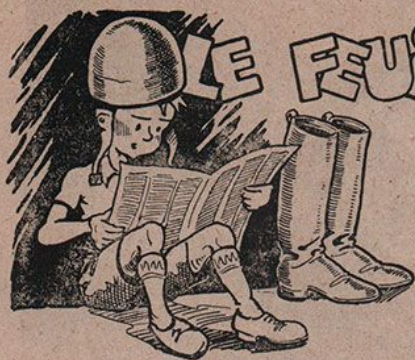
Ci-contre et ci-dessous : La « Vespa » est une version améliorée des « scooters ». On s'est attaché à lui donner une ligne agréable et à réaliser une protection contre les projections de boue et d'huile. Remarquez l'emplacement original du kick starter et les fentes d'aération dans le capotage du moteur.

seulement qui pourra permettre à de nombreux usagers de la pratiquer pour le travail, le tourisme et le sport.

Nous mentionnons ici quelques productions intéressantes. La première est le triporteur Macchi, produit par une maison de Varese bien connue pour ses constructions aéronautiques. Ce triporteur, permettant l'usage d'une remorque et le transport d'un poids de marchandises très important, est actionné par un flat-twin à soupapes en tête et culbuteurs dont la technique est typiquement motocycliste. Son rendement est très élevé ; en effet, ce moteur (dépourvu, il va sans dire, des organes de changement de vitesse et de transmission) a été étudié pour l'usage sur des avions légers de tourisme. Le châssis de ce triporteur est lui aussi très intéressant, avec sa poutre centrale et sa fourche télescopique latérale (la roue étant soutenue d'un seul côté). Pourquoi ne songe-t-on pas à gé-







## IX REGLAGE D'UNE DISTRIBUTION

On serait tenté de croire que dans le cycle à 4 temps, la soupape d'échappement doit s'ouvrir juste au point mort bas et se fermer juste au point mort haut, et la soupape d'admission s'ouvrir juste au point mort haut et se fermer juste au point mort bas. Assurément le moteur pourrait fonctionner mais à un régime très lent. Il donnerait l'impression de mal respirer, d'étouffer. Dès le début, au moment où la soupape d'échappement était seule commandée mécaniquement, on a constaté la nécessité d'ouvrir cette soupape avant le point mort bas et à expulser les gaz brûlés avant que leur détente soit achevée. Sinon on ne parvenait pas à les évacuer au cours de la course ascendante, ils s'opposaient à la remontée du piston et au moment même où la soupape d'admission s'ouvrait, il subsistait dans la chambre d'explosion une pression qui empêchait les gaz frais de rentrer pendant une partie importante de la course d'aspiration. Ne croyons pas d'ailleurs que cette ouverture anticipée nous fasse perdre une partie importante de la course du piston. Quand il s'approche du point mort, le piston a une vitesse très réduite, il ne parcourt donc, dans un temps relativement long, qu'un espace très réduit et nous ne sacrifions, en définitive, pour un prolongement assez grand du temps laissé aux gaz pour sortir du cylindre, qu'une partie très faible de la course motrice. Mais sur la plupart des moteurs modernes on va plus loin encore et la soupape d'échappement ne se ferme qu'après le point mort supérieur. Pourquoi ? C'est qu'il ne faut pas oublier que les gaz possèdent une certaine masse et la colonne de gaz lancée à grande vitesse dans la tubulure d'échappement continue sa marche et crée en arrière d'elle une dépression qui contribue à extraire du cylindre la queue des gaz brûlés. Quant à la soupape d'admission sur les moteurs qui tournent très vite, il est avantageux qu'elle s'ouvre avant le point mort haut, la dépression produite par les gaz brûlés se faisant sentir alors dans la tubulure d'admission et commençant à faire démarrer, pour ainsi dire, la colonne des gaz frais. La soupape d'admission se ferme après le point mort bas, la colonne de gaz frais lancée dans la tubulure d'admission continuant à pénétrer dans le cylindre.

Un point peut sembler surprenant : c'est qu'au point mort haut, à la fin du temps d'échappement, gaz brûlés et gaz frais se trouvent en présence. Il n'y a rien à craindre car les gaz brûlés sont inertes et ne peuvent enflammer les gaz frais. Cela ne peut se produire que si, par suite d'une mauvaise carburation, les gaz continuent à brûler pendant l'échappement et n'ont pas achevé leur combustion quand le piston arrive au point mort haut. Avec une carburation correcte, jamais cet accident ne se produira.

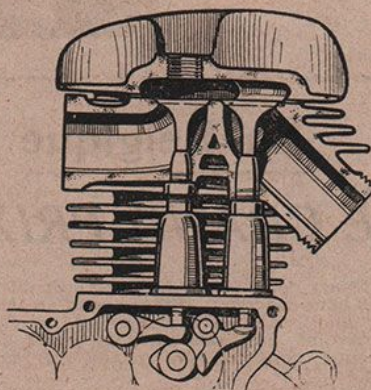
★

X

## DIVERS SYSTEMES DE DISTRIBUTION

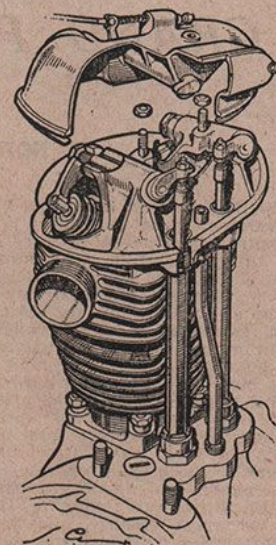
Laissons de côté certains systèmes de distributions qui ne sont pas employés sur les moteurs de motos ou qui ne le sont plus (le système à fourreau louvoyant de Mc Collum par exemple, ou les distributeurs rotatifs Cross ou Aspin). Les bonnes vieilles soupapes sont, on peut le dire, universellement utilisées. Après plus de cinquante ans, elles constituent la plus simple et la plus sûre des distributions. Elles sont extrêmement malmenées, soumises à des chocs violents, portées au rouge, mais elles tiennent.

Deux grandes classes : les soupapes latérales et les soupapes en tête. On considère souvent que les soupapes latérales conviennent aux moteurs de service dont on n'attend pas un rendement extraordi-



**Le moteur à soupapes latérales est réservé aux machines de tourisme pour lesquelles on recherche la simplicité de construction, la robustesse, la souplesse et l'économie. Il existe chez nous des « latérales » très rapides, mais leur rendement reste toutefois inférieur à celui d'un moteur à soupapes en tête correspondant.**

naire, de bons moteurs fidèles, de bons percheros paisibles et solides, et que, par contre, les soupapes en tête sont l'apanage des moteurs de sport brillants et nerveux. Cela n'est pas nécessairement vrai. Il y a eu des 500 à soupapes latérales capables d'atteindre le 130 et même le 150 et, par contre, assez rarement il est vrai, des 500 à soupapes en tête dont la souplesse était la qualité essentielle. N'oublions pas l'importance extrême du taux de compression et du régime,



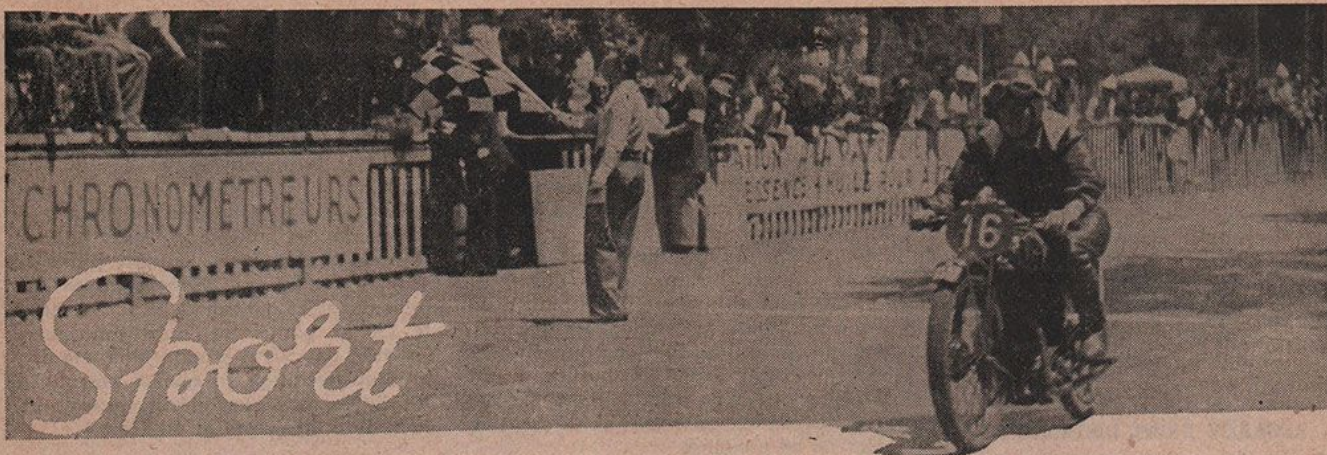
**La distribution par soupapes en tête, tiges et culbuteurs, permet de réaliser avec le minimum de complication un moteur à haut rendement.**

Nous aurons l'occasion, au cours de nos petites causeries, de parler de la valeur relative des différentes formes de chambres d'explosion. Nous verrons que la forme la plus satisfaisante est la forme hémisphérique. Or, c'est celle qui permet de réaliser au mieux les soupapes en tête. Aussi est-il naturel que, lorsqu'on veut réaliser un moteur donnant pour sa cylindrée le maximum de chevaux, s'a aux soupapes en tête qu'on ait recours.

