

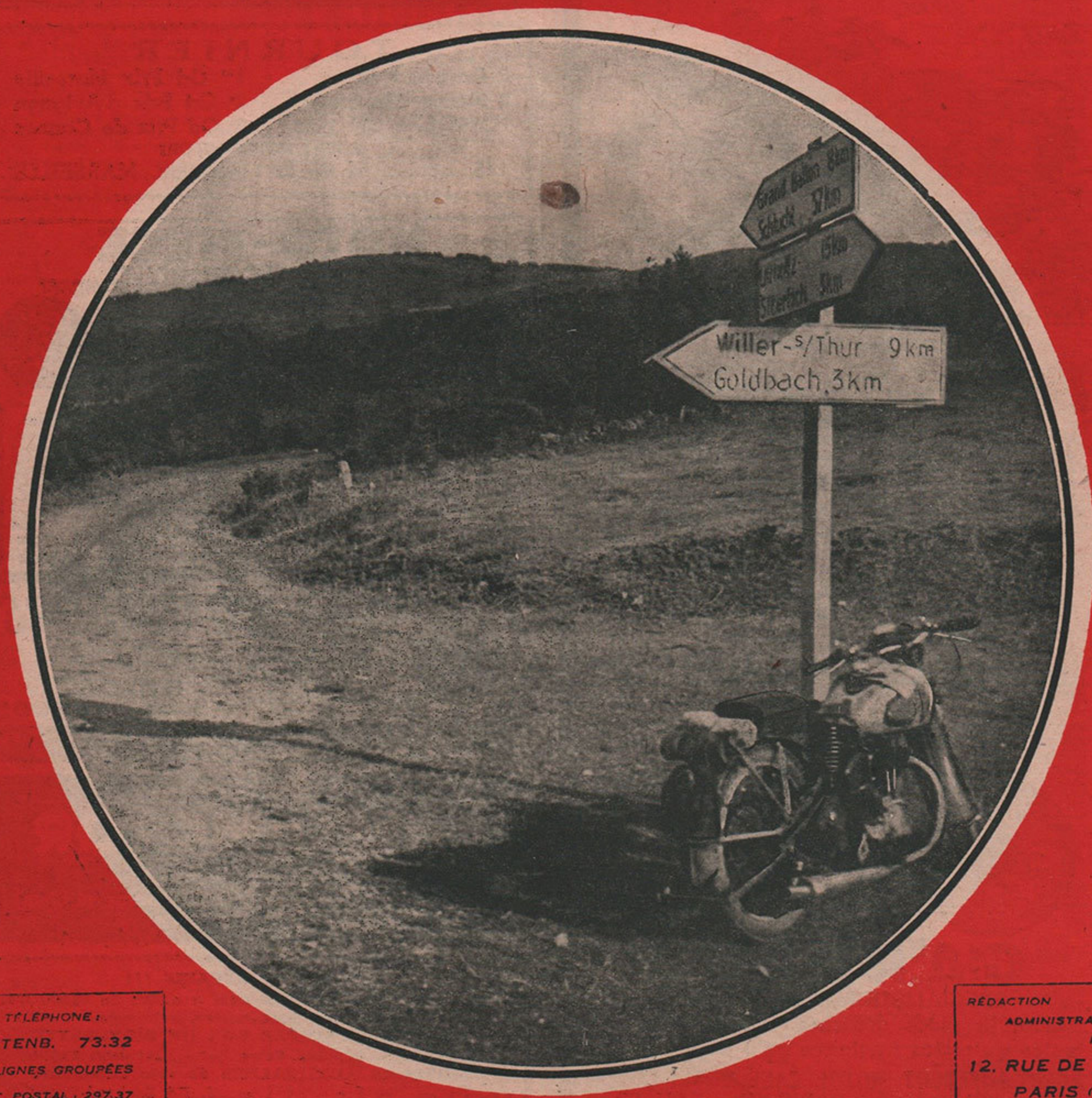
34^e ANNEE. — N° 880. — 1^{er} NOVEMBRE 1946

B. M. A.
ET CYCLECARS
AU SALON

Provisoirement
BI-MENSUEL
LE NUMERO :
15 frs.

VÉLOMOTEURS
MOTOS. SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue



TÉLÉPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPÉES

C.I.C. POSTAL : 297.37

RÉDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITÉ

12, RUE DE CLÉRY

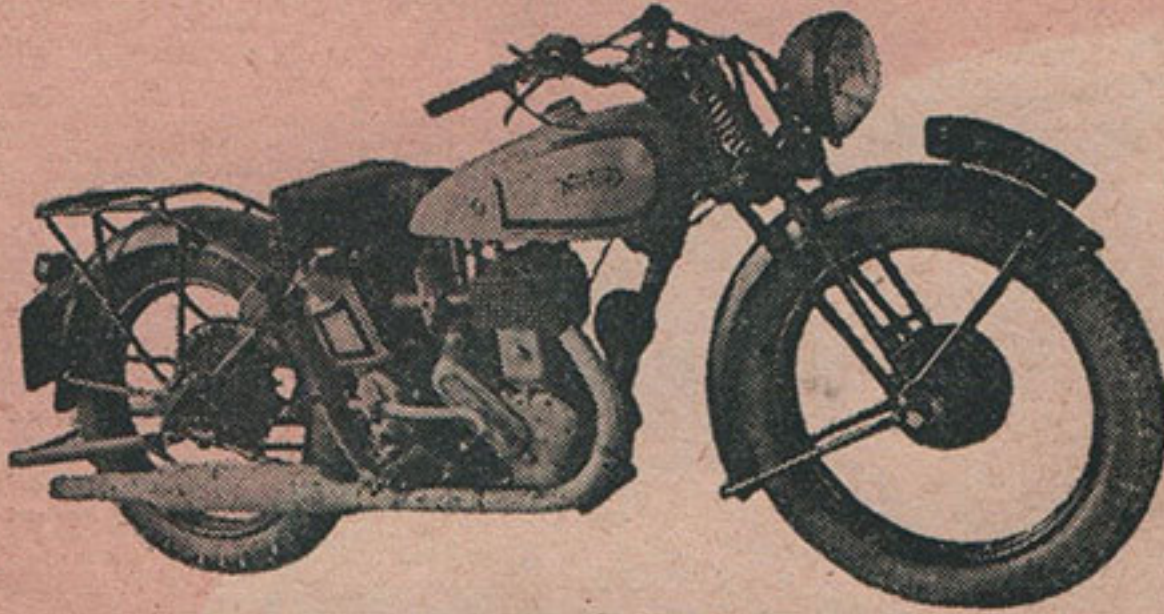
PARIS (2^e)

Pendant la 4^e étape du Grand Prix Duralumin, épreuve cyclotechnique disputée autour de Colmar, voici la moto officielle, au col Amic

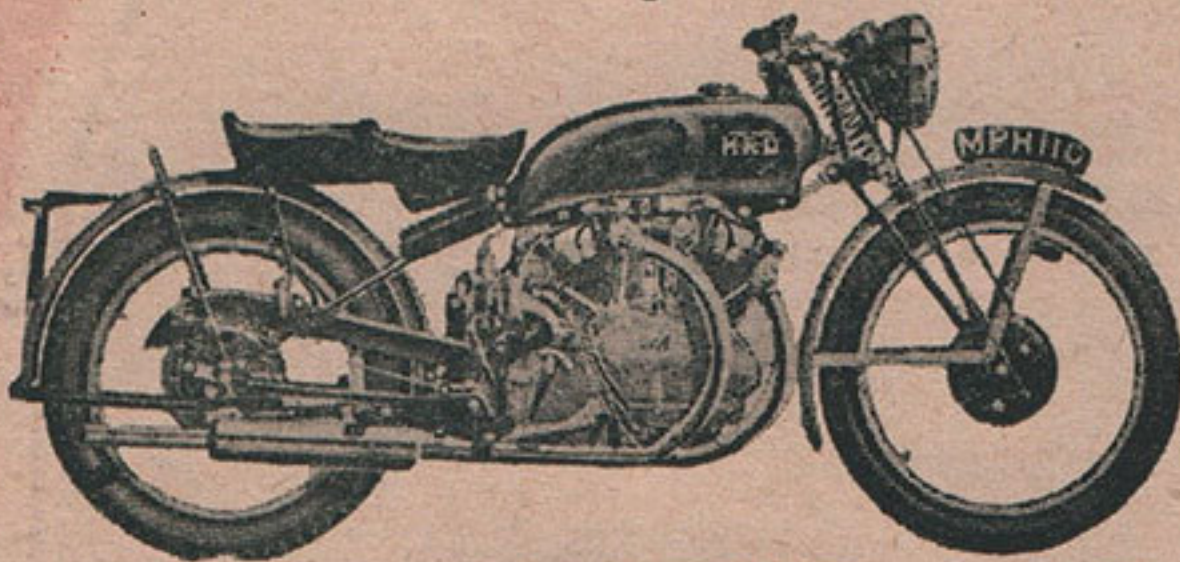
**Le Salon
de la Moto chez
GARREAU**

SPECIALISTE MOTOS RAPIDES
PIECES DETACHEES ANGLAISES

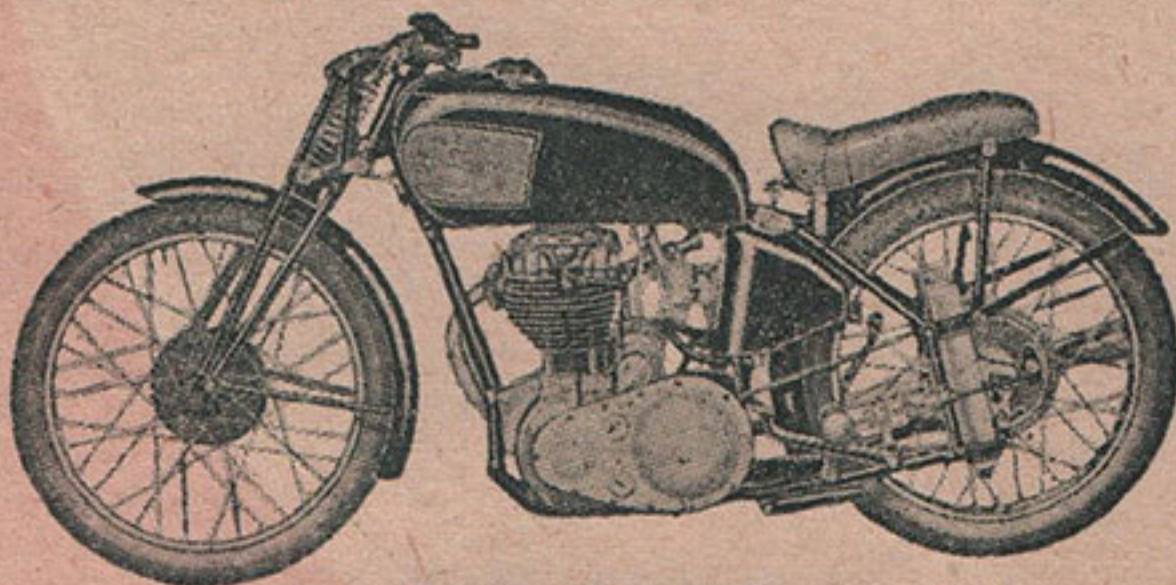
Norton



Actuellement quelques Motos NORTON
« Second - Hand » sont disponibles.
Etat de neuf absolu — Entièrement garanties
Livrables rapidement



Motos VINCENT HRD
Visibles chez GARREAU
et Motos EXCELSIOR



GARREAU
SPECIALISTE MOTOS RAPIDES

Assure la pièce détachée IMMEDIATE pour
toutes les motos Anglaises qu'il aura vendues
AGENT de TERROT, MOTOBÉCANE, MONET-GOYON
22, rue Robert-Lindet, PARIS-XV^e - VAU. 07-09

AGENT DIRECT DE MOTOCONFORT
PEUGEOT — TERROT, etc. — CYCLES TROIS AS
VENTE — MISE AU POINT — REPARATIONS

HALL de la MOTO

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

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

AUTO-UNION -- D.K.W.

STATION SERVICE

83 Avenue de la Grande-Armée **83**

PARIS-17^e - Tél. : PAS. 46-25, 46-45, 46-70, 46-79

TOURNIER

3 Grands Prix 1^{er} Gd Prix Marseille
3 Places d'honneur 2^e Gd Prix d'Avignon
Catégorie 250 cmc. 3^e Gd Prix de Cannes

AGENT MOTOCONFORT

145, boulevard de la Libération, MARSEILLE

MOTO-PIECE

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

ECHANGES STANDARD des EMBIELLAGES et CYLINDRES

- RÉALÉSAGES -

MOTO-PIECE
EST UN
FABRICANT
C'EST UNE
GARANTIE

BIELLES, MANETONS, CAGES A GALET
AXES ET CONES DE MOYEUR
PIGNONS DE CHAINE ET ROUE AR.
PIGNONS DE BOITES DE VITESSES, etc...

EXIGEZ
DE VOTRE
FOURNISSEUR
LA MARQUE
MOTO-PIECE

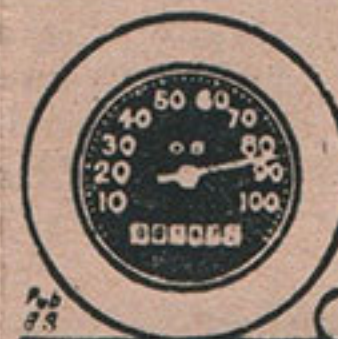
— VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS ET REPARATEURS

marcel perrin

50, av. Ed.-Vaillant
BOULOGNE
MOL. 29-82

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



O.S.

COMPTEURS

POUR
AUTOS

MOTOS

VÉLOS

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

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

UNE BONNE AFFAIRE !!!

UN VRAI VELOMOTEUR neuf à moins de 20.000 frs.

2 vitesses, kick-starter, éclairage

CONTRE UN SIMPLE BON DE BICYCLETTE

Hâtez-vous, déposez votre bon ! Livraison rapide

MOTEURS AUXILIALRES de vélo disponibles

MOTO-BASTILLE 6, Bd Richard-Lenoir
PARIS-XI^e - Roq. 29-28



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

● 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 la-on 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.

◆ UNE NOUVELLE TECHNIQUE

Les aciers au silicium ont une extrême dureté et résistent merveilleusement à la corrosion, mais sont très fragiles et, à cause de leur dureté même, à peu près impossibles à usiner. Aussi s'efforce-t-on de les utiliser pour revêtir les pièces soumises au frottement d'une couche mince et à peu près inusable. C'est une version moderne de la cémentation et qui tend à se substituer à la nitruration. D'après le procédé Ihrig, le carbure de silicium amorphe, en présence de chlore, libère le silicium. Le traitement s'effectue à 1.000 degrés dans une cornue qui est animée d'un mouvement rotatif lent (1 tour toutes les 120 ou 180 secondes). Le traitement dure de 30 minutes à 3 heures, selon l'épaisseur qui varie de 0.38 mm. à 1,25 mm.

◆ UNE ASSOCIATION SIDECARISTE ITALIENNE

M. Capodici vient de constituer l'Association Sidecariste Italienne, qui grouperait les coureurs et motocyclistes italiens s'intéressant spécialement à ce moyen de locomotion.

◆ UNE MACHINE HYBRIDE

Une nouvelle machine construite par un amateur a fait son apparition à Cadwell Park, en Angleterre. Elle parut manquer un peu de vitesse.

