

# Moto revue

VÉLOMOTEURS  
MOTOS, SIDECARS  
CYCLECARS

LA 250 CMC.  
O.K. SUPREME  
COMPETITION

Provisoirement  
BI-MENSUEL

LE NUMERO  
15 frs.



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C.I.C. POSTAL : 287.37

REDACTION

ADMINISTRATION

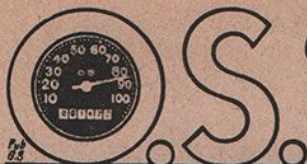
PUBLICITE

12, RUE DE CLÉRY

PARIS (2<sup>e</sup>)

AU GRAND PRIX DE SUISSE

Le départ de la course des sidecars 600 cmc. gagnée par Aubert.



**COMPTEURS**  
POUR  
AUTOS  
MOTOS  
VÉLOS

**ATELIERS SEIGNOL** 12, AV. DE MADRID, NEUILLY-S/S. (SEINE)  
TEL. MAILLOT 89-50 A 89-52

**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...**

M et V



Quelques  
autres créations  
de Gurtner:  
Avertisseurs  
à dépression,  
Bougies,  
Carburateurs  
etc...

**GURTNER**

PONTARLIER (Doubs)

**Ets. F. DUMONT** Dépositaire Gurtner

Bougies - Carburateurs - Avertisseurs,  
8, rue du Mont — PONTARLIER (Doubs)

REPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE

**MAILLOT-MOTOS**

REALESAGES - 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

**MOTO-PIÈCE**

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

ÉCHANGES STANDARD DES EMBIELLAGES ET CYLINDRES

- RÉALESAGES -  
BIELLES - MANETONS - CAGES A GALETS  
AXES ET CONES DE MOYEUX  
PIGONS DE CHAÎNE ET ROUE AR.  
PIGONS DE BOÎTES DE VITESSES, etc...

MOTO-PIÈCE  
EST UN  
FABRICANT  
C'EST UNE  
GARANTIE

SYNDEZ DE VOTRE  
FOURNISSEUR  
LA MARQUE  
MOTO-PIÈCE

- VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS ET REPARATEURS -



DEPANNAGE - MISE AU POINT - TOUJOURS VITE ET BIEN

**LEROY**

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

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.-Vaillant

BOULOGNE

MOL. 29-62

1<sup>er</sup> GRANDS PRIX DE NICE 1945

sur 250 cmc.

COUPES de PARIS 1945

O.K. SUPREME

CIRCUIT de SAINT-CLOUD 1946

espère vous livrer bientôt la machine de votre choix

Monet-Goyon — Motobécane — Terrot — O.K. Suprême

**AMAC**  
CARBURATEURS  
COMMANDES  
GUIDONS, etc.

AGENT DIRECT DE MOTOCONFORT

PEUGEOT — TERROT, etc. — CYCLES TROIS AS

Vente. Mise au point. Réparations

**HALL de la MOTO**

Société à responsabilité limitée. Capital : 500.000 fr.  
Nous délivrons à la remise des bons les bicyclettes  
et vélomoteurs.

18 et 20, r. Rébeval — PARIS-19<sup>e</sup> Tél. : BOT. 27-12

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

**E. SACHÉ**

Agent de MOTOBECANE

Réparation - Mise au point - VENTE - ACHAT - ECHANGE

170, rue Marcadet — PARIS (18<sup>e</sup>) MON. 11-34

**JORI**

— Téléphone : CHARLEBOURG 05-12 —

AGENT TERROT — MOTOBECANE

58, boulevard Charles-de-Gaulle — COLOMBES (Seine)

NOMBREUSES PIÈCES DÉTACHÉES DE TOUTES

MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

Ateliers

**GENTY et GAILLARD**

14, rue Abel, Paris (12<sup>e</sup>)

Concessionnaires exclusifs

RENE GILLET

Vélocycleurs-Motocyclettes

Réparations. Achats. Ventes

REPARATION  
REDRESSAGE

Fabrication de

Fourches et Cadres

H. DERCHE

8, rue Labat, 8, Paris

MON. 56-89



# Moto revue

REDACTION,

ADMINISTRATION,

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

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI

FONDE EN 1913. — Directeur-Fondateur: Camille LACOME

## ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 N <sup>os</sup>	170	300
24 N <sup>os</sup>	330	500

● 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.

## MOTO-REVUE moins chère qu'une cigarette !

**A**LORS que toute la Presse, par suite des conditions économiques, a doublé son prix de vente, nous avions eu l'espoir de rester à notre tarif actuel, bien que nous ayons toujours été une des publications techniques vendue moins cher que les revues équivalentes. Savez-vous ce que représentent actuellement pour nous les 10 fr. que vous payez votre Revue ?

Exactement 5 fr. 95, le reste étant la part que prélèvent les Messageries Françaises de la Presse, distributrices de toutes les publications, tant pour les frais de distribution que pour la rémunération des kiosques. Ce prix n'est même pas celui d'une cigarette américaine, agréable à fumer, mais bien plus vite brûlée qu'il ne faut de temps pour lire le quart d'un numéro de Moto-Revue.

Si pourtant nous avions du papier à discrétion, une augmentation du tirage pourrait nous permettre de nous rattraper. Mais hélas ! les attributions sont maigres, et au marché noir le kilo de « satiné » varie de 70 à 80 fr.

Il est indispensable qu'une revue telle que la nôtre puisse dire et dire la vérité à tous, sur tous les problèmes, sur toutes les productions françaises ou étrangères. C'est ce qui fait notre force et est la cause de l'intérêt que vous lui portez ; ce n'est pas parce que telle maison nous paye une page de publicité que nous devons dire de ses machines qu'elles sont les plus belles du monde. Ce n'est pas parce que telle maison nous ignore dans son budget que nous ne présentons pas à nos lecteurs sa dernière création, si celle-ci est intéressante ; rien n'est écœurant pour le lecteur comme ces revues où la moindre ligne d'éloge est tarifiée et où, derrière les critiques, justes ou non, on reconnaît la petite vengeance ou l'espoir de toucher pour se contredire dans le numéro suivant.

Les constructeurs admettent difficilement une telle politique, et ce n'est que lorsqu'ils sont forcés de faire de la publicité pour vendre qu'ils vont vers les revues aussi sin-

cères que nous. Ce n'est pas le cas actuellement, et ceux-ci n'ont pas jugé bon de nous aider.

Bien mieux, alors que nous passions, à simple titre d'information, la présentation d'une nouvelle machine française, dont les frais de déplacement : rédaction, photo, retouches, clichage, etc., dépassent 30.000 francs, la maison en question n'a même pas jugé bon de nous remercier.

Par contre, nous avons trouvé, et nous trouvons tous les jours, auprès des Agents, Réparateurs et Motoristes, un soutien tel qu'il nous a permis de tenir jusqu'à aujourd'hui à notre tarif actuel.

Ces annonceurs méritent que nos lecteurs et amis les aident à leur tour en leur accordant la préférence, et ainsi toute la grande famille motocycliste, se soutenant mutuellement, pourra attendre des jours meilleurs.

Mais pour rester ce qu'elle est, nous devons dès à présent en porter le prix de vente du numéro à 15 francs.

MOTO-REVUE sera à l'avenir ce qu'elle a toujours été depuis 35 ans : l'organe de défense des motocyclistes, une revue de technique et de vulgarisation, vivante, sportive, indépendante. Elle n'a jamais eu peur de dire la vérité, même si cette vérité doit parfois gêner quelques manœuvres... Elle continuera.

MOTO-REVUE a un vaste programme de réalisations. On y retrouvera les beaux dessins techniques au trait qui ont fait son individualité, sa force, son succès. Des améliorations importantes vont suivre prochainement. Des anciens collaborateurs nous ont rejoint et ils nous apporteront le meilleur d'eux-mêmes faisant bénéficier du fruit de leur expérience les nouveaux venus à notre sport et leur éviteront des fautes... de jeunesse.

Alors, faites ce petit effort de payer notre numéro cinq francs de plus.

Et nous vous demandons surtout de vous abonner.

Merci.

- ◆ Nos bureaux seront fermés du 3 au 19 Août.
- ◆ Notre Numéro du 15 Août ne paraîtra pas.
- ◆ Les annonces pour le numéro du 31 Août devront nous parvenir le 21 Août au plus tard.
- ◆ Notre Numéro Spécial du Salon entrera en préparation dès le 20 Août.

### AMATEURS PHOTOGRAPHES !...

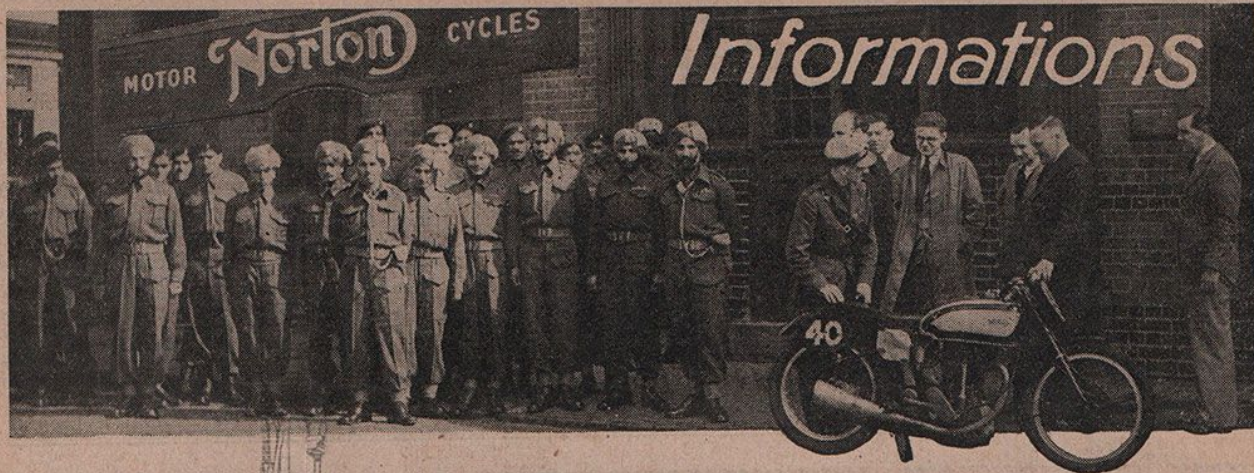
Lors des épreuves sportives au cours desquelles vous prenez des photos, rappelez-vous que vous pouvez récupérer tout ou partie de vos frais si vous avez la chance de vous trouver à un endroit où vous pouvez faire un cliché original ou sensationnel.

Mais donnez à développer dès le lendemain matin même à nos Services de Photogravure, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>).

### ABONNEMENT NOUVEAU ou REABONNEMENT

Si vous réglez votre abonnement par chèque postal, veuillez INDIQUER sur le TALON de CHEQUE s'il s'agit d'un nouvel abonnement ou d'un réabonnement, afin d'éviter les frais inutiles d'un nouveau cliché d'adresse.

Merci.



#### ◆ L'AMERIQUE FABRIQUE DE L'ESSENCE SYNTHETIQUE

A partir des gaz naturels, la Hydro Carbon Research Inc. produit de l'essence synthétique à raison de 40 litres par jour. Par une combustion partielle on en tire de l'oxyde de carbone qu'on hydrogénise ensuite. Le prix de revient, quand la fabrication sera entreprise en grand, n'excédera guère celui de l'essence naturelle.

#### ◆ ...ET DU CAOUTCHOUC SYNTHETIQUE

Le caoutchouc synthétique n'a pas très bonne presse chez nous, mais il s'agit d'un produit récent et qui peut être amélioré. Bien que les Etats-Unis absorbent la moitié de la production mondiale de gomme naturelle, ils ont dressé un vaste plan pour la fabrication de caoutchouc synthétique. 44 usines ont été ou vont être construites et mettront à la disposition de l'industrie américaine, chaque année, plus de 800.000 tonnes de gomme synthétique. Les produits manufacturés contiendront 85 % de gomme synthétique et 15 % de gomme naturelle.

#### ◆ LE DEUX TEMPS EN COURSE

A la prochaine réunion sur le circuit de Cadwell, il y aura une douzaine de Scott. Et pourtant, cette machine si personnelle et si séduisante est sensiblement moins rapide que les 4 temps qu'elle affronte (il s'agit de machines de course). Encore arrive-t-on à tirer une trentaine de chevaux d'une cylindrée de 498 cmc. Ce n'est pas si mal.

#### ◆ UN SPECTATEUR DE MARQUE

Un journal anglais révèle que le général de Gaulle s'intéressait beaucoup aux courses de motos sur pistes cendrées. Nous reproduisons bien-entendu cette information sous toutes réserves.