Mais, reconnaissons aux soupapes latérales des avantages certains. La distribution est simplifiée, allégée. Il n'y a pas entre la soupape et la came un mécanisme assez compliqué et assez lourd. Les soupapes sont accessibles. Le résultat c'est une distribution simple, peu coûteuse, très rustique. Ne soyons donc pas surpris qu'au cours de cette guerre les soupapes latérales aient été largement utilisées, en particulier sur le véhicule à tout faire des armées, nous voulons dire la Jeep.

(A suivre.)





## LE GRAND PRIX DU ROUSSILLON

(DE NOTRE CORRESPONDANT)

Dimanche 30 juin s'est disputé à Perpignan le premier Grand Prix dans la cité, dans un cadre idyllique de verdure et de palmiers. Un joli circuit de 2 kms 600 seulement, sinueux et ne permettant pas de grandes vitesses, peut-être un peu étroit. Bonne organisation de l'A.C. du Roussillon. Toutefois, si les motocyclistes, ou tout au moins certains motocyclistes, envient les « frais de déplacement » alloués aux concurrents à quatre roues et si d'aucuns trouvaient élevé le prix des places, n'y eut-il pas trop de resquille et trop de facilités pour entrer sans bourse délier dans certaines zones du parcours ?

C'est sans doute la question des « frais de déplacement » qui ne permet pas une participation autre que régionale. On vit beaucoup de bonne volonté, mais la plupart des machines n'étaient que du tourisme habillé, ou plutôt déshabillé en course. Certaines étaient venues par la route et d'autres circulaient en ville, ce qui ne se fait pas avec de véritables « racers ». Les performances n'en sont que plus méritoires.

Voici les résultats :

Catégorie 175 cmc. (15 tours)

1. Picard (M.C. Avignon), 33'16" (moy.)

68 kmh. 660) ; 2. Coll (M.C. Roussillon) ; 3. Perras (M.C. Biterrois) ; 4. Hervé (M.C. Biterrois) ; 5. Sanchez (M.C. Roussillon).

En haut de la page :  
Le vainqueur de la première course : Vergnes, du M.C. Tarbes, battant les 350 avec une 250 cmc.

Ci-contre : Le même à l'arrivée : Baiser au vainqueur, micro, etc...



Catégories 250 et 350 cmc. (20 tours)

1. Vergnes (250) (M.C. Tarbais), 41'46", moyenne 72 kmh. 919 ; 2. Cogliuti (350) (M.C. Tarbais), 44', moyenne 64 kmh. ; 3. Lupia (M.C. Roussillon) ; 4. Fourquel Jean (M.C. Roussillon).

On remarquera la belle performance de Vergnes, seul engagé en 250, qui bat la catégorie supérieure.

Catégorie 500 cmc. (20 tours)

1. Solas (M.C. Biterrois), 40'18", moy. 75 kmh 560 ; 2. Lesm (M.C. Avignon) ; 3. Valderien (M.C. Roussillon) ; 4. Tardieu (M.C. Avignon).

Une foule énorme assistait le dimanche 30 juin, au circuit de vitesse organisé par l'U.M. Ucloise dans les bois de Soignes. Pour donner une idée du caractère grandiose de cette manifestation, nous relevons la phrase de notre confrère belge Jacques Ickx : « La plus belle course que j'ai vécue en quinze ans de reportage ». Tout autre commentaire serait inutile !

Le circuit présentait une incontestable originalité : Celle de ne comporter aucune ligne droite : Une succession de grandes courbes, dont le sol n'avait rien d'idéal ! C'est pourquoi nous considérons les moyennes accomplies par les vainqueurs comme de véritables prouesses, malgré la distance à couvrir relativement faible (de 25 kms 900 à 64 kms 750 suivant les cylindrées).

La journée devait débuter par deux épreuves pour machines de série, avec départ au kick-starter. La course des 350 révéla un espoir sérieux, en la personne de Roland, qui couvrit avec aisance un tour à plus de 100 de moyenne (avec une machine plafonnant à 115 maximum !) Quelques concurrents prirent le départ en costume de ville ! Complet-veston ou imperméable !

En 500 « sport-tourisme », on relevait

## En Belgique

### LE GRAND PRIX DE LA CAMBRE

au départ deux 600 latérales ! (probablement hors-concours). Frépau prit au départ une confortable avance et ne fut pas rejoint. Son meilleur tour à 102 de moyenne constitue un magnifique exploit.

Cette nouvelle formule s'est révélée pleine d'avenir. Les courses pour machines de série ne manquent pas d'intérêt technique, et les néophytes ont là une excellente occasion de débiter avec le minimum de risques et de frais.

Les catégories juniors succédèrent aux « touristes ». Huit concurrents en 500 et huit en 350 prennent le départ.

En 500 cmc., Romain mène au premier tour devant Black et Thomas. Mais ce dernier prend l'offensive et c'est lui, dès le second tour, qui s'adjuge le commandement. Il le conservera jusqu'à la fin,

malgré les efforts opiniâtres de Black qui ne cessera de l'attaquer tout au long de la course, mais en vain. Une erreur du chronométrage faillit fausser le classement. Thomas ayant vu au « dernier » tour son pneu avant rendre l'âme, fut dépassé in extremis par Black. Mais les leaders en étaient en réalité à leur vingt-et-unième tour (la course n'en comportant que 20 !) et on rendit à Thomas ce qui lui était dû : une indiscutable place de premier.

En 350, Philips prit d'autorité la première place et s'y maintint jusqu'au bout. Très belles courses de Champenois et de Guy, respectivement 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>.

Et voici maintenant les courses des grands as. Pour commencer, les 250 seniors et internationaux avec une participation des plus relevées. On remarque no-



tamment les noms des Français Perrin et Cauchy, de Lo. Simons (Hollandais), sur Excelsior et Ch. Simons (Luxembourgeois), sur D.K.W.

Notre compatriote Marcel Perrin prend l'avantage sur son O.K. Suprême devant Lo. Simons et Ch. Simons, eux-mêmes suivis par Martin (Benelli).

Au second tour, les deux Simons se rapprochent de Perrin, Cauchy est en sixième position. Perrin maintiendra son avantage pendant sept tours. Malheureusement, il verra Lo. Simons, puis Ch. Simons le dépasser. Sa classe remarquable et la rapidité de sa machine ne peuvent compenser l'absence de suspension arrière. Sur une mauvaise route, perpétuellement en virage, le cadre souple procure un avantage indiscutable. Lo. Simons remportera la course, malgré l'effort incessant de son homonyme Luxembourgeois. Battant et rebattant le record du tour (à 109 de moyenne pour terminer), il triomphera à 15 secondes de son rival.

La classe 350 cmc. réunit douze coureurs, dont les français Peraldi et Houel. Anderson (Velocette), distance tout le monde. Au second tour, il a 15 secondes d'avance sur le belge Martin, lui-même talonné par le suisse Kaufmann. Martin se détache et fonce à la poursuite de l'anglais. Anderson bat le record du tour en 1'22", que Martin égalera bientôt.

Anderson fonce à toute allure et améliorera sans cesse ses temps. Il réalisera 117 de moyenne sur un tour et doublera tous ses adversaires, à l'exception de Martin, qui n'a pu mieux faire que de terminer en brillant second. Anderson est accueilli dans une forme extraordinaire, et sa victoire est des plus applaudies.