Le moteur est un bicylindre Jap en V, à culbuteurs, livré en 1930 à Fernihough. Il est monté dans un cadre Velocette de 1937. La boîte de vitesses provient d'une « Tiger 100 » Triumph. La roue avant vient d'une Velocette et la roue arrière d'une Norton. Un drôle de petit réservoir juste devant la selle. Un fini parfait et cet ensemble composite n'a pas du tout mauvais air.

◆ LA 250 4 CYLINDRES BENELLI

Sa vitesse serait formidable. On parle de 230 kmh. en pointe. Si la chose est exacte, voilà une redoutable concurrente pour les Guzzi mono à compresseur.

LA QUESTION DES PRIMES

On en juge par le nombre des épreuves, par la qualité des concurrents, par l'affluence des spectateurs, le sport automobiliste et motocycliste connaît, malgré la crise économique, un vif succès. Il semble qu'après les sombres années passées, il y ait chez les sportifs, dont l'activité a été arrêtée ou qui ont affronté tant de dangers, un ardent désir de pratiquer le sport qu'ils aiment et de rattraper le temps perdu. Ce réveil de l'esprit sportif pur est réconfortant. L'intérêt même que les foules prennent aux courses est d'un heureux augure. Il n'y a pas de pari mutuel et ce n'est donc pas l'appât du gain qui attire les spectateurs. Ils viennent pour assister à des compétitions ardentes, sincères et vraiment palpitantes.

Que les concurrents touchent des primes et des prix, cela est inévitable, et nous dirons même légitime. Que les primes varient selon la valeur du concurrent est normal. Songez au prix d'un engin de course, à la difficulté de trouver des pneus qui ne se désagrègent pas en quelques kilomètres, des huiles et des carburants spéciaux, à la nécessité de révisions et de remplacements coûteux, aux conséquences ruineuses d'un accident matériel et à celles, plus graves encore, des chutes possibles, et vous admettez qu'il est impossible à un concurrent, à moins d'être multimillionnaire, de participer aux courses. Et, à cet égard, les motocyclistes ne sont, en général, pas gâtés par les organisateurs. Ceux-ci comprennent qu'une voiture de course coûte fort cher à acheter et à entretenir, mais oublient trop facilement qu'une moto de course est, elle aussi, très onéreuse, qu'elle est souvent de construction étrangère, ce qui complique singulièrement le problème des pièces de rechange, qu'il faut des carburants et des huiles spéciales, d'une manière plus urgente encore que pour les voitures, que les frais de déplacement personnel d'un motocycliste ne sont pas inférieurs à ceux d'un automobiliste, que celui-ci peut souvent amener par la route sa voiture de course, alors qu'une moto de course doit être transportée dans une remorque ou par le train. En sorte qu'après une course, le vainqueur, quand il fait ses comptes, constate qu'il en est encore de sa poche. L'amateurisme intégral n'est, dans les épreuves de vitesse actuelles, guère possible, et si nous voulons que le sport motocycliste puisse vivre, il faut que les quelques vaillants qui affrontent les courses soient au moins défrayés de leurs dépenses.

◆ M. MARSTON EST MORT

Sir Charles Marston, qui s'intéressa jadis à Sunbeam, puis fonda la marque Villiers dont les deux temps sont universellement connus, est décédé à l'âge de 79 ans. Il s'intéressait par ailleurs... à l'archéologie et aux questions bibliques.

◆ CARBURANT DE COURSE

On a découvert en Allemagne la formule du carburant qui était utilisé en course par Mercedes et Auto-Union. Sa composition était la suivante: Alcool méthyl.: 91 %. Acétone: 3,8 %. Nitrobenzine: 4,4 %. Ether sulfur.: 0,8 %.

◆ L'UNION ROUTIERE DE FRANCE

Cette association prend en mains, de façon très énergique, les intérêts collectifs des automobilistes et des motocyclistes français. Elle a adressé dernièrement au Chef du Gouvernement Provisoire de la République Française une lettre qui développait de façon très pertinente les inconvénients résultant des récentes augmentations du prix du carburant. Un peu plus tard elle protesta avec vigueur, par la même voie, contre l'éventualité de la réduction de nos importations en essence et son action ne se bornera vraisemblablement pas là...

◆ DES NOUVELLES DES BOSTONS

Les Bostons entreprennent actuellement une grande tournée à travers la France. Après avoir remporté des succès marquants à St-Brieuc, Montargis, Creil, etc..., ils donneront une série de manifestations sur la côte d'Azur au cours du mois de novembre (Toulon, Nice, etc...).

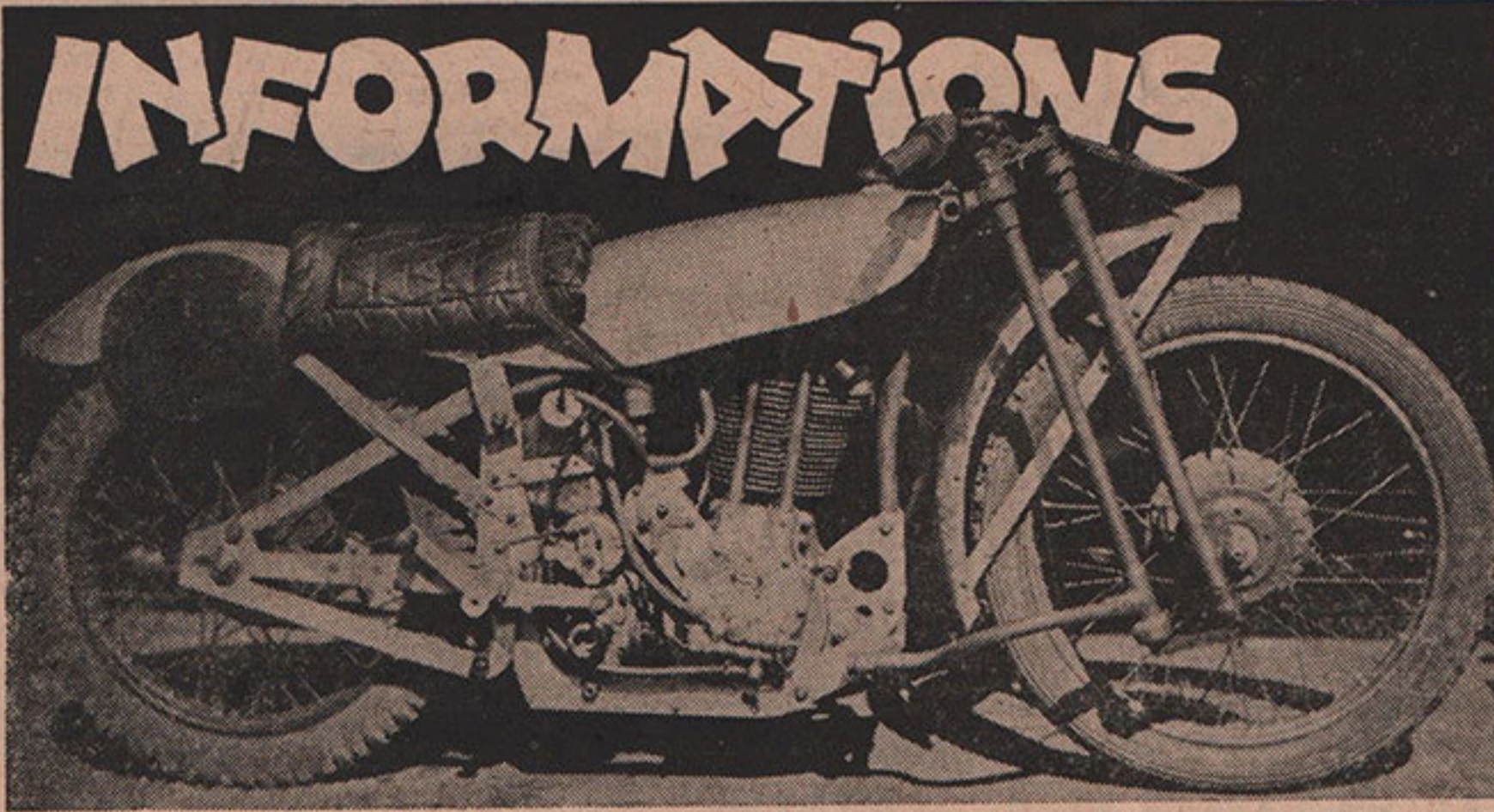
A toutes fins utiles, nous rappelons l'adresse du célèbre manager de l'équipe : V. Boston, poste restante, Bureau n° 114, Boulevard de Strasbourg, Paris (10^e).

◆ RECORD

Noël Pope, possesseur du record de la plus grande vitesse réalisée à feu Brooklands, estime que sa Brough Superior à compresseur pourrait si elle était carénée, battre les records du kilomètre et du mille toutes catégories. Ce record est en possession d'une machine allemande. Mais il estime que les frais élevés ne sont pas à la portée d'un particulier et qu'il n'y a pas actuellement de route disponible. A son avis, cette tentative pour servir le prestige national devrait être obligatoirement un succès. Un échec aurait de fâcheuses conséquences.

◆ INVENTEURS INCONNUS

Un motocycliste anglais a acheté pour 10 livres une Triumph de 1925 sur laquelle un de ses propriétaires a monté une fourche arrière oscillante à amortisseur hydraulique qui est, paraît-il, remarquable.



M. Lépine, de Bordeaux, a réalisé cette machine de compétition. Elle se signale à l'attention par sa technique spéciale et l'emploi massif des alliages d'aluminium pour les principaux éléments du cadre. La fourche arrière, avec suspension du type oscillant, comporte un amortisseur hydraulique placé sous la selle et réglable à volonté. La suspension est du type Duplex O. E. C. La moto est représentée ici avec le moteur qui l'équipait à l'origine : un 500 m. Sarolea Grégoire. Depuis, il a été remplacé par un 500 cmc. Triumph « Tiger 100 ». M. Lépine a remporté avec cette machine le circuit de Médoc et a participé au Grand Prix de Tarbes.

◆ FAUT-IL PREPARER SON ITINERAIRE ?

Les routes secondaires sont en général plus intéressantes et plus pittoresques que les routes à grande circulation. Quand après un long trajet sur la grande route souvent bien nue et bien peu intéressante, on s'engage dans un petit chemin vicinal, on ressent une impression de détente et de fraîcheur. On explore un pays nouveau. Mais on a parfois aussi des surprises peu agréables, on aboutit à un gué, à une impasse et il faut revenir sur ses pas. Il faut donc toujours avoir sur soi une carte et avoir également étudié cette carte à l'avance. Les promenades de découverte sont surtout intéressantes dans un certain rayon autour de l'endroit où l'on habite. Pour les longs trajets, si on veut utiliser les routes secondaires, il vaut mieux étudier son itinéraire, sinon on risque de négliger des points intéressants. On ne dégoûte, si on peut dire, le charme d'un pays que si on est bien documenté. Ayez toujours un appareil photographique qui a une double utilité : celle de vous inviter à vous arrêter quand vous rencontrez un beau site ou un de ces charmants monuments qu'on rencontre presque dans chaque village et par la suite d'en conserver un souvenir précis.

◆ EN 1950

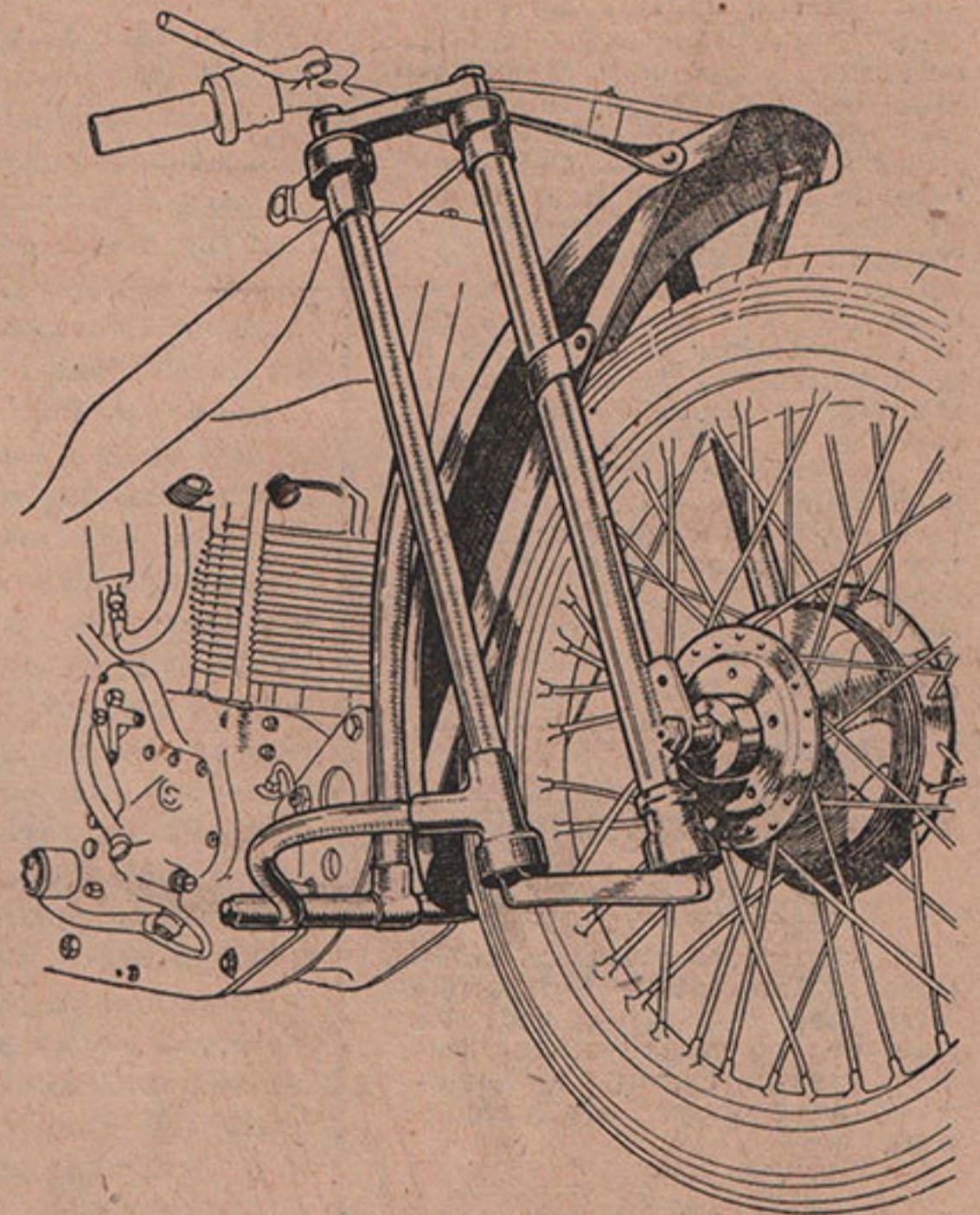
L'U. R. S. S. produirait annuellement 135.000 motocyclettes. Proportionnellement à son immense population, c'est un chiffre modeste.

◆ ON PROTESTE

L'augmentation du prix du carburant, la promesse de nouvelles restrictions et la possibilité de rétablissement prochaine des S.P. ont suscité de vigoureuses réactions dans beaucoup de milieux automobiles.

Le Syndicat de Défense des Automobilistes, Motocyclistes et Consommateurs d'essence du Finistère a pour but de grouper tous les usagers victimes de la néfaste politique actuelle des carburants

Ci-contre : détail de la direction Duplex. Les documents concernant cette remarquable réalisation nous ont été communiqués par M. Pierre Bichon Rochas, de Paris, abonné.



et de faire valoir leurs revendications auprès des pouvoirs publics. Une cotisation minime sera demandée aux membres du nouveau syndicat (60 fr.). S'adresser au Siège Social, Cité Commerciale, à Brest.

