

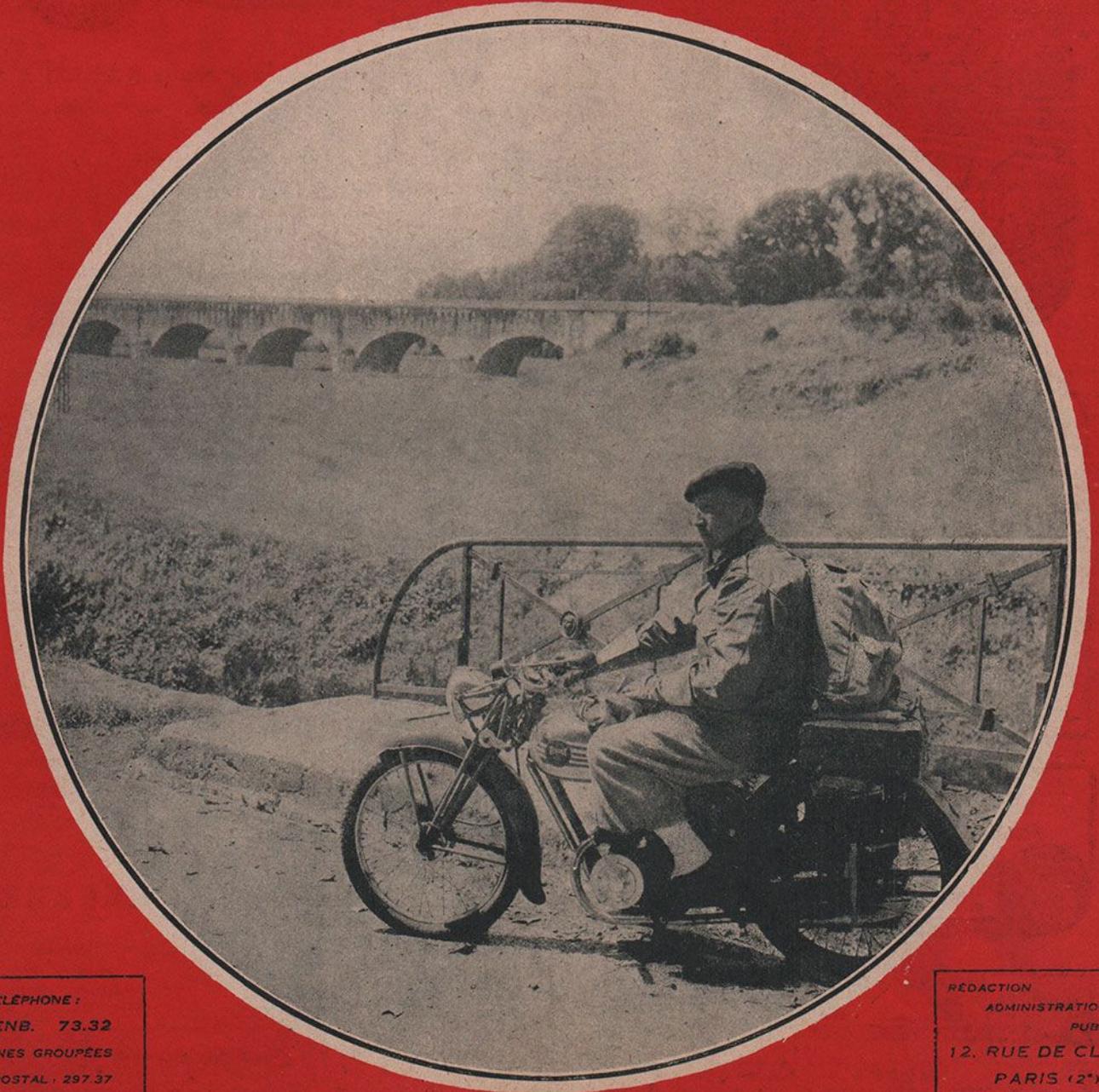
34^e ANNEE. — N° 876. — 1^{er} SEPTEMBRE 1948

Moto revue

VÉLOMOTEURS
MOTOS, SIDECARS
CYCLECARS

10 LITRES D'ESSENCE
PAR MOIS
LA 500 B.M.W.
A COMPRESSEUR

Provisoirement
BI-MENSUEL
LE NUMERO
15 frs.



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

REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

VELOMOTEUR ET GRAND TOURISME

Cette photographie a été prise par M. Labénédié, au cours de son voyage d'Agen à Dijon, dont nous avons publié le récit dans notre numéro précédent.

BONS DE LA LIBÉRATION
à intérêt progressif

TROY

COMPTEURS
POUR
AUTOS MOTOS VÉLOS

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

REPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE

MAILLOT-MOTOS

REALÉSAGES - REFECTION D'EMBIELLAGES
ACCESSOIRES - EMAILLAGE - CHROMAGE
MOTEURS AUXILIAIRES

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

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

ÉCHANGES STANDARD DES EMBIELLAGES ET CYLINDRES

- RÉALÉSAGES -

BIELLES - MANETONS - CAGES A GALETS
AXES ET CONES DE MOYEUR
PIGNONS DE CHAÎNE ET ROUE AR.
PIGNONS DE BOITES DE VITESSES, etc...

MOTO-PIÈCE EST UN FABRICANT C'EST UNE GARANTIE

EXIGEZ DE VOTRE FOURNISSEUR LA MARQUE MOTO-PIÈCE

- VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS ET RÉPARATEURS -

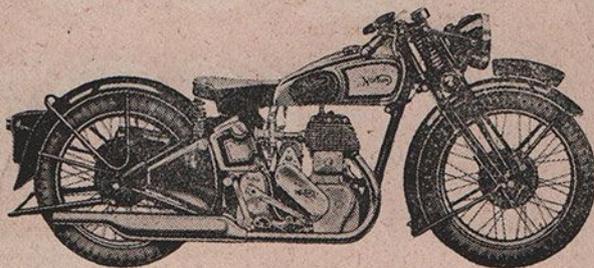
DEPANNAGE, MISE AU POINT, TOUJOURS VITE ET BIEN

LEROY
144 R. DE CRÈVE PARIS XIX, BOT. 34 03

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

GARREAU

SPECIALISTE MOTOS RAPIDES



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

AGENT de TERROT et MOTOBECANE

22, Rue Robert-Lindet, 22
PARIS-XV^e — VAU 07-09

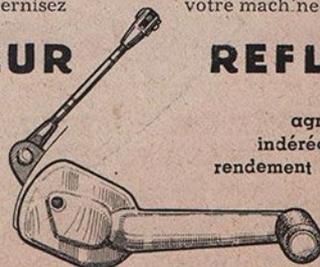
LA MOTO ET LE VELOMOTEUR DE DEMAIN
seront livrés avec changement de vitesses au pied
DES AUJOURD'HUI

Complétez et modernisez votre machine avec le

SÉLECTEUR REFLEX

sécurité
simplicité
robustesse

agréable
indéréglable
rendement accru



sur vélomoteur TERROT - MONET-GOYON
MOTOBECANE - PEUGEOT, etc...

Fabr. et vente en gros : VAGNER, 5, r. J.-B. Morlot, DIJON



REDACTION.

ADMINISTRATION.

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

Moto revue

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI

FONDE EN 1913. — Directeur-Fondateur : Camille LACOME

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 N ^{os}	170	300
24 N ^{os}	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.

◆ LE SALON DE LA MOTO

La chose est aujourd'hui confirmée. Le premier Salon de la Paix comprendra une section réservée au cycle et à la motocyclette. La liste des exposants ne sera connue qu'en tout dernier lieu, mais il apparaît dès maintenant qu'on peut compter sur une participation nationale de premier plan.

◆ LE VOLET C A LA VIE DURE !

Plusieurs abonnés nous ont écrit pour réclamer la suppression du volet C imposé par Vichy aux possesseurs de véhicules automobiles. Il n'est pas question de le supprimer, bien au contraire ! Des affiches invitant les automobilistes qui en sont dépourvus à le demander sans délai ont été apposées dernièrement. Elles spécifiaient également que tout conducteur qui en serait démuné serait passible d'une contravention !

◆ ON A SOUVENT BESOIN D'UN PLUS PETIT QUE SOI

Le spectacle d'une moto remorquant une voiture est assez inhabituel. Nous avons pu voir récemment, rue Réaumur, une D.K.W. 350 tirant une camionnette de 2 tonnes. D'autre part, un de nos collaborateurs aperçut, avenue de Neuilly, un sidecar Zundapp 600 cmc. emmenant à sa suite un camion assez imposant !

◆ ON PROTESTE CONTRE LA PRIORITE A GAUCHE

Le projet visant à établir la priorité à gauche soulève, comme il fallait s'y attendre, bon nombre de protestations. Devant la désapprobation générale, les pouvoirs publics oseront-ils tenter l'expérience, malgré tout ?

Le problème des pièces de rechange

Les machines neuves sont trop rares et trop chères. Aussi sommes-nous pour la plupart obligés de ressortir de vieilles, de très vieilles machines qui ont quinze ou vingt ans d'âge. Mais bien souvent elles ont besoin d'une sérieuse révision. Où trouver des pneus et des chaînes ? Encore pouvons-nous, sur ce point, espérer une amélioration dans un assez proche avenir. Mais la situation est critique et désespérée en ce qui concerne les pièces de rechange.

Un constructeur ne peut entretenir un stock de pièces de rechange pour les multiples modèles qu'il a construits au cours des vingt dernières années. A ce compte-là, le propriétaire d'une Panhard Daimler de 1895 pourrait s'attendre à trouver encore chez ses constructeurs un volant avec ses élégantes arabesques où se promenait le curseur d'échappement, ou encore, au prix 1895, un doigt de platine pour l'allumage ! Certes, il arrive que certaines marques ultra prévoyantes ou qui n'ont pas apporté à leurs modèles des modifications importantes, aient encore quelques pièces pour des modèles anciens, mais c'est une chance sur laquelle il ne faut pas compter.

Autrefois quand il groupait certaines commandes d'une pièce d'un même modèle, un constructeur pouvait encore entreprendre une petite série de cette pièce, pour donner satisfaction à sa clientèle. Mais c'est, dans les conditions actuelles, absolument impossible... Il faut d'abord, quand on le peut, construire des machines neuves.

Certaines maisons se faisaient une spécialité de démonter les machines mises au rebut et d'en récupérer ce qui pouvait encore être utilisé. Mais il ne doit plus leur rester grand chose.

Que faire ? Recourir à des réparations de fortune quand cela est possible ou bien faire fabriquer les pièces par de petits mécaniciens, qui disposent de l'outillage et des matières premières nécessaires. Mais ils ne sont pas nombreux, et une pièce spécialement établie à l'unité revient considérablement plus cher qu'une pièce établie en grande série avec un outillage automatique.

L'ère dite de facilité, et qui devrait être l'ère normale, est plus loin de nous que jamais.

◆ CARAMBOULLAGE

Quand un marché est aussi dépourvu que l'est actuellement celui de la motocyclette, et quand le marché noir a sévi, dans tous les domaines, aussi longtemps que chez nous, il faut s'attendre à ce que sévisse le carambouillage. Il ne faut pas, dans la hâte que l'on éprouve de rouler, acheter n'importe quoi à n'importe quel prix. Si vous n'avez pas les connaissances mécaniques suffisantes, achetez de préférence à une maison sérieuse qui tient à sa réputation et méfiez-vous des affaires mirobolantes et mystérieuses traitées dans l'arrière-boutique d'un margoulin ou d'un bistrot. N'avez pas non plus une confiance aveugle dans la compétence de certains copains qui ont moins de connaissances mécaniques sérieuses que de prétentions.

◆ ASSURANCE OBLIGATOIRE ET... AUTOMATIQUE

On a renoncé à exiger la présentation de la police en cours pour la délivrance des bons de carburant. Mais la question de l'assurance obligatoire n'est pas abandonnée par les Pouvoirs Publics. On songerait à instaurer une assurance automatique dont les primes seraient acquittées par une nouvelle taxe s'ajoutant au prix de l'essence !

◆ LE PRIX DU CARBURANT

On parlait sérieusement d'un « double tarif » pour l'essence : Au prix normal pour les possesseurs de tickets, à un prix très supérieur pour les autres. Autrement dit le « marché noir » officiel (il était question de 50 francs le litre). Cette proposition semble aujourd'hui être tombée à l'eau, mais nous aurons quand même une augmentation sensible. Le prix de l'essence vient d'être fixé à 19 fr. 80 le litre !

ABONNEMENT NOUVEAU ou REABONNEMENT

Si vous réglez votre abonnement par chèque postal, veuillez INDICER 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.

◆ LE BRUIT COURT QUE...

La B.M.W. serait construite en Angleterre, mais il n'est pas confirmé.

En attendant, un de nos collaborateurs croisa avenue des Champs-Élysées deux agents motocyclistes parisiens, dont l'un montait une B.M.W. à suspension arrière, à soupapes latérales dernier modèle. Les Services techniques de la Préfecture de Police ont-ils l'intention de faire un parallèle entre la production étrangère et les braves bicylindres nationales utilisées jusqu'à présent ?

CHANGEMENT D'ADRESSE

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

Merci.

ASSUREZ-VOUS ! « MOTO-REVUE » S'EN CHARGE...



◆ **UN PREMIER RESULTAT EFFECTIF :**
10 litres d'essence et 1 litre d'huile
par mois.

Après plusieurs mois de vaine attente, nous enregistrons enfin un résultat tangible : Chaque possesseur de motocyclette ou vélomoteur recevra mensuellement 10 litres de carburant et un litre d'huile à moteur.