En sidecars 600 cmc., le suisse Schwartz n'est inquiété par personne. L'intérêt se concentre sur le duel entre Masui et Puttemans. Et c'est enfin le clou de la journée, la course des 500 cmc., qui devait arracher des frissons aux spectateurs. On y retrouvait plusieurs concurrents de l'épreuve des 350 cmc., dont Anderson, Kaufmann et Martin, ainsi que Tacheny, et surtout le grand belge Grizzly. Cette épreuve devait surclasser en intérêt toutes autres, cependant des plus animées. C'est quatorze concurrents qui prennent le départ. Plusieurs d'entre eux (les meilleurs) ont les mêmes 350 qui viennent de courir, voici quelques minutes.

Grizzly a été retardé au départ. C'est Anderson qui passe en tête au premier tour, devant Knijenburg et Tacheny (ce dernier sur une 500 F.N. montée à la hâte avec de vieilles pièces). Grizzly est en quatrième position. Mais il fait une remontée prodigieuse, passant un concurrent à chaque tour. Il est dans la roue de l'Anglais au quatrième et le dépasse au tour suivant !

Grizzly est resté ce véritable démon que nous avons toujours connu. Il vient de porter une de ces terribles estocades dont il est familier, battant et rebattant le record du tour dans un style acrobatique. La foule applaudit comme il se doit la remontée du champion belge.

Mais Anderson ne l'entend pas de cette oreille, et déchainant toute sa cavalerie, regagne le temps perdu. Au dixième tour, il rejoint Grizzly, et le dépasse au onzième. Mais ce dernier reprend du poil de la bête, et diminue l'écart qui le sépare de son rival. Deux dérapages successifs dans le sable (le dernier suivi d'une chute) le retardent à nouveau. Il se relève et repart de plus belle, mais avec un retard de près d'une demi-minute.

Grizzly pousse l'audace jusqu'à la témérité. Il n'a jamais tourné aussi vite et les records du tour tombent comme des châteaux de cartes. Son écart avec le leader diminue rapidement. Au vingtième tour, il n'est plus que de 14 secondes. Mais l'anglais accélère de nouveau. La foule suit le déroulement avec anxiété. La fin de la course est immminente, et Grizzly a regagné la moitié de son retard. Il fonce, reculant la limite des virages, et triomphe « in-ex-

trémis » d'un Anderson pourtant meilleur que jamais. Grizzly, qui n'avait plus de frein depuis sa chute, montait la machine de Martin qui venait de terminer 2<sup>e</sup> la course des 350 ! Une référence de premier ordre pour la Velocette K.T.T. !

### LES RESULTATS

#### Coupe Tourist-Sport 350 cmc.

1. Roland, 15'52" 7/10 ; 2. Hordies, 16'45" 9/10 ; 3. Peckel, 16'46" 4/10 ; 4. Bill, 17'21" ; 5. Lauwers, 17'34" 1/10 ; 6. Van Iersel, 18'10" 4/10, etc...

#### Coupe Tourist-Sport 500 cmc.

1. Frépaux, 16'1" 8/10, moyenne : 96 kmh. 943 ; 2. Lawarrée, 16'17" 4/10 ; 3. Seneberg, 18'21" 3/10 ; 4. Marco, 19'05" ; 5. Verdonck, 19'13" 2/5, etc...

#### Juniors 500 cmc.

1. Thomas, 30'42" 7/10 ; 2. Black, 30'43" 2/10 ; 3. Corthout, 33'31" 1/10.

#### Juniors 350 cmc.

1. Philips ; 2. Champenois ; 3. Guy. Seniors et Internationaux 250 cmc. — 1. Lo. SIMONS (Excelsior), 29'34" 6/10, moyenne : 105 kmh. 082 ; 2. Ch. Simons (D.K.W.), 29'49" ; 3. Perrin (O.K. Suprême), 30'06" ; 4. Kesselmans (D.K.W.), 30'11" ; 5. Minnett (O.K. Suprême), 30'26" ; 6. Zwall (Excelsior), 30'28" ; 7. Cauchy (Terrot) ; 8. Luybrecht (Triumph)

Meilleur tour : Lo. Simons (Excelsior), 1'24" 7/10, moyenne 110 kmh.

350 cmc. — 1. ANDERSON (Velocette), 33'57" 3/10 ; 2. Martin (Velocette), 35'04" 3 ; 3. Van Doren (Velocette), 35'13" 5/10, à 1 tour ; 4. Ergé (Norton), 34'11" 3/10, à 2 tours ; 5. Kaufmann (Velocette), 35'34" à 2 tours ; 6. Didier (Gillet-Herstal), 34'54" à 3 tours ; 7. Van Hauw (Saroléa), 35'10", à 3 tours ; 8. Peraldi.

Sidecars. — 1. SCHWARTZ (N.S.U.), 25'53" ; 2. Masui (B.M.W.) ; 3. Puttemans (Saroléa), 26'24" ; 4. Tilmant, 26'56".

500 cmc. — 1. GRIZZLY (348 Velocette), 32'46" 9/10, moyenne 118 kmh. 384 ; 2. Anderson (348 Velocette), 32'48" 1/10 ; 3. Kaufmann Hans (348 Velocette), 33'44" 2/10 ; 4. Martin (490 Norton), 33'11" 4/10, à 1 tour ; 5. Stamm (490 Norton) ; 6. Knijenburg (499 B.M.W.), 33'30" 2/10, à 1 tour ; 7. Tacheny (499 F.N.), à 2 tours ; 8. Didier (350 Gillet), à 3 tours ; 9. Kaufmann Ernest (490 Norton), à 3 tours ; 10. Charrier (499 B.M.W.), à 4 tours ; 11. Sarge (490 Norton), à 4 tours.

Meilleur tour : Grizzly (Velocette), 1'14" 4/10, moyenne 125 kmh. 325.

Perrin représenta brillamment la France au Grand Prix de la Cambre, qu'il termina 3<sup>e</sup>, après avoir tenu la tête pendant sept tours. Remarquez la lettre F en regard du numéro. Dans les courses belges, chaque concurrent étranger porte sur sa plaque l'initiale du nom de son pays.

### MARCEL PERRIN NOUS PARLE DU GRAND PRIX DE LA CAMBRE

Après sa belle course en Belgique, Perrin est venu nous rendre visite ; c'est en termes enthousiastes qu'il nous a conté l'accueil qu'ont fait aux pilotes, tant nationaux qu'étrangers, nos amis belges.

Les coureurs furent reçus officiellement à Bruxelles par la municipalité. Après la visite de l'Hôtel-de-Ville sous la conduite d'un échevin, le cortège a été fleurer la tombe du Soldat Inconnu, sur laquelle les pilotes français déposèrent une gerbe.

Contrairement à la plupart des organisations françaises (hélas !) les frais de déplacements étaient suffisants. Et, bien que rien de cela n'était stipulé sur les engagements, les coureurs furent logés et nourris !

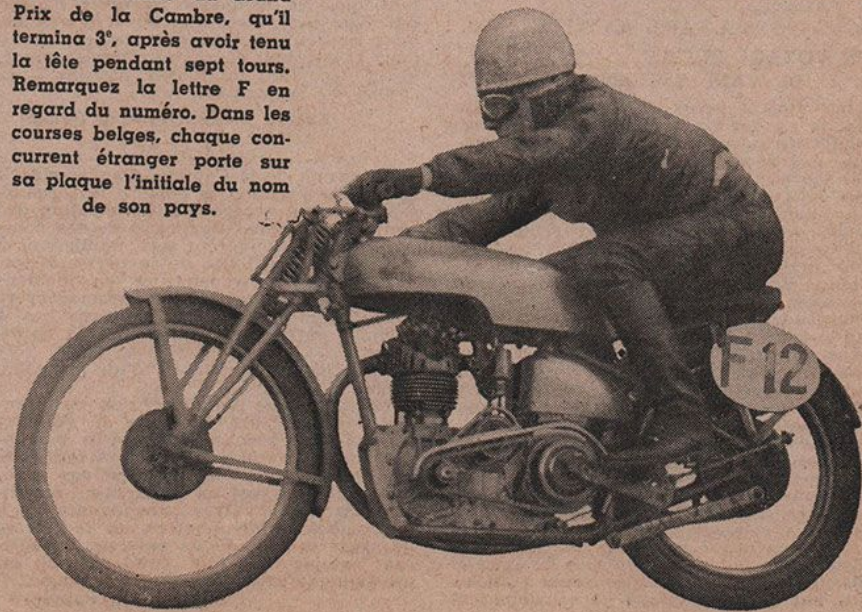
Parlons maintenant de la course : « Quel circuit, nous dit Marcel ! Tracé dans le Bois de la Cambre, aux portes de Bruxelles, il mesure 2 kms 500 et est de forme ovale, avec un étranglement au milieu. Nous devons donc virer continuellement vers la droite, de 120 à 140, en prise, avec un virage en 3<sup>e</sup> à gauche, qui se prenait à 100 à l'heure. Donc, tout le temps à plat ventre, sans même une seconde pour respirer, ou la possibilité de lâcher le guidon pour resserrer le frein de direction ou réajuster les lunettes.