#### ◆ FOURCHES TELESCOPIQUES

En général, l'opinion est favorable aux fourches télescopiques, mais quelques spectateurs de courses prétendent qu'elles fléchissent. Cela est assez surprenant, bien qu'à notre avis le montage de ces fourches sur le tube de direction paraisse assez défectueux. Ce ne sont pas les tubes de large diamètre constituant le bras de la fourche qui peuvent fléchir. Nous avons eu en 1913-1914, une Magnat-Debon à fourche télescopique. Avec son court empatement et sa fourche télescopique, la tenue de route de cette petite machine était extraordinaire. On pouvait à n'importe quelle allure lâcher le guidon. L'ancienne Scott à fourche télescopique avait, elle aussi, une tenue de route impeccable. Le seul inconvénient de la fourche télescopique est qu'elle impose une assez grande fatigue au cadre. Elle tend à arracher le tube supérieur et à fouler le tube de renfort. Il faut tenir compte de cela dans le dessin du cadre.

Une partie des soldats hindous venus à Londres pour le Défilé de la Victoire rendit visite aux usines Norton. A droite : Le Major Jameson, commandant le détachement des chasseurs de Rajputana, examine la 500 cmc. avec laquelle Daniell remporta le T.T. Senior 1938 et battit le record du tour qu'il détient encore à l'heure actuelle.

#### ◆ PRECEDENTS

La deux cylindres Sunbeam a soulevé l'enthousiasme en Angleterre. Mais, rappelons-nous qu'en France nous avons eu deux machines établies selon les mêmes principes : la Lutetia et la Dresch.

#### ◆ LE POIDS N'EST PAS TOUJOURS UNE GARANTIE DE SECURITE

Le cadre de tel mastodonte n'a pas résisté à l'épreuve de la guerre et de nombreuses machines ont été mises au rebut, et elles sont actuellement vendues par le gouvernement Anglais par lots de cinq.

#### ◆ MARCEL PERRIN EN 500

Perrin vient de prendre une décision énergique. Voulant remporter quelques « classements généraux » en course, il abandonne la catégorie 250 cmc. où il remporta tant de succès, et revient vers les grosses cylindrées. Il est inutile de rappeler à nos lecteurs que c'est en 350 et 500 que Marcel brilla chez Jonghi et chez Monet-Goyon, avant la guerre. Aussi, lors du Grand Prix de Genève, vit-on notre champion en conversation animée avec les pilotes et les dirigeants d'une fameuse firme étrangère qui déjà remporta le T.T. en 250 et 500. Est-ce que...

Mais qui va reprendre la rapide O.K. Suprême dont nous donnons une description dans ce numéro ? Un coureur provincial serait déjà sur les rangs, mais rien n'est encore définitif.

#### 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.

#### ◆ CHANGEMENTS DE VITESSE AUTOMATIQUES

Kegresse, l'inventeur de la chenille utilisée par Citroën, avait, il y a une dizaine d'années, réalisé un changement de vitesse automatique qui fut expérimenté par quelques constructeurs de motos anglais. Mais les essais furent abandonnés. Actuellement on sait que sur plusieurs voitures américaines est monté un changement de vitesse automatique Hydramic.

#### ◆ LES RUSTINES S'EXCUSENT DE LEUR RETARD A LIVRER

Les Rustines s'excusent bien vivement auprès de leurs fidèles clients de ne pouvoir encore n'exécuter que partiellement leurs commandes.

L'importance des ordres et la pénurie des matières premières qui sévit encore actuellement, entraînent des délais de livraisons s'étendant de six semaines à deux mois.

Inutile de signaler que les Rustines font tous leurs efforts pour améliorer progressivement cette situation et donner entière satisfaction à leur clientèle à laquelle elles demandent encore un peu de patience.

#### ◆ IL Y A 25 ANS ON POUVAIT LIRE DANS « MOTO-REVUE »

Un de nos lecteurs se préoccupe de la moto idéale. — Bloc moteur 2 cylindres en V, fixation des cylindres au cadre genre Panther ou H.R.D. Rapid Model B, suspension AR ressemblant à celle de la Magnat-Debon de P.P.P. 39, fourche AV genre Brampton. Un vrai précurseur !

Un autre cherche un remède au dérapage en munissant la roue AR de stabilisateurs latéraux à roulettes, avec amortisseurs élastiques, Hum !!

Au T.T. Anglais. — La chaîne a gagné du terrain. Il y eut 24 transmissions à courroies ou chaîne-courroie pour la catégorie Junior ou Fly-weights, mais 41 machines avaient une transmission par chaînes. A part l'A.J.S., ce sont des machines à soupapes latérales qui ont pris les dix premières places. La vitesse maximum de 130 en ligne droite était jugée excessive... Certains concurrents avaient des pneus plus gros à l'avant qu'à l'arrière.

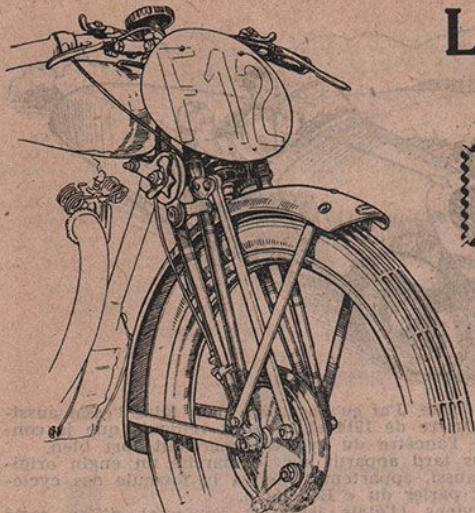
Aux Grands Prix de France. — Naas, déjà champion de France sur A.B.C., gagne le Grand Prix des Motocyclettes, se classant premier des 500 après une course remarquable.

Les motocyclettes modernes : La Diamond, moteur Villiers 259 cmc. (70x70), 2 HP 1/2, chaîne courroie, fourche Druid, pneus Dunlop de 55 mm.

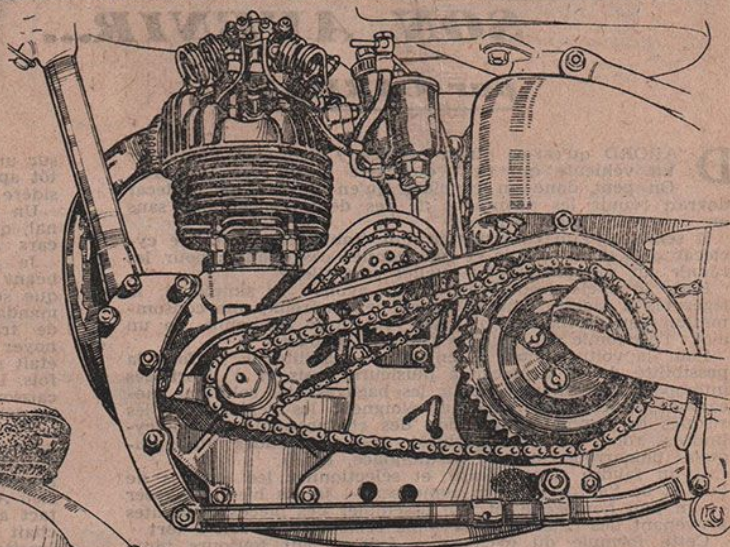
Belles performances à Nice : A la Californie, sur le kilomètre, de Kerolys, sur sidecar Harley-Davidson, fait 91 kmh. 370 et Mairac, sur moto Harley-Davidson, a fait 111 kmh.

# La 250 cmc. OK SUPREME compétition

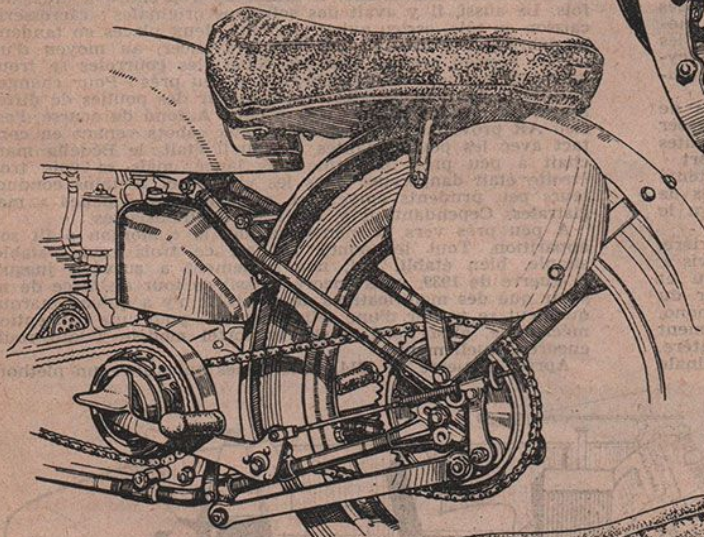
Voici quelques détails de la 250 O.K. qui triompha dernièrement au Grand Prix de Saint-Cloud avec Marcel Perrin. Rappelons que cette machine se classa 6<sup>e</sup> au Tourist Trophy en 1938.



La fourche, une Webb du type classique, à l'encrage de frein placé très haut, au niveau de l'amortisseur. Remarquez la longue patte d'encrage en duralumin.



Le pilote est protégé du bris éventuel d'une chaîne, comme des projections d'huile, par un carter à jour. Le cadre forme double berceau sous le moteur. À gauche, nous voyons le frein arrière avec sa longue pédale et son ancrage sous le repose-pied, et le confortable coussin-selle, adopté sur presque toutes les machines de compétition modernes.



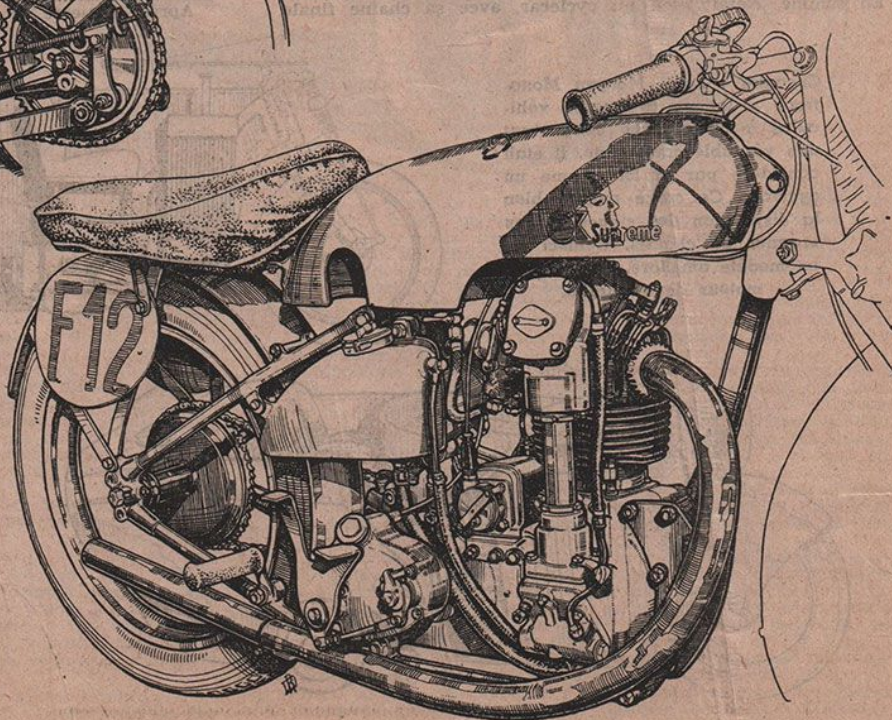
L'allure de cet A.C.T. inspire la robustesse et ne fait pas « laboratoire ». La double pédale du sélecteur est en dural. Et maintenant quelques chiffres :

Poids de la machine : 120 kgs.  
Consommation : 8 l. aux 100 kms.  
Contenance du réservoir : 16 l.  
— huile : 5 l.

Vitesse : 150 km/h.  
Régime : 7.000 T.M.  
Côtes du moteur : 72,5 × 66.  
Taux de compression (essence-benzol) : 10,8 à 1.  
Réglage : OA — 35°.  
          FA — 65°.  
          OE — 65°.  
          FE — 35°.

Avance allumage : 46°.  
Jeux aux soupapes : E-45/100.  
                          A-30/100.

Bougie : B.R. 52.



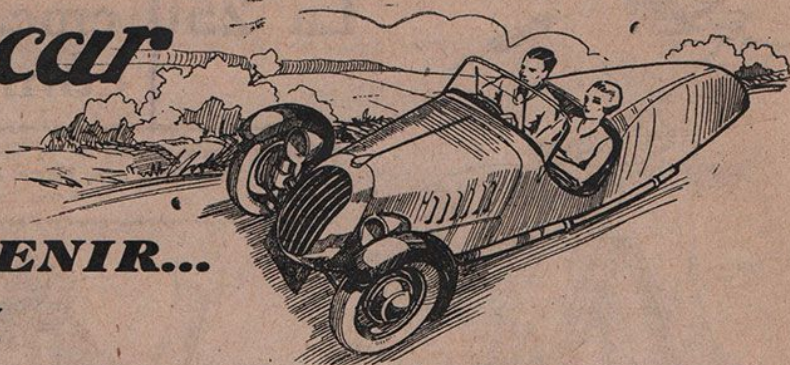
L'ÉCHAPPEMENT LIBRE FAIT GAGNER UN PEU DE VITESSE... ET BEAUCOUP DE PROCES-VERBAUX

# Le cyclecar

## SON PASSE...

## SON AVENIR...

*par CARMAN*



**D'**ABORD qu'est-ce qu'un cyclecar ? Son nom l'indique : un véhicule qui tient du cycle et du car (voiture). On peut donc en conclure qu'en théorie un cyclecar devrait réunir les avantages de ces deux conceptions sans en avoir les inconvénients.