La distribution des bons est commencée depuis le 8 août. Les bureaux des Commissariats de Police de Paris et de banlieue ont délivré aux ayant-droit leur contingent sur présentation des pièces ci-après :

- 1^o Carte grise du véhicule.
- 2^o Volet C (sauf pour les vélomoteurs et petites motocyclettes).
- 3^o Récépissé de déclaration délivré lors des opérations de recensement de mars-avril.
- 4^o Demande d'allocation rédigée comme suit, sur papier libre, et tapée à la machine à écrire :

Je soussigné (nom, prénom, profession, adresse) demande à bénéficier pour le mois en cours de l'allocation de carburant auto prévue par le décret du 2 août 1946.

*La voiture à moteur (ou la motocyclette) n^o d'immatriculation ,
marque , type , puis-
sance , dont j'avais effectué la
déclaration de possession le
au commissariat de police de
est toujours ma propriété et en état de
marche.*

Je n'ai pas obtenu d'autorisation permanente de circuler pour ce véhicule et je ne perçois pas, d'autre part, d'allocation mensuelle de carburant auto supérieure à 20 litres.

Date et signature.

Faire précéder la signature de la mention « certifié exact » écrite de la main du signataire.

Les commissariats compétents sont ceux qui ont reçu la déclaration de recensement. Les retardataires n'ayant pas satisfait à cette opération sont invités à y procéder sans retard.

× × ×

Félicitons-nous de cette première amélioration. Nous n'hésiterons pas, cependant, à formuler quelques réserves sur les modalités d'application du nouveau règlement.

1^o La quantité uniforme de 10 litres (qu'il s'agisse d'une B.M.A. 60 cmc. ou d'une 1200 cmc.) est un peu faible. Espérons qu'il s'agit d'un petit commencement, en attendant mieux.

2^o Certains Commissariats de Police (notamment en Seine-et-Oise) ont exigé, conformément aux ordres reçus des Préfectures, des demandes tapées à la machine. Tout le monde n'a pas de machine à écrire sous la main. Evidemment, ce n'est pas une grosse affaire que de demander à une personne de connaissance ce petit service, mais c'est tout de même pour beaucoup un dérangement supplémentaire, sans utilité apparente pour qui que ce soit.

Ne soyons pas trop grincheux et constatons pour terminer que les petites cylindrées, une fois encore, sont plus favorisées que les autres, en ces temps d'extrêmes restrictions. Mais souhaitons une rapide et notable augmentation du contingent mensuel, en attendant la liberté complète.

◆ **NECROLOGIE**

Le coureur sidécarieste Beauvais a eu la douleur de perdre sa fille Françoise, âgée de 3 ans.

Qu'il trouve ici les sincères condoléances de « Moto-Revue ».

◆ **SI C'ETAIT CHEZ NOUS**

« Les livraisons de nouvelles motocyclettes commencent à s'effectuer à une cadence de plus en plus encourageante ». C'est le début d'un article technique de notre confrère « Moto-Magazine »... édité en Belgique, devons-nous préciser.

DEMANDES D'EMPLOI

Nous recherchons, pour nos ateliers :

- Apprentis photgraveurs ;
- Apprentis imprimeurs ;
- Apprentis typographes.

Pour ces derniers, les conditions suivantes devront être remplies :

Age : 13 à 15 ans ; instruction minimum : certificat d'études (bonne orthographe indispensable).

Se présenter à **MOTO-REVUE,**
12, rue de Cléry, PARIS (2^e)

de 9 à 12 h. et de 14 à 18 h., sauf samedi après midi.

◆ **M.I.R.A.**

Encore une abréviation, Motor Industry Research Association. Cette association possède un laboratoire subventionné par l'état anglais. On y trouve en particulier deux moteurs Norton à refroidissement par eau spécialement établis pour étudier les effets du dessin de la culasse sur la soupape d'échappement dont des éléments thermo électriques permettent de mesurer la température en divers points. On procède également à l'essai de divers aciers pour la fabrication des soupapes.

M. Poitte a remporté de nombreux succès dans les épreuves motocyclistes d'avant-guerre. A ses talents de champion, il joint celui d'acrobate. Cette photographie le représente dans un de ses exercices favoris.

◆ **MOTO VOLEE**

Il s'agit d'une B.S.A. 5 CV Etoile Empire, type Q1. N^o d'ordre dans la série du type D.8 1717. N^o moteur D.B. 1167. N^o minéralogique 2561 M.D.2. Couleur verte et noire d'origine, avec étoile dorée sur réservoir. Sélecteur au pied, 4 vitesses. Pneu avant 26x3,25. Arrière 26x3,50 (pneus anglais d'origine). Kilométrage au compteur dans les 8.000 kms environ. 2 tuyaux relevés. Tan-sad caoutchouc mousse.

Propriétaire du véhicule : M. Maurice Vandamme, 2, rue de Roubaix, à Croix.

◆ **INDUSTRIE SUISSE**

La Foire Commerciale suisse comportait une section réservée à la moto. On y voyait l'Universal à flat-twin (580 cc. à soupapes latérales, cadre rigide et 500 cc. à soupapes en tête, cadre à suspension arrière), la Condor, assez semblable à l'Universal, mais avec fourche à parallélogramme. Un autre modèle de cette marque a un mono de 350 cmc., un autre un moteur en V de 680 cmc. Les deux machines sont de conception classique. La Condorette est une moto miniature de 125 cc., avec moteur deux temps et boîte à 3 vitesses. Motosacoché n'était représentée que par une 175 cc. deux temps. Zehnder n'exposait pas. Cette firme porterait son effort sur une petite deux temps de 125 cc. à moteur horizontal.

◆ **VERRONS-NOUS PLUS DE COUREURS ANGLAIS DANS LES EPREUVES CONTINENTALES ?**

Notre confrère « Motorcycling », dans un éditorial, exprime le vœu que, pour soutenir le prestige britannique, les constructeurs participent aux courses continentales. Il estime que les machines de course 1939 sont actuellement largement suffisantes pour remporter de nombreux succès.

◆ **UNE EPREUVE MILITAIRE EN SEPTEMBRE**

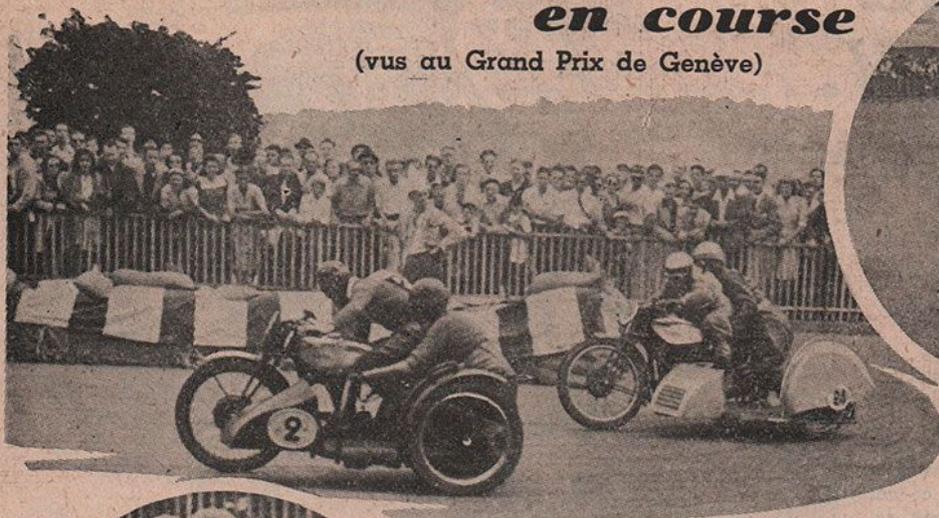
Un « Tour de Bretagne » militaire, réservé aux formations motocyclistes de l'Armée Française, se disputera les 2, 3 et 4 septembre, selon la formule de l'ancien Tour de France, sous les auspices du Ministère de la Guerre.

◆ **RETARDE OU SUPPRIME ?**

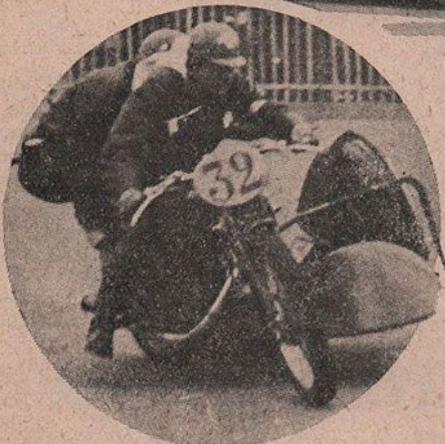
Le Grand Prix de Paris devait se dérouler le 8 septembre. Il serait reporté au 29 du même mois, en supposant qu'il ait lieu.

Passagers en course

(vus au Grand Prix de Genève)



Jeanneret, grâce à son sidecar inclinable, n'a pas besoin de l'aide de son passager, et il vire aussi vite côté side ou côté moto. Nous avons essayé son sidecar avant la guerre et avons été à même d'en goûter la grande précision de conduite et la remarquable stabilité.



Les 2 premiers au virage en épingle à cheveux : Aubert, en tête, vient de terminer, et son passager reprend sa place dans la caisse. Haldemann est encore en virage et le passager pèse de tout son poids sur l'arrière de la moto.

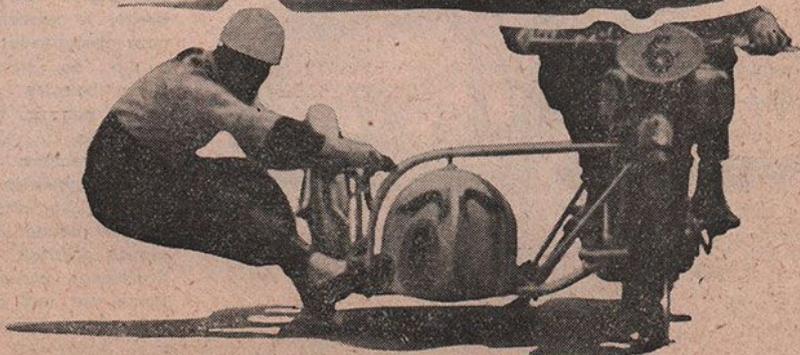
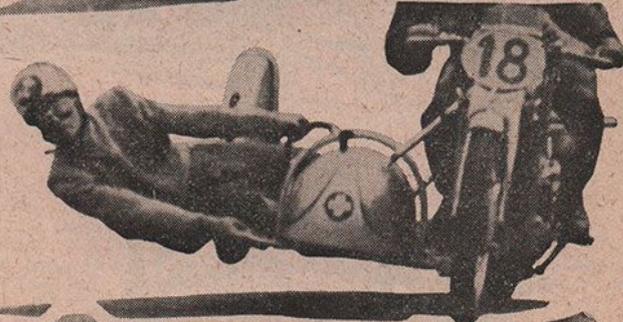
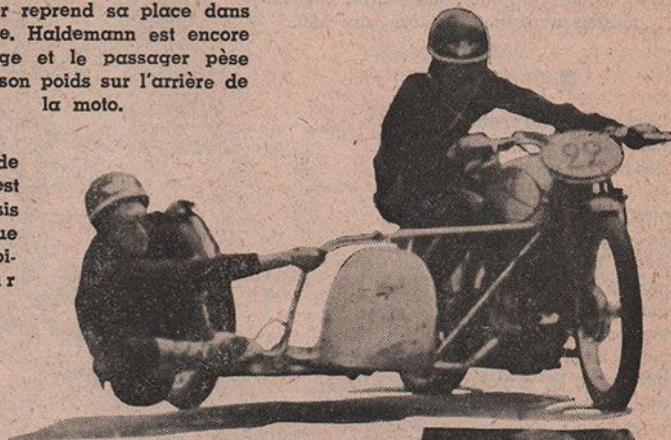
Le passager de Meuwly s'est franchement assis sur le garde-boue arrière et le pilote vire sur deux roues.

Les passagers des sidecars de course font partie des héros obscurs, car jamais leur nom n'est donné, même en cas de victoire. Et pourtant, par leur audace et les nombreuses acrobaties qu'ils doivent exécuter pour contrebalancer les effets de la force centrifuge, ils contribuent grandement au résultat de la course.

Des esprits chagrins ont trouvé que ces pratiques faisaient une mauvaise propagande au sidecar ! Pas plus, à notre avis, que le coureur, à plat sur son réservoir, n'en fait à la moto.

Dans les deux cas, on cherche le maximum, et s'il est ridicule sur la route de singer les coureurs, on doit admettre, et même admirer leur audace et leur mépris du danger en compétition.