Il est rappelé aux usagers de la route du Finistère que l'adhésion au Motocycle-Club du Finistère ou à l'A.C. du Finistère leur donne droit à de nombreux avantages, parmi lesquels une réduction de 20 % sur les abonnements à « Moto-Revue » et à « l'Actualité Automobile ».

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.

Mercl.

◆ QUELQUES NOUVELLES D'ALLEMAGNE

Deux grandes boîtes seulement tournent : Zundapp à Nuremberg et N.S.U. à Neckarsulm.

Et B.M.W. ? Parti ! Eh ! oui ! Il y a belle lurette que l'usine de Munich ne fabriquait plus que des moteurs d'avions. Les motos et les voitures étaient construites à Eisenach qui, comme Chemnitz, se trouve en zone russe. Alors on ne sait pas. A Berlin, on voit défiler le long de Charlottenbourg, des files de cinquante voitures B.M.W. toutes neuves, à peine ternies par la poussière des entrepôts.

Et les mécaniciens allemands racontent que les russes construisent une gigantesque Motogorsk à Léningrad, avec l'outillage de D.K.W. Auto-Union.

Il reste peu de matériel de compétition en Allemagne. Les anciens coureurs déplorent que des machines spéciales aient été quelquefois enlevées par des incompetents qui les ont cassées, sitôt que montées.

Mais il reste encore quelque chose. Dans des coins perdus de la zone des grandes villes, on visite des granges basses, guère plus hautes que les ruines qui les entourent. Un prêtre vous initie, il déverrouille la porte branlante, et dans la pénombre, se dessine, sous une bâche, une forme familière.

J'ai vu ainsi une 250 D.K.W. à compresseur, dans un placard, le moteur était entièrement démonté, ses morceaux blottis dans une boîte avec du coton.

Les coureurs indépendants, que le nazisme avait réduits à peu de chose, essaient de retrouver des machines anglaises. Ils cherchent surtout des Norton.

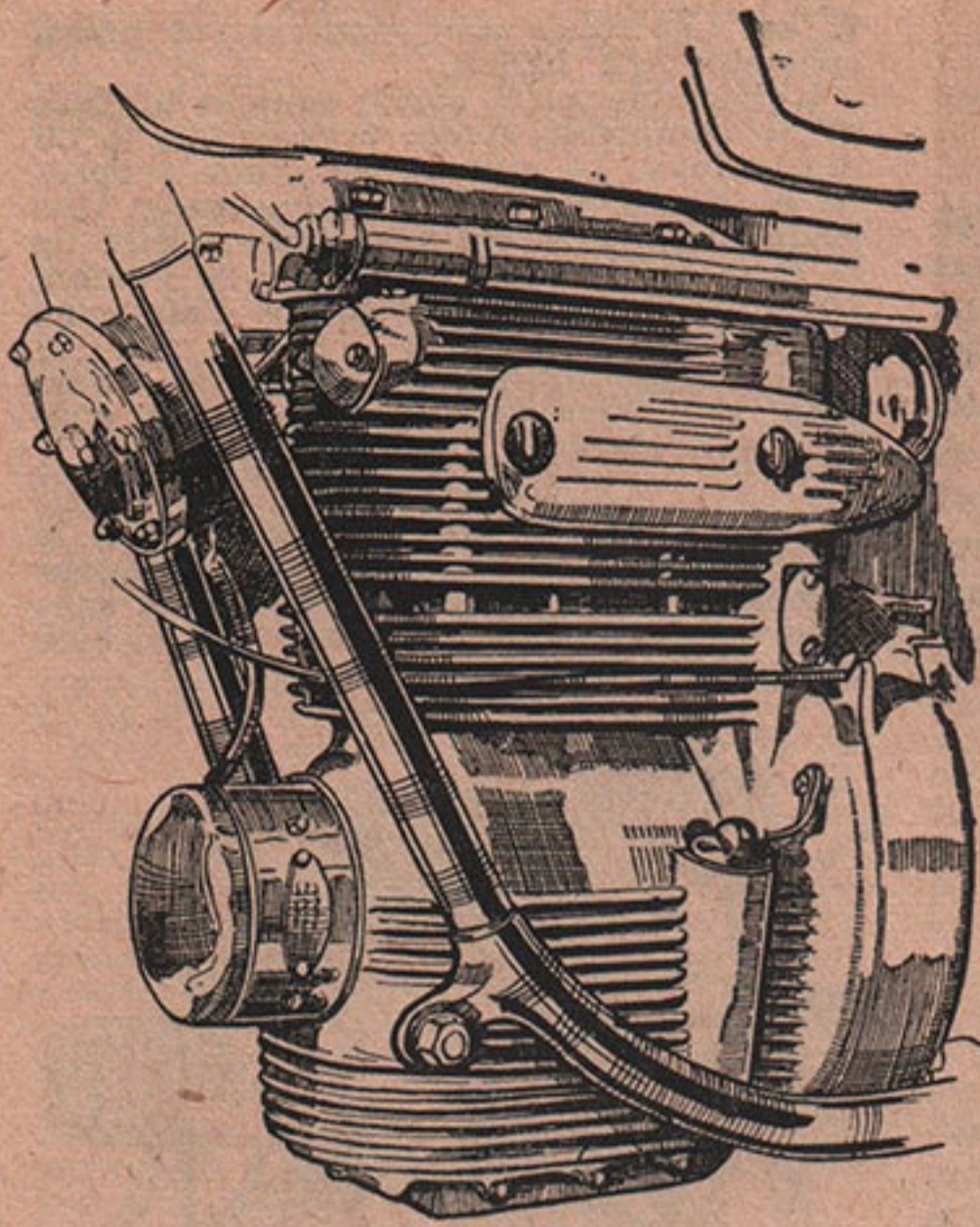
Actuellement, dans les circuits locaux, tourne une bonne machine, la 600 cmc. N.S.U. classique, qui gagne souvent en sidecar.

Les tenors, que leur appartenance au parti, imposée ou spontanée, mais toujours nécessaire, met à l'écart, ont vieilli et font de la mécanique, ou n'importe quoi.

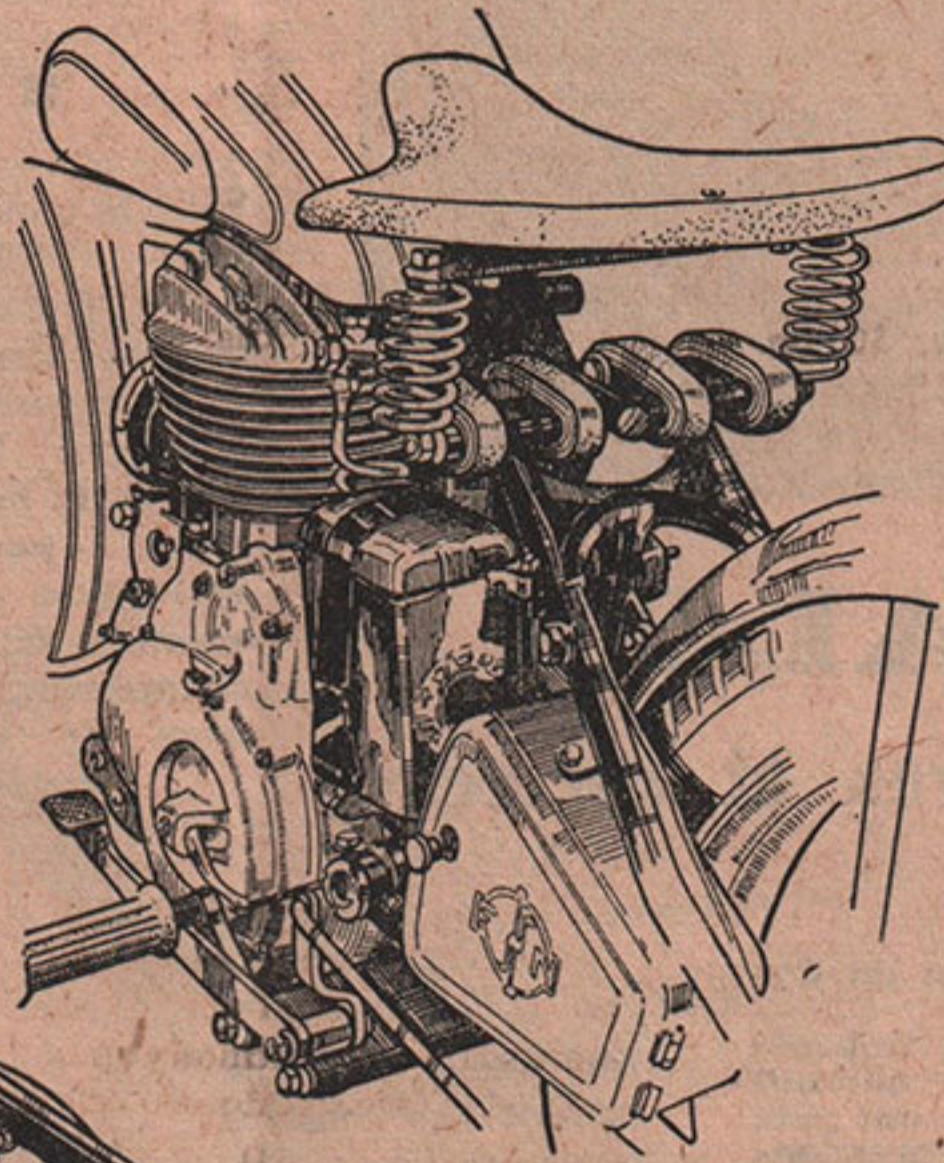
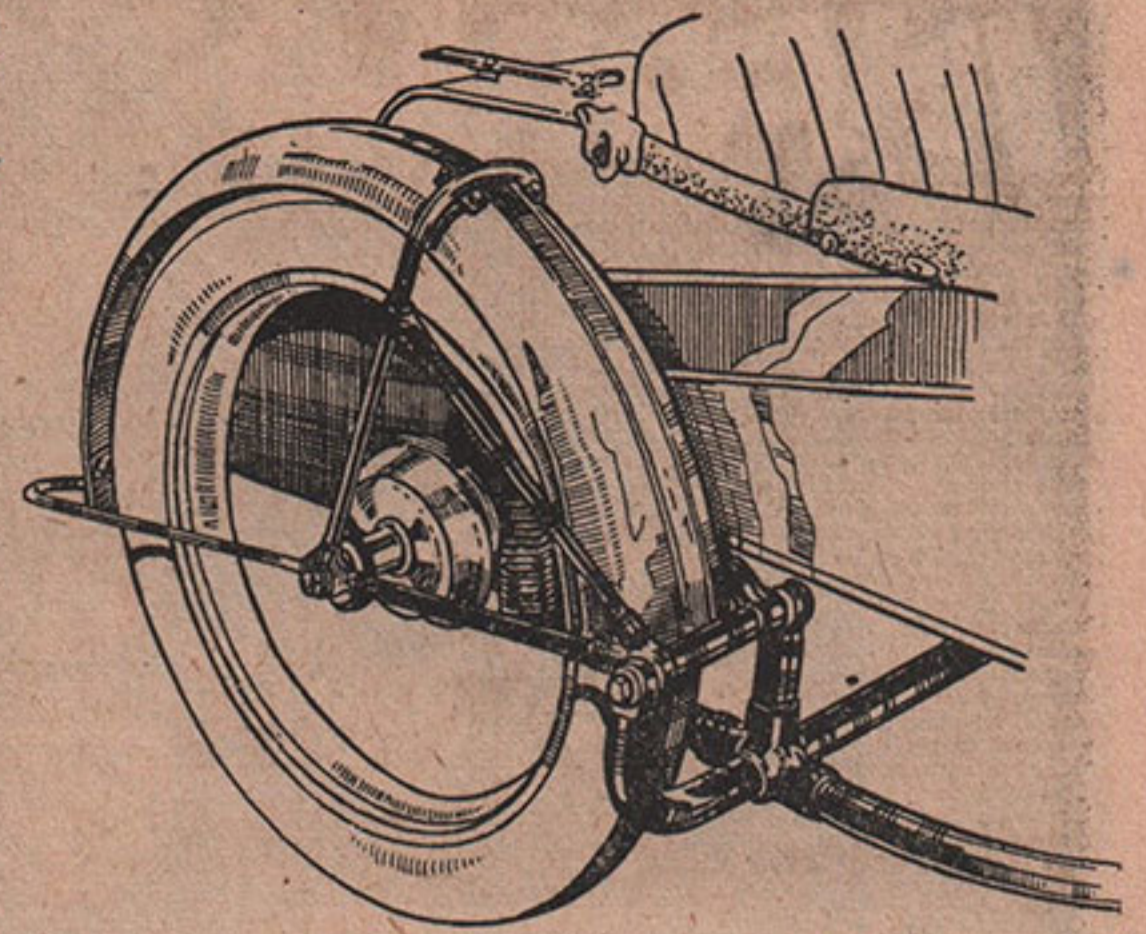
A ceux qui s'intéressent aux rois du macaron, apprenons ou rappelons que Stuck von Villiers tient un garage à Garmisch.

FOX.