Avec ça, un sol très dur, et mon absence de suspension arrière m'a été fatale. Aux essais, après avoir eu des écarts de plus de deux mètres, je dus dégonfler mon pneu arrière, et c'est avec une pression de 1 kilo seulement que je partis. Je fis bien 7 tours en tête, mais les deux Simons avaient chacun des suspensions arrière, et cela les a grandement avantagés. Je ne dis pas cela pour chercher une excuse, mais j'estime qu'il est devenu indispensable en course d'avoir un cadre souple évitant à la roue motrice de décoller continuellement dans les chocs, et principalement sur les courbes.

Mais quel beau sport nous ont montré Grizzly et Anderson, surtout le premier, dont la technique et l'audace ont soulevé l'admiration du public et des autres pilotes.

La course des sidecars fut aussi très spectaculaire, car presque tous avaient le side à droite, et les passagers étaient continuellement hors de la carrosserie, les pieds sur le châssis, les mains accrochées aux poignées du garde-boue, et les fesses frottant le sol !

Il est à noter que cette journée de





sport ne comprenait que les courses de moto, et que le succès fut complet !

En Belgique, notre sport dérange le grand public, et n'est pas traité comme ici en parent pauvre de l'automobile, tout juste bon à faire un lever de rideau. La preuve est faite pourtant depuis longtemps que les épreuves motocyclistes attirent la foule, même en France ; rappelez-vous le Bol d'Or à Saint-Germain, et le circuit de Saint-Cloud, au début de l'après-midi ! Mais les belges ont compris qu'il fallait faire des courses près de la ville, et non à un lointain autodrome, et que ces courses devaient être compréhensibles à tous ; aussi, une course par catégorie, et non un mélange de solos, avec sidecars, de 350 avec 500. De plus, il y avait une course distincte pour les coureurs internationaux et les juniors, ce qui évite de lâcher sur la même route les pilotes de métier, et des débutants pleins de courage et de bonne volonté, mais dont l'inexpérience peut être un danger dans leur désir de suivre leurs aînés.

J'ai aussi trouvé fort intéressante la formule des courses « Tourist-Sport », réservées aux machines strictement de série, avec essence pure fournie par l'organisation, et réservoirs plombés ».

Et Perrin nous quitte en souhaitant la reprise du sport motocycliste français sur des bases saines et indépendantes, à l'image de nos amis d'outre-Quévrain.

## AU LUXEMBOURG

La course de Côte de Scheuerberg a été remportée par Roger Munier (F.N.), en catégorie 500, par Fergus Anderson (Vélocette), en catégorie 350 et Roger Laurent (Norton), en sidecars 600 cmc.

## L'incapacité des organisateurs de Saint-Cloud fait couler l'encre en Belgique

Au mépris de la civilité la plus élémentaire, les organisateurs de St-Cloud ont refusé le départ du circuit de l'Autouroute à deux concurrents belges.

L'incident a eu une grosse répercussion dans la presse de leur pays. Tous les journaux (même non spécialisés), se sont étendus assez longuement sur la maladresse des responsables. Nous reproduisons ci-après les commentaires d'un grand quotidien du soir.

NOUS IRONS A PARIS TOUS LES DEUX...

### UN VOYAGE INUTILE

#### DE VANDERSCHRIK ET MASUY

Non ! amis lecteurs, il ne s'agit pas de Manon et Des Grieux, mais de nos deux pilotes de sidecars, Vanderschrick et Masuy. Ces deux as, désireux d'aller glaner des lauriers au Grand Prix de St-Cloud, qui était disputé le dimanche de Pentecôte, avaient pris la route de Paris, dès jeudi passé, avec voitures, remorques, motos et passagers, pour apprendre à leur arrivée que le Grand Prix de St-Cloud, étant une course nationale, ils ne pouvaient pas prendre le départ.

Cependant, un engagement écrit avait été envoyé à Paris, quinze jours plus tôt, engagement que la Fédération Motocycliste de Belgique avait confirmé par la suite. Evidemment, une course nationale n'est ouverte qu'aux licenciés du pays organisateur, mais il est d'un usage courant d'inviter des coureurs étrangers. Cela se pratique depuis toujours, tant en France qu'en Belgique. Vanderschrick, notamment, s'est aligné à maintes reprises dans les mêmes conditions dans des épreuves motocyclistes d'outre-Quévrain.

Comment alors expliquer l'attitude des dirigeants fédéraux français ? Ceux-ci disent que ce sont les coureurs français qui ont protesté contre la participation

## EN ITALIE

De nombreuses courses de côte et sur petits circuits ont eu lieu en Italie, parfois dans des conditions assez dangereuses. Pourtant, il n'y a pas eu un seul accident fatal. Au cours de ces épreuves, en 1945, Guzzi a remporté 3 victoires, Benelli 11, Gilera 10 et Sertum 3.

## AU MAROC

VELODROME D'ANFA — 30 JUIN 1946  
CASABLANCA

Course poursuite de motocyclettes. Le grand vainqueur de la journée fut Higuero, sur 250 cmc. Il enleva la poursuite avec sa 250 devant Pomarès et Fern, pilotant des 350, et battit le record du tour pour sa catégorie, réalisant 81 kms 500 contre 74 kms l'ancien record.

Bastide ne put s'attaquer au record des 350 qu'il détient avec 92 kms, par suite d'ennuis mécaniques, et Thomine s'adjugea en grand spécialiste l'épreuve des 1000 cmc.

Toutes nos félicitations aux vainqueurs et à la direction du Vélo-drome qui nous annonce une nouvelle réunion pour dimanche prochain.

Motocyclettes. — Poursuite, 1<sup>re</sup> manche : 1. Higuero ; 2. Sautos ; 2<sup>e</sup> manche : 1. Fern ; 2. Garobini ; 3<sup>e</sup> manche : 1. Pomarès ; 2. Schmikratt. Finale : 1. Higuero ; 2. Pomarès ; 3. Fern. Record du tour (250 cmc.), 1. Higuero, 81 kmh, 500.

Cette réunion comportait en première partie des épreuves cyclistes et le public était évalué à quelques milliers de spectateurs. Réunion très réussie.

Ch. M.

des belges, et les coureurs français interpellés, rejettent la faute sur les dirigeants. Il faut croire que, du côté français, on ne savait pas très bien sur quel pied danser, car pendant 24 heures, nos deux pilotes se voyaient tantôt formellement interdits de prendre le départ, tantôt autorisés à s'aligner, et ce n'est que le samedi, veille de la course, qu'on leur a opposé un veto définitif.

Pour notre part, nous regrettons surtout que les dirigeants français n'aient pas jugé nécessaire d'aviser à temps les deux coureurs belges, afin de leur épargner et un long et onéreux déplacement, et la déception de devoir assister à la course en spectateurs.

(Extrait de La Dernière Heure)

Au circuit de la Cambre, Vanderschrick refusa de prendre le départ, les organisateurs ayant accepté la participation des coureurs français. Beaucoup de ses compatriotes lui donnèrent tort. Soulignons à ce sujet la sportivité de la presse Belge, qui refusa de transformer en incident international une affaire purement personnelle, et n'hésita pas dans ce but à prendre parti contre un de ses as nationaux.

Voici les commentaires d'un quotidien belge :

Signalons que Vanderschrick ne prendra pas le départ. Il refuse de s'aligner au cas où les coureurs français participeraient à la course. Nous trouvons cette décision inadmissible. Ce n'est pas parce qu'un coureur est en froid avec des dirigeants ou d'autres concurrents qu'il doit s'abstenir de montrer sur le terrain de sport sa volonté de vaincre. En agissant comme il le fait, Vanderschrick est un mauvais exemple pour la jeunesse.

(Extrait du Peuple)

## PAR CI... PAR LA...

### VIVE L'AMERIQUE !

Nous extrayons d'une lettre d'un de nos lecteurs, M. P. L..., à Villefranche-sur-Saône, les appréciations suivantes sur sa nouvelle monture.