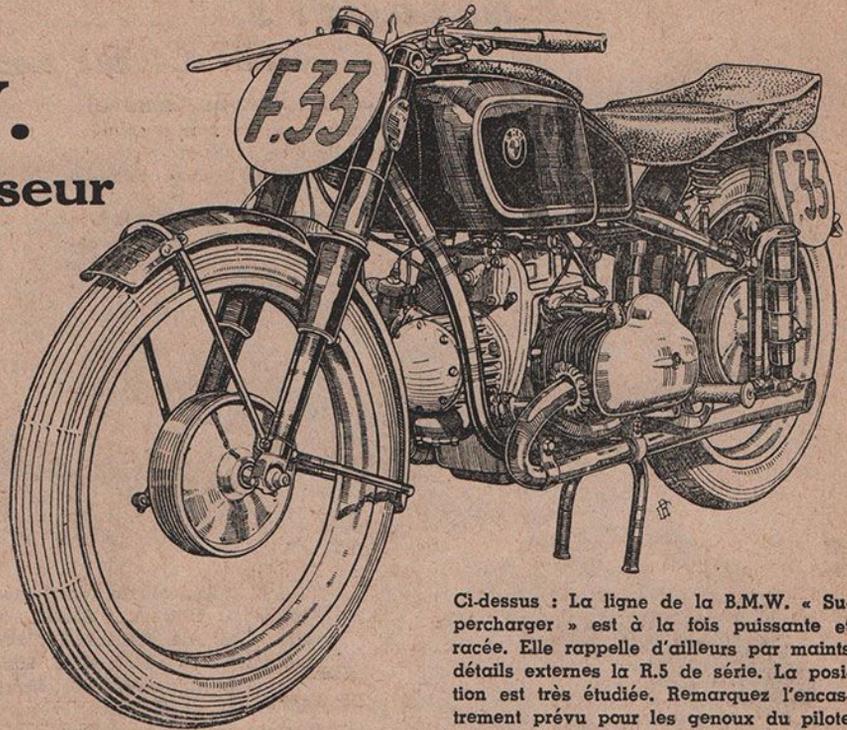
Ci-contre, à droite, nous voyons le passager de Puttemans bien sorti de la caisse ; celui de Benz, dont la position, moins efficace, permet à la roue du side de quitter le sol ; enfin, l'équipier de Vanderchrick, le meilleur « styliste », car tout son poids en dehors de la carrosserie est reporté le plus possible à l'intérieur du virage. Regrettons encore une fois que l'intransigeance de certains dirigeants français ne nous ait pas permis d'admirer ce beau tandem à St-Cloud !



la 500 cmc. B. M. W. à compresseur

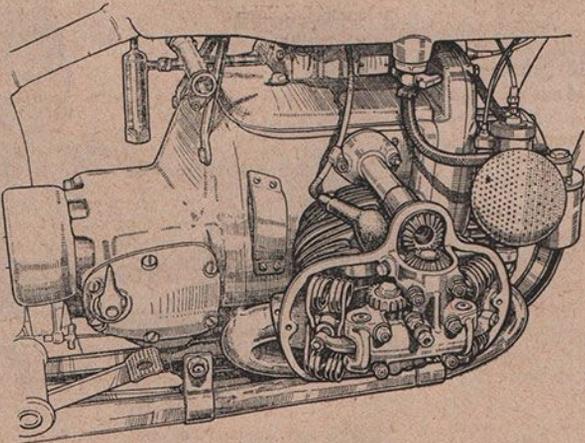
(Croquis originaux de notre bureau de dessin. Reproduction interdite sans mention d'origine.)

Cette B.M.W. à compresseur, actuellement en possession de Charrier, est celle qui triompha au T.T. Anglais 1939, battant le record général. Voici un bref aperçu de ses possibilités et caractéristiques : le régime est supérieur à 7.000 t/m, ce qui assure une vitesse de 205 à 215 kmh, selon les rapports du couple conique utilisés. Les pistons sont plats et le taux de compression est de 4,5 à 1, ce qui est normal avec l'emploi du compresseur. Sa consommation avoisine 15 litres aux 100.

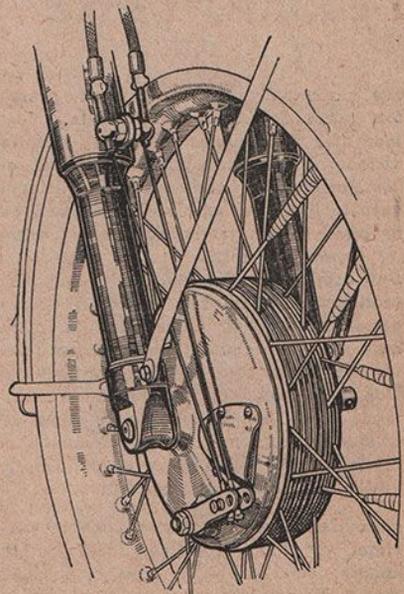


Ci-dessus : La ligne de la B.M.W. « Supercharger » est à la fois puissante et racée. Elle rappelle d'ailleurs par maints détails externes la R.5 de série. La position est très étudiée. Remarquez l'encastrement prévu pour les genoux du pilote dans le réservoir de carburant. La seule béquille prévue est centrale, simple et de maniement aisé. Les jantes sont en durahumin, comme beaucoup d'accessoires, ce qui met le poids de la machine à 135 kgs.

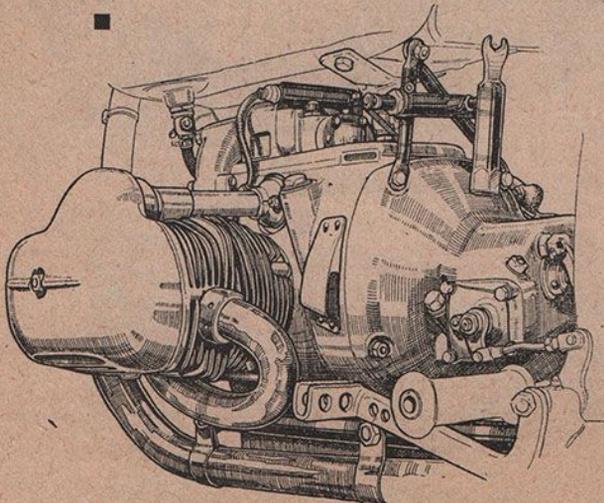
Ci-contre : Sur cette vue du moteur, un des couvre-culasses a été retiré pour l'examen du mécanisme de la distribution. Deux arbres à cames, l'un étant commandé par l'arbre vertical (échappement) et l'autre déporté sur la gauche au moyen d'un engrenage séparé, qu'on remarque au-dessus du support de culbuteur d'admission.

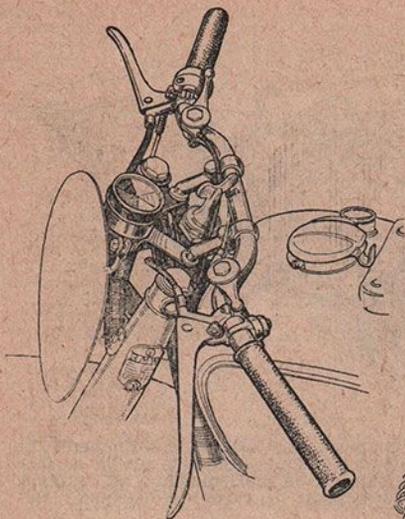


À gauche : Une autre vue du moteur, sur laquelle on voit la tubulure d'admission gauche. On remarque, en haut à droite, le nécessaire pour changement rapide de bougie. Deux bougies sont fixées par un frein en corde à piano aux extrémités d'un support tubulaire horizontal. La clef à double usage est placée derrière, verticalement, et maintenue par une attache à baïonnette.



Les tambours des freins sont de dimensions respectables. Ils sont placés exactement au centre du moyeu et sont refroidis extérieurement par des ailettes sur leur pourtour, et intérieurement au moyen d'une petite ouverture permettant à l'air de s'y engouffrer. Les rayons traversent les ailettes et sont donc directs.



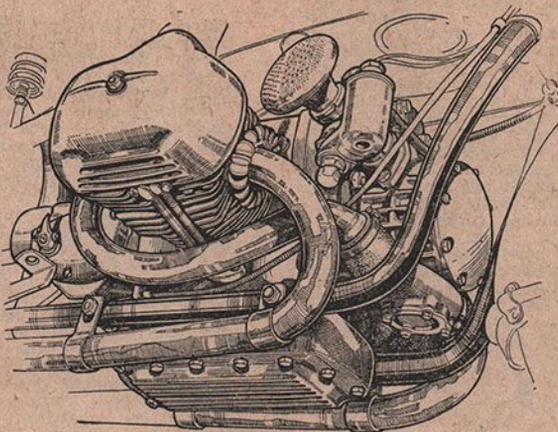
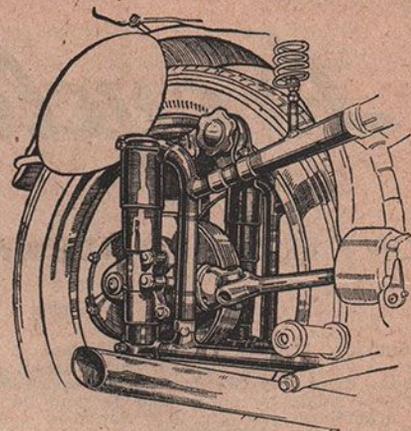


Les leviers de freins sont d'une grande longueur, comme il est de règle sur une machine de circuit. Le compte-tours est facile à consulter et bien établi, avec l'indication du régime à ne pas dépasser par zones de couleur. Le papillon du frein de direction est bien à portée de la main. Remarquez la fixation simplifiée de la plaque.

Ci-dessous : Le carter est en Elektron (alliage léger à base de magnésium).

On remarque le dispositif de suralimentation : compresseur centrifuge à l'avant du bloc, relié aux pipes d'admission par de longues tubulures.

L'huile parvient à la distribution par la canalisation qu'on distingue sous les cylindres du moteur. Notons qu'aucune pièce de ce moteur n'est de série.



La suspension arrière coulissante ressemble à celle de série; pourtant elle est complétée par un amortisseur à friction réglable à la main. Les coulissants portant la roue sont en alliage léger. On remarque également ici le détail de la transmission finale par arbre rigide, muni d'un joint homocinétique; le flector est à l'autre extrémité de l'arbre, à la sortie de boîte, dans le petit carter au-dessus du repose-pied.

PUISSANCE ET VITESSE

Avec les indications de cette courte étude, il sera facile à un amateur de calculer la démultiplication à adapter sur un véhicule, s'il dispose de la courbe de puissance du moteur utilisé, ou inversement de choisir le moteur nécessaire à animer un véhicule dont il possède les caractéristiques.

Le rapport qui existe entre la puissance — puissance réelle j'entends — et la vitesse d'un véhicule est extrêmement variable et dépend de nombreux facteurs. Nous allons les examiner.

Désirant avant tout rendre compréhensif ce petit travail pour la grande masse de nos lecteurs, j'éviterai les formules compliquées et je me bornerai à une étude rapide et pratique qui permettra à chacun de se faire une idée de ce que l'on peut attendre d'un certain nombre de chevaux pour la traction d'une motocyclette. Considérons seulement les résistances qui absorbent la puissance du moteur, pour une vitesse donnée, ou différentes vitesses, à partir du pignon moteur.

Les résistances sont de trois ordres :

- 1^o Résistance du roulement;
- 2^o Résistance de l'air;
- 3^o Résistance de la transmission.

La résistance du roulement résulte d'abord de la déformation de la chaussée et du pneu sous l'effet de la charge. Cet effort est pratiquement indépendant de la vitesse, tout au moins au-dessous d'un minimum, mettons 85 kms à l'heure, et il est proportionnel à la charge par roue. Au-dessus de 85 kmh., la résistance semble croître légèrement. La résistance, par tonne de charge, dépend du bandage (qualité, section, gonflement) et surtout de l'état de la route.

Commençons à chiffrer, voulez-vous : sur bonne route goudronnée on peut prendre comme moyenne, 15 kgs, par tonne (comme je l'ai annoncé précédemment, je me contenterai d'indiquer des chiffres moyens pour éviter une étude technique qui sortirait du cadre de cet article) pour un bandage de bonne qualité et d'une section courante. Nous y ajouterons les résistances au roulement des moyeux à billes : 2 kgs par tonne environ, soit : $21 = 15 + 2 = 17\%$.

La résistance de l'air dépend de la vitesse et de la surface de pénétration. La résistance de l'air croît comme le carré de la vitesse. Les études et la pratique ont montré qu'on pouvait adopter le chiffre moyen de 6 grammes par mètre carré de surface maître couple pour 1 kilomètre à l'heure, soit : $2a = 0,006 \times SV^2$

La résistance de la transmission est très variable suivant qu'on emploie des chaînes, des pignons, des courroies. Pour chaîne chaîne, silencieux, tuyauterie, prenons le chiffre moyen de 12 % (très souvent moins). Quant au pneu, sa friction sur le sol absorbe environ 10 %. Le rendement total de la transmission n'est donc que de :

$$0,88 \times 0,90 = 0,792$$

Prenons par exemple un ensemble moto et pilote pesant le poids P avec une surface S à la vitesse V, nous aurons :

$$R = 17P + 0,006 \times SV^2$$

Si notre motocycliste marche à 80 kmh., que le poids total est de 200 kgs avec une surface au maître couple de $0 \text{ m}^2 400$:

$$2a = 0,4 \times 0,006 \times 80^2 = 15,36$$

$$21 = 17 \times 0,200 = 3,400$$

$$R = 3,400 + 15,36 = 18,75$$

Puisque $80 \text{ kmh.} = \frac{80}{3,6} =$ mètres secondes et qu'un CV

vaut 75 kgs mètres seconde, nous trouverons la puissance nécessaire à la propulsion de l'ensemble en appliquant la formule :

$$\frac{3,6 \times 75}{RV} = CV = 5,5$$

En tenant compte de la perte de rendement de la transmission, la puissance totale nécessaire sera :

$$\frac{5,5}{0,792} = 6,9 \text{ CV}$$

J'espère avoir été assez clair et avoir adopté des formules assez simples pour me faire comprendre par la grande masse des lecteurs de cette revue.

Je dois ajouter que pour le calcul d'un ensemble, il faut tenir compte des côtes à gravir. Là encore en prenant pour base une pente type à franchir à une vitesse fixée à l'avance, il sera facile d'adapter puissance et démultiplication.

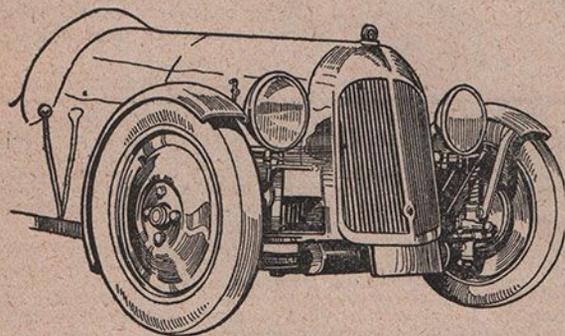
C. N.

Le cyclecar

SON PASSÉ... SON AVENIR

Suite (Voir le N° 875).