Il semble qu'un constructeur qui établit un projet de cyclecar doit donc retenir et sélectionner ces qualités pour les réunir sur son prototype ; quelles sont-elles ?

Pour le cycle (moto/cycle) nous avons : la simplicité, la légèreté, la facilité d'un entretien peu onéreux, une consommation peu élevée, un prix de vente très accessible, en un mot : l'économie sur tous les plans du budget.

Pour la voiture, nous retenons : la stabilité, le confort, la possibilité de se déplacer à plusieurs, assis et à l'abri des intempéries, de la place pour les bagages, des solutions mécaniques onéreuses, mais qui éloignent les réglages et les risques de panne (suppression des chaînes-moteurs, polycylindres, roues interchangeables) des commandes automatiques (démarrateur, starter, essuie-glace, etc...).

Il lui faudra donc choisir et sélectionner les organes de l'un et de l'autre pour en composer — je dis bien composer — un tout homogène, et non assembler des pièces disparates provenant des deux côtés, comme certains l'ont fait à tort.

Cette formule du cyclecar a évidemment toujours tenté les fabricants et on peut dire que dès les premiers âges de l'automobile et de la moto, certaines réalisations ont vu le jour.

Il est donc intéressant de jeter un coup d'œil en arrière. Sans remonter à l'époque des tricycles ou des « vis-à-vis », nous trouvons un petit engin certainement peu connu et que beaucoup d'anciens ont dû oublier. Je veux parler du « Tirucum ». C'était une voiturette à 4 roues, moteur mono, soupape automatique refroidi par air canalisé ; changement de vitesse par plateaux de friction, direction à quadrilatère. En somme, c'était bien un cyclecar, avec sa chaîne finale

sur une seule roue. J'ai eu l'occasion d'en faire l'essai aussitôt après la guerre de 1914 et ce petit véhicule que je considérais comme l'ancêtre du cyclecar marchait fort bien.

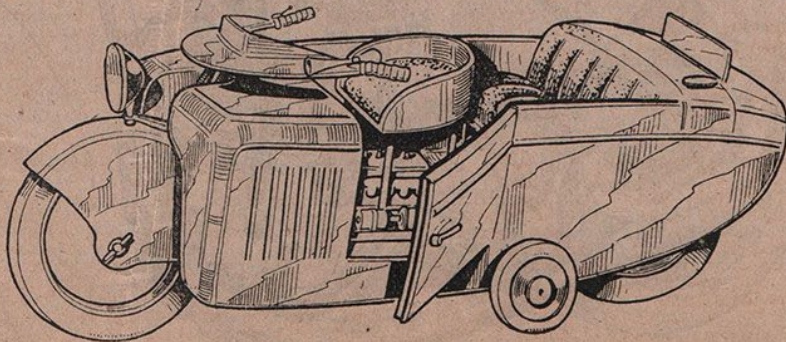
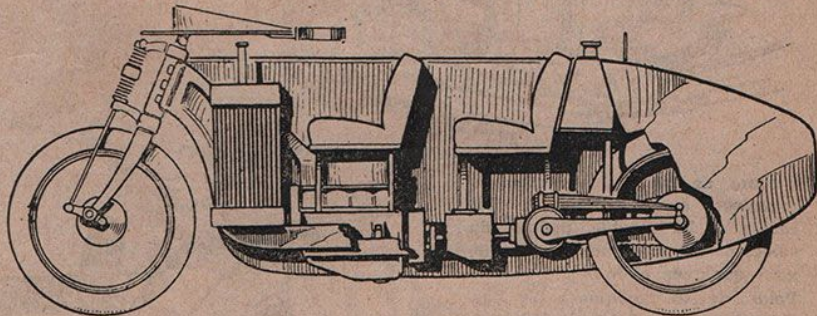
Un peu plus tard apparut sur le marché un engin original, qui, lui aussi, appartenait bien à la formule des cyclecars. Je veux parler du « Bédélia ».

Je me souviens (j'étais jeune à l'époque) d'être resté béant d'admiration devant une de ces voiturettes pendant que ses occupants mettaient le moteur en marche, cela demandait pas mal de temps !... Il fallait détendre les courroies de transmission, enrouler une cordelette sur une poulie, noyer le carbu et surtout... tirer fort ; comme le départ était rarement instantané, il fallait s'y reprendre à plusieurs fois. Là aussi, il y avait des solutions originales : carrosserie caisson en tôle, essieu avant pivotant, deux places en tandem, le débrayage s'obtenait en faisant avancer, au moyen d'un levier, l'essieu arrière avec les roues, les courroies se trouvaient détendues et... ça débrayait à peu près ! Pour changer de vitesse on déplaçait les courroies sur des poulies de différentes dimensions placées côte à côte. A fond de course, l'essieu AR provoquait le freinage : deux sabots venant en contact avec les poulies jantes. Tel qu'il était, le Bédélia marchait à peu près bien une fois lancé, mais sa voie trop étroite était dangereuse dans les virages et certains conducteurs peu prudents doivent se rappeler des « pelles » magistrales. Cependant, il y avait des enthousiastes.

A peu près vers la même époque, le « Morgan » fit son apparition. Tout le monde connaît ce trois roues, stable, simple, bien établi, qui, non seulement a survécu jusqu'à la guerre de 1939, mais encore réussit ce tour de force de ne subir que des modifications de détail. Il n'y a qu'une marque qui peut se vanter d'une telle longévité pour une conception mécanique, c'est Ford, avec l'immortel modèle T qui roule encore actuellement.

Après la guerre de 1914, nous vîmes apparaître un plethore

Ci-contre : Le « Morgan Monotrace » fut un des rares véhicules à deux roues comportant une véritable carrosserie. Il était considéré par la loi comme un cyclecar. Ce crevé montre bien la disposition des sièges et des organes du châssis. Celui-ci est un modèle amélioré, équipé d'un moteur de voiturette.

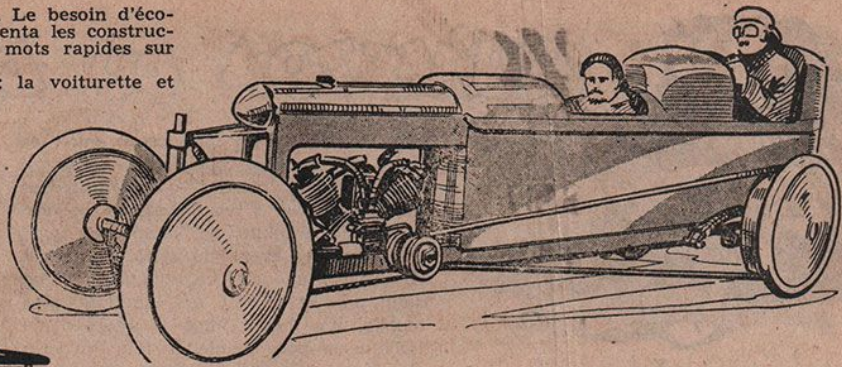
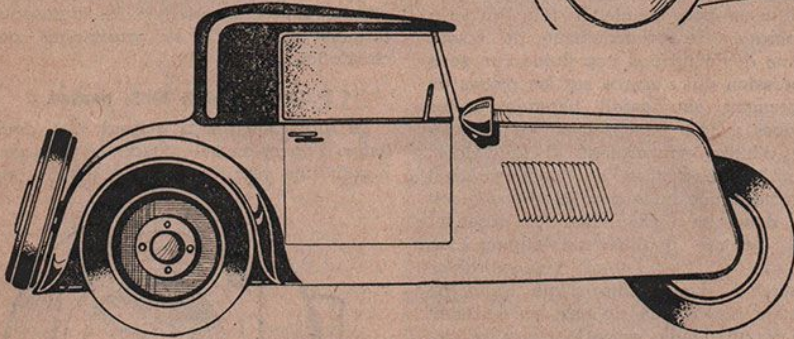


Aspect extérieur du même véhicule. On accédait aux sièges par une petite porte latérale. Les stabilisateurs latéraux maintenaient la machine à l'arrêt. La formule Monotrace n'a obtenu qu'un succès restreint. La conduite, en cas de vent latéral, devait être assez pénible.

de cyclecars, de tout genre et de tout poil. Le besoin d'économie qui suit toutes les conflagrations orienta les constructeurs et je me permets de dire quelques mots rapides sur certains types originaux.

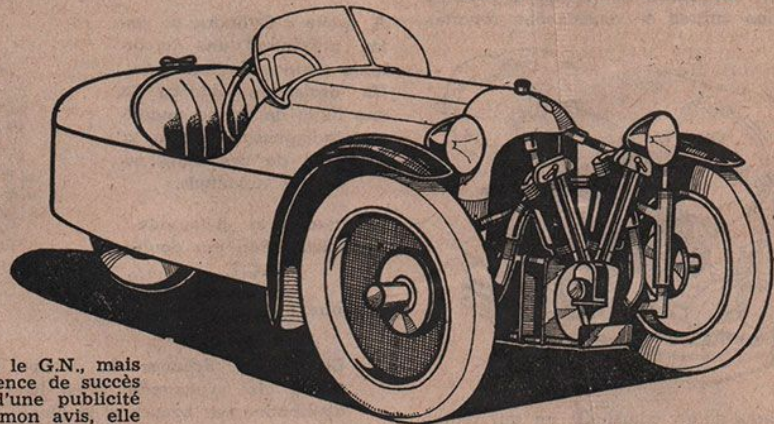
Immédiatement deux écoles s'affrontent : la voiturette et le motocycle. Presque tous les modèles d'alors ont disparu maintenant et leur insuccès résulte justement de ce qu'ils étaient soit trop voiturettes, soit trop

L'ancêtre des cyclecars à quatre roues : le Bédélia, à transmission par courroie, direction à pivot central, changement de vitesse très simplifié par poulie à à gorges multiples.



Ci-contre : Le Villard, à roue avant motrice et directrice, dont quelques exemplaires circulent encore. Ce châssis se prêtait à des réalisations de conduites intérieures genre « tourisme » comme celui-ci, ou de petits véhicules de livraisons. C'est sous cette forme qu'il connut la popularité.

Ci-dessous : La ligne du Morgan à trois roues est devenue familière. Voici un modèle « grand sport » avec moteur à eau.



motocycles. Si certains étaient les reproductions exactes de grosses voitures, d'autres ne furent que des ferrailles à roulettes avec solutions mécaniques incohérentes.

L'un des plus connus fut le « G. N. », dont tout le monde se souvient : 2 cylindres en V à l'avant, refroidissement à air, 4 roues, transmission par arbre central, relais conique et... 4 chaînes sur l'essieu AR. Des clabots engrenaient l'un ou l'autre des pignons de chaînes qui constituaient des démultiplications différentes. Le réglage correct des chaînes était impossible après quelques temps d'usage : c'était certainement le principal défaut. Le moteur manquait de souplesse et la tenue de route était précaire. Ce cyclecar eut son heure de vogue cependant, et sa participation aux courses en fut une des causes.

Il y eut aussi le « De Marçay », rappelant le G.N., mais avec pont AR, moteur Anzani 1000 cmc. L'absence de succès de cette petite voiture provient sans doute d'une publicité insuffisante, car son nom fut peu diffusé. A mon avis, elle méritait mieux.

Puis, citons quelques engins de conceptions bizarres : Bédélia, ressuscité, conservant les longues courroies finales et un changement de vitesse à engrenages... sans dents, l'entraînement se faisait par friction de la jante de ces pignons les uns sur les autres. Ce fut un four, évidemment. Le « Major », qui fut un temps imbattable en course, mais n'eut jamais aucune vogue commerciale : moteur 2 cylindres, 2 temps, 4 roues, changement de vitesse par plateaux de friction. L'« Elfe » avec un châssis en bois, « Utilis », châssis élastique en bois et moteur 350 cmc. 2 temps, avec courroie finale, 4 roues. « Jacquemont » muni d'un gros mono 4 roues également. « Cyclauto » à 3 roues dont une devant, courroie finale, moteur 2 temps. « Cicam », moteur 2 temps, très rustique et mal présenté. Et un certain autre dont j'ai oublié le nom et dont vous vous souvenez sans doute ; il y avait un moteur 3 cylindres en étoile et un changement de vitesse à cône de friction, le moteur basculait pour prendre les positions nécessaires.