CROQUIS de SALON



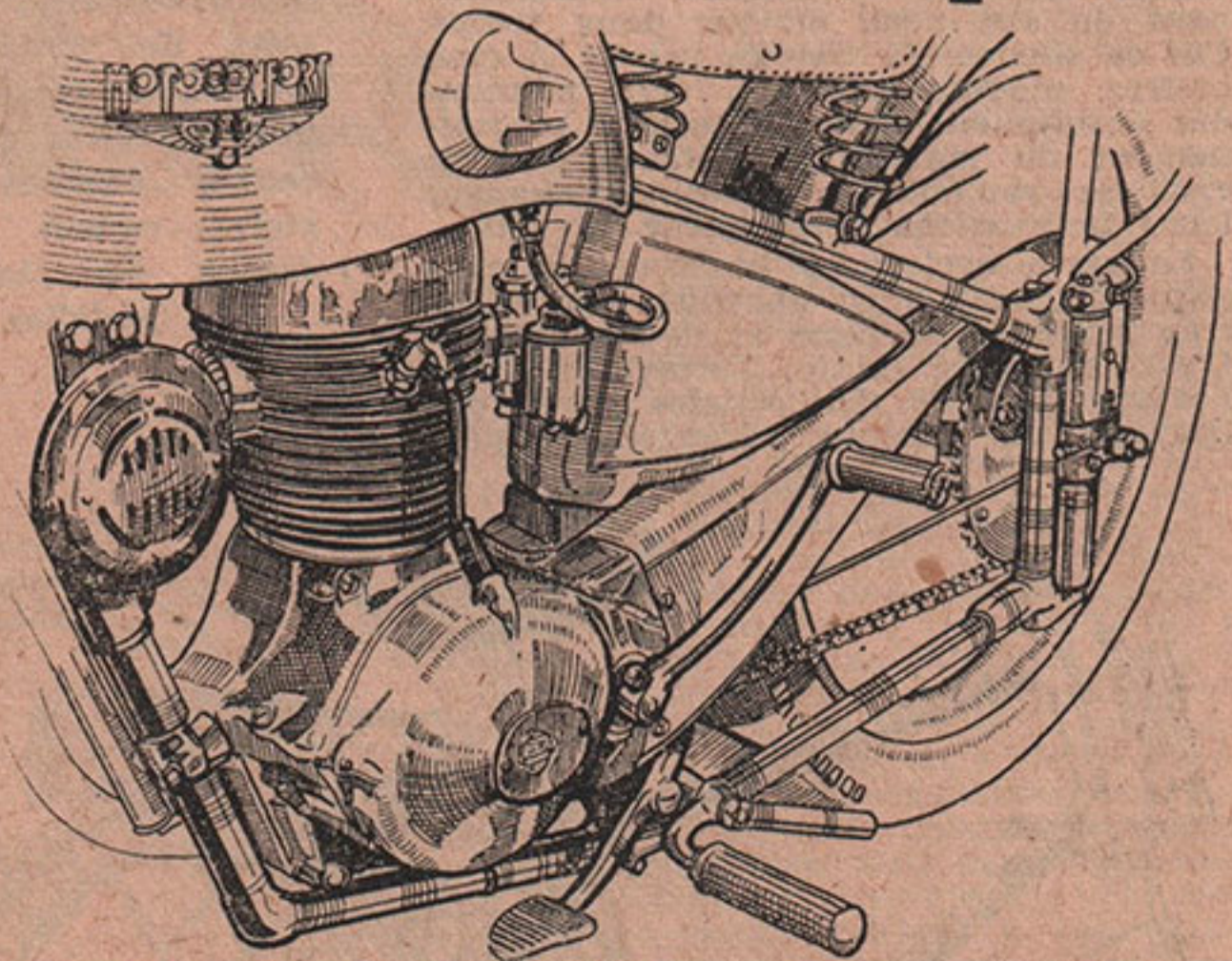
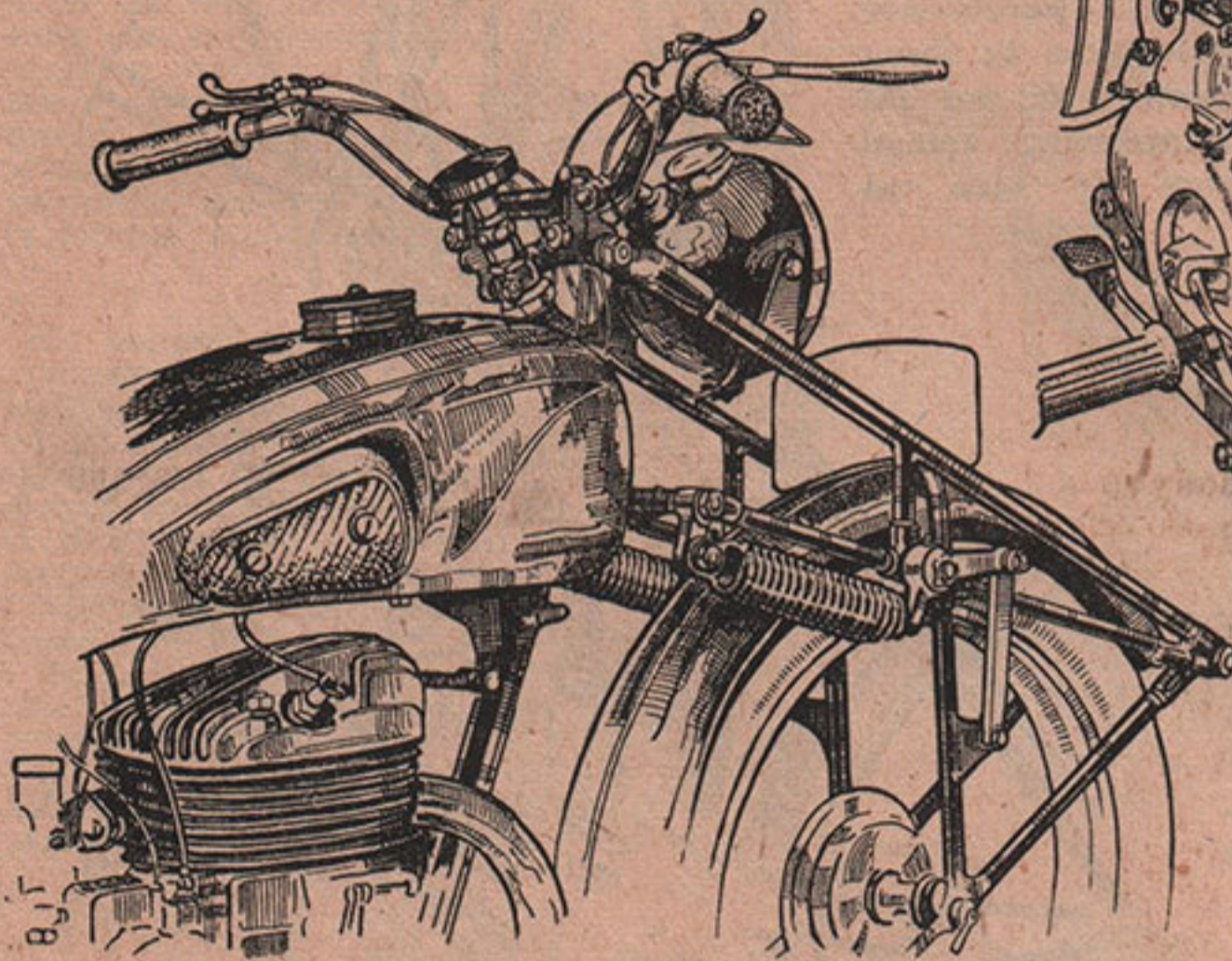
Le moteur « tout alu » de la bicylindre Sunbeam est hérissé d'ailettes de refroidissement. Remarquez les dimensions des tubes du cadre.



Quelques détails des nouvelles F.N. à « roues tirées ».

Ci-dessus : La suspension de la roue du sidecar. Notez que cette dernière est munie d'un frein à tambour. Ci-contre : Les anneaux de caoutchouc Neiman de la fourche arrière. L'emplacement de la batterie permet une accessibilité parfaite. Selon une tendance générale, la pédale de frein arrière est très longue.

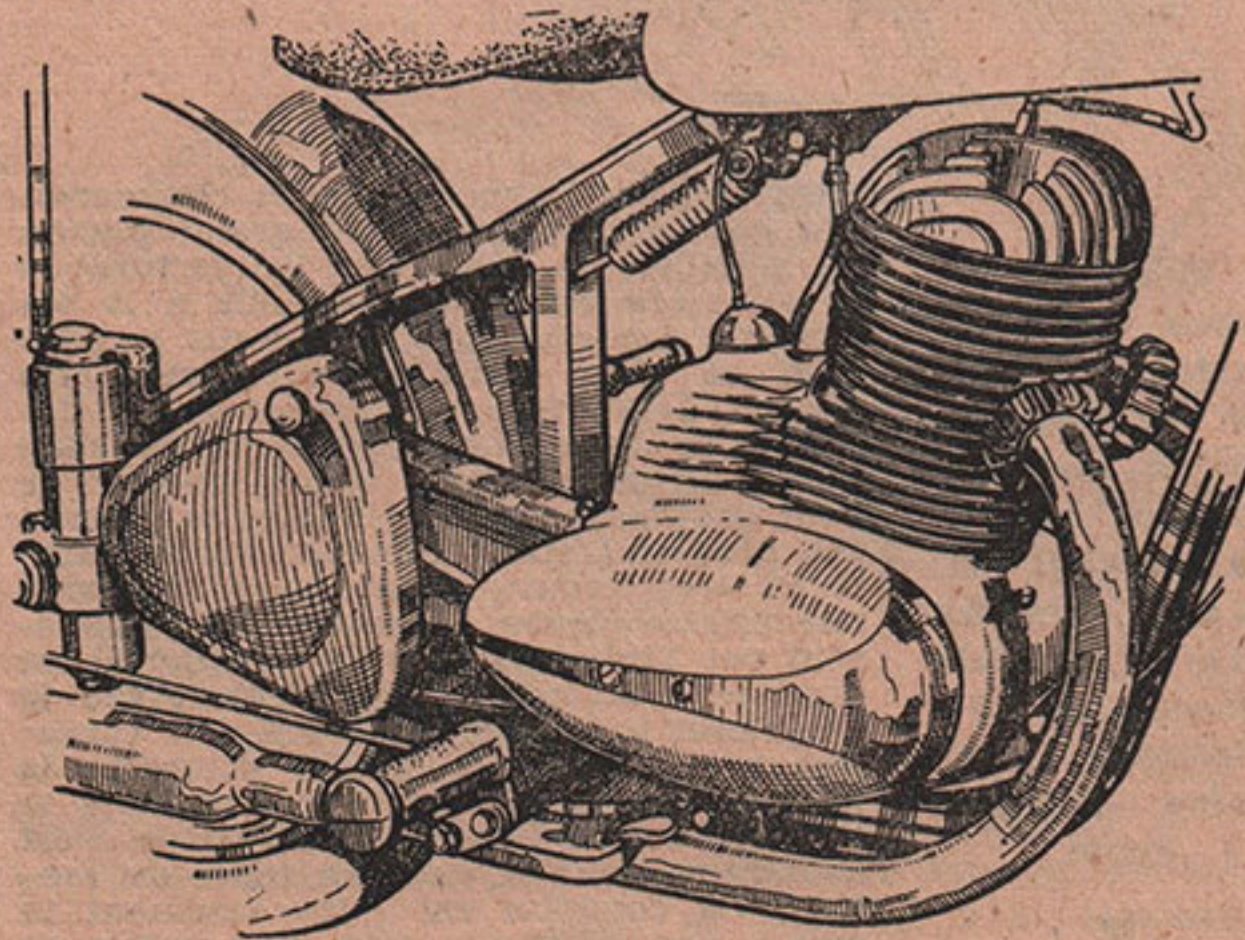
À gauche de la page : La suspension avant, d'aspect inédit, mais si rationnelle. Ceux qui ont essayé ces machines sont émerveillés de leur tenue de route.



Ci-dessus : Le vélomoteur « Forcyclub » Motoconfort 125 cmc. 4 temps à culbuteurs. Le volant magnétique est enfermé dans un compartiment spécial, que l'on distingue ici.

Ci-contre : Le bloc moteur de la 250 deux temps Jawa à suspension arrière.

Le modèle 4 temps de la marque n'est pas un 250, comme nous l'avons signalé dans notre dernier numéro, mais un 350 A.C.T.





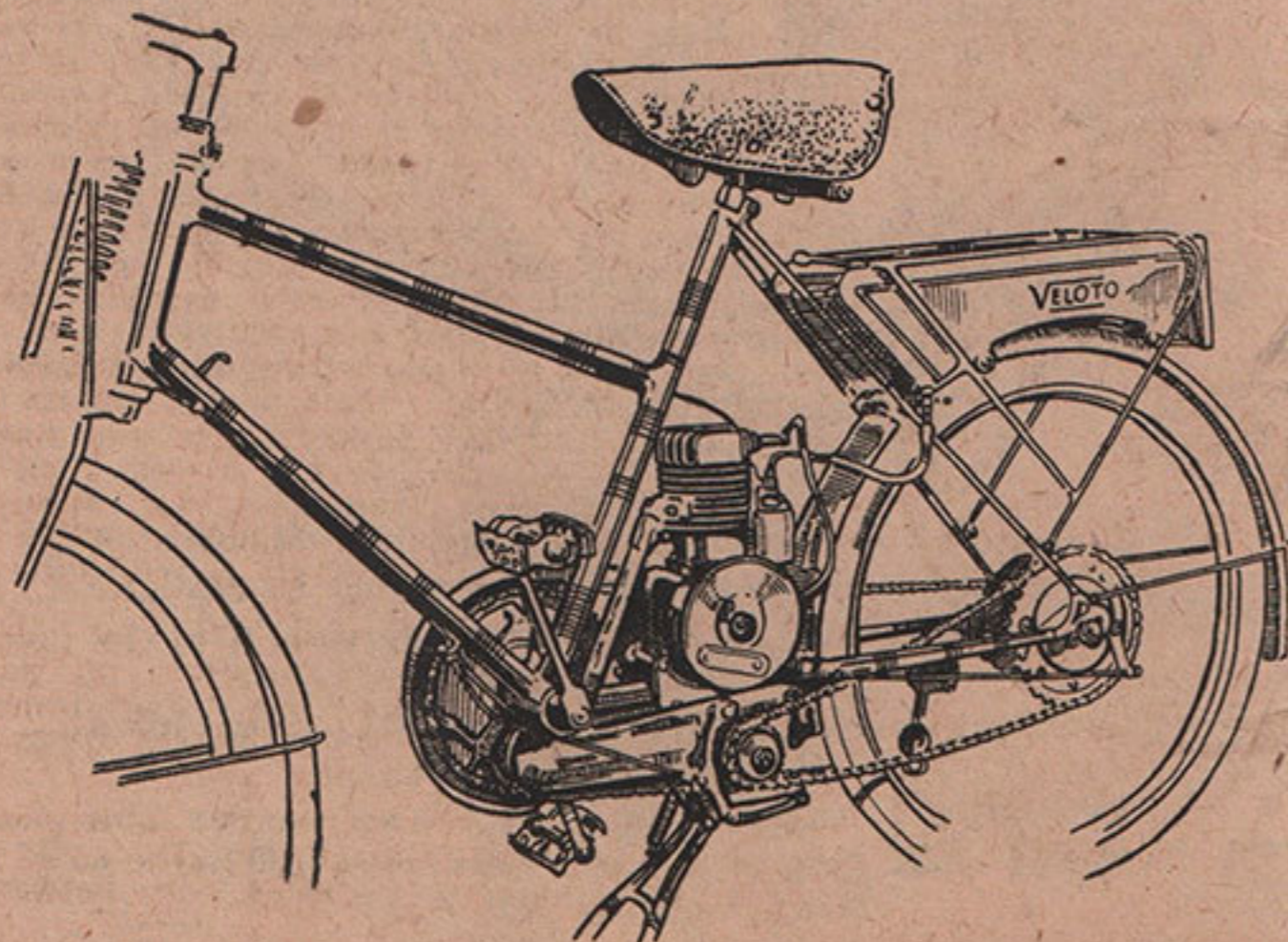
AU SALON moteurs auxiliaires et cyclecars

VELOSOLEX

Le stand Solex était, au Salon du Cycle, un des plus fréquentés.

Sa bicyclette à moteur s'est imposée dès son apparition. Tous ceux qui ont vu fonctionner un Velosolex ont été émerveillés par le silence impressionnant de son petit moteur deux temps. Car ce silence n'a rien de relatif. A cinq mètres, moteur tournant, vous n'entendez *absolument rien*. En selle le ronronnement du moteur permettrait à deux cyclistes roulant de front, d'échanger leurs impressions sans élever la voix.

La partie cycle a été renforcée en conséquence, mais n'en demeure pas moins très heureuse de ligne et de conception. C'est un cadre mixte, permettant l'utilisation normale des pédales après débrayage du moteur. L'ensemble pèse



Au stand Olympia, figurait ce moteur auxiliaire avec flasques de protection en alu repoussé. Le brin supérieur de la chaîne engrène le pignon-moteur au-dessus du plateau de pédalier.

Le Véloto se distingue par le montage particulier de son moteur. Il nécessite d'ailleurs un cadre spécial. Ici, nous trouvons une véritable transmission de vélomoteur par chaîne indépendante.

De nombreux visiteurs se sont rendus au stand de « Moto-Revue » et de l'« Actualité Automobile » que nous avons photographié pour vous quelques minutes avant l'ouverture du Salon.

Voici le moteur auxiliaire DIEM, qui prend place sur le porte-bagages arrière de n'importe quelle bicyclette. La position de la bougie est assez particulière. Remarquez la forme spéciale du pot d'échappement, volumineux et bien refroidi.