Néanmoins, l'ensemble était intéressant et il est regrettable que ce cyclecar ait disparu, car il aurait pu, après modifications, faire une carrière. Je ne reparlerai pas du Morgan toujours solide au poste, sous le nom de « Darmont ». Je ne m'arrêterai pas sur le « Sandford » bien connu, mais qui s'apparente déjà à la voiturette avec son moteur 4 cylindres. Citons aussi « Monocar », pas le 3 roues qui était minuscule, mais le 4 roues 2 places, bien étudié, mais dont le moteur 175 cmc. 2 temps était un peu faible. Tamine, le spécialiste du bois et du contreplaqué avait mis sur le marché un 3 roues « Ardex », transmission à engrenages, moteur 350 cmc. deux temps qui ne semble pas avoir eu grand succès, puis un modèle à 4 roues, le « Vélotocar », dérivé du vélocar dont il empruntait les formes ; moteur Zurcher 175 cmc., 2 temps, essieu AV pivotant, carrosserie contreplaqué gainé. Un prototype miniature fit aussi son apparition, le « Boitel », c'était semble-t-il un assemblage de pièces mécaniques de différentes marques, la partie mécanique demeura mystérieuse, car son auteur se refusa toujours à ouvrir le capot !... ce ne fut qu'un projet. A Cannes fut réalisé le « Jeumott », qui avait des possibilités de circulation très limitées puisqu'actionné par un 100 cmc. Brissonnet également étudia une voiturette miniature « Speed » et un cyclecar véritable, mais abandonna ses projets. Nous avons connu également le Danvignes, mais qui ne fut réellement pas commercialisé. C'est à peu près tout.



Darmont et Sandford sont les deux principales marques qui aient survécu jusqu'à la guerre de 39.

Ci-dessus : L'avant du Sandford, dont la technique se rapproche de celle des voiturettes rapides : moteur 4 cylindres à culbuteurs, refroidi par eau, transmission par arbre. Il existe des modèles à trois et quatre roues.

Ci-dessous : Le poste de pilotage du Darmont V Junior, à quatre roues, moteur deux cylindres en V à eau, transmission par arbre.

Comme vous le voyez, il y avait peu de chose sur le marché avant la guerre.

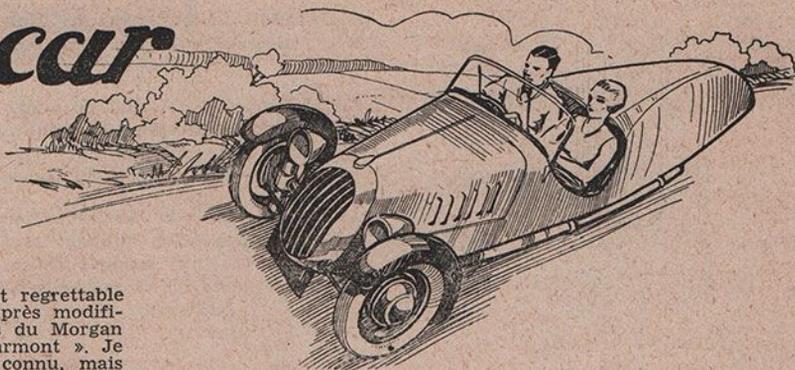
Avant d'aborder la position actuelle, concluons sur le passé et tâchons d'en tirer un enseignement.

Posons d'abord la question primordiale : A quoi est dû l'insuccès du cyclecar ? Car il faut le reconnaître, si les marques se succédèrent en chapelet, aucune (sauf Morgan), n'a pu subsister.

A mon avis, il y a plusieurs causes à cet échec et il est assez piquant de constater qu'une seule de ces causes suffit à empêcher la diffusion d'un engin qui par d'autres côtés peut présenter bien des avantages.

Nous allons partager ces causes en trois groupes : Psychologiques, esthétiques, matérielles.

Parmi les causes psychologiques nous allons comprendre toutes les innovations mécaniques que la clientèle admirera certes, mais ne voudra pas essayer par méfiance (à tort ou à raison). Il en est ainsi des plateaux de friction, cones ou



autres systèmes pratiquement pas utilisés couramment. La méfiance se trouve encore augmentée du fait que la surface de garantie offerte par de petits constructeurs est minime. C'est là la raison de disparition de certaines marques : Bédélia, Benjamin, etc...

Deuxièmement il faut tenir compte de l'esthétique d'un véhicule. Même si le fonctionnement est merveilleux, bien peu d'acheteurs consentiront à s'asseoir dans un engin ne ressemblant pas à une voiture. Je ne citerai aucune marque. C'est également là une des causes du succès limité des trois roues.

Troisièmement, la question matérielle est de toute importance, puisqu'elle touche les prix, les frais d'entretien, la valeur de revente, etc... Là aussi il y eut bien des déboires, quoiqu'en général on a pu noter un net effort pour baisser les prix à un niveau assez bas.

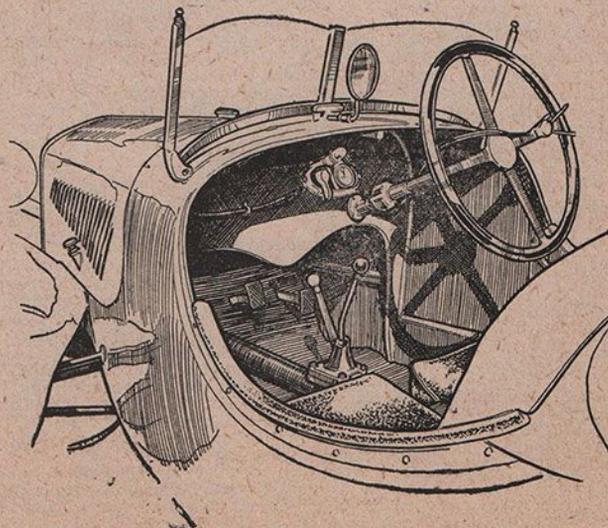
Il faut aussi considérer un autre élément qui est venu peser lourdement dans la balance de la fortune : la plupart des cyclecars construits à ce jour l'ont été par de petits constructeurs aux moyens très limités, disposant de peu ou pas de gros outillages, tributaires de façonniers et dans l'impossibilité de lancer des séries qui seules les auraient sauvés. Faute d'argent, faute d'outillage, faute de grandes quantités, certains se rabattirent vers des solutions mécaniques douteuses, afin d'arriver, malgré tout, à un prix de vente pouvant concurrencer la voiturette construite en grande série par de puissantes maisons et dont les tarifs se révélaient fort intéressants en regard de la qualité proposée. Je ne citerai aucune marque, mais chacun a présent à la mémoire les bas prix pratiqués pour certaines 5 CV.

Voici donc où nous en étions à la veille de la guerre et rapidement résumées les conclusions inspirées par un coup d'œil rétrospectif sur le passé.

Voyons maintenant où en est la question actuellement.

Nous nous trouvons à peu près dans la même position qu'en 1918, c'est-à-dire nécessité d'économie de carburant, de pneus, de matières premières, faible pouvoir d'achat de la masse, pénurie de véhicules de toutes sortes, besoins impérieux de rouler.

Tout naturellement les regards se tournent vers le cyclecar, comme autrefois. On peut dire qu'il y a actuellement une très grande quantité de projets, études, prototypes même. Qu'en sortira-t-il ? Qui peut le dire !... La fabrication est,



cette fois, soumise à l'agrément des services du Ministère de la Production Industrielle et si ce coup de frein est regrettable parce qu'il limite les initiatives, il est quand même intéressant, car il élimine les incohérences de certains.

Il n'est pas possible, sur l'heure, de donner une nomenclature, même succincte, de ce qui est en gestation, rien n'est définitif immédiatement et certains constructeurs gardent jalousement le secret. Dès que nous serons à même de documenter nos lecteurs, nous nous empresserons de leur présenter les détails des nouveautés.

Si nous ne pouvons exposer les réalisations en cours, nous pouvons par contre étudier la question ensemble et tâcher de résoudre certaines données du problème, tel qu'il résulte des enseignements du passé.

La première condition pour un constructeur qui veut produire un véhicule sérieux, solide, bien étudié et d'un prix abordable est de disposer de puissants moyens : financiers et matériels.

A mon avis, le petit constructeur est appelé à vivre un temps, puis à disparaître. C'est ce que nous avons vu jusqu'à présent.

L'aisance financière permettra une étude et une mise au point poussées, une campagne publicitaire de lancement indispensable, une organisation de vente large et permettant un pouvoir d'achat actuellement insuffisant.

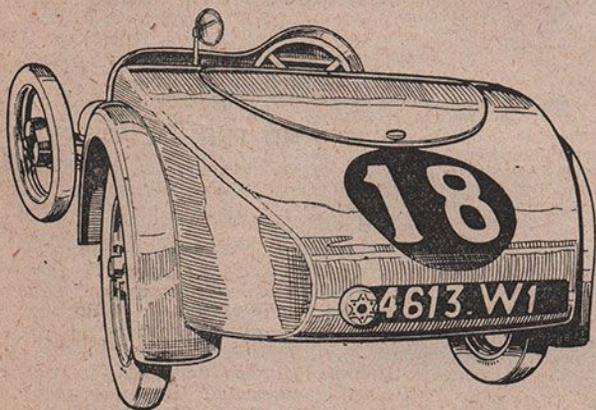
Les moyens matériels importants représentent des locaux assez vastes pour y rassembler l'outillage nécessaire à la fabrication de toutes les pièces du véhicule. L'emploi de grosses presses est indispensable pour obtenir les emboutissages qui seuls permettent de grandes séries, donc des prix de revient intéressants.

Ces deux conditions ne peuvent donc être remplies que par un petit nombre de firmes.

Voyons maintenant, toujours en conclusion de l'expérience du passé, ce qu'il serait pertinent d'établir comme cyclecar.

Voici résumées les données avec leurs résultantes :

- 1^o Légèreté = emploi métaux légers.
- 2^o Bas prix de vente = grande série, solutions simples.
- 3^o Sécurité et entretien = usinage impeccable, matières premières de qualités supérieures, freins efficaces, pièces largement calculées.
- 4^o Robustesse = ensemble homogène, bonne suspension, bonne répartition des poids.



Ci-dessus : Le cyclecar « Colin », vu ici de trois quarts arrière, connu quelques succès en course; il était équipé d'un 350 deux temps.

5^o Economie = moteur à courbe assez plate à régime moyen limitée.

6^o Confort et aspect = gros pneus, coussins rembourrés, lignes modernes, carrosserie large.

Il s'agit évidemment d'un véhicule utilitaire de tourisme avec lequel on ne cherche pas à réaliser des performances, mais qui permet seulement de se déplacer au minimum du prix de revient kilométrique.

Le problème d'un engin supersport serait évidemment tout à fait différent.

Les données ainsi posées, essayons d'en tirer les grandes lignes d'un prototype.

Voici ce que ça donne :

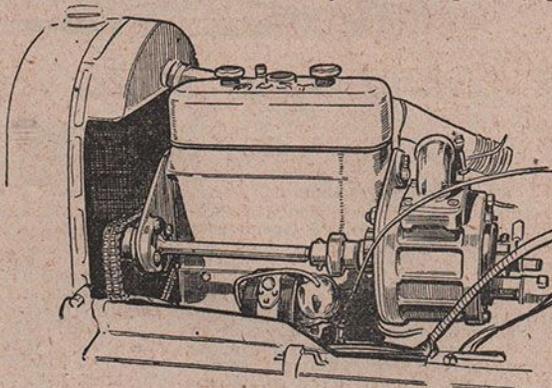
Châssis carrosserie monocoque assemblé par soudure d'éléments emboutis, en gros, il devrait suffire de deux parties principales. Utilisation poussée au maximum des pièces embouties qui nécessitent peu d'usinage, sont rigoureusement interchangeables et d'un prix de revient très bas. Emploi de tôles d'alliages légers (dans quelques années il sera peut-être question de matières plastiques moulées).

Roadster 2 places, 4 roues interchangeable, suspension par roues indépendantes, capote efficace, amovible, pare-brise, places suffisamment larges, 110 à 120 cm. Mise en marche par levier intérieur.

Moteur à l'arrière (évidemment), bloc 3 vitesses et commande d'une seule roue par chaîne de très grosse section (allongement nul et usure insignifiante). Ce mode de propulsion qui a fait ses preuves est préférable à la « paralysie » des véhicules munis de roues servos. Pour le moteur, pourquoi ne pas utiliser la rusticité, la robustesse et la simplicité du deux temps ?

En Allemagne, ce genre de moteur fut largement employé avec succès. Quel agrément de ne plus avoir de soupapes, ressorts, pompes à huile, cames, etc...

Actuellement, on peut largement tirer plus de 10 CV d'un 350 cmc. et comme endurance il n'y a rien de pareil (rappe-



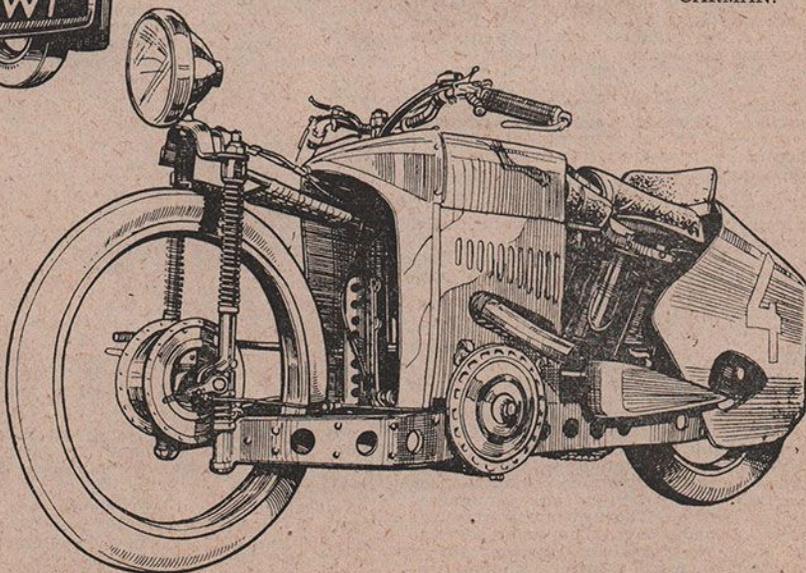
Un moteur gonflé pour cyclecar de performance : le Ruby 1.100 à compresseur des records du monde.

lez-vous le 350 cmc. belge qui boucla le tour du monde). La consommation d'un tel moteur, s'il est bien étudié, n'a rien d'extravagant, quoique certains en pensent et notre cyclecar devrait à peine consommer 4 à 5 litres aux 100 kms suivant profil de route et allure. Qui peut dire mieux ? Puis qu'importe un litre de plus ou de moins aux cent kilomètres si l'entretien et les rechanges pèsent sur l'autre plateau de la balance. Mon expérience personnelle m'a maintes fois démontré la vanité de ceux qui se plaisent à annoncer des consommations record, alors que le budget annuel d'entretien varie avec un coefficient de 1 à 10 suivant les machines.