Tous ces cyclecars disparurent pour des raisons diverses, sauf le Morgan, qui continua sa marche sûre vers l'avenir sans gros changement de détail.

Une mention spéciale doit être faite à un cyclecar fort intéressant dans sa conception et sa réalisation. Je veux parler du « Sima Violet », carrosserie caisson, 4 roues, moteur flat-twin à deux temps à air, transmission à engrenages ; son principal défaut résidait dans l'allumage qui était insuffisant. Je suis persuadé qu'avec les gros volants magnétiques actuels, ce modèle aurait sinon survécu, au moins remporté un succès plus considérable.

Parmi les cyclecars voiturettes, nous allons citer quelques noms. Là, il n'y a point d'originalité, car il s'agissait en fait de voiturettes en réduction.

« Benjamin », jolie voiturette, 4 cylindres, 750 cmc., pont à vis, bon succès à l'époque. Cette marque qui aurait pu prospérer a été engloutie par le fiasco de ses modèles à 2 temps... il y avait de quoi. C'est regrettable, car la présentation était parfaite et la publicité intelligente. La quadrillette « Peugeot » de même conception mais primitivement avec deux places en tandem, bien vite modifiée d'ailleurs. « E. H.P. », « Bignan », Salmson », « G.A.R. », « Amilcar » qui seul survécut avec Peugeot. Il n'y a aucune mention spéciale à faire pour ces marques qui différaient peu les unes des autres quant aux solutions mécaniques.

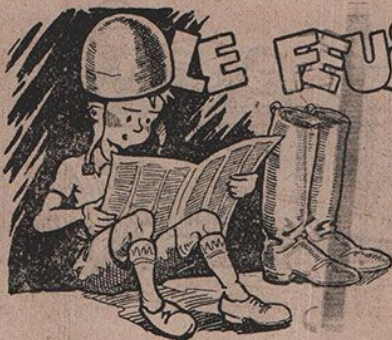
Rappelons en passant le « Monotracer », ce cyclecar à 2 roues... oui à 2 roues ! 2 places en tandem, moteur 500 cmc. à air. Il s'agit surtout d'une moto carrossée. Mais ça marchait... et le « Rally » qui était, au départ, un châssis destiné à recevoir des moteurs et boîtes Harley ou Indian des stocks.

Cette période du passé étant élucidée, voyons ce qui en restait les dernières années avant la guerre.

Désirant m'en tenir au cyclecar réel, je m'abstiendrai donc de parler des voiturettes qui, en somme, sortent du cadre de cette revue et constituent une classe différente de véhicules.

Le nombre de marques était très restreint et leur diffusion peu importante. Une d'entre elles marqua un court passage, la « Rambert », de Clermont-Ferrand. Belle carrosserie, belle présentation (pour cause), sa construction fut interrompue je crois, car non rentable. Cette petite voiture possédait un châssis en tube, 4 roues 450x90, un moteur de 250 cmc. 4 temps à l'AR, une boîte et une transmission classique chaîne-chaîne. Le montage permettait difficilement un réglage correct des chaînes et un certain nombre de pièces détachées de 5 CV Citroën étaient utilisées (direction).

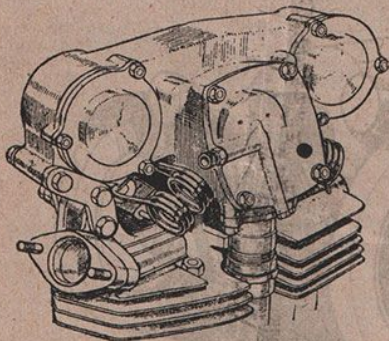
(à suivre)



X

### DIVERS SYSTEMES DE DISTRIBUTIONS (Suite)

Quant aux soupapes en tête, elles peuvent être commandées de diverses manières. Les culbuteurs peuvent être actionnés par des tiges et des poussoirs en contact avec les cames. C'est une bonne solution et qui permet assez aisément de construire deux modèles d'un même moteur : l'un à soupapes latérales et l'autre à soupapes en tête. Mais le poids et l'inertie de cette distribution sont assez élevés, d'où chocs et bruits. C'est pourquoi on voit apparaître de nombreux moteurs dont les arbres à cames sont reportés



plus haut (high camshaft), ce qui réduit la longueur des tiges, qui sont ainsi plus légères et plus rigides. Sur certains moteurs, enfin, l'arbre ou les arbres à cames sont situés au-dessus du moteur et sont entraînés par chaînes, engrenages ou pignons d'angle.

XI

### LE GRAISSAGE

Une surface métallique, si soigneusement usinée et polie soit-elle, apparaît, si nous la regardons sous un assez fort grossissement, comme une succession de bosses et de creux. Si deux surfaces de ce genre frottent l'une contre l'autre, il faudra un gros effort pour les déplacer car ces bosses métalliques s'accrocheront les unes aux autres et s'arracheront à chaque passage. Il en résultera non seulement une usure rapide, mais un échauffement tel que les surfaces métalliques seront portées à leur point de fusion et se souderont l'une à l'autre; c'est le fâcheux grippage. Comment éviter cela :

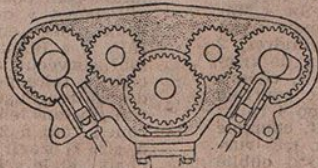
tout simplement en interposant entre les deux surfaces une couche d'un corps qui empêche leur contact, c'est-à-dire d'un lubrifiant. Il y a des lubrifiants solides, comme le graphite, qui remplit en quelque sorte les creux du métal et permet de réaliser une surface unie. Mais il ne suffit pas et il faut un lubrifiant plus mobile, une huile. Mais le choix d'une huile n'est pas simple. Il faut qu'à la température de fonctionnement du moteur elle ne devienne pas trop fluide car, sous la pression qui s'exerce sur les pièces en mouvement, elle serait chassée, et les surfaces n'étant plus isolées par la pellicule d'huile gripperaient. Il faut donc, selon la température de fonctionnement du moteur, une huile dont la viscosité soit bien déterminée. Et l'huile doit posséder bien d'autres qualités qui, depuis bien des années, font l'objet d'innombrables recherches. La qualité d'une huile ne s'estime pas à vue de nez, en écrasant une goutte d'huile entre le pouce et l'in-

A droite : Cylindre et piston présentent une importante surface de frottement. Un graissage efficace et une huile de bonne qualité sont indispensables pour la longévité de ces deux organes essentiels.

A gauche et ci-dessous : Une distribution par double A.C.T.

Ci-contre : Aspect extérieur.

Ci-dessous : Schéma du mécanisme de commande. C'est la distribution par soupapes la plus mécanique, celle qui présente le minimum d'inertie et de frottements.



dex. Utilisez donc l'huile conseillée par le constructeur ou celle recommandée par une des grandes marques d'huiles qui ne voudraient pas risquer une réputation établie en livrant des produits inférieurs. N'ayez pas la superstition de l'huile de ricin qui peut donner naissance à des gommages qui obstruent les filtres et les canalisations d'huile. Elle n'est pas économique car elle exige des vidanges plus fréquentes. Ne faites pas d'expériences personnelles en mélangeant des huiles.

Une bonne huile, des vidanges et des rinçages périodiques vous épargneront bien des ennuis mécaniques. Nous reviendrons plus tard sur ce sujet.

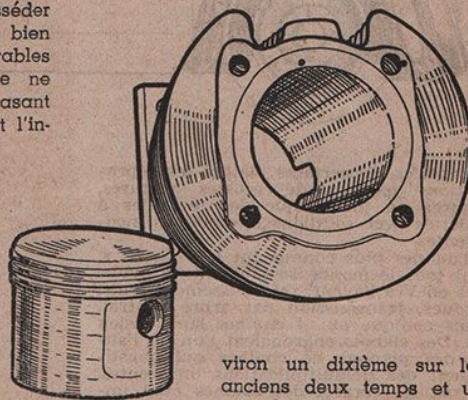
XII

### SYSTEMES DE GRAISSAGES

Il faut d'abord distinguer deux grandes classes de graissage : 1<sup>o</sup> les graissages à huile perdue; 2<sup>o</sup> les graissages par circulation d'huile.

#### 1<sup>o</sup> Graissages à huile perdue.

Le graissage de la plupart des deux temps s'opère en mélangeant avec le carburant une certaine quantité d'huile, en-



viron un dixième sur les anciens deux temps et un quinzième ou même un vingtième sur les moteurs modernes. Ce système simple et sûr donne de très bons résultats. On pourrait croire que l'huile diluée dans l'essence perd de sa viscosité. En fait, le mélange huile-essence n'est pas très stable. Quand il arrive dans le carter l'essence se vaporise; l'huile, beaucoup moins volatile, se sépare et se dépose sur les organes à lubrifier. Remarquons que pour les quatre temps eux-même, l'incorporation d'une faible quantité d'huile à l'essence est très utile, surtout si cette huile contient un certain pourcentage de graphite colloïdal (graphite dans un état extrême de division). On peut ainsi graisser les queues de soupapes et les hauts de cylindres. C'est un point très important, car lors de la mise en marche toutes les parties hautes du moteur sont à sec et c'est alors que l'usure est la plus sensible.

(A suivre.)

### 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 GRAND PRIX D'ALBI

Une foule impressionnante assistait à cette épreuve qui figurait autrefois en bonne place au calendrier international. Deux courses distinctes, en 350 et en 500 cmc. Dans les « demi-litre », l'exhibition de J.M. West et de sa 4 cylindres à compresseur, récent vainqueur du Grand Prix des Frontières, était très attendue. Il dut abandonner sur la fin, ayant néanmoins battu à 141 kmh, le record du tour du circuit pour les motos.

La course des 350 fut sans contredit la plus spectaculaire. La participation des Anglais Anderson et Thomas, sur Velocette, et de Roger Loyer permettait une belle bagarre et... tint ce qu'elle promettait Anderson prit l'avantage. Derrière lui, la seconde place fut âprement disputée entre Loyer et Thomas, ce dernier l'emportant finalement de quatre secondes. Anderson a battu le record du tour à plus de 133 kmh.

En 500 cmc., la victoire de Berthier fut indiscutable. Il prit la tête du début à la fin. Le record de Boetsch, établi en 1938, reste debout.



En haut de la page : Le départ du Grand Prix d'Albi.

Au centre : Anderson et Loyer trinquent après la victoire de l'Anglais.

Ci-dessus : Berthier, vainqueur des 500 cmc., à l'arrivée.

Ci-contre : L.A.J.S. 4 cylindres de Jock West est une véritable usine. Remarquez l'important réservoir d'huile et le flexible du compte-tours.



### LES RESULTATS

Catégorie 350 cc. (14 tours : 124 kms 614)

1. Anderson (Velocette), 57' 6" 8/10 (moy 130 kmh. 912); 2. Thomas (Velocette), 57' 11" 9/10; 3. Loyer (Velocette), 57' 15" 3/10; 4. Guit (Velocette), 13 tours en 59' 21" 4/10; 5. Soubié (Alcyon), 12 tours en 57' 35" 3/10; 6. Boulanger (Velocette), 12 tours en 57' 39" 4/10; 7. Touzalin (Excelsior), 12 tours en 1 h. 59" 2/10; 8. Barde (Velocette), 11 tours en 57' 13" 2/10; 9. Dulouard (Velocette), 11 tours en 57' 51" 3/10.

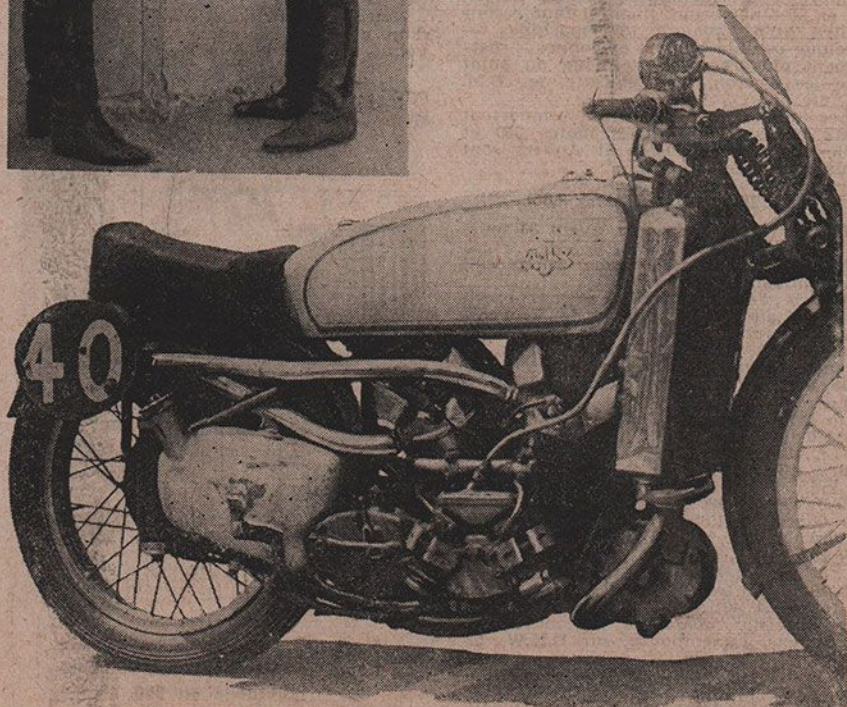
Meilleur tour : Anderson, 4' 5/10 (moy. 133 kmh. 237).