« J'ai revendu ma vieille Saroléa et acheté une 1222 cmc. Indian à suspension arrière. J'en suis enthousiasmé. Celui qui aime la moto et n'a pas goûté à la machine américaine en ignore toutes les joies. C'est supérieur à tout ce qu'on peut imaginer, à tous points de vue (surtout consommation, mais passons !), la tenue de route et le confort sont inégalables. Il n'y a pas de frein de direction et l'on n'en sent pas le besoin à aucune allure, et pourtant ça va vite : 163 chrono !... et pas à plat ventre. D'ailleurs il est impossible de s'y mettre. Malgré son poids, qui approche les 300 kgs, dès que la machine roule, fût-ce à 2 à l'heure, on la manie comme un vélo, et ça vire au moins aussi bien qu'une Sunbeam... pour ne pas dire mieux. Pour donner une idée de la tenue de route, je n'hésite pas à conduire d'une main à n'importe quelle vitesse, même à fond, sur n'importe quelle route. Au point de vue souplesse : 30 à l'heure environ en prise, sans pilonner. C'est dire que sur tout parcours routier on ne change pratiquement pas de vitesse. Et qu'on soit seul, 2 ou 3 dessus, ça va toujours aussi vite ; les freins ne s'en aperçoivent pas non plus.

Quant aux accélérations : l'impression d'une 500 de course à l'alcool avec plus de puissance en côte. Et puis, ça ne casse pas ! On peut tirer tout ce qu'on veut sans avoir la perpétuelle hantise de tout « embobiner » d'un moment à l'autre. Vraiment, c'est formidable. Il faut croire que les Américains sont moins... que les autres ».

(Dans cette dernière phrase, un mot très énergique que nos lecteurs trouveront eux-mêmes).

Ajoutons que notre correspondant est un habitué des machines rapides, aussi bien course que tourisme.

### CHANTEAU S'INSTALLE

Nous avons le plaisir d'apprendre que Georges Chanteau vient de créer une Maison « Jaurès-Motors », au 171 de la rue Jean-Jaurès, à Paris, 19<sup>e</sup>, pour : l'achat, la vente et la réparation de motos, voitures et moteurs marins, mais son activité principale sera la moto, le sidecar, le cyclecar et les voiturettes de sport. Nous ne doutons pas un instant de sa réussite et lui adressons toutes nos félicitations.

### DANS LE PROCHAIN NUMERO

La 250 cmc.

O. K. Suprême

« compétition »

description, dessins techniques

### EN PREPARATION

LA 500 B.M.W.

à compresseur



# 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.

## TOUJOURS L'ESSENCE

● Dans le No 870, vous parlez de l'essence avec laquelle on nous berne depuis des mois, alors que chacun sait qu'on peut en acheter autant qu'on veut à 70 francs ! Le décret du J.O. donnant la liberté de circulation n'aurait-il pas pu donner l'adresse du Marché Noir où on peut se procurer de quoi rouler ?

X... abonné.

## REPARTITION FANTASISTE DU CARBURANT

● Je profite de l'occasion pour joindre ma protestation à celle de tant d'autres contre la fantaisie scandaleuse des attributions d'essence, et l'avarice de la Chambre des Métiers du Rhône qui ne peut mieux faire que m'allouer 10 litres d'essence pour trois mois, alors que je suis à 9 kms de mon domicile, et que je dois 3 ou 4 fois par semaine aller à Lyon pour l'approvisionnement en pièces détachées, pneus, etc.; il faut donc continuer comme depuis 5 ans à s'user les jambes en traînant la remorque, alors que nos routes sont chaque dimanche sillonnées d'automobiles venant de Mégevè ou de Chamonix (les skis ne peuvent guère se dissimuler !) ou descendant sur la Côte d'Azur. Certains attributaires d'essence se voient augmenter leur contingent sans rien demander, dans la corporation du Bâtiment en particulier ici, alors que celui qui demande pour son travail se voit reçu comme un importun et gratifié d'une aumône ridicule ?

En vous renouvelant l'assurance de ma fidélité, et en espérant que vous pourrez réunir assez de récriminations justifiées des motocyclistes utilitaires pour en faire une vraie clameur de justice et de bon sens, je vous prie d'agréer mes bien cordiales salutations.

JEANGUILLAUME,  
Tassin-la-Demi-Lune (Rhône)

## LE SPORT MOTOCYCLISTE ET LA PRESSE

● J'ai une admiration particulière pour les coureurs motocyclistes, et, sans sous-estimer la valeur de nos champions de la voiture de course, je place le coureur motocycliste à un rang supérieur au coureur automobile pour l'audace et le mérite. Alors, je trouve que nos as de la moto n'ont pas assez de publicité, ni de louanges comme leurs frères de l'auto et en général ils restent bien dans l'ombre ((voyez plutôt un compte-rendu de Grand Prix et vous comparerez la place réservée à la moto et celle à l'auto)).

« Même en T.S.F., on peut entendre des « chroniques hippiques » régulièrement, mais je crois qu'on n'entend pas souvent de « chroniques motocyclistes », et pourtant il y a en France certainement plus de sportifs motocyclistes que de cavaliers sportifs.

Alors, pourquoi la moto est-elle considérée si pauvrement ?

Je voudrais bien qu'on me l'explique ! (évidemment l'argent fait beaucoup de choses...)

André KIRCHNER, à Cumières.

## DES COMPTES, MM. LES ORGANISATEURS, S.V.P.!

Bravo pour vos commentaires sur l'épreuve de Saint-Cloud. Il existe depuis trop longtemps une prévention inexplicable à l'égard de nos coureurs motocyclistes, et cela suffit probablement à expliquer l'inégalité choquante dans la répartition des primes que vous stigmatisez avec raison. Les performances accomplies par un as du guidon ne sont pas moins méritoires, ni moins spectaculaires (il s'en faut !) que celles d'un grand spécialiste de la voiture de course. L'organisation n'a donc aucune excuse valable, et celle de la « recette déficitaire » annoncée (j'étais à la distribution des prix) m'a semblé quelque peu cousue de fil blanc ! A ce propos, puisqu'il s'agissait d'une réunion de « bienfaisance », ne sommes-nous pas en droit d'exiger la publication du bilan détaillé de l'épreuve. Déficitaire est un mot assez vague, et nous aimerions savoir si les coureurs motocyclistes et les « villes sinistrées » prétextées (filiales de la ville de St-Cloud) n'ont pas été les seuls à en pâtir. Ce déficit devrait être supporté équitablement par tous, mais nous pouvons penser avec quelque raison que les habitués bénéficiaires de prébendes et « pots de vins » de toutes sortes n'ont pas été oubliés pour cela. Les coureurs qui risquent leur vie (et ébrèchent leur capital) pour la gloire et les « villes sinistrées » sont en droit d'exiger des comptes. La municipalité clodoaldienne, qui apparaît comme la principale responsable de l'affaire, tiendra-t-elle compte de cette légitime revendication ?

Georges FARADAY, Saint-Ouen.

## QUE DESIREZ-VOUS DE VOTRE MOTO ?

● Bloc-moteur bicylindre, soupapes latérales de 500 cmc., avec boîte 4 vitesses commandées par sélecteur, le point mort étant bien marqué. Vitesse à régime normal : 85 en prise, 70 en troisième, 50 en deuxième. Embrayage au pied et à la main.

Cadré en tôle emboutie, tableau comprenant montre, compteur et ampèremètre au-dessus du réservoir.

## REPARATEURS GARAGISTES

et

## CODE DE LA ROUTE

Rendez service à vos clients en leur fournissant le CODE de la ROUTE qui vient de paraître. Il vous sera fait une remise qui vous remboursera honnêtement de votre dérangement et de vos frais.

Ecrivez-nous pour nous en demander les conditions.

MOTO-REVUE, Service Librairie,  
12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>)

Réservoir contenant 14 litres avec deux compartiments, le plus petit de deux litres servira de réserve en cas de panne d'essence. A l'arrière formant porte-bagages, deux grandes sacoques en tôle; dans l'une, tout l'outillage; dans l'autre, vêtements en cas de pluie ou de froid; une troisième sacoche en dessous de la selle.

Pas de suspension arrière, mais une selle très confortable avec ressort unique en dessous et amortisseurs.

Transmission cardan par pignons coniques silencieux.

Frein arrière à double tambour, solution beaucoup plus mécanique qu'avec un seul.

Poignées tournantes gaz d'un côté, commutateur d'éclairage de l'autre, prise de courant pour lampe baladeuse.

Roue arrière à broche, roue avant avec écrou-papillon ne nécessitant pas l'usage d'une clef.