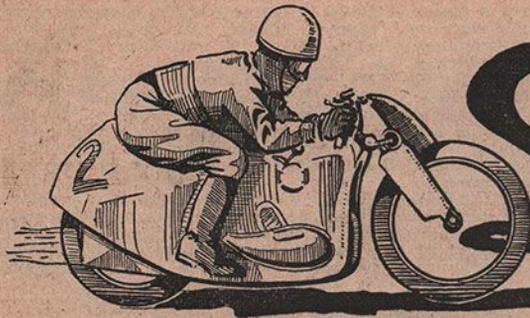
Un bon quatre temps à soupapes latérales peut également faire l'affaire et je crois que nous verrons sortir plus de moteurs à 4 qu'à 2 temps. Certains mêmes à culbuteurs.

Clôturons ici cette étude, l'avenir nous dira si l'évolution du cyclecar va marquer une nouvelle ère.

CARMAN.



Ce curieux véhicule fit son apparition au Bol d'Or des cyclecars, mais sa conception étrange entraîna la disqualification de son propriétaire, l'organisation ayant refusé de considérer cet engin hybride comme un cyclecar.



Le Sport

Le Grand Prix Motocycliste de la Ville de Cannes

(De notre correspondant)

Dimanche 21 juillet s'est couru à Cannes pour la première fois le Grand Prix Motocycliste et Sidecariste organisé par le Moto-Club de Cannes.

Toutes les épreuves tirent ce qu'elles promettaient et l'Anglais Anderson, sur sa rapide Velocette, renouvela sa victoire du Grand Prix d'Albi. Le coureur Niçois Jeanneret, qui devait participer à quatre épreuves, fut victime d'un accident à l'entraînement. Nous souhaitons à ce sympathique coureur un prompt et complet rétablissement.

En catégorie 175 cmc., la victoire ne pouvait échapper au coureur Nougier de Saint-Andiol qui fit preuve tout au long de la course d'un magnifique brio.

En 250 cmc., l'Italien Gianni Leoni s'assura la victoire en grand champion et chacun de ces passages à la chicane du Casino Municipal déchaina l'enthousiasme des spectateurs.

La course des 350 cmc. avec la participation de l'Anglais Anderson, des Français Loyer, Behra, Onda et de l'Italien Gianni Leoni s'annonçait des plus ouvertes. Disputée sur 40 tours de circuit, soit 50 kms, elle vit la victoire d'Anderson devant Gianni Leoni et Loyer, qui, au 34^e tour, perdit quelques secondes qu'il ne put combler malgré une splendide fin de course.

En 500, il y eut deux séries et une finale. Cette catégorie réunissait 17 partants et les organisateurs jugèrent plus prudent (le circuit ne mesurant que 1 km. 250), de faire disputer cette épreuve en deux éliminatoires et une finale. Chaque série revêtit d'ailleurs un attrait particulier. Dans la première, Anderson ayant pris un mauvais départ, dut remonter bon nombre de concurrents et ce n'est qu'à quelques mètres de la ligne d'arrivée qu'il souffla à Braccini Robert la place de 3^e, les trois premiers seulement se trouvant qualifiés pour la Finale, cependant que le coureur Belge Laurent enlevait la première place devant Berthier et Anderson, après une lutte magnifique.

La deuxième série fut enlevée par Loyer devant Behra qui termine à 1 seconde, Peraldi et Rospide Roland, jeune débutant du Moto-Club de Cannes qui aurait pu mieux faire si son frein de direction n'avait pas cassé.

En raison de la classe indiscutable des coureurs ainsi qualifiés, la finale des 500 était attendue avec une grande impatience par les spectateurs et tout au long de cette épreuve ils ne cessèrent de crier leur admiration, tant la lutte fut magnifique. Anderson s'adjugea brillamment la première place devant Loyer et à l'issue de la course ces deux coureurs furent confondus dans les mêmes applaudissements.

Dans la catégorie Sidecar 600 cmc., c'est Moschetto qui s'octroya la première place.

En sidecar 1000 cmc., la victoire revint à Despland. Il fut cependant talonné du-

rant plusieurs tours par Amort, qui, vers la fin de la course, eut des ennuis d'allumage.

LES RESULTATS

Catégorie 175 cmc. (15 tours, soit 18 kms 750) : 1. Nougier (Magnat-Debon), en 17' 17" (moy. 65 kmh. 091); 2. Picout (amateur), 17' 50"; 3. Borri (Magnat-Debon), à 1 tour; 4. Rivoira, à 1 tour. Meilleur tour : Nougier, en 1' 07", moy. 67 kmh. 164.

Catégorie 350 cmc. (30 tours, soit 37 kms 500) : 1. Gianni Leoni (Guzzi), en 31' 19", moy. 71 kmh. 846; 2. Nougier (Magnat-Debon), à 2 tours, en 31' 19"; 3. Tournier (amateur), à 2 tours, en 31' 53"; 4. Pache, à 2 tours, en 32' 24"; 5. Sauvin, à 3 tours, en 32' 01"; 6. Sabathier. Meilleur tour : Gianni Leoni, en 1' 01", moy. 73 kmh. 770.

Catégorie 250 cmc. (30 tours, soit 37 kms) : 1. Anderson (Velocette), en 40' 03", moy. 74 kmh. 906; 2. Gianni Leoni (Guzzi), en 40' 48"; 3. Loyer (Velocette), en 40' 55"; 4. Miliani (Magnat-Debon), à 2 tours, en 40' 26"; 5. Behra, à 3 tours, en 40' 20". Meilleur tour : Anderson, en 0' 57", moy. 78 kmh. 947.

1^{ère} série

Catégorie 500 cmc. (10 tours, soit 12 kms 500) : 1. Laurent (Norton), en 10', moy. 75 kmh.; 2. Berthier (Saroléa), en 10' 04"; 3. Anderson (Velocette), en 10' 05"; 4. Braccini R. (Terrot), en 10' 09"; 5. Rospide Jean (Motosacoche), à 2 tours en 11' 08". Meilleur tour : Laurent, en 0' 58", moy. 77 kmh. 587.

2^e série

Catégorie 500 cmc. (10 tours, soit 12 kms 500) : 1. Loyer (Velocette), en 10' 05", moy. 76 kmh. 033; 2. Behra (Terrot), en 10' 06"; 3. Peraldi (Norton), en 10' 36"; 4. Rospide R. (Terrot), en 10' 40"; 5. Onda (Magnat-Debon), en 10' 53"; 6. Post (amateur), à un tour, en 10' 27". Meilleur tour : Behra, en 0' 58", moy. 77 kmh. 587.

Catégorie 500 cmc., finale (15 tours, soit 18 kms 750) : 1. Anderson (Velocette), en 14' 46", moy. 76 kmh. 185; 2. Loyer (Velocette), en 14' 51"; 3. Laurent (Norton), en 15' 01"; 4. Berthier (Saroléa), en 15' 06"; 5. Behra (Terrot), à un tour, en 14' 48".

Sidecars 350 cmc. (17 tours, soit 21 kms 250) : 1. Bolland (Bolland spécial), en 21' 21", moy. 5 kmh. 046. Meilleur tour, en 1' 17", moy. 58 kmh. 150.

Sidecars 600 cmc. (20 tours, soit 25 kms) : 1. Moschetto (Saroléa), en 22' 34", moy. 66 kmh. 469; 2. Chevalier (Norton), en 22' 40". Meilleur tour : Moschetto, en 1' 04", moy. 70 kmh. 302.

Sidecars 1000 cmc. (20 tours, soit 25 kms) : 1. Despland (B.M.W.), en 22' 14", moy. 67 kmh. 466; 2. Amort (Amort spécial), en 22' 48". Meilleur tour : Despland, en 1' 05", moy. 69 kmh. 230.

LA MANIFESTATION DE BEZIERS

Le caractère local de cette course ne l'empêcha pas de remporter un beau succès. En voici le bilan. Pour une fois, les « tordus » (passagers de sidecars en langage motocycliste) n'ont pas été oubliés et figurent au palmarès. Un bon point pour l'organisation.

175 cm3 : 1. Boyer; 2. Moncet; 3. Farras. Meilleur tour par Boyer et Moncet, en 46", moyenne : 77 kmh.

250 cm3 : 1. Fayolle (Moto Club Biterrois); 2. Dublanc (Moto Club Biterrois); 3. Vergnes. Meilleur tour par Fayolle en 43", moyenne : 82 kmh.

500 cm3 et 350 cm3 : 1. Sallas; 2. Denat; 3. Bruniquel (tous trois du Moto Club Biterrois); 4. Sabineau (premier des 350 cm3). Meilleur tour : Sallas, en 40" 9/10, moyenne : 90 kmh.

Sidecars : 1. Vistuer (passager : Maurice Bousquet); 2. Denat (passager : Kayser).

LE GRAND PRIX DE TARBES

Voici les résultats de la manifestation de l'actif M. C. Bigourdan, qui s'est déroulée le 19 août, au Vélodrome des Pyrénées :

Poursuite sur 15 tours : Liger bat Diaz; Rispal bat Lamarque; Boulanger bat Laborde; Lamouzy bat Diaz.

Première individuelle : 1. Boulanger; 2. Lamarque; 3. Laborde; 4. Rispal.

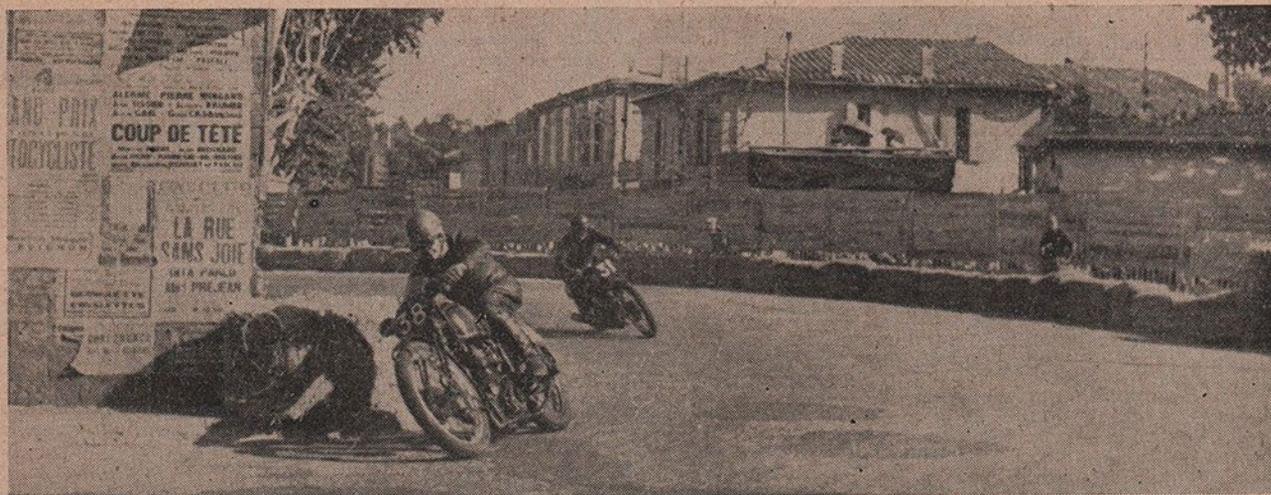
Deuxième individuelle : 1. Vergnes; 2. Lépine, devançant Diaz; Lamouzy. **Américaine (20 tours)** : 1. Laborde-Vergnes; 2. Raspail-Lépine; 3. Lamouzy-Liger.

Record du tour de piste : Boulanger (Velocette 350 cm3), en 15" 2/10; Lépine (Saroléa 500 cm3), en 16" 2/10 et 16"; Laborde (Saroléa 500 cm3), en 15" 1/10; Lafont (Triumph 500 cm3), en 15" 1/10.

ANDERSON VICTORIEUX EN TCHECOSLOVAQUIE

L'Anglais Fergus Anderson fournit une magnifique saison. Après ses succès à Albi et à Cannes, il vient de remporter sur Velocette 350 la Coupe du Président Bénéš, épreuve internationale tchécoslovaque disputée à Sezimovo-Vesti. Kaufmann et Lenz s'adjugent respectivement, derrière lui, les 2^e et 3^e places.

En 250, le Tchecoslovaque Juhan (Jawa), qui se classa second à Genève, remporte la palme. En 500, c'est l'Autrichien Novotny qui se classa premier.