Catégorie 500 cc. (14 tours : 124 kmh. 614)

1. Berthier (Saroléa), 56' 2" 3/10 (moy. 133 kmh. 423); 2. Naudon (Velocette), en 58' 41" 1/10; 3. Stignani (Terrot), 12 tours en 56' 53" 5/10; 4. Vallet (Rudge), 12 t. en 57' 7" 6/10; 5. Lafon (Triumph), 12 tours en 59' 13" 5/10; 6. Venin (Saroléa), 12 tours en 59' 22" 6/10; 7. Duprat (Saroléa), 11 tours en 59' 20" 4/10; 8. Peany (N.S.U.), 9 tours en 58' 35" 1/10.

Meilleur tour : Berthier, 3' 54" 8/10, (moyenne 136 kmh. 471).

N.D.L.R. — Nous publierons les résultats du circuit de Cannes dans le prochain numéro.





## LE GRAND PRIX DE SUISSE

L'Italie remporte deux victoires, avec Pagani (Gilera 500) et Cavaciutti (Guzzi 250). La Suisse remporte la catégorie 350 avec Hess (Velocette) et la course des sidecars avec Aubert (600 Norton).

(De notre envoyé spécial)

**D**IMANCHE 14 juillet s'est couru, à Genève, le Grand Prix Suisse des motos. Organisé par le Moto-Sporting-Club, il a remporté une fois de plus un réel succès. Le circuit, dit circuit des Nations (2.920 mètres) est dans Genève même, près du Palais de la S.D.N. Le circuit est difficile, mais l'organisation s'avère parfaite et certains de nos organisateurs réputés auraient à y prendre des leçons.

Quatre courses se disputèrent avec un intérêt tout particulier pour chacune d'elles.

Dans l'ensemble, les coureurs italiens emportent les meilleures places. Certes, ils étaient nombreux, mais il faut reconnaître qu'ils avaient des machines — quoique pour la plupart anciennes — nettement plus récentes et mieux au point que les Norton, les Velocette, les B.M.W., etc...

Les Suisses, et c'est justice, remportent deux belles victoires, les motos 350 et celle des sidecars. Hess et Aubert sont deux merveilleux pilotes.

### LES 250 CMC. (87 kms 600)

Ils partirent à 9 heures, ayant 30 tours de circuit à couvrir.

Notre compatriote Pache remplaçait l'italien Taraschi.

Dès le départ, la lutte se circonscrit entre l'italien Cavaciutti et le Tchecoslovaque Juhan; ils devaient terminer premier et second, le Tchecoslovaque ayant effectué le meilleur tour en 1' 40" 8/10, soit 104 kmh. 285 de moyenne.

La moto Jawa de Juhan avait un moteur D.K.W. avec un compresseur Zoller installé par lui-même. Voici le classement:

1. C. Cavaciutti, Italie, sur Guzzi, les 30 tours, soit 87 kms 600 en 52' 59" 2 (moy. 99 kmh. 190); 2. Juhan, Tchecoslovaque, sur Jawa, 53' 06" 4; 3. Lorenzetti, Italie, sur Guzzi, 54' 19" 4; 4. Leoni, sur Guzzi, 54' 20" 2; 5. Milani, Italie, sur Guzzi, 54' 20" 8; 6. Ruggeri, Italie, sur D.K.W., 53' 03" 2; 7. Alberti, Italie, sur Guzzi, 53' 10", 29 tours; 8. Blatter, Suisse, 29 tours, 54' 40"; 9. L. Simons, Hollande, sur Excelsior, 53' 45" 2, 27 tours; 10. C. Simens, Luxembourg, sur D.K.W., 53' 54" 2, 27 tours; 11. Forster, Suisse, sur Rudge, 54' 30" 2, 27 tours; 12. Pache, France, sur D.K.W., 52' 59" 4, 25 tours; 13. Laederach, Suisse, sur D.K.W., 53' 11" 8, 25 tours; 14. Lauer, France,

New-impérial, 54' 25", 25 tours; 15. Rubli, Suisse, sur Guzzi, 53' 35" 8.

Meilleur tour: Juhan, Tchecoslovaque, sur Jawa, 1' 40" 8/10, moy. 104 kmh. 285.

### LES 350 CMC. (116 kms 800)

A 10 h. 30 partent les 350, qui avaient à couvrir 40 tours.

L'italien Ruggeri prend rapidement la tête et le Suisse W. Hess le talonne. Notre compatriote Lhéritier grippa son moteur; Ruggeri établit le record du tour à 104 kmh. 910 de moyenne, mais aussitôt après des ennuis d'allumage font perdre à Ruggeri la place de premier. Le Suisse Hess prend la tête et s'assure la victoire en véritable champion, tandis que Ruggeri essaye vainement de rattraper sa place.

Notre compatriote Peraldi est victime d'un graissage défectueux, qui lui provoque un bris de soupape.



Hess fils, sur la moto de son papa, sourit après la victoire paternelle en 350.

En haut, le départ des 500 cc.

Le Suisse Spiegler Jos. devant changer de bougie est mis hors de course, n'ayant pas de bougie de rechange sur lui.

### CLASSEMENT

1. Hess W., Suisse, sur Velocette, 1 h. 09' 31" 4/10, moy. 100 kmh. 800; 2. Kaufmann, Suisse, sur Velocette, 1 h. 10' 37"; 3. Ruggeri, Italie, sur D.K.W., 1 h. 10' 22" 4/10; 4. Leoni, Italie, sur Benelli, 1 h. 11' 10" 6/10; 5. Stemann, Hollande, sur Velocette, 1 h. 10' 15" 2/10.

Meilleur tour: Ruggeri, Italie, sur D.K.W., 1' 40" 2/10, moy. 104 kmh. 91.

La D.K.W. de Ruggeri est une moto de 1937 à compresseur.

### LES SIDECARS 600 (87 kms 600)

A 13 h. 30, les sidecars partent pour accomplir leurs 30 tours. Le spectacle est vraiment impressionnant et le premier passage devant les tribunes officielles soulève un enthousiasme indescriptible.

Les Suisses Aubert et Haldemann mènent devant tous les autres concurrents; Haldemann passe en tête à quelque 30 secondes devant Aubert et effectue son meilleur tour à 93 kms 523 de moyenne, qu'il améliore au 17<sup>e</sup> tour à 94 kmh. 702. Vraiment ce pilote est plein d'audace dans les virages et ne craint pas de prendre des risques.

La course est menée terriblement vite et se révèle rapidement meurtrière.

Le Belge Vanderschrick, qui avait déjà perdu son passager, est obligé d'abandonner après rupture de sa boîte de vitesses; le Suisse Muhmann qui marchait très bien (avec sa femme comme passagère), est victime d'une rupture de chaîne. De nombreux autres concurrents se voient éliminés pour des causes diverses.

Le passager de Jeanneret est à signaler: il change une bougie sur la B.M.W. de notre compatriote, en marche.

### LE CLASSEMENT

1. Ferd. Aubert, Suisse, sur Norton, 57' 25" 4, moy. 91 kmh. 530; 2. H. Haldemann, Suisse, sur Norton, 57' 49" 2; 3. Henri Neuwy, Suisse, sur Motosacoche, 58' 02" 4 (29 tours); 4. L. Gellera, Italie, sur Gilera IV, 58' 10" (28 tours); 5. H. Jeanneret, France, sur B.M.W., 58' 36" 1 (26 tours).

Meilleur tour: Haldemann, Suisse, sur Norton, 1' 51", moy. 94 kmh. 702.

### LES 500 CMC. (116 kmh. 800)

A 15 heures, le départ du vrai Grand Prix des Motos (catégorie 500 cc.), est donné (40 tours).

Dès le premier tour, l'Italien Pagani passe à 300 mètres devant ses concurrents : c'est une révélation et ce passage permet d'augurer sa victoire, si toutefois la mécanique tient...

Les autres concurrents essaient de rattraper la Gilera 4 cylindres de Pagani ; l'Italien Lorrenzetti, sur Guzzi, arrive à se maintenir à quelques centaines de mètres ; les spectateurs ont pu même avoir l'impression que Pagani ne poussait pas à fond et allait attendre son compatriote.

Cette catégorie, dans laquelle la France était représentée par Braccini et Charrier, devait être remportée par les Italiens pour les quatre premières places, suivis par le Suisse Hess qui, sur Velocette le matin avait remporté la catégo-

#### CLASSEMENT

1. Pagani, Italie, sur Gilera, 1 h. 05' 37" 6/10, moy. 106 kmh. 780 ; 2. Lorrenzetti, Italie, sur Guzzi, 1 h. 05' 38", 39 tours ; 3. Leoni, Italie, sur Guzzi, 1 h. 06' 35" 8/10, 39 tours ; 4. Hess, Suisse, sur Velocette, en 1 h. 07' 04" 2/10, 38 tours ; 5. Braccini, France, sur Terrot, en 1 h. 05' 55" 6/10, 37 tours ; 6. Beevers, Angleterre, sur Norton, en 1 h. 06' 43", 36 tours ; 7. Fortune, Irlande, sur Rudge, en 1 h. 07' 15", 36 tours ; 8. Blatter, Suisse, sur B.M.W., en 1 h. 05' 40" 2/10, 35 tours ; 9. Hostettler, Suisse, sur Universal, en 1 h. 06' 20" 8/10, 35 tours ; 10. Kike, Suisse, sur Rudge, en 1 h. 06' 54" 6/10, 33 tours ; 11. Bivort, Belgique, sur B.M.W., en 1 h. 06' 10" 4/10, 30 tours.

ressort en épingles, dont le carter est en Elektron. Prisonnier de guerre pendant 4 ans. Braccini s'évada d'Erlangen et se mit à l'ouvrage dès son retour.

★

Arrivé à Genève le samedi midi, après la clôture des essais, Lauer ne put s'entraîner sur sa New-Imperial 250. Il prit donc le départ sur sa machine de course sans connaître ses repères de freinage. Au départ, un pointeau d'essence bloqué provoqua un mélange trop riche et son moteur bafouilla pendant la majeure partie de la course. Ce n'est que 4 tours avant la fin qu'il put tirer à fond, mais trop tard pour pouvoir prétendre aux places d'honneur.

★

Perrin parvint sur les lieux de la course après avoir voyagé toute la nuit. Les galets de sa tête de bielle se brisèrent pendant les essais. Il téléphona à Boulogne, d'où on lui expédia les pièces de rechange par avion. Il dut prendre le départ, sans avoir pu effectuer de nouveaux essais. Pour comble de malchance, un goujon mal serré provoqua une fuite au joint de culasse, ce qui le contraignit à abandonner.

★

Hordelalay devait participer à l'épreuve des sidecars. A l'entraînement, pour éviter un concurrent qui s'arrêtait pile devant lui, il dut donner un brusque coup de guidon, et son équipage se retourna. Résultat : Trois doigts brisés au ras de la main. A la distribution des prix, les organisateurs, très aimablement, lui remirent un souvenir.

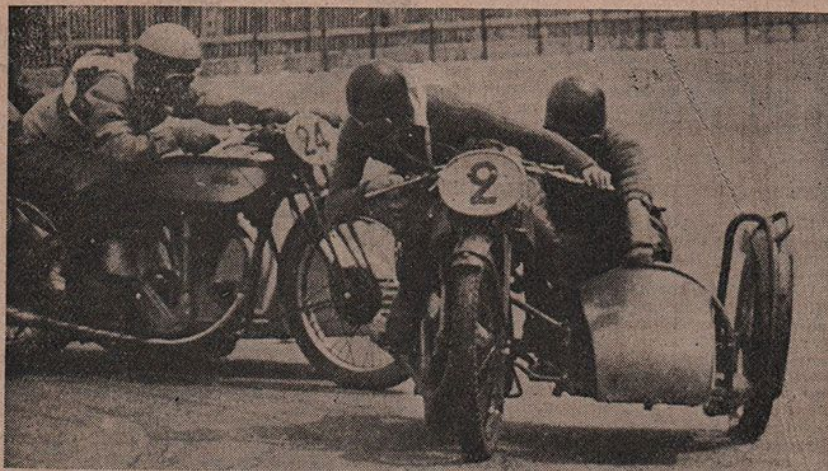
★

Une indiscretion nous permit d'apprendre que le champion italien Sandri proposa, en 1935, à un coureur officiel de Terrot bien connu dans le midi, le dessin d'un moteur qui a fait parier de lui et s'adjugea quelques mois plus tard le record de vitesse pure de sa cylindrée. D'après Sandri, notre représentant, sans même avoir consulté la maison Terrot, répondit qu'il était certain que son constructeur ne s'y intéresserait pas. A la suite de cette réponse négative, Sandri entra en pourparlers avec une usine italienne. On connaît la suite.