Béquille centrale courte tenant simplement la machine en équilibre à l'avant, mais avec système vérin pour le dégauchement des roues en cas de crevaisson.

Présentation: le moins de nickelage possible, mais du bel émailage noir avec quelques filets discrets.

DUBUIS Marcel, Lyon.

## POUR LA MACHINE PRATIQUE

● A mon avis, les constructeurs motocyclistes devraient tenir compte des conditions suivantes: Sur 100 motocyclistes, 99 pratiquent la moto pour son côté économique, peu d'entretien, pas de garage, assurances minimales, faible consommation.

Leur principale clientèle se recrute dans la catégorie français petit moyen. Je ne suis pas de l'avis de ceux qui souhaitent des motos puissantes, luxueuses et compliquées, qui de ce fait sont d'un prix de revient au-dessus des moyens de bien des bourses, et la seule clientèle qu'elle peut toucher, devant des prix trop élevés, lui préfère la voiture de petite cylindrée qui est, il faut en convenir, peut-être moins sport, mais plus confortable et plus à l'abri des intempéries, il faut à mon avis pour la moto comme pour l'auto, que nos constructeurs s'orientent vers la construction populaire. Voici ci-dessous les principales caractéristiques que je souhaite voir (pour la grande joie de nos touristes aux modestes moyens), bientôt sur le marché.

1° Cadre tôle emboutie; 2° Suspension AV et AR; 3° Roues AV et AR à broches; 4° Pneus 26x3/12 ou 27x4; 5° Freins hydrauliques à l'AR; 6° Moteur 4 temps 350 ou 500 cmc. latérales, 1 cylindre ou 2 cylindres côtes à côtes comme le Jap, si celui-ci n'est pas d'un prix trop élevé; 7° Transmission par cardan ou chaîne, bloc moteur; 8° Boîte 3 vitesses; 9° Allumage et éclairage par batterie au cadmium nickel; 10° Selle au-dessus des réservoirs le plus à l'avant possible, comme pour les motos M.P., ce qui permettrait de placer le tan-sad plus à l'avant, celui-ci se trouvant toujours placé en porte-à-faux derrière l'axe de la roue AR, ce qui n'est pas recommandé pour le pneu et pour les risques d'éclatements; 11° Pour ce qui est des accessoires, l'on doit en laisser la vente aux agents, selon les possibilités de leur clientèle; 12° Sélecteur au pied, débrayage main, poignée tournante.

Il est bien compris que cette moto doit être conçue pour deux passagers selle et tan-sad (économie d'un garage). Elle pourrait à l'heure actuelle se trouver sur le marché au prix de 40 à 45.000 en 350 et 45 à 50.000 en 500 cmc. et d'une consommation de 4 et 5 litres aux 100 kms.

Voici, monsieur, mon simple avis, puisse-t-il être utile à quelque chose.

M. G. DASSONVILLE, Amiens.



# nos petites annonces

PRIX de la ligne de 26 lettres, signes ou espaces ..... 60 francs

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

Et écrivez très lisiblement (en caractères imprimés au besoin). Envoyez 8 jours avant la parution.

**TOUS EMPLOIS LUCRATIFS DANS L'AUTO**  
 Mécaniciens  
 Garagistes  
 Electriciens  
 Vendeurs



**COURS TECHNIQUES AUTO** PAR CORRESPONDANCE  
 S'OUVERTURE (AUSNE)  
 Renseignements gratuits s.demande.

## MOTOS A VENDRE

POUR partir en vacances, side 500 Gillet-d'Herstal état neuf. MOTO SPORT, à Brie-Comte-Robert (Seine-et-Marne).

25.000, 500 2 cyl. cardan b. ét. b. pneus équipée. MIC. 20-25.

CAUSE dép. cède 250 mot. Mag. pns nfs, bon état avec son garage particulier quart. Odéon. Téléphone Ent. 22-66.

PEUGEOT 250 bloc chromée. Terrot 350 culbut. chromée. VAR, 5, rue de Charonne.

PART. vd 2 G.-Rhône 350 M.I. b. ét. méc. p. nfs. Vis. t. l. j. Voisin, 42, r. G.-Péri, Le Perreux

MOTO Horex Columbus compl. à remont., moy., réserv., pots Guzzi, Puch, Victoria, D.K.W., etc. Magn. dyn. 2 cyl. Magn. Morel AUBURTIN, 19 bis, av. Foch, St-Maur, 16 h. à 20 h. sauf dim.

ZUNDAPP 4 CV c. nve. Monet-Goyon 1937 4 V. sél. imp. Terrot parf. ét. Vélo. Peugeot. PAUL, 12, rue du Moulin - Vert, Paris, (XIV<sup>e</sup>).

D.K.W. 198 ét. nf. 750 Gillet 4 V. marche AR avec side et moteur rechange, 42, rue Selier, Colombes (Seine).

500 MONET cul. side Buffler, BRU, 6, r. d.l. Ferme, St-Denis.

VENDS Terrot 175 course gagnante nombreux Grands Prix ou échange contre motos tourisme ou P. voiture. PACHE, 38, rue Gergovie, Paris (14<sup>e</sup>).

V. SANDFORD 6 CV S. Press. Ruby, b. état. Tél. Per. 56-48.

VELO. Mon.-Goy. et abomt. nf. LAUTH, 5, av. St-Foy, Neuilly.

RUDGE 500 culb. 4 v. tr. pr. 75.000. Café, 62, r. Couronnes-20<sup>e</sup>

**JORI** — Téléphone : CHARlebourg 05-12 —  
 AGENT TERROT — MOTOBECANE  
 58, boulevard Charles-de-Gaulle — COLOMBES (Seine)  
 NOMBREUSES PIECES DETACHEES DE TOUTES  
 MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES

TERROT culb. 4 vit. abs. nve. MAR, 45, rue J.-Lacroix, 20<sup>e</sup>.

SIDE sl type rec. monde. châs. rotule. JUNY, 80, r. Belleville.

VEND Norton 4 vit. au pied 5 CV splendide, vend pièces mot. 3 CV culb. Zürcher, pièces 175 cmc. Terrot LST. HUBERT, 47, rue Aug.-Bisson, La Garenne.

PEUGEOT P. 105 350 culb. t. b. ét. moteur revu. ROCHE, 14, rue de Picpus, après 19 heur.

SAROLEA 350 culb. 4 vit. S. éclair ctre moto all. ang. JACQUET, 38, r. de Brest, Lyon.

CAMIONNETTE Citroën 175. 1.200 kil. parf. ét. éch. bonne moto ou petite voiture. ROLAND, 33, rue de Gergovie-14<sup>e</sup>

800 Zundapp 4 cyl. un châs. crse Rally à carros. s. pn. Bonneau, Marcilly-en-Gault (L.Ch.)

SUIS vendeur voiture sport Darmont 6 CV, 2 cyl., type V. Jr. 5 pneus neufs, parfait état de marche. M. VACQUE, 164, Cours de la Marne, Bordeaux (Gironde).

SIDECAR Bernardet tr. b. ét. Conv. P. 500. GUYARD, 16, G.-Clavery, Vésinet. Télép. 23-71.

Motosid. FN 750 p. nf. Bougreau r. Fontaine, St-Mammès (S.M.)

DARMONT spéc. comp. type DS, 6 CV. Torpédo ét. nf. 3 roues neuves. GAUCHON, 12, r. d. Huissiers, Neuilly. Mai. 12-88, de 9 h. à 15 h. sf dim.

Même si votre part de responsabilité est réduite, un accident peut gâcher votre existence. N'attendez pas !

## ASSUREZ-VOUS

aux meilleures compagnies  
 aux meilleurs prix

à « MOTO-REVUE », 12, rue de Cléry, PARIS-2<sup>e</sup>  
 Imm. Métro Sentier. Tél. GUT 73-32

Bas prix 350 Terrot latérale. 350 Dollar culb. Rhonyx 500 culb. Beau vélomoteur Terrot 3 vit. 350 Terrot avec joli sidecar. 500 Norton avec sidecar Précision. DUVAL, 44, Grande Rue, Andrézy (S.-O.).

800 Gn.-Rhône ét. nf. LELACHE, 27 t., r.Noailles, Versailles

HARLEY Davidson 1000 cmc. culb. état neuf, modèle récent. RENEAULT, 31, rue Abel-Hevelacque, 13<sup>e</sup>. Tél. Gob. 35-06.

CHASSIS Amilcar type G7 CV bon état, moteur incomplet, sur pneus 27x4.40, état neuf. Ecrire Georges PIN, 106, rue Lafayette, Rouen (S.-Inf.).