LES GRANDS PRIX MOTOCYCLISTES D'AVIGNON

L'autorisation définitive n'étant parvenue aux responsables que cinq jours avant la date du départ, l'organisation de cette épreuve devait s'en ressentir. Ce délai était notoirement insuffisant pour préparer comme il se devait le théâtre d'une semblable manifestation. Aussi, devons-nous accorder aux dirigeants de la course le bénéfice de circonstances très atténuantes, et ne pas leur jeter la pierre pour les heurts et frictions qui ne manquèrent pas de se produire avec les concurrents et les spectateurs. Un service d'ordre trop peu nombreux permit aux resquilleurs d'assister sans bourse délier au déroulement des différentes courses, animé par la présence de nos as nationaux. Disons tout de suite que Loyer, avec sa 350, réalisa la meilleure moyenne générale, supérieure à celle du vainqueur des 500 cmc. Est-il besoin de rappeler que Loyer est un récidiviste du « coup » ? Poursuivi par la malchance depuis Saint-Cloud, il prend à Avignon une belle revanche, réalisant 70 kmh. 786 sur 46 kms d'un circuit extrêmement dur (les freins, en particulier, furent mis à une terrible épreuve).

Berthier, vainqueur des 500 cmc. sur Saroléa, couvrit le meilleur tour en 1' 01", égalé par Naudon, sur Velocette.

LES EPREUVES

Les 175 et les 250 cmc.

Nougier se montre le plus rapide. Berlié, le seul capable de l'inquiéter, a de grosses difficultés pour mettre en route. Il donnera son maximum pendant plusieurs tours, accomplissant le plus rapide en 1' 6" 7/10, mais devra abandonner, laissant Nougier s'approprier la victoire à 62 kmh. 942.

Nougier et Monneret ! Deux noms qui promettaient une belle bagarre et deux machines de grande classe. Certainement les deux « quart de litre » françaises les plus vite actuellement. Suivant son habitude, Monneret (Jonghi), prend le meilleur sur tout le monde, devant Nougier (Magnat-Debon) et conserve l'avantage pendant plusieurs tours. Quelques ennuis de sélecteur le firent rétrograder et permirent à Nougier de passer en tête. Monneret devra s'arrêter, puis repartir. Son sélecteur accroche mal et un rapport ayant sauté, le moteur de la Jonghi s'emballa de façon critique et rend l'âme. Nougier remporte une deuxième victoire devant Tournier, Sauvini et Berlié, malchanceux.

Les 350 cmc.

Loyer manifeste une écrasante supériorité sur la plupart de ses rivaux. Un seul, au prix de risques certains, parviendra à

se maintenir à 25 secondes de lui et même à le passer dans un virage ! C'est le petit Behra, auquel nous souhaiterons un peu de pondération pour l'avenir. Une chute le contraindra d'ailleurs à s'arrêter au 12^e tour. Il repartira, pour s'arrêter de nouveau. Loyer gagnera sans être autrement inquiété, prenant 3 tours au suivant immédiat et accomplissant le meilleur temps de la journée. Il n'avait pour ainsi dire plus de freins à l'arrivée !

Les sidecars 600 cmc.

Les démêlés de Chevallier avec ses passagers respectifs (il sema deux fois le sien qu'il avait remplacé entre temps par Behra !) laissèrent à « Mémé » Despland le champ libre. Le lyonnais ter-

mine à 62 kmh. 942 sans être inquiété outre mesure, le concurrent n° 3, Semboc, ayant abandonné.

Les 500 cmc.

Il n'était pas question de mettre en lice 22 concurrents d'un coup ! Aussi, deux éliminatoires groupant chacune 11 concurrents furent-elles disputées tour à tour. Berthier remporta la première, et Naudon la seconde.

La finale devait grouper les quatre premiers de chaque manche. On y adjoignit Stignani, Bacou et Behra. Les deux premiers furent malchanceux et le troisième fut déclassé à l'arrivée sur réclamation du public. Berthier, qui n'avait plus de freins, fournit néanmoins le vainqueur à 70 kmh. 240, accomplissant de surcroît le meilleur tour général, ex-æquo avec Naudon.

CLASSEMENTS

175 CMC.

1. Nougier (Magnat-Debon), en 20' 30" (moy. 62 kmh. 942) ; 2. Borri (Terrot), à un tour ; 3. Mathieu (amateur), à 2 tours ; 4. Thouzalin (Terrot) ; 5. Terras (amateur).

Meilleur tour : Pierre Berlié, 1' 6" 7/10.

250 CMC.

30 tours, 40 kms : 1. Nougier (Magnat-Debon), 33' 24" (moy. 67 kmh. 365) ; 2. Tournier (Monet-Goyon) ; 3. Sauvini (Magnat-Debon) ; 4. Berlié (Rudge) ; 5. Stignani (Terrot) ; 6. Lauer (New-Map).

Meilleur tour : Georges Monneret, en 1' 3".

350 CMC.

1. Loyer (Velocette), 37' 05" (moy. 70 kmh. 786), meilleur tour 1' 02" ; 2. Pérardi (Norton), à 3 tours ; 3. Pignard Saroléa, à 3 tours.

Meilleur tour : Roger Loyer, en 1' 02".

SIDECARS

15 tours : 18 kms 750, 3 partants : 1. Despland (B.M.W.), en 17' 52" 2/5, moy. 62 kmh. 942.

500 CMC.

Première série : 10 tours, 12 kms 500 : 1. Berthier (Saroléa), en 11' 01", moy. 68 kmh. 086 ; 2. Gobba (Saroléa) ; 3. Peignaux (Motobécane) ; 4. Chevallier (Norton).

Deuxième série : 1. Naudon (Velocette), 10' 57", moy. 68 kmh. 490 ; 2. Salas (Terrot) ; 3. Laffont (Triumph) ; 4. Fach (Norton).

Finale, 15 tours, 18 kms 750 : 1. Berthier (Saroléa), en 16' 01", moy. 70 kmh. 240 ; 2. Gobba (Saroléa), 16' 31" ; 3. Naudon (Velocette), 16' 32" ; 4. Laffont (Triumph), 16' 39" ; 5. Salas (Terrot) ; 6. Peignaux (Motobécane).

Meilleur tour : 1' 01", Berthier et Naudon, record du tour du circuit.



En haut de la page : Loyer vire devant Pérardi. Ci-dessous : Loyer, après sa victoire en 350, vient de recevoir le bouquet traditionnel.

Après Cannes et Avignon...

Les réflexions d'un concurrent

Au lendemain des épreuves motocyclistes de Cannes et d'Avignon, nous avons pu recueillir de la bouche d'un conducteur très en vue quelques réflexions touchant l'organisation de ces courses et que nous publions avec l'espoir que les intéressés en feront leur profit.

Pour mettre sur pied une manifestation de ce genre, la bonne volonté et le concours résolu de quelques gaillards énergiques ne suffisent pas. Il faut disposer d'un théâtre convenable, susceptible d'être aménagé en circuit de vitesse, présentant des garanties de sécurité pour les concurrents comme pour les spectateurs. Il est, enfin, indispensable de le garnir d'un service d'ordre assez nombreux et assez actif pour remplir son office de façon convenable.

Le danger des « circuits improvisés » n'échappe plus à personne. L'accident survenu à Nantes, au cours

d'une compétition automobile, a suffisamment fait couler d'encre à ce sujet. Or, ce qui était valable pour Nantes l'était aussi un peu pour Cannes et Avignon. Les dépassements étaient quasi impossibles sur certaines parties de la route, en ligne droite. En courbe, inutile d'y songer, à moins de prendre des libertés avec les règles de sécurité les plus élémentaires.

Autre question épineuse, source possible de chicanes et de discussions : le chronométrage.

Dans ces deux compétitions méridionales, les temps furent pris à la main, au 1/5 de seconde, les dirigeants ne disposant pas du chronométrage électrique. Le jour de la course, les concurrents partirent sans connaître leurs temps officiels à l'entraînement!

Enfin, il conviendrait de se mettre d'accord sur ce dernier point. Un concurrent peut-il participer, dans la même épreuve, à deux catégories dif-

férentes avec la même machine? Cette façon de procéder, prohibée par les règlements internationaux, fut admise à Cannes et repoussée à Avignon (sur la réclamation des conducteurs de 500 cmc., ajouterons-nous). En effet, ces derniers avaient quelque raison de craindre certaine 350, anglaise! D'ailleurs, Behra, qui prit malgré tout le départ dans cette cylindrée avec sa Terrot habituelle et termina second, se vit disqualifier à l'arrivée.

Dans un autre ordre d'idées, il faut signaler l'incompréhension ou la maladresse de certains fabricants d'accessoires. Une grosse fabrique de pneumatiques, universellement connue, disposait encore, voici quelques mois, d'un stock d'authentiques pneus « racing » d'avant-guerre, dont nos meilleurs conducteurs sont actuellement démunis. Ces pneus furent cédés à un gros revendeur parisien.

Certains coureurs, n'ayant pas de relations avec celui-ci, ou peu soucieux de payer une enveloppe spéciale le prix fort... au noir, ont recours à des solutions plus compatibles avec l'économie qu'avec la sécurité la plus élémentaire. C'est ainsi que Loyer lui-même a monté à l'arrière de sa K.T.T. un pneu de série en caoutchouc synthétique.

HOUEL ET CHEVALLIER SUR NORTON

M. Garreau nous a fait remarquer qu'à la suite des deux premières épreuves de vitesse disputées cette année dans la région parisienne, nous avons signalé un détail qui a choqué bon nombre de spectateurs : deux concurrents engagés, d'après le programme, avec des motos d'une marque déterminée, avaient pris le départ avec des montures très différentes. Comme ces deux conducteurs ont précisément remporté la première place dans leur catégorie respective, et qu'il s'agit en fin de compte d'erreurs matérielles imputables aux organisateurs, nous n'hésitons pas à remettre les choses au point.

Houel, vainqueur en 500 cmc. au Bois de Boulogne, conduisait une Norton avec laquelle du reste il accomplit le meilleur tour des motos.

A Saint-Cloud, la catégorie sidecars 600 cmc. (sidecars toutes catégories) revint au coureur bien connu : Chevallier, également sur une Norton 500 cmc. mise au point et prêtée par M. Garreau.

Sa victoire devant d'autres spécialistes de premier plan fut des plus significatives et constitua une démonstration de premier ordre des possibilités de son équipage. Chevallier conserva la tête du classement général des sidecars du début à la fin.

Puisque nous parlons des « Nortonistes », revenons un instant sur la splendide course que fournit Lefèvre sur la 500 Norton à suspension AR, mise au point par Garreau, si admirée et si enviée, qui était en tête avec 45 secondes d'avance sur ses concurrents et qui, malgré une chute malencontreuse — les meilleurs n'en ont pas été exempts ce jour là — réussit, avec sa rapide Norton, à rattraper son re-

tard, et finit à onze secondes du premier, ce qui, reconnaissons-le, est une splendide performance de champion.

Lefèvre s'adjugea le record du tour de sa catégorie, approchant d'une fraction de seconde le meilleur temps du circuit, réalisé par une machine à compresseur.

Dommage que Lefèvre, qui pilotait dans la première course une 250 Excelsior dernier cri, à suspension AR également, ait été retardé au début par un encrassement de bougie ; il est



Lefèvre, sur sa 500 Norton à suspension arrière.

vrai que la seconde place de Cauchy dans cette cylindrée est plus qu'honorable.

L'Excelsior de Cauchy était également de l'écurie Garreau (qui est depuis fort longtemps agent exclusif de la marque) et mise au point par Garreau.

Péraldi, un autre adjoint de l'Ecurie Garreau, sur une 350 cmc. Norton, a pris cette année la deuxième place dans le Grand Prix du Forez, dans le Grand Prix de St-Cloud et dans le Grand Prix d'Avignon, et la troisième place dans le Grand Prix International de Bruxelles.

LE CIRCUIT DES TROIS VILLES

Le M.C. du Nord de la France a organisé le 25 août le Circuit des Trois Villes. Nous en donnerons le compte rendu dans notre numéro du 15 septembre.

LE GRAND PRIX DE L'ULSTER

Voici les résultats de la classique épreuve irlandaise qui fut marquée cette année par un déchet très important.

500 cmc. : 1. Graham (Norton), 45' 12" (moy. 121 km. 125).

350 cmc. : 1. Willoughby (Velocette), 1 h. 20' 30" (moy. 138 kmh. 900) ; 2. Humphry (Norton), 1 h. 24' 40".

250 cmc. : 1. G. Martin (Excelsior), 1 h. 32' 49" (moy. 120 kmh. 260) ; 2. Hertley (Rudge), 1 h. 36' 47".

Handicap ouvert à toutes catégories : 1. Willoughby (Velocette), 1 h. 20' 20" (moy. 138 kmh. 900) ; 2. Rodgers (Velocette), 1 h. 21' 46".

CLUBS

L'abondance des matières ne nous a pas permis dans nos derniers numéros de publier les communiqués de clubs. Nous nous en excusons. Cette rubrique reprendra sa place dans le prochain numéro.

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.

SUITE A L'ARTICLE DE M. BICHARZON

● J'ai été particulièrement heureux de constater, à la lecture de votre dernière communication, que tout esprit d'initiative et d'ingéniosité n'était pas réservé aux seules nations dites « jeunes » et qu'il se trouve encore parmi les Français certains pionniers soucieux de faire bénéficier leurs concitoyens des derniers perfectionnements de la science.

Je me permettrai néanmoins d'exprimer le regret que les divers vœux et suggestions émis à cette tribune - et bien que tout à fait dignes du plus grand intérêt - soient empreints du plus parfait égoïsme et ne s'appliquent qu'au motocycliste célibataire, ou marié, à la rigueur. Est-ce à dire que l'existence d'une nombreuse famille constitue un obstacle insurmontable pour le sportif motocycliste ? A une époque où l'individualisme joue un trop grand rôle, il est temps, je pense, d'envisager sérieusement ce problème. C'est pourquoi je me permets aujourd'hui de vous soumettre quelques idées à ce sujet.