★

Les coureurs italiens reçurent une aide efficace et arrivèrent avec toute une caravane sur le théâtre de la course. Les hollandais, eux, furent transportés avec leur matériel par avion spécial : Verrons-nous un jour M. le Ministre de la Production Industrielle mettre un avion de transport à la disposition des coureurs français ? Il est permis d'en douter !

(suite au verso)



Aubert (Norton), vainqueur en sidecars 600 cmc., vire devant Haldemann, qui termina second.

rie 350, également sur Velocette, et notre compatriote Braccini qui, sur une Terrot, arrivait tout de même fort honorablement à se classer et ceci malgré un dérapage à la sortie des tribunes où il roula sur lui-même, comme un tonneau ; il remonta courageusement sur sa moto, aux applaudissements des spectateurs, mais il ne put rattraper un temps qui lui aurait permis d'avoir un classement nettement amélioré. Notre compatriote Charrier, sur sa B.M.W. à compresseur, lui, est victime au départ d'un embrayage mal réglé, et pour comble de malheur, crève.

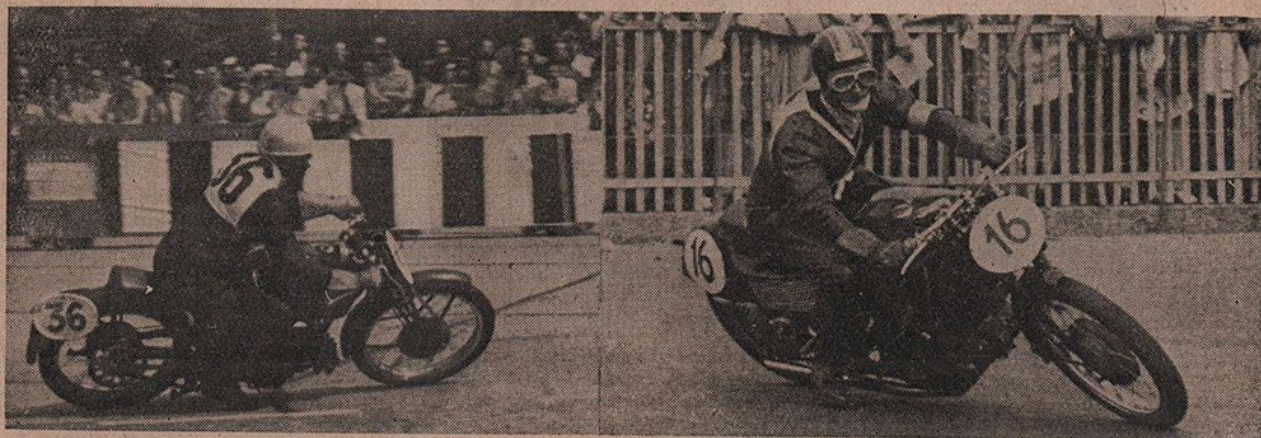
Meilleur temps toutes catégories : Pagani Nello, Italie, sur Gilera, 1 h. 05' 37" 6/10, moyenne 106 kmh. 780.

#### HOMMES ET MACHINES AU GRAND PRIX DE SUISSE

Nos représentants ont joué de malchance. Un seul d'entre eux réussit à se classer honorablement. Nous voulons parler de Robert Braccini, qui talonna les redoutables Italiens sur sa Terrot : Il s'agit d'une ancienne machine (1937-1938), mise au point par Braccini lui-même à son retour d'Allemagne. C'est une 500 à quatre paliers, double circulation d'huile,

Cavaciutti (Guzzi), premier en 250, avec sa Guzzi personnelle.

Pagani (Gilera) 500 cmc., le grand vainqueur de la journée.

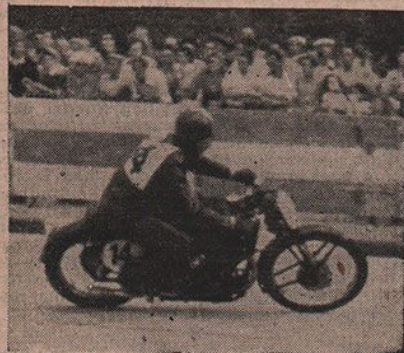


SOYEZ PRUDENT ! MIEUX VAUT ARRIVER UN PEU PLUS TARD QUE JAMAIS

# AU GRAND PRIX DE SUISSE



Juham, second en 250 cmc., sur Jawa-D.K.W.



Kauffmann (Velocette), deuxième en 350 cmc.



Lorenzetti (500 Guzzi), qui termine très près de Paganì, vainqueur.

La 250 cmc. Gilera 4 cylindres, établie sur le même plan que la 500, n'a pu être préparée à temps pour prendre le départ à Genève.

★

La 250 cmc. Benelli à compresseur est prête. Les usines Benelli à moitié détruites par les bombardements ne pourront reprendre la fabrication qu'en 1947. Cette 250 a été essayée par Martelli en 1940 en vue d'une tentative de records.

★

La 250 cmc. Guzzi suralimentée aurait sur la Gilera un net avantage en circuit, étant donné sa légèreté et ses reprises extraordinaires. A l'essence benzol, elle atteint 195 kmh. et a couvert le kilomètre lancé à 213 avec des réglages spéciaux et un carburant à l'alcool.

★

## L'ART DE RECEVOIR... A L'ETRANGER

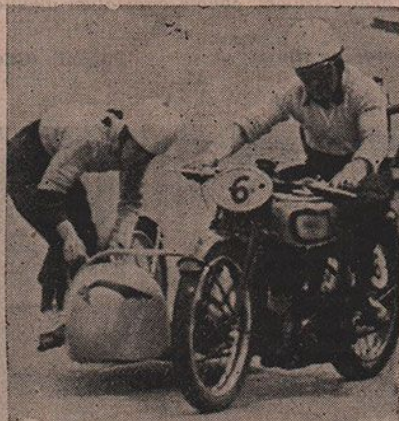
Nos amis suisses viennent de donner une parfaite démonstration de l'art d'organiser et de recevoir lors du Grand Prix de Genève.

Les pilotes, sitôt arrivés, étaient dirigés vers un bureau où ils recevaient, en moins de cinq minutes, tous les imprimés et renseignements possibles. Après cela, il leur était impossible d'hésiter, ou de chercher. TOUT, absolument tout, était indiqué de façon claire. Hôtel, heures d'entraînement, maison fournissant le carburant, etc... Bien mieux, si le pilote disposait de peu d'argent, il lui était remis immédiatement la moitié de sa prime de départ.

Quand à l'accueil des particuliers, citons seulement ces 3 cas : Un spectateur aux essais, à un pilote étranger qui se plaignait de la cherté de l'hôtel, offre son propre appartement, se proposant d'aller lui-même coucher chez des amis. Un autre prête son garage comme atelier de mise au point. Enfin, alors qu'un coureur avait cassé aux essais, 2 sportifs suisses lui donnèrent les horaires d'avions, avancèrent le prix du transport, allèrent à l'arrivée de l'avion chercher les pièces neuves, s'occupèrent de les dédouaner, et enfin les remirent au coureur à temps pour réparer et prendre le départ.

Deux exemples enfin de l'accueil des organisateurs :

Les pilotes étrangers ne touchaient pas



Le Belge Vanderschrick, dont nous avons relaté le différend avec les organisateurs du Circuit de Saint-Cloud.

tous la même prime de départ, celle-ci étant proportionnelle à la valeur des coureurs. Pourtant, devant le succès pécuniaire de l'épreuve, tous les pilotes reçurent la même somme.

Enfin, Hordelalaye, qui s'était blessé à l'entraînement, s'est vu remettre, à simple titre de souvenir, un superbe plateau en étain repoussé ; notre brave représentant en pleurait presque d'émotion.

Voilà de quoi faire réfléchir nos braves organisateurs, clodoaldiens... ou autres !



## Grizzly est mort

Le meilleur coureur belge, Gilbert de Ruedder, connu sous le pseudonyme de « Grizzly » comme un des plus extraordinaires pilotes du continent, n'a pas survécu aux blessures consécutives à sa chute, sur le circuit de Zoute, le 14 juillet dernier. Trois jours plus tard nous étions informés de son décès.

La perte de ce conducteur extraordinaire, dont la témérité soulevait l'admiration des spectateurs, quelque fut le circuit où il se produisait, sera ressentie bien au-delà des frontières de son pays. Pour donner une idée de la haute classe internationale de Grizzly, nous rappellerons ce Grand Prix du Comminges où il menait avec sa Saroléa, devant une Husqvarna bicylindre, et cette course internationale, sur un circuit belge, où il accomplit le meilleur tour, malgré la présence des Velocette de l'écurie officielle et des D.K.W. à compresseur. Ses victoires internationales ne se comptaient plus, et il faut y ajouter plusieurs championnats de Belgique. Enfin, dans le précédent numéro de Moto-Revue, nous avons longuement parlé de sa course au Grand Prix de la Cambre et de l'enthousiasme frénétique qu'il déclencha en arrachant in extremis à Anderson une victoire qui semblait acquise à l'Anglais.

# 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.

## UN ABONNE SATISFAIT

● C'est avec un grand plaisir que j'ai retrouvé dans votre no 872 un « Moto-Revue » digne de ceux d'avant-guerre, tant par ses compte-rendus des compétitions de ce mois-ci que par ses photographies de reportages.

Il ne manquerait plus qu'un de ces fameux dessinateurs plumistes que vous aviez autrefois.

Lecteur de votre revue depuis 1931 et abonné, je la diffuse de mon mieux et cela avec un vif plaisir qui est celui de tous ceux qui aiment la moto et reconnaissent la valeur de votre revue unique en France.

THIEBAULT,  
rue Ravignan, Paris.

## VIVE LE VELOMOTEUR !

● Je suis un fervent de la moto et en fais depuis une quinzaine d'années.

Ayant toujours eu des motos commerciales rapides, et en dernier lieu une R.S. S.E. Terrot, je ne m'étais jamais intéressé au vélomoteur. Il a fallu la guerre et sa pénurie de machines neuves pour me rendre compte des performances que l'on pouvait réaliser avec ces 100 cmc.

Je m'en suis servi sur de petits parcours, mais je n'avais jamais doublé le cap des 100 kms sans arrêt et ma foi, il me semblait que la mécanique avait une réserve de sécurité pratiquement illimitée dans le domaine tourisme. Aussi, le hasard a voulu que j'aie à faire le pari d'arriver à bon port sur le trajet Agen-Dijon, soit 644 kms d'après la carte Michelin, et à 40 de moyenne, avec une motorette Terrot que je possède et qui totalisait déjà 7.000 kms.

Donc ces jours-ci j'ai fait le trajet Agen-Dijon, soit 644 kms en 14 h. 3/4 comme en fait foi le duplicata de ma feuille de route que je vous envoie ci-joint. 14 h. 3/4 sans arrêt pour un moteur qui a marché sans une défaillance, est une performance qui peut intéresser les futurs propriétaires de vélomoteurs. Sur-tout que mon vélomoteur était chargé, comme vous pouvez en juger par la photographie que je vous adresse ci-joint également. Je porte moi-même un sac tyrolien. D'ailleurs, l'ensemble : motorette, passager et chargement, pesaient 160 kgs.

La consommation d'essence : 16 litres de mélange.

Je m'étais surtout attaché à faire une performance de tourisme, faite dans des conditions normales de route, c'est-à-dire avec un chargement touriste sur une route que je ne connaissais pas et empruntant des côtes et du plat, ce que j'ai trouvé en traversant le Massif Central, par Limoges, Guéret, Montluçon, Moulins, Autun, Dijon.

Je suis fermement convaincu que le vélomoteur sera, dès qu'il pourra être livré sans le truchement du bon d'achat, l'engin idéal pour les déplacements économiques.

A noter qu'au retour, car je suis revenu également par la route, j'ai fait un crochet par Clermont-Ferrand, le Col de la Ventouse, Le Mont-Dore, La Bourboule, et que le moteur s'en est tiré avec beaucoup d'honneur.

Je récapitule : 644 kms en 14 h. 3/4 (43 kms 700 de moyenne) et 16 litres d'essence, soit une consommation de 2 l. 470 aux 100 kms, je crois qu'il est difficile de mieux prouver la valeur mécanique et économique de la « Motorette ».

Il est intéressant de remarquer que sur ce parcours je me suis trouvé plus rapidement à Dijon que par le chemin de fer, et surtout, avec moins de frais.