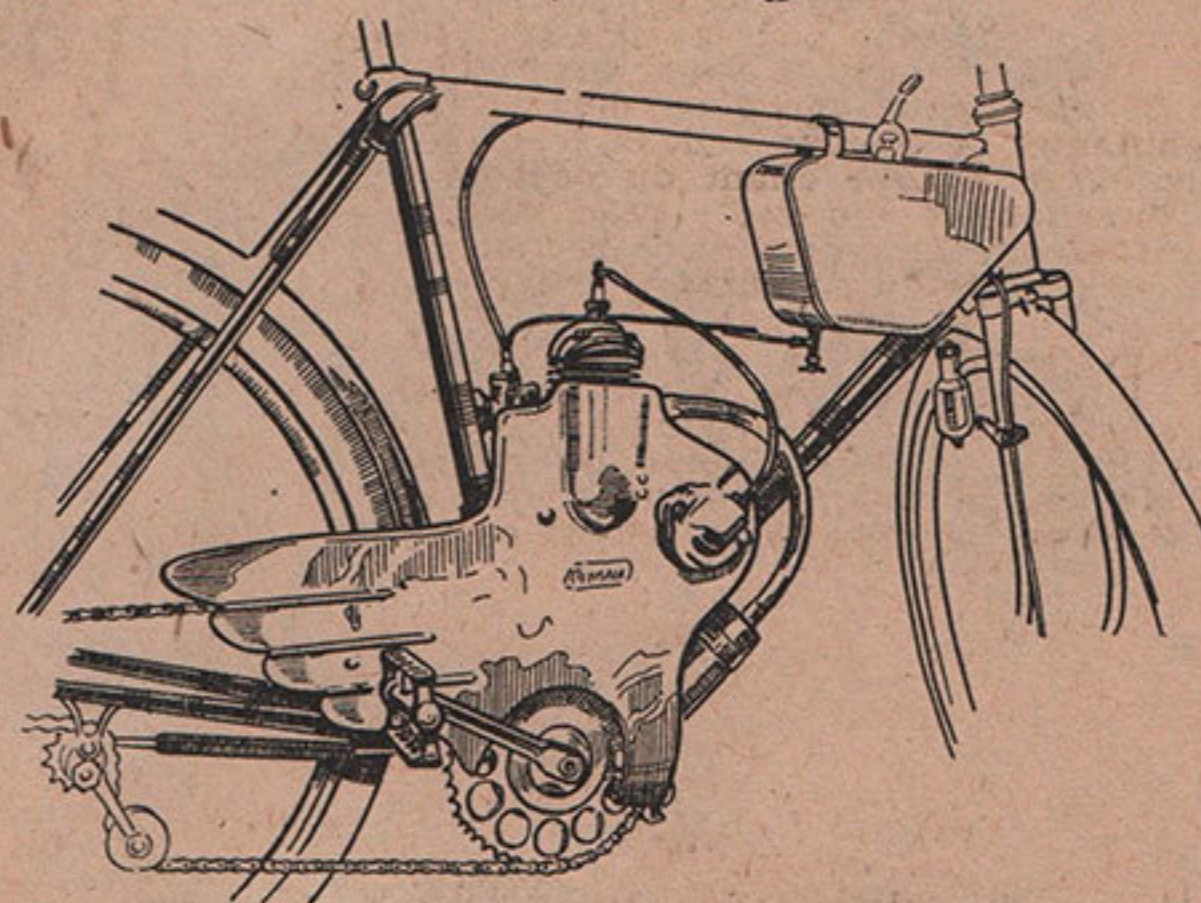
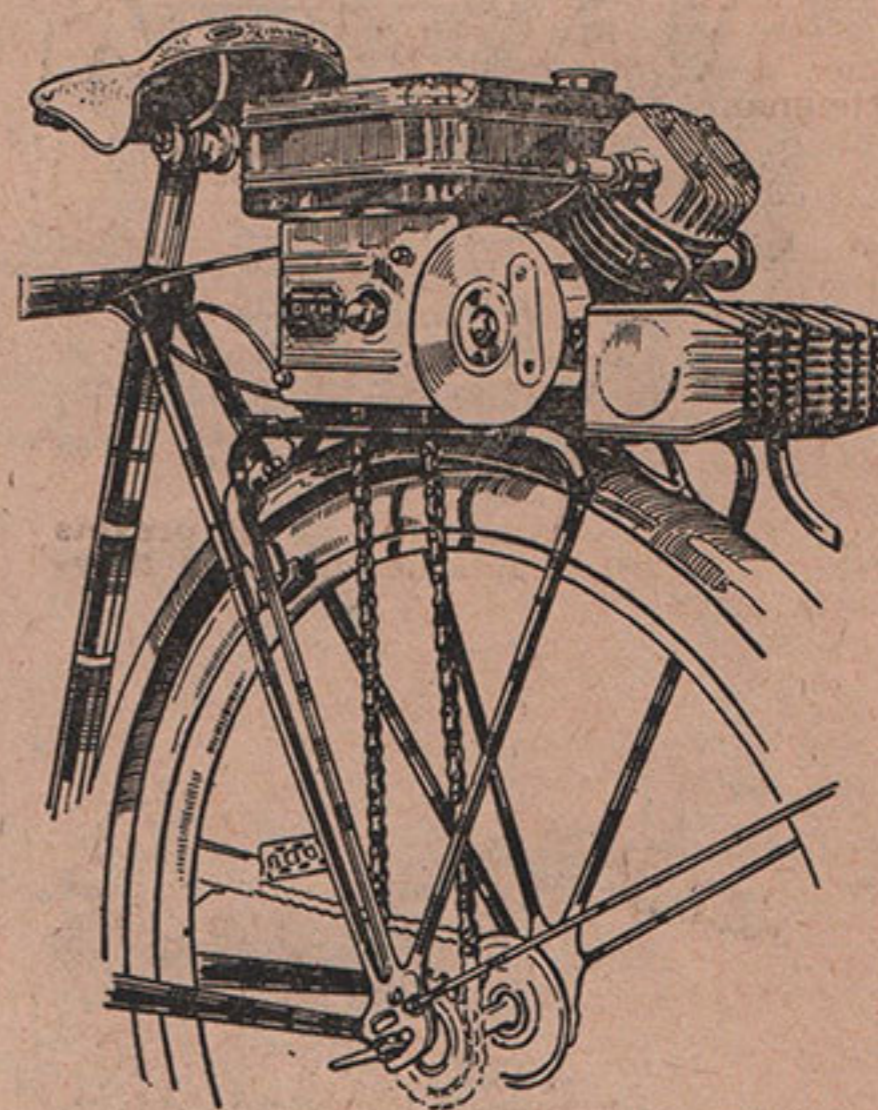
25 kg! Les roues sont montées sur pneus spéciaux 1/2 ballon.

L'ensemble a été conçu comme un tout et ne comprend aucun organe fragile ou disgracieux. Le moteur est d'une propreté et d'une étanchéité rigoureuses. Une seule manœuvre est nécessaire. Celle de la manette des gaz, placée sur le guidon. Le volant magnétique assure l'allumage et l'éclairage du cycle.

La vitesse en palier est de 28 kmh., pour une consommation de moins d'un litre aux 100 kms.

CYCLOREX

Réalisé d'après les brevets Seguin, le moteur Cyclorex est un véritable moteur auxiliaire. Il n'a pas été créé pour suppléer à l'effort du cycliste, mais bien pour s'ajouter à lui.



Un dispositif synchronise la commande des gaz et la rotation du grand pignon de pédalier, de sorte que l'ouverture de la première est proportionnelle à la vitesse du second. Donc, plus vous pédalez vite, et plus votre moteur prend du régime. Il s'arrête totalement et se débraye de lui-même si vous faites roue libre. En aucun cas, votre moteur ne peut propulser votre vélo sans le secours des pédales. L'effort à fournir est évidemment très réduit, même pour soutenir une vitesse élevée. La transmission s'opérant par l'intermédiaire du pédalier, il est possible d'utiliser le dérailleur. Avec le « Cyclorex » le vélo conserve son caractère sportif, mais le moteur supprime la fatigue due au pédalage et augmente le rayon d'action. Aucune manœuvre n'est nécessaire pour la mise en route du moteur. La conduite est rigoureusement la même que pour un vélo. On pédale et

c'est tout. Le Cyclorex se monte le long du tube de pédalier. C'est un petit deux temps classique avec démultiplicateur et allumage-écalirage par volant magnétique.

MOTOROX

Ce petit propulseur est fabriqué par les Ets Monet-Goyon. Il est disposé sous le cadre et entraîne, à la position embrayée, la roue arrière par l'intermédiaire du pignon de pédalier. Un dispositif de roue libre sur la couronne de ce dernier permet au moteur de tourner sans entraîner les manivelles. Le cycliste peut donc, à sa volonté, aider le moteur ou se laisser conduire sans pédaler. Le dérailleur peut être employé utilement si le besoin s'en fait sentir. Il est possible d'utiliser la bicyclette comme un vélo ordinaire en débrayant le moteur, à l'aide d'une manivelle au guidon.

C'est un deux-temps classique de 34 cmc., d'une puissance de 6/10 de cheval, atteignant normalement 5.000 tours-minute. Il est disposé horizontalement et est refroidi par des ailettes longitudinales. Tous les roulements internes (y compris la tête et le pied de bielle) sont montés sur billes et aiguilles. La bougie est minuscule, avec filetage de 10 mm. Le volant magnétique assure l'allumage, l'éclairage étant obtenu par un petit alternateur frottant sur le pneu avant. Le silencieux en alu coulé fait partie de l'ensemble.

Le Motorox, réalisé d'après les brevets Rémondini, est adaptable sur toute bicyclette ordinaire.

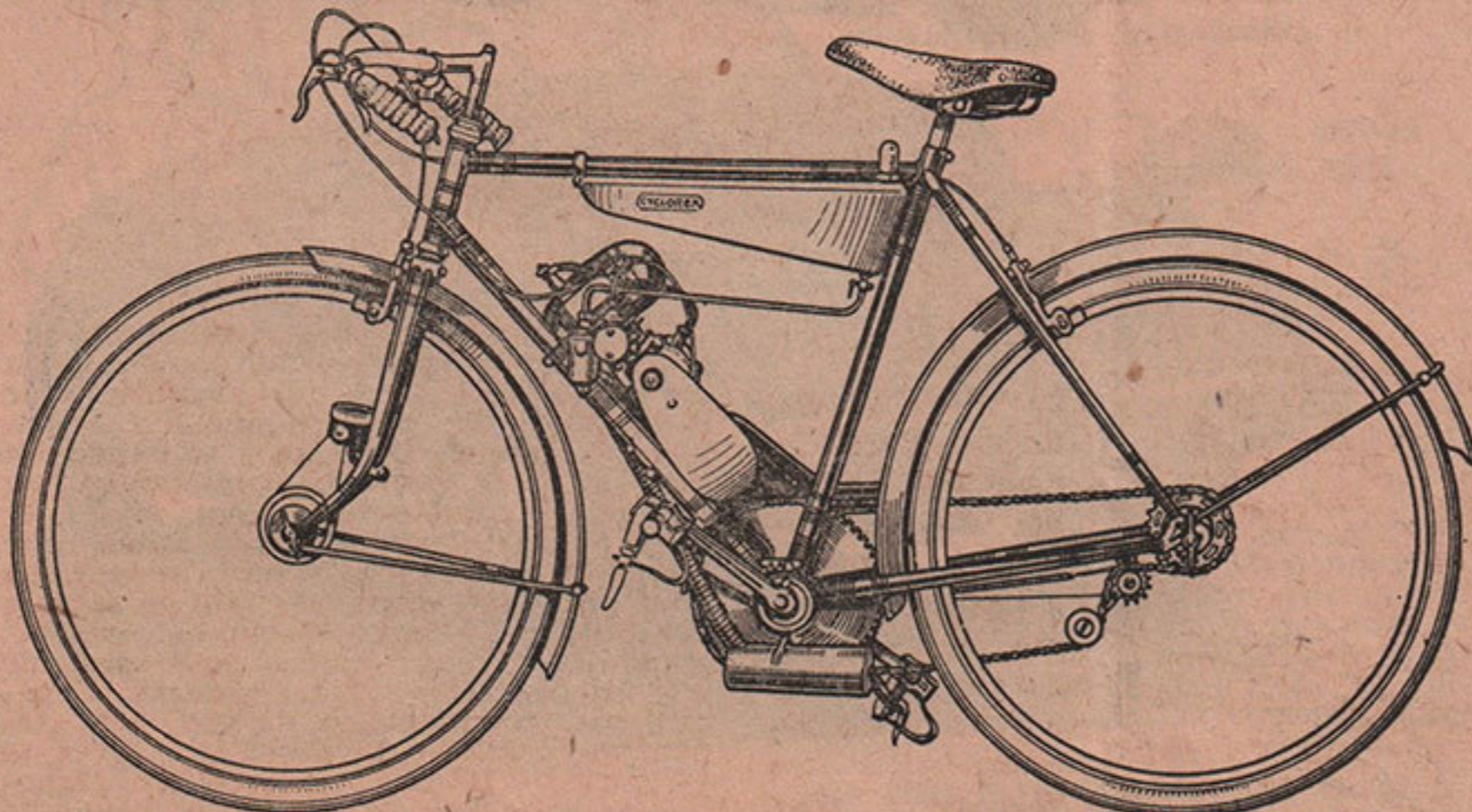
V.A.P. (A.B.G.)

Le V.A.P. est assez connu pour que nous ne nous étendions pas outre mesure sur son compte. C'est sans doute le premier moteur auxiliaire qui circula de façon courante. C'est un petit deux temps fixé sur le côté gauche de la roue arrière, qu'il entraîne au moyen d'une couronne dentée. Il est débrayable par la simple manœuvre d'un petit levier.

HEMY

Le moteur auxiliaire Hemy fut très remarqué. Séduisant par sa simplicité, sa facilité de montage, il assure une vitesse de 30 kmh. pour une consommation insignifiante. Le moteur à deux temps est monté sur le tube allant du pédalier à la direction, ce qui ne le rend aucunement gênant. La transmission se fait par l'intermédiaire du pédalier avec les avantages que l'on sait.

Sa cylindrée est de 34 cmc. Il assure une vitesse de 30 à l'heure pour une consommation d'un litre 1/2 de mélange aux 100 kms. Un vélo équipé du moteur Hemy peut être mis entre toutes les mains sans apprentissage préalable.



Voici une bicyclette équipée du moteur « Cyclorex ». Grâce à un ingénieux dispositif de débrayage automatique, il constitue un véritable cycle à moteur auxiliaire et non un vélo motorisé.