Il suffirait à ce digne père de famille d'acquiescer, s'il n'en est déjà possesseur, une machine d'une certaine puissance, une Harley par exemple, provenant des surplus américains et très facile à obtenir par l'intermédiaire de l'Administration des Domaines, comme chacun sait. Il lui serait ensuite loisible d'adapter de chaque côté de sa machine, un side-car biplace, du type utilisé par les pompiers de Paris. D'autre part, il est d'une simplicité dérisoire d'adjoindre à l'ensemble une remorque de vélo-taxi, dans laquelle prendront aisément place deux personnes. Notre motard aura ainsi la possibilité de transporter huit personnes (deux sur la moto, munie bien entendu, d'une selle en tandem et d'un tan-sad, deux dans chaque side et deux dans la remorque). Enfin, s'il a le sens familial très développé et ne veut pas se séparer de ses beaux-parents, il a le loisir d'adapter à la fourche avant un panier à deux places, ce qui assurera à l'ensemble une stabilité à toute épreuve. Accessoirement, l'acquisition d'un parapluie « escouade », modèle 16 modifié 39, protégera très efficacement les passagers contre une averse éventuelle.

Je ne crois pas que le permis « transport-en-commun », soit exigible pour la conduite de cet équipage. Certains esprits grognons prétendront peut-être qu'il est plus simple d'acheter une voiture, mais nous, motocyclistes, savons bien que le plaisir de la conduite n'est pas comparable. Et nous pourrions allier ainsi les joies de la famille à celles de la moto. Vivent donc les motards et les moutards !

F. BODARD, abonné.

PAS DE COFFRES LATÉRAUX

● Dans votre numéro du 15 mai, M. Maillol préconise dans la « Tribune Libre » au 10^e : « un grand coffre de chaque côté de la roue ». A mon avis c'est une erreur.

Voyageur de commerce, ayant roulé tout l'hiver jusqu'à ce jour avec Aleyon 4 CV et portant mes collections qui ne dépassent pas 20 kgs en deux coffres

placés de chaque côté de la roue arrière, je suis donc bien placé pour en parler.

Ces coffres, obligatoirement, donnent un « ballant » souvent dangereux à la bonne tenue de la moto, ce qui dans un service intensif journalier arrive à fausser la fourche et, de plus quoique toujours bien gonflé, à couper sur les côtés la toile du pneu arrière. Le résultat sur route humide était... de s'abstenir. Résultat pratique, perte de temps, ennui de toutes sortes. Je préfère avoir en croupe un cavalier de 80 kgs que mes 20 kgs de bagages. Je suis un convaincu et un fanatique de la moto et sachez que je ne veux plus rouler avec de tels coffres.

Ch. CULLET, Montrouge.

AVIS A NOS ABONNES

Depuis le 1^{er} août, le prix des numéros de Moto-Revue a dû être porté à 15 francs.

L'abonnement pour la France est de 170 francs pour 12 numéros et de 330 francs pour 24.

Les abonnés qui nous ont réglé avant le 5 août bénéficieront de l'ancien tarif (12 numéros pour 120 francs, 24 pour 200 francs).

Après cette date, nous avons dû proportionner le nombre de numéros à la somme envoyée, soit 9 numéros pour 120 fr. et 14 pour 200 fr.

QUE DESIREZ-VOUS DE VOTRE MOTO ?

● Voici le point de vue d'un montagnard. Il me faut avant tout une machine robuste, 350 ou 500 cc., moteur à soupapes latérales.

Quatre vitesses, avec rapports rapprochés, commandées par sélecteur au pied droit. Prise directe correspondant à la troisième vitesse, quatrième surmultipliée. Machine et moteur faciles à démonter, sans outils spéciaux. Grande accessibilité de tous les organes essentiels. Culasse démontable. Boulonnerie au pas métrique. Roues à broche sortant et rentrant facilement, même avec le pneu gonflé. Pneus à sculptures, type Michelin neige. Freins de grandes dimensions. Allumage par volant magnétique. Equipement électrique : batterie avec dynamo à double débit, ou plus exactement à débit variable.

D'autre part, dans le dernier numéro de Moto-Revue, vous paraissez croire qu'un pare-brise doit mal se comporter par gros temps.

Si vous désirez UNE REPONSE...

N'oubliez pas de joindre à votre lettre, UNE ENVELOPPE TIMBRÉE 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.

J'en ai moi-même fabriqué un très léger, mais de dimensions suffisantes pour me couvrir quand il pleut. Je suis obligé de me baisser, il est vrai, pour être abrité complètement.

Il est formé d'une armature en fer, recouverte d'une tôle d'aluminium, surmontée d'une glace en matière plastique. Le tout est fixé au guidon avec des écrous à oreilles et peut s'enlever et se remettre très facilement.

Avec cet appareil, je n'ai jamais ressenti de réaction sur la direction par gros temps, mais le freinage commence à se faire sentir vers 40 kmh. pour augmenter ensuite. A 60 kmh., je perds environ 5 kmh. Aussi je ne m'en sers que quand il pleut, et je puis vous dire que cet accessoire est très utile par les temps que nous vivons et quand on est comme moi dépourvu d'un bon équipement.

Je n'ai pas le temps de vous en faire la description, ce sera pour une autre lettre.

E. MANDRILLE.

LE SIDECAR EST-IL MENACE ?...

● Mon but est de provoquer dans la tribune libre une polémique instructive en appelant les motards compétents pour y apporter des suggestions modernes et intéressantes au sujet des sidecars un peu délaissés et d'en comparer ou d'étudier leurs diverses analogies, leurs divers avantages ou inconvénients en rapport avec les nouvelles petites voiturettes 3 et 4 roues qui commencent à sortir et qui s'intègrent et ressemblent plus à la moto qu'à la voiture en ce sens qu'elles sont équipées en général, de moteurs de motocyclettes, 2 temps ou 4 temps culbutés suivant la puissance, en mono ou bicylindre. De ce fait, elles ont sensiblement les mêmes performances à cylindre égale que les sides : reprises nerveuses, grimées rapides en 3^e grâce aux 4 vitesses et construction légère pour transport aussi confortable qu'avec 2 et 3 ou 4 personnes. Leur poids ne dépasse pas celui d'un side à partir du 500 cmc. Il est désirable d'avoir, par des articles futurs, des données solides à ce sujet avant d'aborder le prochain salon, car elles se révèlent comme de sérieuses concurrentes des sides, ne coûtant pas plus cher (environ 35.000 fr. pour la voiturette 3 CV Rovin). D'autre part, les frais de consommation, assurance, entretien ne seront pas plus élevés.

Je ne fais aucune propagande car, fervent motoriste, mon goût personnel est pour la moto nerveuse, car ce n'est que sur elle qu'on a la joie de faire corps et équilibre sportivement comme sur un cheval de course. Par contre, en dehors du deux roues, si j'avais à choisir, j'avoue alors que j'hésiterais entre le side et la voiturette précitée.

C'est là le danger, car beaucoup sont de mon avis et sans discréditer le side, la précédente présente les mêmes avantages de toutes sortes pour un confort meilleur. Il faut toujours envisager le sérieux de l'adversaire pour y parer efficacement et en conclusion, l'attention doit être attirée par cette menace et le bouleversement qui peut s'en suivre pour les sides.

Pour ne pas dépasser le cadre motoriste, je m'arrête aux voiturettes 500 cmc. Au-delà c'est la vraie voiture avec tous les inconvénients des 4 cylindres, gros frais d'achat, d'entretien, de consommation, garage, assurance, etc...

Quant à la moto, je suis tranquille, évidemment on est ou l'on est pas motocycliste, mais les très nombreux partisans et impatientes d'y devenir, n'attendent qu'un geste de notre industrie pour innover comme autrefois les routes de France. Ce geste se résume en quelques mots : choix et performances des modèles, qualité, prix d'achat abordable ainsi que celui du carburant.

X... Abonné.

QUÊ DESIREZ-VOUS DE VOTRE MOTO ?

● La tribune libre de « Moto-Revue » m'a beaucoup intéressé par sa chronique « Que désirez-vous de votre moto ? » L'idée de M. Alain Corbel publiée dans le numéro du 15 mai me paraît excellente, aussi je n'hésite pas à répondre à son « référendum ».

Mais avant de le faire, mieux vaut exprimer nettement le service demandé à une moto déterminée : Je désire un engin destiné exclusivement au solo, confortable, économique, sûr, toujours prêt à prendre la route, et en même temps rapide, pour pouvoir participer éventuellement à des épreuves sportives d'amateurs, ou capable d'effectuer de temps en temps de longs parcours (moto toujours en solo, bien entendu).

Voici donc les caractéristiques souhaitables d'une telle machine :

250 cmc. bicylindre, en ce cas flat-twin, ou côte-à-côte en ligne dans le plan du cadre.

4 temps double arbre à cames en tête

(sauf si l'on a affaire à un flat-twin), dans ce cas simple A.C.T. ou culbuteurs. Refroidissement par air.

Réservoir bombé de 16 litres. Cadre en tôle emboutie, suspension AR. Débrayage au pied et à la main.

Fourche à parallélogramme. Transmission par cardan. Allumage par magnéto. Roues à broche interchangeable. Pneu strié à l'avant, de 25x3.

Poignées tournantes gaz et avance. Bloc moteur, quatre vitesses, sélecteur au pied. Freins conjugués. Compteur bitalisateur.

Vitesse maximum réelle 110 kms à l'heure environ.

Finis en noir et chrome. Poids 100 kgs environ.

Si le prix de revient d'une telle moto semble devoir être trop élevé, on peut faire les restrictions suivantes :

250 cmc. monocylindre ou à la rigueur 175 cmc. (culbuteurs totalement enfermés, cela va de soi).

Pas de suspension AR. Transmission finale par chaîne.

Dr B. de Thy, à Port-Louis.

COMMUNIQUE

LE RALLYE-BALLON DE L'ASSOCIATION SPORTIVE DU MINISTÈRE DE L'AIR

Le 5^e Rallye Ballon de l'Association Sportive du Ministère de l'Air a été organisé le 11 août avec un plein succès, de nombreux clubs ont répondu à l'appel de l'A.S.M.A.I.R. et c'est dans la camaraderie d'avant-guerre que les concurrents se sont retrouvés. L'atterrissage eut lieu en lisière de la forêt de Montmorency, à Baillet (Seine-et-Oise).

Voici le résultat :

1. Lempereur (M.C. Châtillonnais) ; 2. Doll (U.S. Métro) ; 3. Grandin (M.C. St-Cloud) ; 4. Bouby (M.C. Antony) ; 5. Ibos (M.C. Antony) ; 6. Guérin (M.C. Antony).

Le Challenge de l'A.S.M.A.I.R. a été gagné par le M.C. Antony.

La distribution des prix aura lieu à la mi-septembre.

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 imprimerie au besoin). Envoyez 8 jours avant la parution.

FONDÉ EN 1878 BREVETS - MARQUES - MODELES
CABINET FABER
34, R. DE LENINGRAD - PARIS
EUR. 34-34, 43-51

DOCUMENTATION n° 54 *Gratuits*

MOTOS A VENDRE

N.S.U. 250 culb. 4 vit. sélecteur, 3 CV, très bon état méc. Vis. dimanche. SIMONDIN, 38, r. d. Gros-Orme, Gennevilliers.

A VENDRE

AFFAIRE, ACHAT, VENTE bien située, très bon chiffre d'affaires avec outillage et matériel. Boutique et intérieur nf. Bail 9 ans. Loyer 5.000. Tél. Cause santé, prix à débattre. S'adresser 12, Cité Bisson, Paris (20^e).

VENDS Zundapp 4 cyl. Saxo-nette. Motobécane 500 monot. 350 D.K.W. 1 sidocar Précision. 1 Indian ssuspension AR à remonter. 1 N.S.U. 250 supercul. Achète toutes pièces B.M.W., machines accidentées ou incomplètes. TRANSCATMOTOS, 104, rue Haxo, MEN. 99-85.

B.S.A. 350 Etoile Emp. 39, 4 vit. Sél. c. nve. Repr. vélom. b. ét. LEMERRER, 35, av. Lemignon, Bois-Colombes, Mach. visib. gar. 60, r. Letort, Paris.

MONET - GOYON 350 culb. susp. AR. parf. ét. 39. DAZZONI, 34, r. L. Rolland, Montrouge

ABANDONNE courses, vend 500 spéciale Terrot. Faire offre COULON, 82, av. de Grammont, Tours (I-et-L.)

Gd. R. 5 CV culb. mot. Mag 4 v. eq. parf. ét. pn. nfs. LOUIS, 1, rue Voltaire, Champigny.

MAGN. Bosch, p. 2 cyl. Thiallier, St-Germain-Lembron, P.C.

SAROLEA 500 culb. 4 vitesses, avec side Vannod 8 sport impeccable. M. DEMONGEOT, 43, rue Blanqui, Bourges (Cher).

TRIPORTEUR M.-Goyon, 17, r. de l'Ile, Bry-sur-Marne.

TRIUMPH Alle. 350 cmc. 4 vit. sélect. parfait état. Tél. MOL. 55-92, de 18 à 21 h., 17, Boul. Sénard, Saint-Cloud.

GNOME 4 CV bloc moteur latéral, révisée. WILLEMS, 18, r. Wurtz, 13^e. Après 19 heures.

VELOM. R-Gillet état neuf, 3 vit. COMBEAU, 66, rue Barraud, 13^e, après 18 heures.

VENDS pièces détachées allemandes. Moteurs et boîtes toutes marques. M. ROBBE, 5, chemin des Carrières, Paris-19^e

VENDS voiture sport Derby, moteur Scap à compress., 2 roues secours, ou échange contre moto récente, préférence B.M.W. R. SCEAUX, 104, rue Haxo. Tél. MEN. 99-86.

SANDFORD 6 CV s. press. mot. Ruby nf, b. pns. GERE, 51, r. Deguingand, Levallois.

OC. Moto Automoto 4 CV tte eq. acces. ét. nf. MARECHAL, 9, r. Claude-Monet, St-Ouen.