M. LABENEDIE, à Agen.

## LA MOTO LEGERE

Pour beaucoup la moto est un engin de travail et de plaisir et bien peu dans les classes moyenne et ouvrière peuvent payer les sommes considérables que coûteront une machine up-to-date. Aussi de grâce, Messieurs les constructeurs, faites des machines avec tous les perfectionnements et toutes les nouveautés que vous voudrez pour amateurs fortunés et afin que la France tienne sa place dans la marche du progrès, mais parallèlement, sortez-nous en série de bonnes petites machines, de bonnes 100, 175 ou 200 cmc., de robustes deux temps si économiques à l'achat et à l'entretien de bonnes motos utilitaires qui ne comportent pas peut-être le dernier cri du perfectionnement, mais qui assurent par tous les temps un service sans défaillance et ne représentent pas à l'achat l'équivalent d'une fortune. C'est le seul moyen de rallier autour de notre « Moto-Revue » tous les anciens motocyclistes d'avant-guerre et aussi d'amener dans notre grande famille la jeune génération qui ne demande qu'à se joindre à nous. Allons, messieurs les amateurs fortunés, ne boudez pas, vous les aurez vos merveilleux bolides, mais de grâce, laissez-nous nos petites péticoles, nous serons encore au comble du bonheur avec. Je suis un vieux motard depuis 1932 et moi aussi, dans les bonnes années, j'eus ma 350 culbutée, à l'heure actuelle, une 175 comblera mes désirs et mes moyens. Je crois qu'ils sont nombreux dans notre famille de motocyclistes ceux qui pensent comme moi.

M. VANOVE, Paris.

## QUE DESIREZ-VOUS DE VOTRE MOTO ?

● A l'heure actuelle, et à mon humble avis, le problème se pose ainsi :

Le vélomoteur français (en général) satisfait pleinement ses usagers par les qualités qu'il présente et qu'on désire de lui ; très souvent le vélomoteur est utilisé à titre utilitaire, et ces six ans de guerre ont montré à beaucoup qui le dédaignaient que l'on peut attendre de lui de grands services.

Il reste donc à mon avis une autre catégorie de motocyclistes qui voient en la moto de demain l'engin rêvé du tourisme à deux ou même à trois avec sidecar, les longues randonnées sur une machine confortable, avec toute la sécurité mécanique et la régularité de fonctionnement possibles.

Dans cette catégorie s'incorporent tous les motocyclistes sans engin et aussi pas mal d'automobilistes d'avant-guerre qui ne peuvent à l'heure actuelle songer à l'automobile vu son prix élevé et les frais d'entretien, de garage, de consommation qui sont beaucoup plus grands que pour une moto que l'amateur peut entretenir facilement avec des frais de garage nuls, et une consommation réduite.

Voilà donc la moto qui, à mon avis, serait idéale (sans être irréalisable comme celle que vous présente un lecteur dans le numéro du 15 mai).

Cylindrée : 500 à 600 cmc. (qui même avec un side permet d'aborder sans appréhension la montagne). 4 temps culbutée. 2 cylindres flat-twin. Suspension AR. Débrayage à pied et à main. Cadre châssis en tôle emboutie. Transmission par cardan (suppression inconvénients de tension nettoyage et graissage fréquents). Allumage Magnéto. Roues à broche. Poignées tournantes : non. 4 Vitesses à sélecteur au pied. Bloc moteur aux lignes nettes et harmonieuses, étanche. Freins hydrauliques séparés. Sidecar pouvant être adapté ou supprimé rapidement. Fini noir et filets or.

Voilà la moto rêvée des véritables motocyclistes, car je n'appelle pas de ce nom les fous qui ne voient en la moto qu'un instrument de records ou qui ne cherchent qu'à augmenter la vitesse sans assurer la moindre sécurité mécanique, et qui sur route constituent de véritables dangers publics. Les routes Françaises, tout en étant très belles, ne permettent pas d'approcher seulement les vitesses maximum que l'on obtient sur les motos depuis bien des années ; pourquoi donc chercher à augmenter sans cesse ces vitesses ? il vaudrait bien mieux que l'effort porte sur la qualité mécanique, la pureté de ligne et le fini.

Quant aux motos étrangères, tant vantées par certains, je crois qu'il existe en France certaines motos comme la Gnome et Rhône 2 cylindres flat-twin de la Police de la Route, que peu de motos étrangères égalent et dont la beauté de ligne, la précision mécanique, le fini, assurent à la Construction Française une place d'honneur.

Jean SABOT, à Bobigny.

## Feuille de route Agen-Dijon — Vélomoteur

	Kms	Temps (heure)	
	0	30	21
Agen	0	30	21
Agen-Villeneuve	30	30	0.45
Villeneuve-Bergerac	60	90	0.90
Bergerac-Périgueux	47	137	1.10
Périgueux-Limoges	101	238	2.30
Limoges-Bourganeuf	50	288	1.15
Bourganeuf-Guéret	33	321	0.50
Guéret-Gouzon	31	352	0.45
Gouzon-Montluçon	34	386	0.51
Montluçon-Moulins	74	460	1.51
Moulins-Bourbon Lancy	33	493	0.50
Bourbon Lancy-Autun	65	558	1.38
Beaune-Dijon	38	644	0.57
Autun-Beaune	48	596	1.12

À droite : M. Labénédie, dont nous publions ici la relation de voyage, a bien voulu nous communiquer sa feuille de route. Les visas des autorités locales (au départ et à l'arrivée) garantissent l'authenticité de son exploit.

Vu au Commissariat de Police d'Agen le 16 Juin 1946 à 21 heures.  
Signé : Illisible

Vu à la Gendarmerie de Dijon le 17 juin 1946 à 11 h. 45.  
Signé : Illisible

Vitesse moyenne : 34 kmh. 700.  
Consommation moyenne : 2 l. 470 aux 100 kms.

# nos petites annonces

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

Pour l'envoi par courrier de nos 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 imprimerie au besoin). Envoyez 8 jours avant la parution.



DOCUMENTATION N° 54 *Gratuite*

## MOTOS A VENDRE

D.K.W. 350 cmc. neuve, 4 vit. STATION SERVICE, 83, avenue de la Grande-Armée, Paris.

DARMONT 6 CV 3 vit. m. AR Delco. Amilcar 6 CV sp. repr. mot. R-Gillet side. 78, boul. Félix-Faure, Aubervilliers.

INDIAN Chief suspension AR, neuve avec ou sans sidecar d'origine. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée.

TRIUMPH 4 CV culb. parf. ét. Sidecar 5 CV culb. Magnat-Debon G.S.S.E. à roder, 5 CV lat. Norton entier, renouée. DERMEN, 30, rue Emile-Londrin, Boulogne (Seine).

PET, cyclec. 3 R. 2 CV monop. Side vélomot. NOEL, 10, rue Gide, Levallois. PER. 19-10.

INDIAN Commander 1.000 cc. 4 cyl. culbut. 2 carburateurs. Modèle rare. STATION SERVICE, 83, av. d. l. Grde-Armée

VENDS Gnome-Rhône 7 CV culb. side Impérial parf. état. BOUTILLIER, Grande Place, Carvin (Pas-de-Calais). Tél. 21

MOTO side N.S.U. 500 cmc. parfait état, pneus neufs, 4 vit. sélect. MOLEY, 65, rue de Metz, Nancy (Meurthe-Mos.).

2 D.K.W. 500 bicycl. 1 avec démar. élect. STATION SERVICE, 83, av. d. l. Grde-Armée

INDIAN avec side. Saroléa 500 culb. N.S.U. 3 CV. Victoria 2 CV et 3 CV. Standard 350 culb. 29, avenue du Parc Montsouris, Paris (XIX<sup>e</sup>).

POUR sportif, Harley 1.000 cc. culb. avec side Stoye. ERB Marcel, Molsheim.

350 GILLET-HERSTAL 2 tps. ét. neuf, poign. tour. tan.-sad. Châss. s. car. roue-susp. FE-SARD, 35, cité Pilleux (18<sup>e</sup>).

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

GLORIOL moteur Anzani 250 cc. culb. 4 CV. Mont. 43-22.

PART. vend. G.-Rhône side Bernardet sport 4 vit. sélect. ét. neuf, départ. DESHOUILLES, 2, rue Paul-Bodin, (17<sup>e</sup>).

MONET-GOYON 350 cmc. très bon état. Téléph. GOB. 19-68.

D.K.W. 250 cmc. 1939 comme neuve. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée, 16<sup>e</sup>.

MOTOBECANE 3 CV R 23 bloc mot. bon état. DAMIEN, Moulins Villedieu (Indre).

SPLEND. Motoconfort 1939 350 Grd Sp. sup. sél. 4 V, 3.000 k. CAMLANN, 30, r. Patay, 13<sup>e</sup>.

N.S.U. 250 cmc. superculasse, impecc. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée.

MOTO 350 cmc. culb. F.N. revisée, état neuf, cause santé. Téléph. 211 et 217 à Brunoy.

CYCLES et MOTOS. Achat. Vente. Réparation. J. JANIN, ancien coureur, 180, rue des Pyrénées. Autobus 26. Téléph. ROQ. 06-78.

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

1 MOTO Soyer 5 CV arbre à came en tête, mécanique et pneus état de nf. DUCHENE, 58, boulevard Poniatowsky, Paris.

MOTOCONFORT super-club 500 cmc. STATION SERVICE, 83, avenue de la Grande-Armée.

MOTOCONFORT 4 CV bloc-mot. b. ét. DEFANCE, 109, r. des Ecoles, Montataire (Oise). D.K.W. cmc. très bon état. STATION SERVICE, 83, avenue de la Grande-Armée, Paris.

B.S.A. 5 CV lat. 4 vit. sélect. parf. ét. visible GARAGE, 1, rue Bonnet, Clichy (Seine).

ZUNDAPP K.S. 600 2 cylindr. neuve. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée.

TRIUMPH Allem. 350 cmc. sélect. 4 vit. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée.

EPAVE B.M.W. avec papiers. Indian 1200 cmc. 1940, suspension arrière. M. PETITJEAN, 111, r. de Paris, Soisy-s.-Montmorency (Seine-Oise).

SIDE Terrot 350 cc. culb. H. S.S.T. 1935. Impeccable. PARFUMERIE, 16, rue de Vienne.

M.R. vélomoteur Sachs 3 vitesses, STATION SERVICE, 83, avenue de la Grande-Armée.

MOTO marque N.S.U. 250 cmc. arbre à cames en tête, sélecteur, 4 vitesses, tout chromé, état entièrement neuf. FERUT, 87, r. Marinville, Parc Saint-Maur (Seine). GRA. 15-59.

B.M.W. R 35, fourche télescop. neuve. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée.

SIDECAR Roy ét. neuf, de 9 h. à 10 h. et à 20 h. WATTEZ, 145, bd V.-Hugo, Clichy (S.).

TRIUMPH Hérisson 2 cyl. 250 neuve. STATION SERVICE, 83, av. de la Grande-Armée.

CENT. motos toutes marques et stock pièces détachées, moteurs, boîtes de vitesses. Terrot, Motob., Triumph, B.S.A., etc. LACLAU, 21, Villa Marguerite, Issy-les-Moulineaux (S.).

## 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.

## JEUNES ! apprenez un

métier d'avenir  
Faites-vous une situation intéressante dans Industrie et Commerce Auto en suivant nos cours par correspondance qui feront de vous techniciens et mécaniciens de 1<sup>er</sup> ordre. Préparer brevet automob. militaire (Armée motorisée) COURS TECHNIQUES AUTO, St-Quentin (Aisne). Rens. grat. sur dem.

ZUNDAPP 196 cc. neuve. DELORME, 80, bd Serurier, 19<sup>e</sup>.

B.M.W. R 71 suspension AR, neuve. STATION SERVICE, 83, avenue de la Grande-Armée.

PARTICULIER vend voiture de course De Coucy 8 cylindr. 1100 cmc. monoplace, entièrement révisée, prix intéressant. 10, av. Anatole-France, à Colombes. Téléph. GRE. 17-01.

SIDECARS divers disponibles. STATION SERVICE, 83, avenue de la Grande-Armée.

SANDFORD dernier modèle, freins Bendix, graissage sous pression. Parf. état STATION SERVICE, 83, avenue de la Grande-Armée, Paris.

1 VELOMOTEUR Motobécane 3 vit. suspension AR, état de neuf. TABAR, 5, rue P.-Leroux, Aitforville (Seine).

JONGHI 350 culb. pn. nfs vit. pied. CIARLAN Paul Junior, 18, rue Pastorelli, Nice (A.-M.).

UN SIDE course Buffler, état neuf, un side course Vannod bon état, une B.S.A. 350 Etoile d'Argent. ROSSIGNOL, 17, rue de Châteaudun, Nanterre. Tél. Malm. 10-65.