MOTOCONFORT 350 lat. bloc moteur type C44, entièrement révisée, Bons pneus. Moto Terrot 500 RSSE, super culasse 4 vit. sélect. méc. parfait état, pneus neufs. Monet-Goyon type LS4 LSA, N<sup>o</sup> moteur 345, type 2.988, 350 cmc. Immatriculées seules No 2347, ZU4.

FONTINI I, Serbonnes (Yon.)

DERNY solo 100 c. p. nfs TISSERANT, 36 r. Dunois-13<sup>e</sup>, écr.

RHONYX 5 CV latér. bloc moteur bon état. DAMIEN, MOULIN, à Villedieu (Indre).

N.S.U. 4 CV, sulb. p. ét. p. nfs. Tellier, 8, r. St-Amand, Elbeuf.

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

**SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS**  
 Nos abonnés, moyennant le versement de 100 frs, peuvent obtenir une fiche du SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS. Cette fiche détaillée, remplie par les soins de l'abonné, et sur laquelle il peut même coller une photographie, reste en permanence, dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs qui, nombreux, viennent consulter ces fiches; elle n'est retirée que lorsque l'information de vente nous a été donnée par le titulaire. Nous ne traitons aucune affaire, et ne nous immisons dans aucune transaction.

SOYER mot. Jap 350 lat. ét. méc. parf. pneus nfs, de 16 h. à 19 heures. Gut. 87-88.

INDIAN mod. 1944 vend ou éch. ctre pet. moto EMAIL, 6, av. Renan, Issy-les-Moulineaux.

BCR. susp. AR, mot. Chaise, 500 ACT en rod. pn. écl. ét. nf. LE MERCRE, 3, r. B.-Rigaud, Limay, pr. Mantes (S.O.). 55.000

EXCELSIOR 350 OHV 4 V. sél. Harley 1200 cmc. Indian 1200. Zundapp 4 cyl. Terrot 500 sél. Div. motos bas pr. Side Précis. 8, r. Cl.-Debussy. Gal. 47-73.

VEND Motobécane 4 T. 1 CH. ét. nf. Café, 35, r. Emile-Zola, Asnières. Autobus 140.

D.K.W. 198 cmc. état neuf, mécan. et pneus. 9 h. à 12 h., 14 h. à 18 h. HOVART, 202, r. de Courcelles. GAL. 44-72.

CYCLECAR Villard 2 CV, 2 t. torp. commerc. 2-4 pl. b. état. Ecr. pr rendez-vous, BOBIER, 21, rue Racine, Montrouge.

VEND Darmont Morgan 6 CV bon état. Recarrossé cabriolet. BOUCHARAT, 23, rue Saint-Antoine, Etampes (S.-et-O.).

350 cmc. compétition Terrot dernier modèle, ferait reprise. M. PETET, 28, avenue du Président Wilson, Puteaux.

VEND 350 culbut. bon état. Pneus. RICHARD, 94, rue Folie-Méricourt, Paris (11<sup>e</sup>).

PART. V. side Indian Impérial susp. AR. 4.000 k. tte beauté. Ariel 250 culb. sél. 4 V. ét. nf. MAYER, 19, r. Mont-Cenis, 18<sup>e</sup>

ZUNDAPP 500 culb. 2 cyl. 2 carburé neufs. Side aérod. susp. Frein sur roue, 2 pneus 400 X 18 neufs, 1 blouson et une combinaison fourrée en mouton, 2 casques Amo H.R., 12, r. Martel. tél. PRO. 10-85.

500 cmc. 2 cyl. D.K.W. Très belle 350 Matchless 1943, culb. 750 B.M.W. lat. WEISS, 106, av. Victor-Hugo, Clichy (Seine).

<b>ASSUREZ-VOUS</b> CONTRE LES ACCIDENTS	<b>CONTRE</b> L'INCENDIE	<b>NOS SERVICES</b> VOUS RENDRONT SERVICE	<b>CONTRE</b> LE VOL	<b>ASSUREZ-VOUS</b> CONTRE LES ACCIDENTS
---	-----------------------------	--	----------------------------	---

**ASSURÉS, attention!** Vous qui étiez assurés en 1939 et qui, du fait de la mobilisation générale, avez eu votre police d'assurance suspendue pour la durée des hostilités... Ces polices seront automatiquement remises en cours au 1<sup>er</sup> juillet 1946.

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs



Ateliers  
**GENTY et GAILLARD**

14, rue Abel, Paris (12<sup>e</sup>).  
Concessionnaires exclusifs  
**RENE GILLET**  
Vélocyclistes-Motocyclistes  
Réparations. Achats. Ventes

**PARTICULIER** vend 350 cmc. Jonghi. Visib. le soir. VERON, 46, rue de Vanves (14<sup>e</sup>).

**PARTICULIER** vend Dollar 350 culb. avec side. DONDEY, 2, avenue Parmentier, 11<sup>e</sup>.

B.M.W. R 12 750. MELIS, rue d'Alleray, 67, (15<sup>e</sup>). 2<sup>e</sup> étage.

**TERROT 2 CV 2 tps. b. ét. LE BERRE**, Epinay-s-Orge. Tél. 8.

B.M.W. lat. 700 susp. AR fourche téles. roul. 3500 k. parf. ét. LEGRY, 2, r. Miromesnil. Tél. ANJ. 29-73, de 10 h. à 12 h., et de 2 h. à 6 h. et demie.

**MOTO SPORT**. Route de Combs-la-Ville, Brie-Comte-Robert (Seine-et-Marne).

Après une nouvelle rentrée de matériel vous offre :  
20 sides. 100 attaches. 200 réservoirs. 100 tubes échap. 200 roues moyeux tambours Machoires. 100 cadres. 100 fourches et nombreux accessoires, grippe-genoux, guidons, etc...  
Moteurs, boîtes et pièces Alcyon, Automoto, B.S.A., Gn-Rhône, René-Gillet, Saroléa, Gil-Herstal, Peugeot, Terrot, Motobécane, Triumph, J.A.P., Blackburne, etc... Plus machines à remonter. Jours de vente jeudi, vendredi, samedi.

Panther A.C. en tête, sélect. 4 V. 140 imp. Moteur J.A.P. 250. Racing spéc., jamais tourné. ROBERT, 20, avenue Thiers, Brie-Comte-Robert (S.-et-M.).

**VEND** ou échange ctre moto voiture décapotable Mathis 9 CV. Voiture Austin décap. 4 CV, 4 V. Voiture Olstomobile 1938. Reprises motos, sidecars. Pompes motos Ariel. Superc. 350 culb. sélect. 1 B.S.A. 350 culb. 1 Terrot 500 superc. culb. sél. Un grand choix de motos. PAUL MOTOS, 34, rue de l'Écuyer, St-Ouen. Porte Montmartre. Téléph. : CLI. 12-51.

500 Gnome b. ét. b. pn. Garage, 20, r. des Entrepreneurs, 15<sup>e</sup>.

**E. SACHÉ**

Réparation - Mise au point - VENTE - ACHAT - ECHANGE  
170, rue Marcadet - PARIS (18<sup>e</sup>) MON. 11-34

**PARTIC.** vend Gnome-Rhône V2 parf. état général. Faire offre FEIGEAN, Le Mesle-s-Sarthe (Orne).

500 JAP lat. ét. neuf avec side Bernardet neuf. CRECHE, 172, rue Saint-Maur, Paris.

**ON DESIRE ACHETER**

**RECH.** voit. élec. tour. b. ét. J. HILAIRE, Chantonay (Vend.)

**PARTIC.** cherc. jante et chaîne pour Indian. FEIGEAN, Le Mesle-sur-Sarthe (Orne).

**ACHETONS** toute pièces détachées et roues Matchless, ttes machines matchless, même en mauvais état. L. ROSSIGNOL, 17, rue de Châteaudun, Nanterre (Seine). Tél. Mal. 10-65.

**PARTIC.** cherc. D.K.W. ou B.M.W. 198 ou 250 cc. roue AR à broches, état neuf ou ayant peu roulé. Faire offre de suite avec prix. M. CAILLIAUX, 40, r. d'Arras, Bapaume (P.-d.-C.).