DIEM

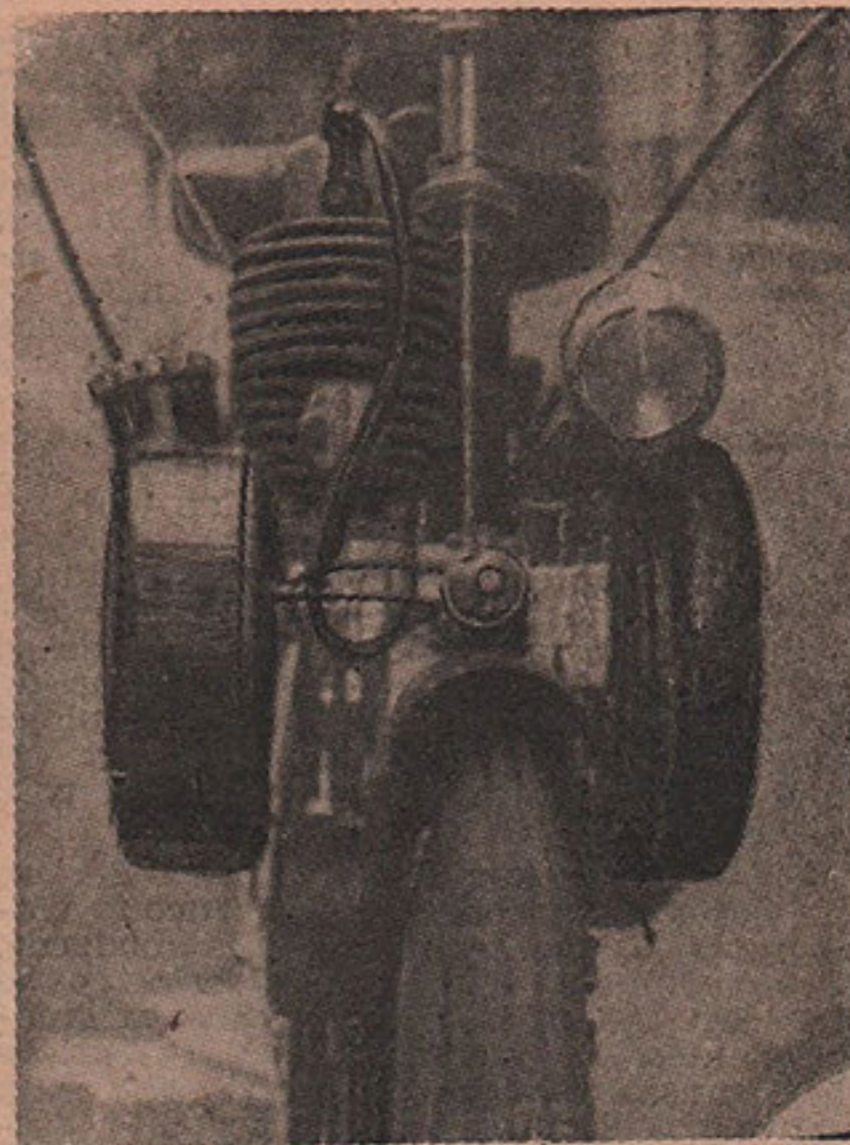
Le Diem prend place sur le porte-bagages arrière et entraîne la roue par un pignon supplémentaire et une chaîne relativement longue. Ici encore, on a fait appel au moteur deux temps. L'ensemble est très compact, le réservoir d'essence étant placé sur le démultiplicateur. Le cylindre est incliné vers l'arrière. Un petit volant magnétique assure l'allumage et l'éclairage. Le silencieux est très étudié, avec de profondes ailettes de refroidissement.

VELOTO

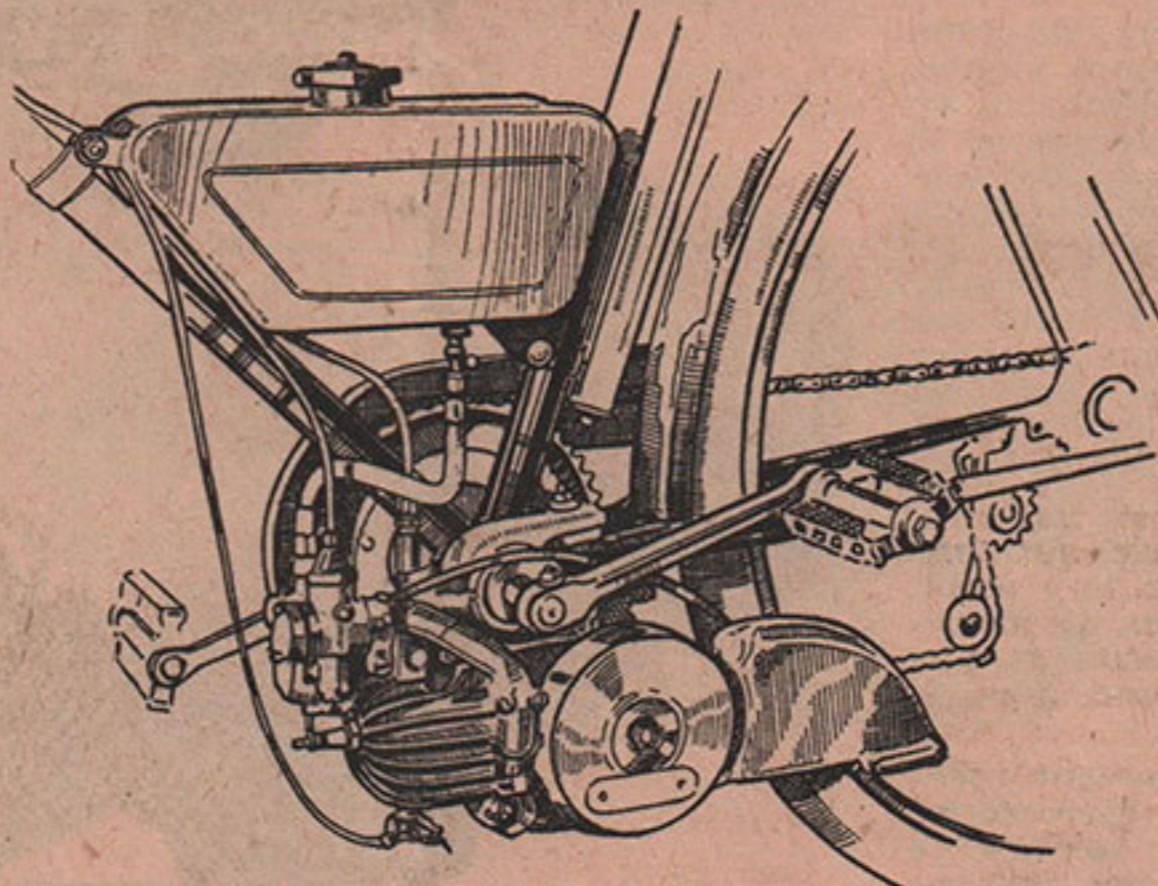
Le Veloto, à l'exemple du Solex, paraît traité comme un tout et non comme un moteur adaptable. Sa position entre le tube de selle et le garde-boue arrière nécessite en effet une distance plus importante entre ces deux organes, que celle existant sur un vélo classique. C'est un petit deux temps dont la transmission s'opère par chaîne latérale, comme un vélomoteur ordinaire. Afin de surbaïsser le pignon moteur, on a dû employer un relai par engrenages. Le modèle exposé avait une fourche avant à parallélogramme, une selle « moto » et une béquille centrale.

LES CYCLECARS AU SALON

Nous n'avons trouvé, au Salon 1946, aucun véhicule présenté sous le nom de « cyclecar ». Il n'est pas besoin d'être grand clerc pour deviner les raisons qui ont incité les constructeurs à remplacer ce terme par celui de « Motocar ». Cyclecar évoque irrésistiblement dans l'esprit de la clientèle certains véhicules excellents, mais un peu primitifs et assez



Vue frontale du Velosolex. Le réservoir d'essence est placé à gauche. La fixation du phare est bien étudiée. C'est le volant qui fournit l'éclairage.



Le « Motorox » des Ets Monet-Goyon et Kœhler-Escoffier. Le silencieux est placé derrière le volant magnétique. Remarquez le montage du réservoir. Ce montage a permis d'abaisser le centre de gravité de l'ensemble.

déroutants par la technique et par l'aspect. Cette opinion est aussi bien assise que mal fondée. Il devient d'ailleurs assez difficile d'établir une délimitation bien nette entre le cyclecar moderne et la voiturette de sport (voyez le Morgan 4 roues, le dernier Sandford dont nous pûmes voir un prototype en 1939). Aujourd'hui nous trouvons sur les voitures des solutions dont la motocyclette a démontré l'excellence. Les flat-twin à culbuteurs de la Dyna Panhard de la 4 CV. Aluminium français Grégoire sont très voisins des moteurs B.M.W. ou Gnome-Rhône. Il est peut-être difficile de prévoir l'accueil que ces réalisations auraient reçu si leur commercialisation avait été immédiate. Mais ce qui est certain, c'est l'intérêt considérable que nos amis anglo-saxons portent à ces réalisations purement françaises. La clientèle automobiliste qui boudait autrefois le deux cylindres et le refroidissement par où n'aurait pas aujourd'hui les mêmes raisons de dédain et un jour viendra, nous voulons l'espérer, où on ne considérera plus ces solutions comme des pis-aller qu'un besoin d'économie à outrance justifie seul.

Une nouvelle catégorie de véhicules a donc fait son apparition : De cylindrée extrêmement réduites, de petites

dimensions, mais conservant au maximum l'aspect d'une voiture classique au compas réducteur. Ils s'adresseront surtout à ceux qui recherchent le km. au moindre prix. Les performances sont réduites, mais cependant honorables. Le motocar sera peut-être demain la voiture des « économiquement faibles ». Il se prêtera également à un service urbain, ou à tout emploi nécessitant des déplacements dans un rayon relativement réduit. Certains officiers ministériels ou fonctionnaires publics ne sortent guère de leur canton ou de leur arrondissement. Le motocar pourrait fort bien « doubler » une grosse voiture, qu'il est inutile d'employer dans certaines circonstances. Il est stupide de se déplacer seul dans une 40 CV pour de fréquents parcours réduits. Employé comme véhicule de remplacement, le motocar amortirait rapidement son prix d'achat.

Le Motocar Rovin 1 CV 1/2 a été un vif sujet de curiosité pour beaucoup d'amateurs. D'une technique très moderne, il se compose d'une carrosserie coque formant châssis et de quatre roues indépendantes. Le moteur, placé à l'arrière et transmettant son mouvement aux roues postérieures par des arbres à cardan, est un monocylindre 4 temps à culbuteurs d'une cylindrée de 260 cmc. Il forme bloc avec la boîte 3 vitesses et marche AR et le différentiel. Le refroidissement par air est assuré de façon énergique par un ventilateur. L'allumage delco comporte une avance automatique. Graissage sous pression. La puissance effective de 6,6 CV à 3600 t.-m. L'embrayage monodisque travaille à sec.

La direction est démultipliée, du type à pignons droits. Les 4 roues sont munies des freins à tambour, avec moyeu en alliage léger. L'équipement électrique 12 V. comporte une dynamo et une batterie 45 AH. Soute à bagages et réservoir d'essence sont à l'avant du véhicule.

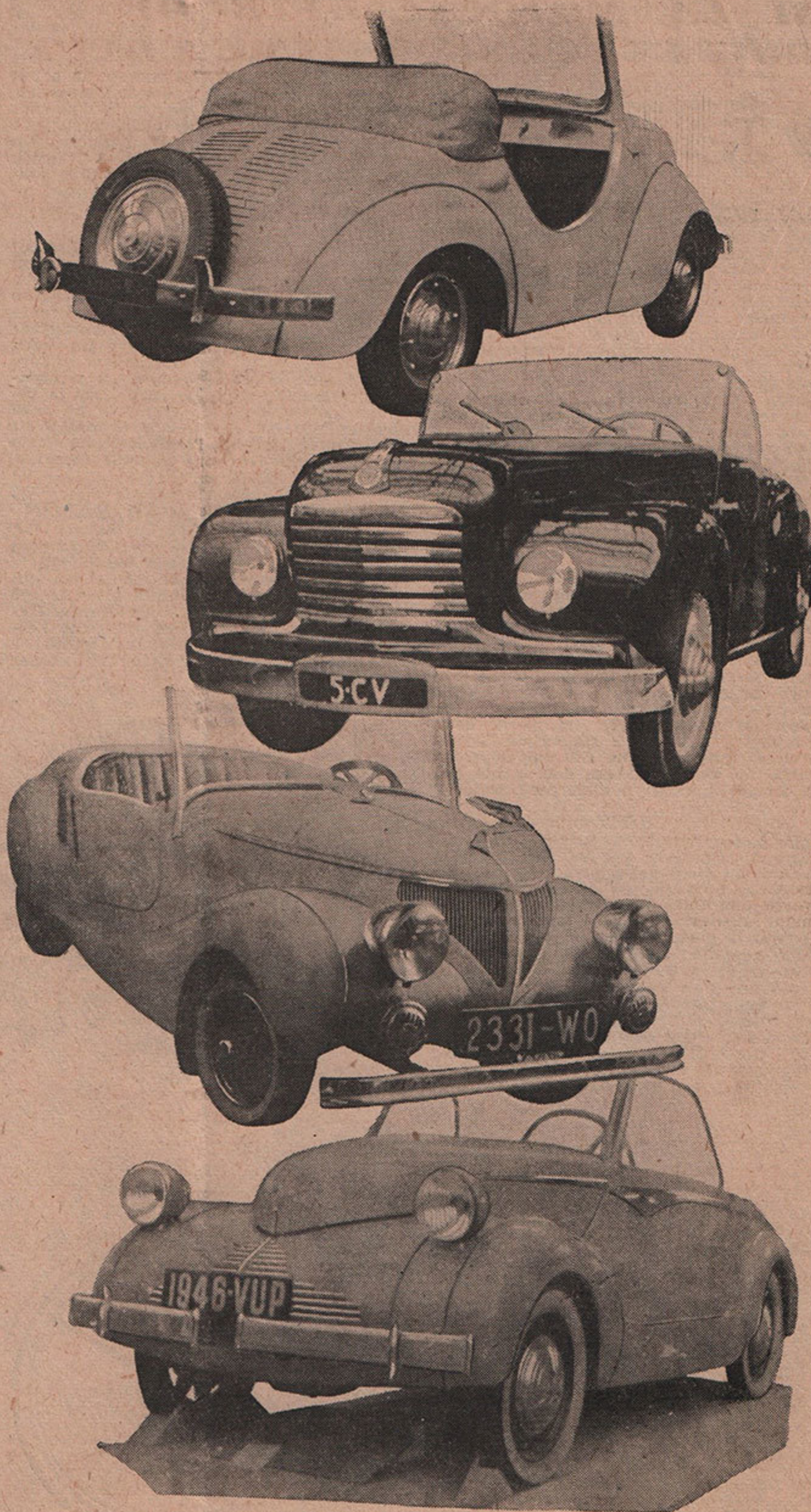
La vitesse de pointe est de 70 kmh. La moyenne de 40 kmh. est atteinte sur n'importe quel parcours normal, avec une consommation aux 100 kms de 3 l. 700. Aux cours d'essais, la moyenne de 51 kmh. sur circuit accidenté a été chronométrée officiellement.

La Julien 2 CV M.M.5 a été illustrée dans notre numéro du Salon. Il y avait, au Stand Julien, deux modèles, la monocylindre que nous allons décrire et une deux cylindres à traction avant dont la construction est prévue.

C'est un petit cabriolet, pouvant recevoir une capote, également à carrosserie-châssis tout acier. Moteur arrière, 4 temps monocylindre de 310 cmc. de cylindrée, assurant une puissance effective de 10 CV (2 CV pour le fisc). L'allumage par Delco permet le démarrage électrique. L'embrayage est monodisque, travaille à sec et relie le moteur à une boîte silencieuse 3 vitesses et marche arrière. La transmission finale s'opère par un différentiel et deux arbres rigides.

La suspension est assurée par des ressorts à lames quart-cantilever avec amortisseurs à friction. Les roues AV sont indépendantes. Freins sur les 4 roues, direction à crémaillère, réservoir de 16 litres, complètent la description de la Julien 2 CV M.M.5 qui comporte deux places confortables côte à côte.