GNOME-RHONE 7 CV, 2 cyl. neuve, modèle 1945 en rodage, 4 vitesses, roues à broche. A vendre avec ou sans side. M. BRACH, 2, rue Poincaré, Nilvange (Moselle).

ASSUREZ-VOUS  
CONTRE  
LES  
ACCIDENTS

CONTRE  
L'INCENDIE

NOS SERVICES  
VOUS  
RENDRONT  
SERVICE

CONTRE  
LE  
VOL

ASSUREZ-VOUS  
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

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

**LA MOTO RENOVEE**  
58, rue Amelot — Paris

VENDS 2 vélomoteurs, bon état, bons pneus. COÇU, 9, rue des Fermiers, Paris XVII<sup>e</sup>.

F.N. 4 cyl. culb. cardan; side Bufler luxe, parf. état. pneus neufs, 12 à 14 heures, 18 à 19 heures. Invalides 23-15.

Vd. 350 Motosac. ou éch. c. 250. Lelache 27r.Noailles,Versailles

MOTEURS, boîtes vitesses, pièces détachées ttes marques. Une Saroléa 500 cmc. sélect. Une Norton lat. 500 sélect. nve Une Peugeot 515 neuve. Une Indian sidecar neuf. M. RENDLA, 12, Cité Bisson, Paris.

MOTO genre sport, mot. L.M. P. culb. 4 CV. B. Staub, b. ét. CHESNEAU, 4, r. Staël (15<sup>e</sup>).

D.K.W. 4 CV, entièrement neuve. Modèle 1944. M. PICARDAT, à Saint-Just-Sauvage (Marne).

MATCHLESS 250 4 vit. sélect. ét. neuf, équip. T.S.F., 31, rue Voltaire, Montreuil. M<sup>o</sup> Robes.

GNOME-RHONE 800 side 2 pl. roue tractée, une 750 culbutée solo, les 2 compl. équip. Prêt à rouler, état neuf. pns neufs. BENOIST, Vertus (Marne), t.88

5 CV Majestic avec Bernardet sport, pns sup., bas prix. DODU, 11, rue St-Lazare, Paris.

SPLEND. 600 étrang. 39 sélect. 4 vit. nve. Urgent. CARMEL, 83, bd de la Liberté, Les Lilas.

B.M.W. lat. 750 susp. ar. fourch. téles. roul. 3500 k. parf. état. LEGRY, 2, r. Miromesnil. Tél. ANJ. 29-73, de 10 h. à 12 h. et de 2 h. à 6 h. et demie.

PART. vend B.M.W. 400 culb. LARUE, Péronne (Somme).

NORTON 500 internationale, cylindre, culasse alum. 2 Norton 500. — B.M.W. 4 CV. Matchless 4 CV. O.K. Suprême 5 CV. 5 Terrot de 4 à 5 CV. B.S.A. 4 CV. Triumph 4 CV. 5 Ariel. B.M.W. 750. Que des motos très récents, 34, rue Lecuyer, Saint-Ouen. CH. 12-51.

SARO. 5 CV culb. 3 vit. Après 18 h. M. VERRY, 10, rue de la Fraternité, Vincennes.

500 NORTON lat. 1940, c. nve. Sup. voit. New-Map 1 CV s. permis 3 l. 100. c. nve. Favriou, 236, av. de Bry, Le Perreux, S.

NORTON mod. 42 5 CV lat. ét. nf 4 V. sélect. 65.000. LABADIE, 2, av. Stackler, Sedan. Tél. 3.90

**ON DESIRE ACHETER**  
ACHETE châssis Sandford 4 roues, même sans moteur ni pneus, ou voiture complète. Dr BOTTREAU, Villefranche-Saint-Phal (Yonne).

**VOUS AUREZ BIENTOT EN FRANCE LES MOTOS GUZZI** 250 cm<sup>3</sup> 500 cm<sup>3</sup>  
DERNIERS MODELES  
Pour tous Renseignements  
13, rue Denis-Poisson, 13, PARIS (17<sup>e</sup>) GAL. 46-86

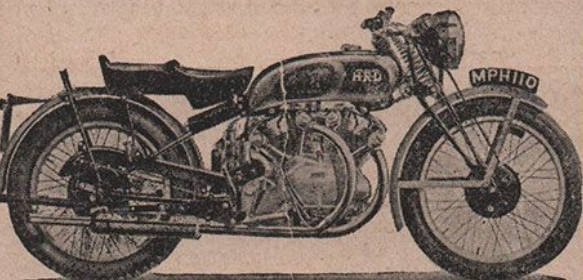
**LA MOTO REPARATIONS L. BATIFORT**  
Pièces détach. ttes marques. Réalés. Réfections embiellages  
30, rue Deguingand, LEVALLOIS-PERRET — PER. 42-75

**GARREAU**  
SPECIALISTE MOTOS RAPIDES  
**Norton**  
REG<sup>d</sup> TRADE MARK

Actuellement quelques Motos NORTON « Second - Hand » sont disponibles.

Etat de neuf absolu  
Entièrement garanties  
Livrables rapidement

**Motos EXCELSIOR**  
**Motos VINCENT HRD**



**GARREAU**  
SPECIALISTE MOTOS RAPIDES  
22, Rue Robert-Lindet, 22  
PARIS-XV<sup>e</sup> — VAU 07-09

Ach. rotor vol. magn. Saga V4M Prat, 27, Traversière, Alfortville  
PAR. ach. Morgan ou Darmont tr. bon ét. pns et mécan. Faire offre à E. FICHTER, 2, place de la Gare, Strasbourg.

ACHETEUR BONS PRIX TOUTES MACHINES ANGLAISES, ALLEMANDES OU FRANCAISES, FABRICATION ANTERIEURE A 1938. STATION-SERVICE, 83, AVENUE DE LA GRANDE - ARMEE, PARIS.  
RECH. culasse spéc. Darmont ctre gauche. CONTE, 5, r. Assemblée-Nationale, Versailles.

RECHERCHE cylindre av. culasse Peugeot type P 107 et pièces détachées Peugeot de tout modèle. LACROIX Maurice, rue Léo-Lagrange, Avesnelles (Nord).

**ECHANGES**  
BUGATTI 2 litres. cabriolet décapotable, 4 pl., 2 roues de sec. prête à rouler, ét. parfait. Prix int. ou échange ctre moto de préf. avec sidecar. CRONIER, 4, square Dordogne, Paris (17<sup>e</sup>). GALvani 48-94.

**B. M. W.**  
Toutes réparations Machines récentes  
Anglaises — Allemandes  
WAGNER, 25, rue de Chabrol, Paris — Taibout 59-87

**COMPTOIR DES PIECES DETACHEES pour MOTOS**  
4, rue Chaptal, Levallois.  
Tél. : PER. 09-13  
Pièces détachées  
Accessoires  
Vente exclusive aux agents  
Freins « LAM »

ACHETE ou échange contre divers pneus 820x120, 650x65. LAF, 239, bould de Pontoise, Herblay (Seine-et-Oise).

CH. SCOTT impeccable. Ecrire KETTERER, 13, r. Solferino-7<sup>e</sup>.

VEND ou éch. une paire fortes roues mot. compl. 710x90 contre moteur cycle. GICQUEL, 29, rue des Gallerands, Montmorency (Seine - et - Oise).

ECHANGE 6 CV Rally Caisse Comm. ctre grosse moto. BAR, 10, r. Marat, St-Cyr (St-et-O.)

CYCLOMOTEUR Dery, état neuf. Vends ou échange contre tandem Dery. MARCHAND, Fourges (Eure).

A VENDRE roues compl. une 34x7 état neuf, une 32x6, ou échange contre roues motos. SEREE, route Falaise, St-Désir de Lisieux (Calvados).

MOTOBECANE 350 culbutée, sortie fin 37, contre plus puissante. FRANÇOISE, 108, rue du Bac, Paris (7<sup>e</sup>).

**OFFRES D'EMPLOIS**

RECH. excel. magasinier réf. sérieuses indispensables. Haut salaire, pr import. affaire moto. Ecr. PUBLICITE SWEERTS No 369, 36 ter, rue de la Tour-d'Auvergne, Paris (9<sup>e</sup>).

**DIVERS**

SUPERBE caisse formant side châssis Bernardet, pneu parfait. A. FREISSE, 3, rue Antoine-Vollon, 12<sup>e</sup>. Après 7 h.

ETABLISSEMENTS REVIL, 82, av. des Ternes. Seuls spécial. pour tous équipements et accessoires, auto, moto, cycle.

BOTTES cuir pointure 40, à vendre ou à échanger contre bottes identiques pointure 43. M. JENDIL, 12, Impasse Delépine, Paris.

EXCELSIOR 350 O.H.V. 4 V. sélect. Harley 1200. Indian 1200. Zundapp 4 cylindr. Terrot 500 sélect. Diverses motos bas prix. Side Précision, 8, rue Claude-de-Bussy (17<sup>e</sup>). GAL. 47-73.

« MOTO - DEMOLITION »  
Ttes les pièces, cadres, réserv., moteurs, Peugeot, Terrot, Motobécane, Monet, Dollar, Impérial, Saroléa, Ariel, Indian, Dresch. Acheteur de tout lot machines incomplètes et accidentées. (MOTO - SPORT, 66, rue du Onze-Novembre, Saint - Etienne (Loire)).

FONDS MOTOS emplacement unique porte Champperret, à céder en pleine activ. LESEURE, 9, r. Léon.-Reynaud, Pas. 92-65.

**ATTENTION A L'ESCROC!...**  
Un individu, avec un accent germanique, circule dans le Var et prend des abonnements pour des revues, dont Moto-Revue en encaisse le montant, et oublie de le transmettre aux Revues. M. Revol, motoriste, à Fréjus, a été ainsi victime de sa trop grande crédulité.

**ACHAT ET VENTE**  
Toutes Motos

Pièces détachées — Mise au point — Spécialiste Terrot et Motobécane

**BARRE — MOTOS**  
123, avenue Foch, 123  
LE PARC SAINT-MAUR

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 Pres**

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, vélomoteur 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

Motobécane, Peugeot  
Terrot, Monet, Side Carpio

**Robert ADNET**

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

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

**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

**EN 2 HEURES** Vous en faites une **MOTO**

2 heures, c'est le temps qu'il faut pour monter sur n'importe quelle bicyclette ou tandem un Moteur Auxiliaire HÉMY: Moteur 2 temps, Cylindrée 34 cm<sup>3</sup>, 30 km heure. 1 litre 500 aux 100 km. Se monte sur le cadre et donne un ensemble parfaitement équilibré. Écrivez aux Constructeurs pour recevoir notice et propositions. Vous pouvez gagner beaucoup d'argent en montant des Moteurs HÉMY.



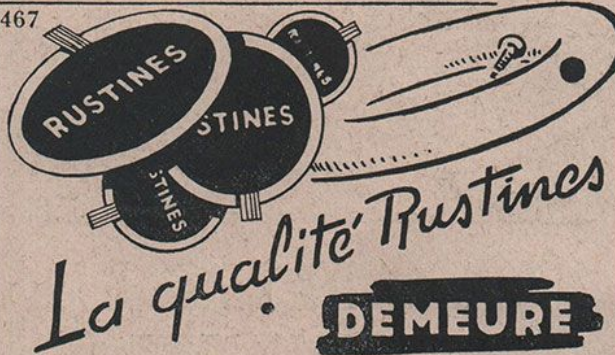
\* Le Moteur HÉMY se monte sur le cadre et laisse les roues arrière entièrement dégagées.

**MOTEUR AUXILIAIRE**

**HÉMY**

3, BOULEVARD LATOUR-MAUBOURG-PARIS 7<sup>e</sup>

467



Les **RUSTINES** à bord mince et à languette de pose assurent la réparation définitive, rapide et parfaite des chambres à air moto. Même qualité qu'autrefois pour un prix vraiment avantageux. Mais exigez bien les **RUSTINES**, les vraies, celles qui portent la **MARQUE**.



Ets RUSTIN 7 bis, r. Castérès CLICHY (S)

**ACCESSOIRES SAKER LEVALLOIS**



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



SAKER LEVALLOIS  
LEVIER 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<sup>ER</sup> PRIX au dernier concours du T.C.F



3 Rue d'Evreux, Courbevoie, Seine

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

Agence officielle

**B.M.W. - ZUNDAPP**

ACHAT — VENTE  
Motos, pièces détachées

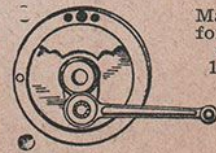
**LATSCHA**

16, rue Auguste-Bailly, 16  
ASNIERES — Gré. 17-93  
Fermé le lundi

PIECES DETACHEES  
Réfections d'embellages  
Réalésage de cylindres

Fourniture de pistons  
complets

Travaux exécutés par  
spécialistes



Maison  
fondée  
en  
1906

**PERTUISOT**

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