Darmon 6CV 4 r. Monocar 2CV 3 r. Side volomoteur. Cyclo-tracteur 4 t. NOEL, 10, rue Gide, Levallois.

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.

TOUS EMPLOIS LUCRATIFS DANS L'AUTO
Mécaniciens, Garagistes, Electriciens, Vendeurs
COURS TECHNIQUES AUTO PAR CORRESPONDANCE
S'INSCRIRE EN LAISANT RENSEIGNEMENTS GRATUITS S. DEMANDE

COMPTOIR DES PIÈCES DETACHÉES pour MOTOS

4, rue Chaptal, Levallois. Tél. : PER. 09-13
Pièces détachées Accessoires
Vente exclusive aux agents
Freins « LAM »

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

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

ASSURANCES IMMÉDIATES
Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie.
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, PARIS (2^e).

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 moto Triumph 500 cc. Tiger 100, 3.000 kms, d'origine. Impeccable. Faire offre COLLYEER, Hôtel de Bretagne, Pontorson (Manche).

VILLARD 3 pl. bloc Chaise 3 vit. roue sec. interch. pn. parf. cap. ecl. él. 4 l. aux 100. HERTEL, 33, rue des Bois, Paris.

A.V. 500 culb. Ariel av. ou ss side, mot., pn. impéc. GODIN, 22, r. Entrepôts, Saint-Ouen.

DOLLAR 4 CV moteur et pn. neufs. 45.000. LESCURIER, 12, avenue Mauvoisin, Sannois.

MORIN vend sa 500 Saroléa de course monotube, comme neuve, au plus offrant. 12, rue Steinlen, Paris (18^e). Téléphone: MON. 92-36.

SOYER 350 culb. av. side sp. Legot, 145, r. Université, Paris.

250 lat, 39 nve, 350 cul. 4 V. cél. Motobéc. 1 mot. Zundapp. 4 cyl. BONNEAU, Marcilly-en-Gault.

PART. cède 500 lat. B.S.A. der. mod. nve à roder. Ecr. GARREAU, 20, r. Jouvein (18^e).

VENDS moto B.M.W. av. side 750 cc. culb. t. armée Bon ét. Pns neufs. Px: 98.500. BOU-TRY, rue Parmentier, Lille.

SIDE Ter. 350 lat. b. pn. ét. imp. peu roulé, bas pr. THIZEAU, pl. de l'Eglise, Selles-s.-Cher.

N.S.U. 100 cc. tr. b. pn. ét. méc. abs. nf. THIZEAU, place de l'Eglise, Selles-sur-Cher

SIDECAR origine Indian type 39, mot. neuf complet A.B.C. COUSIN. ROQ. 11-47.

RUDGE 250 compétition, état mécanique parfait, pneus nfs. Ess. Benzol. GOUDSTIKKER, 172, V.-Couturier, Alfortville.

HARLEY 1200, 27, side bipl. Bernardet b. ét. gén. Access. et pièces rechanges. EMILE, 41, rue Falguière, Paris.

500 superculasse Motoconfort 4.000 kms, avec side Précision, M. MERIOT, 26, rue Gilbert, Châteauroux (Indre).

PART. vend Motobécane 500 cmc. Superculasse parfait état, 50, bd de Charonne. Roq. 71-27. Pneus neufs.

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

VOUS AUREZ BIENTOT
EN FRANCE LES MOTOS
GUZZI 250 cm³
500 cm³
DERNIERS MODELES
Pour tous Renseignements
13, rue Denis-Poisson, 13,
PARIS (17^e) GAL. 46-86

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

MOTO av. side Guzzi 500 semi culb. BERGOIN, 93, avenue de Paris, Asnières.

A VENDRE 175 cmc. Terrot compétition av. pièces détach. roue et pn. de rech. ROSSIOU, 11, rue de Phalsbourg, Nancy.

VENDS Darmont spécial impeccable pièces rechange, plus offrant. Cherche voiture sport. Docteur BOTTREAU, Villefranche, St-Phal (Yonne).

A VENDRE moto René-Gillet avec sidecar luxe Précision, pneus bon état. Visible Garage LACQUEHAY, Saint - Pierre Aigle, par Cœuvres (Aisne).

VEL. 100 cmc. Prester-Jonghi à sélecteur, état neuf. MERY, 5, rue Saint-Claude, Paris (3^e).

MOTOCONFORT 350 culbutée bon ét. mécan. Pneus 1939 nfs. Tél. LIT. 79-60, 21 heures.

AUTOMOTO 350 pn. et mot. bon état. STAUB, 26, rue Pasteur, Saint-Luc (S.-et-O.).

ALCYON 4 CV lat. eq. pn. nfs tr. b. ét. méc. BOULESTEIX, 38, rue Sadi-Carnot, Nanterre.

ZUNDAPP 800 cmc. 4 cylindres, 4 vitesses, avec side, bons pneus, remise à neuf. M. BLANVILLAIN, Quincailleur, Mâcon (Saône-et-Loire).

NORTON 500 culb. très bel, 1939. GIMAR, 25, rue H.-Chevreau, Paris (20^e).

RUDGE 500 culb. 4 vit. repr. moto plus faible. MAR, 18, rue de la Mare, Paris (20^e).

N.S.U. 250 culb. sup. cul. tr. bel. MAR, 45, r. J.-Lacroix, 20^e

VENDS Dollar 500 arbre comes side Buffler E. Marchal, b. pneus et route. GOIFFON, 17, rue la Jonquièrre, Paris.

VENDS 500 Terrot Jap culb. Vélo. MR type FI. SCHULDGE, 38, av. Wilson, Paris. Pas. 89-21

VEND Terrot avec side 5 CV bloc moteur, c. nve. HUBERT, 47, r. Aug.-Bisson, La Garenne

MOTO B.S.A. 350 culb. 4 vit. sélect. ét. neuf. ODEON 35-99.

MOTEUR Chaise 4 CV culb. complet. BAGLIN, 89, av. d'Ivry, Paris. GOB. 24-05.

INDIAN 750 cmc. dernier modèle, imp., pneus neufs. VAUGIN, 44, r. Jean-Jaurès, Châtillon-s.-Bagneux (Seine).

250 VICTORIA dernier modèle, état neuf, 4 vitesses, sélecteur. CHEVALIER, 89, rue Henri-Barbusse, Clichy.

MOTO Indian modèle 39, 1200 cmc. 11 chevaux. Etat neuf. Téléphone GOB. 68-06.

VELOMOT. Peugeot t. P50 98 cmc. monovit, avec débrayage, pneus et chambres nfs, mot. ref. à nf, ts les jrs apr. 18 h. sam. te journ. RAINGEVAL, 24, rue de Meaux, Paris, 12^e.

MOTO - DÉMOLITION

Toutes les pièces
cadres, réservoirs, moteurs PEUGEOT, TERROT, MOTO-
BECANE, MONET, DOLLAR, VICTORIA, SAROLEA, ARIEL
INDIAN, DRESCH, ULTIMA, NEW-MAP

Acheteur de tout lot, machines incomplètes et accidentées.
MOTO-SPORT
66, rue du 11-Novembre,
SANT-ETIENNE (Loire).

ON DESIRE ACHETER

RECH. moteur 200 DKW b. ét. même sans allum. PERSIN, 148, rue des Pyrénées, 20^e.

ACH. toutes pièces D.K.W. épaves, mach. incompl. 92, av. de Rigny, Bry-sur-Marne.

RECHERCHE carter distribution Peugeot type P.107. CROS Roger, 20, rue Estrabaud, Béziers (Hérault).

CERCHE Darmont 3 roues. Jean FOUGERES, Tessed-la-Madeleine (Orne).

JE CERCHE un carburateur de moto Zundapp de 493 cmc. soupapes en tête, type Amal n° 74 74 22 F.R. Urgent. S'adr. C. SCHEIDEGGER, rue Bachelin, 10, Neuchâtel (Suisse).

ACH. pneu 710x90 ou 700x85. M. POIROT, 108, rue d'Alsace, Thion (Vosges).

CERCHE 500 Norton A.C.T. modèle 1929, 30 ou 31 ou 1932, ou 350 Velocette même âge. Faire offres à MICHEL, 24, avenue Gambetta, Arcachon.

ACHETE roue AV et AR à Br. Moto DKW 3-4 CV dern. mod. Ets Ind. du Bois, 1, r. du Doubs, Strasbourg (Neudorf).

ACHETEUR BONS PRIX TOUTES MACHINES ANGLAISES, ALLEMANDES OU FRANÇAISES, FABRICATION ANTERIEURE A 1938. STATION-SERVICE, 83, AVENUE DE LA GRANDE - ARMEE, PARIS.

PART. à part. achète 201 C.I. r. ind. t. b. ét. LECHEVES-TRIER, 164, av. M.-Bizot (12^e)

DIVERS

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

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

MOTEUR 500 D.K.W. 2 cyl. mod. S.B. parf. ét. 92. av. de Rigny, Bry-sur-Marne.

MOTEUR complet 800 Zundapp 4 cyl. BONNEAU, mécanicien, Marcilly - en - Cault (L.-et-C.).

A VENDRE un fond de Commerce de motos avec Agences, très bien placé, Paris.

A VENDRE un pavillon métro Nationale, S'ad. PAUL MOTOS 34, rue Lécuyer, St-Ouen. Cli. 12-51. Ptes Clignanc. et Mont.

VENDS cadre complet Harley 39, lot moteurs, pièces Indian 39. Agence TERROT, Luçon (Vendée).

A VENDRE Amilcar grand sport type C.G.S. 2 pl. Bordino, ét. neuf. 1, rue Bonnet, à Clichy (Porte).

REPARATION
REDRESSAGE



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

A VENDRE voiturette Poirier sans permis cond. 2 lit. 1/4 au 100. Moteur Lach 1 CV impéc. conviend. à mutilé. RENOVA pneus, 136, rue de Normandie, Courbevoie.

VENDS cadre et fourche Harley 36, 1200 cc. COUVEZ, 30, r. Metchnikof, Sèvres (S.-et-O.).

URG. cycles, motos, voit. enf. vente rep. belle aff. 33 ans, tr. bel emplac. log. 5 pces, dépend. Agen. gde marq. NEDEY 35, rue Jean-Jaurès, Le Creusot (Saône-et-Loire).

SIDE Zundapp 4 cylindres. Vélot. D.K.W. 123 cc. sélec. Norton 500 cc. spéciale course. 7 Ariel 350 cc. culb. sél. c. nve. Matchless. N.S.U. B.S.A. et 20 motos récentes.

Cabriolet décapot. sport Auto Union compress. très rapide. 302 Peugeot conduite.

Pièces détach., moteurs, boîtes, pneus, 1.000 châssis, fourches, 2.000 roues de motos, etc... Repris., achats, échange, ventes. PAUL MOTOS, 34, rue Lécuyer, Saint-Ouen. Porte Clignanc. et Montmart. Cli. 12-51.

DEMANDES D'EMPLOIS

BON mécanic. cherche Gérance Fds Cycles-Motos. Dépôt Ess. ou aut. Ecr. Moto-Revue n° 13

MECAN. cycles motos ch. situation assoc. ou gérance Paris ou prov. Ecr. Moto-Revue n° 38.

CONTREMAITRE mécan. très sér. référ. et garant. cherche gérance réparation, vente motos-vélos. BOYER, 64, av. des Ecoles, Cachan (Seine).

OFFRES D'EMPLOIS

DEMANDE DE REPRESENTANTS: Fabricant nouveau lubrifiant concentré spécial pour moteur à deux temps, recherche représentants régionaux qualifiés, à la commission, pour visiter motoristes et grossistes. Ecrire: GARDILLE, 18, rue Gaillon, Paris (2^e).

RECHER. bon motoriste vélot. moto pour gérance banlieue. Références. TRE. 04-89.

ACHAT ET VENTE Toutes Motos

Pièces détachées — Mise au point — Spécialiste Terrot et Motobécane

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

Ateliers

GENTY et GAILLARD

14, rue Abel, Paris (12^e)
Concessionnaires exclusifs
RENE GILLET
Vélocycleurs-Motocyclettes
Réparations. Achats. Ventes

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

Achat - Vente - Echange
Grand choix de motos
Françaises et Etrangères
Occasions. Pièces détachées
PAUL MOTOS

34, rue Lécuyer, ST-OUEN
Pte Clignanc.-Pte Montmart
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

44, rue des Poissonniers, 44
PARIS (18^e) Mon. 58-99

Marc PIAULET

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

Vve H. BARTHELEMY

1, Bd Voltaire, ASNIERES
GRE. 15-97 et 34-12

Agence exclusive
MOTOBECANE
Pièces détachées

Réparations par Spécialistes
Achats - Ventes - Echanges

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

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

MILLAND

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

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Telephone ETAMPES 497



468

**SALON DE
L'AUTO**

Stand n° 222
Balcon A

Vous roulez en toute sécurité grâce aux
RUSTINES à bord mince et à languette de
pose, qui assurent comme autrefois la répa-
ration sûre et définitive des chambres à air,
rapidement et économiquement.



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

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

1^{er} 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.

ACCESSOIRES
SAKER
LEVALLOIS



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



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

Moteurs et pièces d'occasion
Atelier Réparation

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

SILENCIEUX
WILMAN

1^{er} PRIX au dernier
Concours du T.C.F.



3, rue d'Evreux - Courbevoie (S.)

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

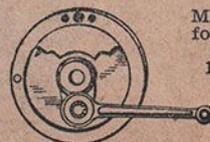
LATSCHA

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

PIECES DETACHEES
Réfections d'embellages
Réalisages de cylindres

Fourniture de pistons
complets

Travaux exécutés par
spécialistes



Maison
fondée
en
1906

PERTUISOT

23, r. des Acacias, PARIS-17^e
Tél. : ETO. 12-46