La 3 CV Boitel n'est pas une inconnue pour nos lecteurs d'avant-guerre. Nous l'avons présentée dans un numéro de 1938 sous sa forme originale. La carrosserie actuelle est plus au goût du jour, avec son faux radiateur et son équipement très « automobile ». Ici, le moteur est un deux cylindres deux temps à eau. La carrosserie monocoque est assez allongée. Roues avant indépendantes, avec amortisseurs à huile, freins hydrauliques sur les 4 roues en font un véhicule très moderne. La vitesse moyenne réalisable est de 60-70 kmh., avec des pointes à 80-90. Il peut recevoir une capote.



De haut en bas : Le Motocar Rovin. L'avant de la 5 CV Bernardet réalisée par les constructeurs de sidecars. Le cyclecar Boitel, équipé d'un 2 cylindres deux temps. Un des modèles Julien à roues avant motrices. Celui-ci recevra un moteur 2 cylindres flat-twin à culbuteurs.

SI LA MOTOCYCLETTE DE L'AVENIR DOIT ETRE UNE VOITURE A DEUX ROUES

“ JE PRÉFÈRE L'ANCIEN AU MODERNE ”

nous écrit en réponse à M. Cherpitel un abonné parisien

M. Georges Faraday préfère la motocyclette classique aux véhicules d'avant-garde préconisés par M. Cherpitel. Il a développé son argumentation dans l'article ci-après, dont nous lui laissons l'entière responsabilité.

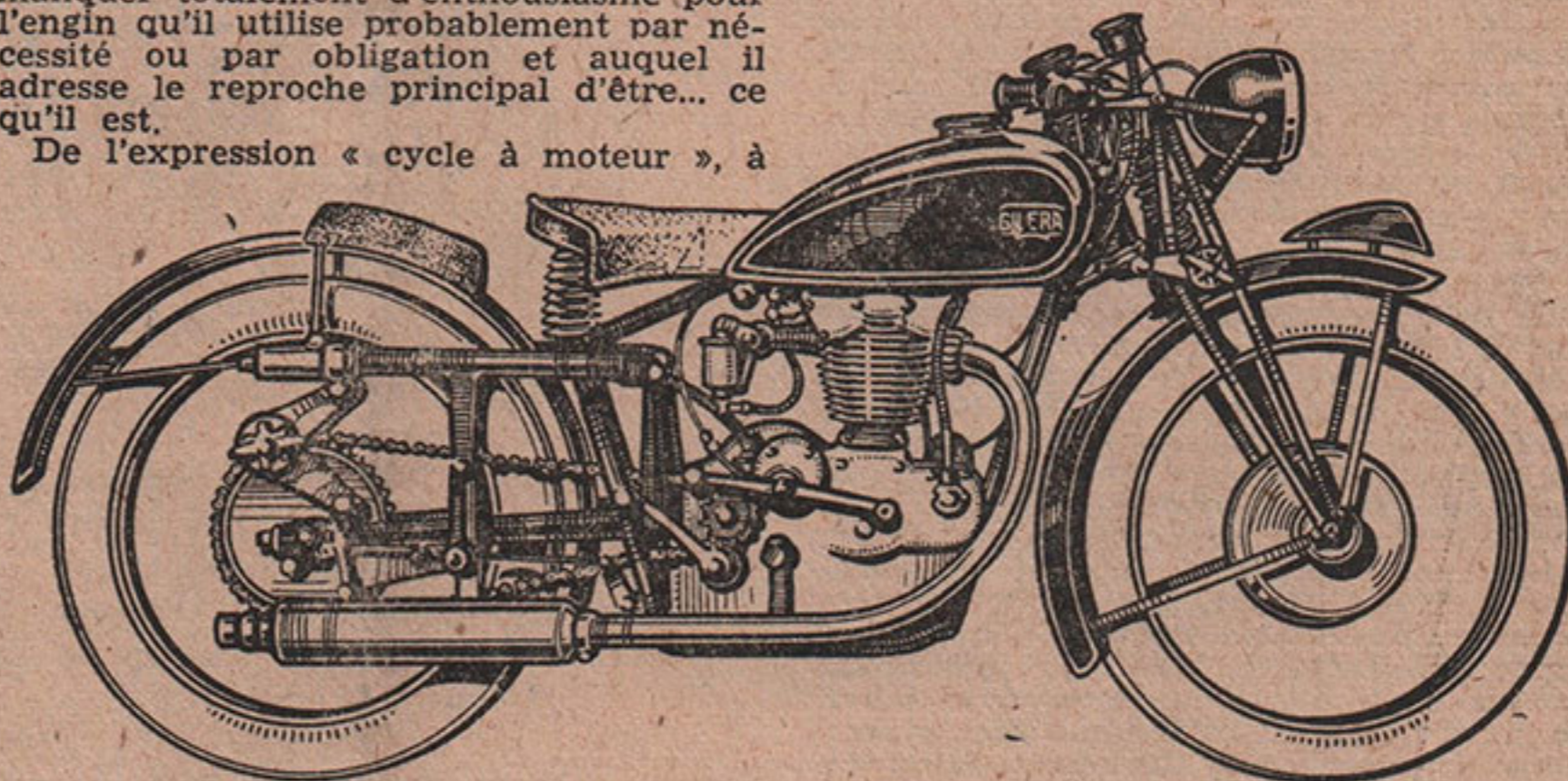
J'ai pris connaissance de l'exposé de M. Cherpitel, publié dans le numéro de Salon de « Moto-Revue ». La question de la motocyclette moderne idéale qui fait couler tant d'encre dans la « Tribune Libre » y est traitée sans aucun doute par un Monsieur qui sait ce qu'il dit et qui sait ce qu'il veut. Néanmoins je n'hésite pas à déclarer tout net que je me trouve en divergence d'opinion quasi totale avec son auteur et de sa lecture j'ai cru devoir tirer la conclusion suivante : M. Cherpitel, pratiquant de longue date, paraît considérer la moto comme un véhicule de compromis à l'usage de ceux qui n'ont pas les moyens d'assurer l'entretien d'une voiturette. Ce point de vue transparait tout au long de l'article, plein de récriminations et de revendications que j'ai quelque raison de croire impossible à satisfaire, si on tient à conserver à la moto ses qualités initiales. Je relève notamment :

Où est la plaque d'identité quand vous prenez la machine neuve ? Où est la jauge d'essence ? La vidange est-elle instantanée en tournant un bouton sans se salir ? Comment peut-on soutirer un verre d'essence du réservoir instantanément ? Où est le filtre à essence, etc...

Pour la plaque d'identité, cet accessoire que je sache, n'est jamais livré de série avec le véhicule neuf, qu'il s'agisse d'une bicyclette ou d'une Rolls. Pour le filtre à essence, il existe au moins à l'état embryonnaire sur tous les robinets. Si on en préfère un plus complet, voir le rayon

« sans le voir ni l'entendre, le véhicule venant de droite ou de gauche aux « carrefours où la visibilité est mauvaise, « etc..., etc... ». Je n'insiste pas, ne cherchant pas à faire de l'esprit. J'y réussis d'ailleurs fort mal et préfère laisser ce soin à MM. Bicharzon et autres (qui ont, entre nous soit dit, fort proprement rivé le clou de M. Maillol !). J'essaie simplement de démontrer que l'argumentation de M. Cherpitel en faveur de la motocyclette modern' style est comparable au pavé de l'ours. En quelques mots, M. Cherpitel me paraît manquer totalement d'enthousiasme pour l'engin qu'il utilise probablement par nécessité ou par obligation et auquel il adresse le reproche principal d'être... ce qu'il est.

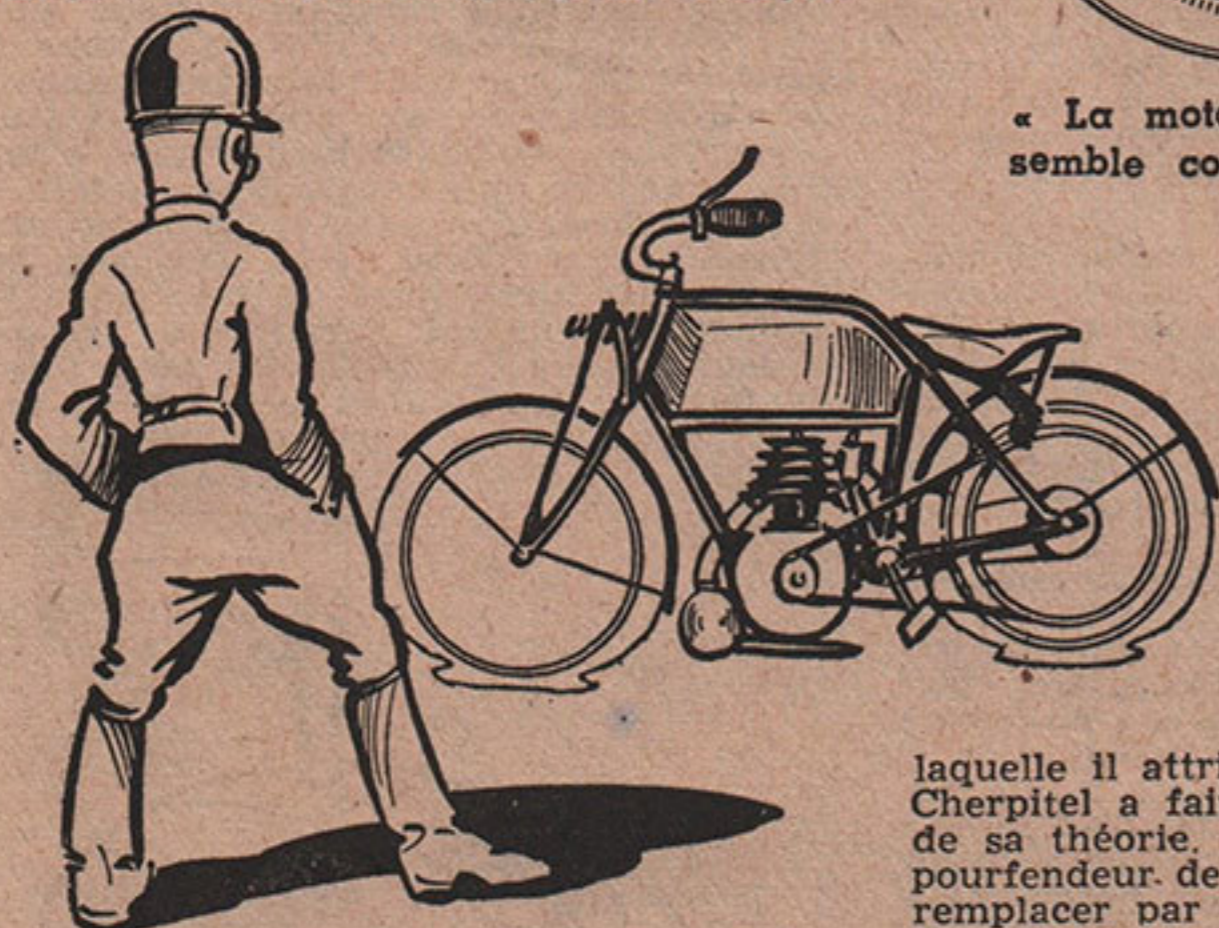
De l'expression « cycle à moteur », à



« La motocyclette orthodoxe ressemble comme une sœur... »

... à son arrière grand'mère de 1900 »

M. Cherpitel (M. R., numéro 879, p. 153, 1^{ère} colonne).



laquelle il attribue un sens péjoratif, M. Cherpitel a fait la pierre d'achoppement de sa théorie. Il s'agit donc, pour notre pourfendeur de la machine orthodoxe, de remplacer par une voiture à deux roues la « bicyclette à moteur » dont la conception le chiffonne si vivement... mais pourquoi ?

Que vous le vouliez ou non, M. Cherpitel, par définition légale comme par étymologie, la motocyclette est un cycle, et c'est parce qu'elle est demeurée jusqu'à présent un cycle qu'elle a pu garder sa raison d'être et ses avan-

tages sur l'automobile. Si aucun véhicule mi-chair mi-poisson genre Monotrace, Motocar Whitwood ou plus simplement Ner-a-Car, New-Motorcycle ou Majestic n'a réussi à s'imposer jusqu'à présent, je suis persuadé qu'il y a autre chose que la concurrence commerciale ou d'autres considérations économiques dans la raison véritable de ces échecs répétés.

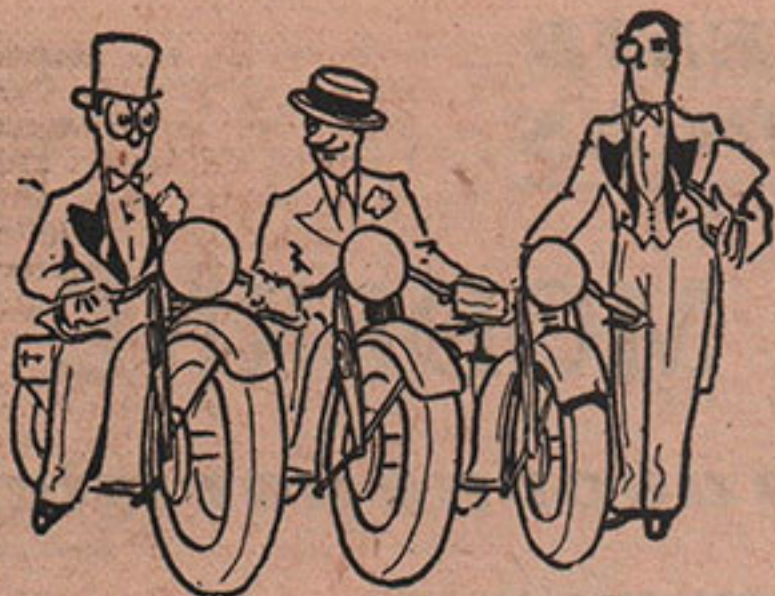
Préconiser le châssis en tôle emboutie apparaît déjà comme une erreur techni-

que. Ses plus fidèles supporters y renoncent les uns après les autres. B.M.W. est revenu au bon vieux cadre en tube (agrémenté il est vrai de solutions nouvelles), après avoir conservé l'autre pendant une douzaine d'années. Gnome-Rhône y a renoncé pour son dernier modèle. Sous sa forme classique, le châssis en tôle (genre B.M.W., Zundapp ou Gnome) nécessite un outillage formidable. Savez-vous que Gnome-Rhône faisait établir les siens par une grosse usine automobile, faute de pouvoir amortir dans un délai raisonnable les énormes presses nécessitées par cette fabrication ? D'ailleurs, cette phobie du cadre en tubes est inexplicable. Le cadre classique est assez rigide, assez robuste et plus léger, tout en revenant moins cher que l'autre. Seulement il se prête beaucoup moins bien à la pose de ces panneaux latéraux chers à M. Cherpitel.

En réclamant ce capotage en tôle, M. Cherpitel témoigne d'un manque évident de psychologie motocycliste. « Cet inadmissible fouillis mécanique exposé avec impudeur » ? Sans blague ! Il faut être totalement insensible à la beauté mécanique pour parler de la sorte. Demandez au possesseur d'une bécane type « Rudge Spécial » ou « Velocette K.T.T. » s'il lui serait agréable de cacher son splendide moulin derrière deux flasques de tôle !

des spécialités, mais pour le reste... ! L'« etc... », en l'occurrence, en dit long et on peut sans trop de difficultés imaginer la suite.

« Où sont le gyro-stabilisateur et le pilote automatique qui nous permettent de dormir en selle, pendant les « étapes de nuit ? Où est l'installation de radar qui nous aidera à détecter,



Faire de la moto en smoking ?
Une utopie irréalisable, même
avec la machine la mieux pro-
tégée !