**CHERCH.** magnéto pour Terrot 750 cc. bycindre. Degré 50. PETITJON, 37, av. Jules-Valles, Cœuilly (Seine).

**RECHERC.** Dollar 500 arbre à cam. Accid. ou inc. GODFRIN, 6, rue Keufer, Paris (13<sup>e</sup>).

**CHERCHE** motos Cleveland ou Henderson 4 cylindres, bons pneus ou échange Triumph, SD. Anglaise

A Vendre pièces pr Triumph S.D. et H. et mot. Triumph complet. MILLET, 47, rue Coquelicot, Clamart.

2 Ch. à air 26x3.50. SIMO, 142, r. d'Avron, Paris. Did. 24-22.

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

**CHERC.** phares régulat. magn. dyn. Lucas, pns et chas, motos, MAR, 45, r. Jules-Lacroix, 20<sup>e</sup>.

Octave, Nortel Matigny (Som.)  
**RECHER.** paire roues Vélocet. KSS, Ecrire DELIGNY, 4, rue de la Verrerie, Paris (4<sup>e</sup>).

Agent de MOTOBECANE

ACHETE bloc mot. seulem. 3 CV Zundapp 2 tps mém. inc. Ch. 350 Motosac. ou éch. c. 250. Lelache. 27r.r.Noailles,Versailles

**DIVERS**

**VENDS** 4 roues AV av. freins, pns et ch. Neuv. Av. Guer. 700 X 80 X 26 X 3 Rem. Sures. P. Motos for. 300 k. Offres NEVEU, 18, rue de Paris, Vanves.

**PART.** à part. Bloc 350 F.N. imp. POIATTI, 41, rue de la Duée, Paris (20<sup>e</sup>). MEN. 63-06.

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

**FONDS** motos emplace, uniq. Porte Champerret à céder en pleine activité. LESEUVE, 9, r. Léonce-Reynaud. PAS. 92-65.

**CYCLES** et Motos. Achat. Vente. Réparation. J. JANIN, ancien coureur, 180, rue des Pyrénées. Aut. 26. ROQ. 06-78.

**ARTISAN** mécan. 49 ans ayant outillage, recherch. en associat. pompes à essence si pos. sur R.N. Tenue par femme seule ayant capitaux et tenir compte en vue adjoindre atelier de réparations. Moto, auto et vente pièces détach. Int. s'abstenir. LECLERC, 8, place du Marché au Blé, Chevreuse, Téléph. 83.

**REVUES** circulantes 70 % économie. Demandez tarif M. 162 Revues. MON FOYER, 63, rue de Bourgogne, Orléans.

**MONSIEUR** Louis Saillant, ancien propriétaire de la Vincent HRD 1000 rapide est prié de bien vouloir faire connaître son adres. à RENDLA, 12, cité Bisson, Paris. Urgent.

**RECHAPPAGE** de pneus vélo, moto. MOTO SPORT, Brie-Comte-Robert (S.-et-M.).

**DEMANDES D'EMPLOIS**

SI VOUS avez besoin d'un aide mécanicien connaissant déjà la technique automobile, écrivez-nous Cours Techniques AUTO, Saint-Quentin (Aisne).

Agence officielle  
**B.M.W. - ZUNDAPP**  
ACHAT - VENTE  
Motos, pièces détachées  
**LATSCHA**  
16, rue Auguste-Bailly, 16  
ASNIERES - Gré. 17-93  
Fermé le lundi

**AMATEURS PHOTOGRAPHES**

Savez-vous que nos ateliers vous développeront et agrandissent de tous vos films et pellicules photographiques? Et nous vous garantissons un travail impeccable. Notre atelier est dirigé par un des meilleurs spécialistes du film. Ayez une confiance totale dans le résultat que nous obtiendrons. Et ceci dans le minimum de temps. Même si vous habitez en province, envoyez vos pellicules par paquet clos recommandé, joignez-y un mandat, ou mieux, versez une somme selon l'importance de vos travaux, de 100, 300, 1.000 francs, qui sera portée à votre crédit sur un compte spécial et dont vous serez débité au fur et à mesure de vos travaux, et informé lors de chaque expédition et sans aucune surprise.

Quoi de plus pratique? Faites de votre passe-temps un plaisir et non une corvée.

Voici nos tarifs :  
Développements des pellicules :

Formats courants : 10 fr. 60  
Leica, Contax, 36 vues : 23 fr. 25

Tirages sur papier glacé, bords déchiquetés :

formats : l'épreuve :  
4x5 ..... 3 fr. 50  
5x8, 6x6, 6x9 .... 4 fr.  
7x11, 45x107 ..... 4 fr. 50  
8x10 1/2, 9x9, 9x12 5 fr. 50  
6x13, 9x14, 10x15 6 fr.

(sur chamois, major. 0,15)  
Agrandissement Standard

I. - (d'après films Leica non coupés et selon le papier blanc ou chamois).

formats : l'épreuve :  
6x9, 7x11 .... 6.75 à 7.50  
9x13 ..... 7.50 à 8.15  
10x15 ..... 8.15 à 8.40

II. - (d'après films coupés)  
6x9, 7x11 .. 9.75 à 11.25  
9x12, C.P. .. 11.25 à 12.25  
13x18 ..... 18.40 à 19.40  
18x24 ..... 29.00 à 31.00  
24x30 ..... 44.50 à 48.50

Pour agrandissement sépia majoration de 25 %

Reproductions photostat motocopie de tous docum. Travaux en couleurs (prix sur demande)

Photogravure C. Lacome (Sté S. à R.L.)

12, rue de Cléry, Paris-2<sup>e</sup>  
Cpte Ct Postal Paris 1442-28  
Ces prix homologués sont susceptibles d'une petite majoration assez prochainement : ils ne sauraient nous engager ; l'application du nouveau tarif sera faite automatiquement en son temps.

On demande un **BON**

**DESSINATEUR**

jeune, rapide, pour illustrations techniques à la plume.

Ecrire aux Editions de Revues, 12, rue de Cléry, 22 PARIS (2<sup>e</sup>)

ou se présenter à partir du 20 août

**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.

**RAPPEL**

Pour tout changement d'adresse, envoyez 10 frs en timbres pour confection de nouvelles bandes et recherches : Joignez la dernière bande pour éviter toute erreur, ou toute perte de temps. Merci.



le prochain numéro de l'Actualité Automobile (et dans « Moto-Revue »). Le compte courant postal de l'Actualité Automobile est : Paris 5488-59.

**LISEZ la**  
revue  
**Aéronautique**



## ALGY AGENCES

Metobécane  
Gnome-Rhône. Monet-Goyon  
Achats — Réparations  
Ventes  
12, rue Vadlant-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  
Cli. 12-51

## TOUS SPORTS

changement de propriétaire  
Reprises - Réparations  
VENTE ACHAT ECHANGE  
Toutes Motos - Toutes marques  
Chromage - Emailage  
Cycles route et course

### NOTARI F<sup>res</sup>

44, rue des Poissonniers, 44  
PARIS (18<sup>e</sup>) Mon. 58-99

## Marc PIAULET

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

## 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<sup>e</sup>) Tél. ARC. 61-66

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

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 engre-  
nages 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<sup>e</sup>) Tél. : OPE 95-63 Durée

# La garantie "RUSTINES"



En exigeant la marque  
RUSTINES (pièces ou ban-  
des à découper), vous êtes  
assuré de recevoir au meil-  
leur prix davantage de mar-  
chandise dans une qualité  
supérieure.

# RUSTINES

Ets RUSTIN 7 bis, r. Castères CLICHY (Seine)

## ACCESSOIRES SAKER LEVALLOIS



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



## Moteurs et pièces d'occasion Atelier Réparation

Vente - Achat - Echange  
de Motos et VéloMOTEURS  
Etabliss. SCURBECQ  
138, av. Parmentier, PARIS

## SILENCIEUX WILMAN

1<sup>ER</sup> PRIX au Salon (moteurs)  
du T.C.F



3 Rue d'Evreux, Courbevoie, Seine

Motobécane, Peugeot  
Terrot, Monet, Side Carpio

## Robert ADNET

Méc. brev. Marine, Aviation  
45, Cours de Vincennes  
PARIS-20<sup>e</sup> - Tél. Did. 12-16  
Atelier de réparations  
Pièces détachées

Tout le Stock des Pièces

## SOYER d'origine

Jap. Sturmey, Chaise, etc...  
Réalésage - Embiellage  
Ets R. DELOBELLE  
2, Passage Moitrier, 2  
PARIS-17<sup>e</sup> GAL. 66-70

PIECES DETACHEES  
Réfections d'embiellages  
Réalésage de cylindres

Fourniture de pistons  
complets  
Travaux exécutés par  
spécialistes



Maison  
fondée  
en  
1806

## PERTUISOT

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