Flasques, soit dit en passant, qu'il faudrait enlever, sur la route, à chaque démontage de carburateur ou changement de bougie. Car vous manquez de logique avec vous-même, qui réclamez à cor et à cri le maximum d'accessibilité et vous plaignez d'avoir à retirer le réservoir pour décalaminer. L'accessibilité serait beaucoup plus compromise par vos panneaux latéraux que par le réservoir en question, qu'il faut démonter tous les 5.000 kms à peu près. Autre inconvénient. La « protection » inciterait probablement les constructeurs à moins soigner la présentation des parties externes et à nous présenter des moteurs genre voiture. On a comparé avec juste raison l'automobile à une personne bien mise, mais dont l'anatomie et l'hygiène laisseraient à désirer. Ça brille dessus et c'est pourri par en dessous. Il suffit de se mettre à quatre pattes et de jeter un coup d'œil sous le châssis de la plus belle. Pour ce qui est de la « Moto Cherpitel », on peut également se demander si la conduite par fort vent latéral ne serait pas pour le moins... laborieuse.

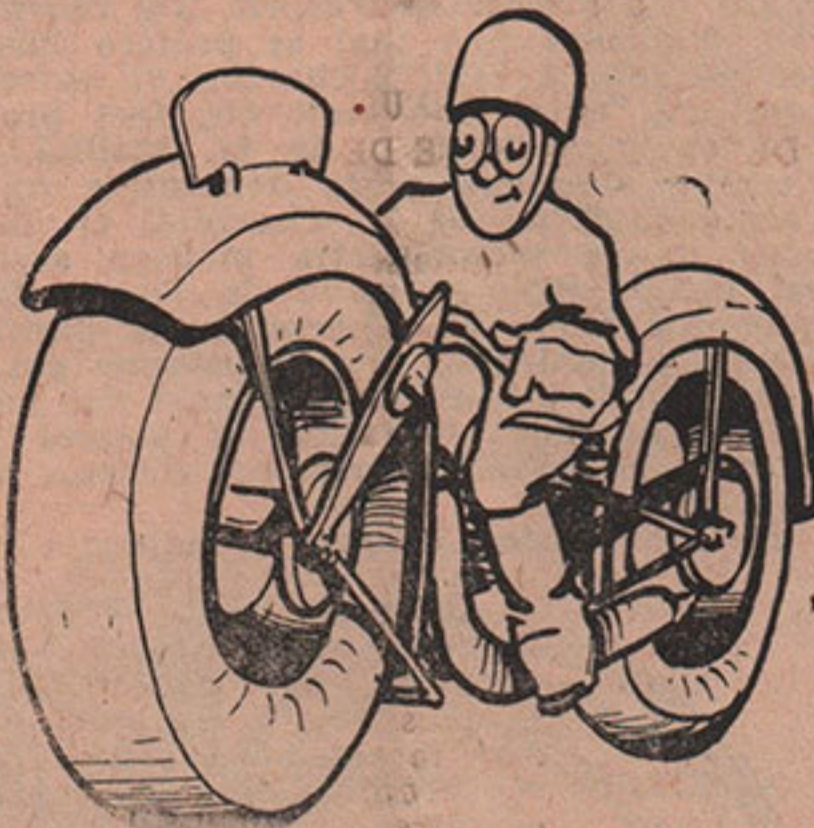
Pour ce qui est du refroidissement, je suis très sceptique sur l'air « canalisé » par les panneaux. Il me semblerait, au contraire, qu'il est de première utilité, pour une meilleure évacuation des calories, de laisser la chaleur rayonner autour du cylindre. L'entrée d'air, par l'avant du moteur, est compromise par la roue avant et ses garde-boue (qui seront très larges pour les gros pneus et les bavoulets réclamés par M. Cherpitel). On peut ménager des fentes latérales, ou prévoir de petites fenêtres. Mais s'ils permettent à l'air froid d'arriver jusqu'au cylindre, je me demande si l'air chaud sera évacué dans des conditions bien satisfaisantes. Et avez-vous songé à la position de votre « moulin » au bout d'une demi-heure de circulation urbaine ou de marche lente? A l'air libre, il a déjà quelques tendances à faire de la température ! Mais dans votre prison en tôle, je préfère ne pas y penser ! Evidemment, vous éludez la difficulté en préconisant le flat-twin, mais vous auriez pu réfléchir à l'écart de prix de revient !

Car ce malheureux monocylindre, sur lequel vous jetez l'anathème tout au long de votre discours, n'est peut-être pas si moribond que vous voulez bien l'insinuer. Lorsque vous proclamez sa mort, ainsi que celle de la machine « orthodoxe », je serais tenté de vous répondre par la phrase célèbre : « Les gens que vous tuez se portent bien ». Le bon vieux mono peut avoir, comme tout moteur, ses défauts, mais il a aussi de solides qualités et quand il est établi avec les matériaux et les soins convenables, il n'a rien à envier à beaucoup de polycylindriques ! Il nécessite un usage fréquent du changement de vitesse, mais l'agrément de conduite réside-t-il vraiment dans la facilité ? Bien conduire est un art, et le jour où il sera à la portée du plus maladroit de la faire en douceur et en souplesse, beaucoup de vrais motards auront perdu leur raison de légitime fierté. Nombreux sont ceux qui aiment le moteur aux caractéristiques

« pointues », un peu plus délicat, un peu plus difficile à mener, mais si captivant, si agréable. Et pour ce qui est du décalaminage, du réalésage, des changements de piston et de segments éventuels, je suis pour ma part bien content d'avoir un seul cylindre.

M. Cherpitel me paraît avoir tendance à généraliser à l'excès. Si soixante minutes de main d'œuvre sont indispensables sur sa mécanique pour resserrer la fixation de la boîte, il n'en est pas de même sur toutes, dieu merci. Quant à l'affirmation selon laquelle la moto de 1946 ressemble de façon frappante à son aïeule de 1900, il y a un peu d'abus, et nous demandons pour M. Cherpitel, s'il en reste un dans vos fonds de tiroir, un diplôme d'honneur du Motard Déchaîné. Parmi les machines qui ont retenu sa considération, je relève pas mal de moutons à cinq pattes et autres loups notoires pour lesquels l'inélegance le disputait à la fantaisie mécanique (entre nous soit dit, je suis très incrédule quant aux 140 kmh. de la 2 cylindres en V transversal à cardan).

En choisissant la Zundapp flat-twin comme idéal, vous proposez à notre admiration une machine chère. que tout le



Ressusciter les pneus ballons
mis à l'index voilà une quin-
zaine d'années? Allez demander
aux pratiquants de l'époque
1927-1931 le souvenir ému qu'ils
en ont gardé !

monde ne peut s'offrir, que tout le monde n'aime pas et que nous avons assez vue pendant quatre ans. Mais vous poussez la fantaisie un peu loin en voulant la munir de pneus de 27x4,40.

Evidemment, les Harley, Indian et consorts ont des pneus de ce calibre. Seulement, il s'agit de motos approchant 300 kilos ! Le problème est peut-être un peu différent avec une machine de moyenne puissance. On sait ce qu'il est advenu des 27x4 de l'époque 27-29 qui équipaient les 350 et les 500. J'ai même possédé une 175, qui était montée avec des « ballons ». Le souvenir attendri que j'en ai conservé me permet d'affirmer que ne mettrai plus le derrière sur une machine de 500 ou moins ainsi équipée. Pneus trop peu gonflés et on est sur le savon au-dessus de 50 à l'heure. Trop de pression et on a la sensation sur le pavé d'être monté sur un ballon de foot-ball. Je n'ai jamais trouvé le bon compromis, même avec un contrôleur de pression et en observant à la lettre les indications du tableau de gonflage. Oui, me direz-vous, mais il y a la Sunbeam ! L'avez-vous essayé, cette Sunbeam ? Non, sans doute, puisqu'elle n'est pas du domaine commercial. Ses gros pneus ont été d'ailleurs vivement critiqués en Angleterre. Pour ma part, je me ferai une opinion après essai... par moi-même ou par une personne sérieuse, pas avant. Jusqu'à nouvel avis, je consi-

dèle le 26x3,25 comme un maximum (pour une 350 ou une 500 bien entendu).

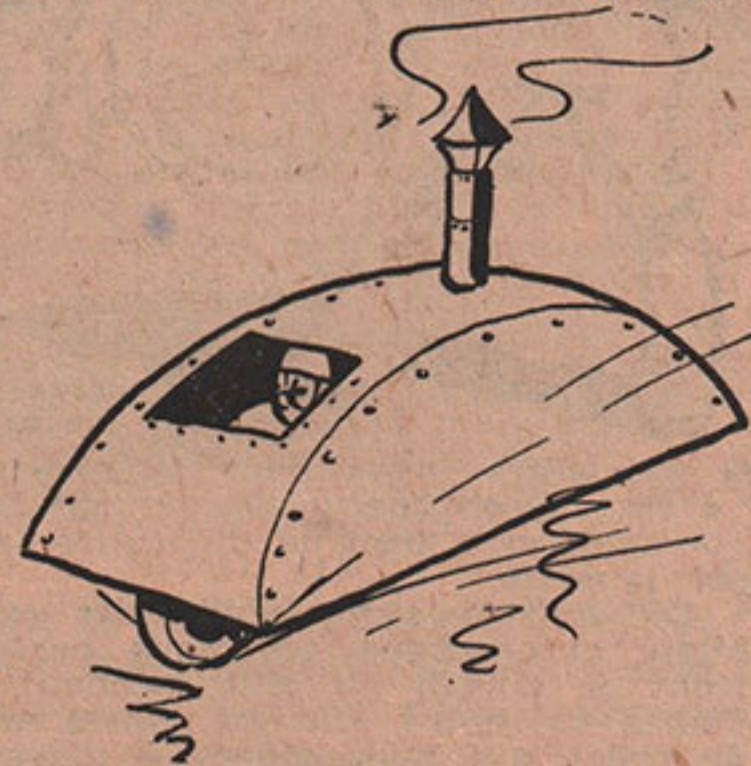
La transmission par cardan ? Très joli, mais toujours la même histoire ! Trop cher une machine abordable, d'autant qu'un polycylindre est presque de rigueur avec ce système. Si certaines motos étrangères sont si enviées et admirées, cela vient autant, pour le moins, de leur impeccable réalisation mécanique que de leur transmission acatène. Une moto mal construite, à arbre rigide, n'aura aucune chance de s'imposer. Nous en avons de tristes exemples chez nous. Et la brave chaîne qui a un rendement mécanique incomparable, n'a aucune raison de donner des ennuis si elle est bien calculée, bien établie et surtout bien montée. Elle permet un changement rapide de démultiplication, ce qui est parfois bien utile. Oui, je sais, il faut la graisser et la nettoyer de temps à autre. Mais quand on a honte de se salir les mains et d'enfiler une combinaison, on achète une Rolls, ou on prend le métro. Malgré tout, on pourrait étudier un système de protection plus efficace, surtout pour le brin inférieur, sans toutefois aller jusqu'au carter bain d'huile. Ce ne serait pas un travail de romain et éviterait aux cailloux d'aller se coincer entre les rouleaux et les dents des pignons.

Vous trouverez sans doute que j'envoie ballader résolument le progrès, d'autant que je suis loin de considérer la suspension arrière comme indispensable, car je me demande si le supplément de prix et de complication justifie ses avantages, que je ne contesterais pas d'ailleurs.

La bonne vieille fourche système Webb, à parallélogramme déformable, n'aurait elle-même aucune raison de faire place au système télescopique si on étudiait un modèle perfectionné avec portées sur antiriction ou roulements mécaniques (à aiguilles, par exemple) qui éviteront le jeu vertical. En ce moment, la fourche coulissante a la grande vogue et là encore je me ferai peut-être honnir par les « bien pensants » de la moto.

Mais je crois être beaucoup plus près des réalités présentes que M. Cherpitel. Si nous voulons avoir au plus tôt des machines sortables, il ne faut pas exiger la lune, ou ébaucher comme Maillol des « rêves » de moto idéale. Ce qu'on peut demander à nos constructeurs, ce sont des moulins solides, construits avec des matériaux de classe, et non pas de l'acier doux. C'est de l'émail qui tienne et non du vernis de troisième qualité étalé sur une épaisseur de 2/10. En un mot, nous ne souhaitons pas des machines phénomènes, mais des bécanes solides et rapides tenant la route et surtout munies de bons freins, à l'avant comme à l'arrière. Si c'est une règle à l'étranger, ce n'est pas si courant chez nous. Qu'on perfectionne, qu'on embellisse par d'autres procédés que ces couleurs criardes et ce chrome que nous avons assez vilipendé avant-guerre (très peu pour la palette d'artistes), mais de grâce, que la motocyclette ne soit jamais une voiture à deux roues ! Ceux qui ont pour idéal de faire de la moto en smoking ne seront jamais de vrais motocyclistes.

G. FARADAY.



A TRAVERS LA PRESSE ET LA LITTÉRATURE MOTOPHOBES

POURQUOI ?

Monsieur G. Sarrailon est correspondant sportif du journal « La Liberté », de Lyon.

Mais pour être « correspondant sportif », on n'a pas forcément l'esprit sportif ; car c'est un vilain défaut de prêter à un journal des propos fantaisistes ; à moins que le texte qui suit ne soit causé par une erreur ou confusion ; c'est alors pour un journaliste un autre défaut encore plus vilain que d'écrire n'importe quoi sans prendre la peine de se renseigner ni même sans doute d'avoir lu la revue attaquée. Car, vous l'avez deviné, c'est à « Moto-Revue » que M. G. Sarrailon s'en prend ; voici d'ailleurs ce que dit ce Monsieur :

« Le Grand Prix Motocycliste, organisé « par le Moto-Club de Lyon et l'Entr'aide Française. L'édition 1946 fut un triomphe et l'édition 1947 s'imposait. Elle « aura lieu le 15 juin, sur le même circuit du Boulevard de Ceinture. Ce « circuit qu'un de nos confrères parisiens trouva mauvais, pour la raison « avouée qu'il sonne trop les mécaniques et pour l'autre raison qu'il ne « peut être de grand, de vrai sport qu'à « Paris. On s'étonne tout de même de « lire des innocences de ce genre dans « un organe sérieux et spécialisé tel que « Moto-Revue. A quoi serviraient les « épreuves de sports mécaniques si précisément elles n'éprouvaient pas les « prototypes ? ».

Or voici ce que nous avons écrit dans notre compte rendu du Grand Prix de Lyon, N° du 1^{er} octobre, page 159 :

« Cette manifestation s'est déroulée le « 15 septembre devant une assistance « nombreuse. Disons en premier lieu que « le circuit était d'une invraisemblable « difficulté. Deux épingle à cheveux et « quelques virages choisis, qui nécessitaient un travail constant de la boîte, « de l'embrayage et des freins le rendirent extrêmement meurtrier pour les « mécaniques ».

(Suit le compte rendu des courses, sans autre commentaire sur le tracé de l'épreuve).

Où trouvez-vous le circuit « mauvais » parce qu'il « sonne » les mécaniques ? Où le sport provincial est-il dénigré au bénéfice des épreuves parisiennes ?

En effet, on pourrait s'étonner de lire de telles innocences dans « Moto-Revue » (remercions pour l'« organe sérieux » !) car elles n'y ont jamais figuré !

Faites attention, Monsieur G. Sarrailon. La profession de journaliste est très belle, mais elle peut causer à certains un tort considérable par les mensonges et la calomnie, surtout à ceux qui les utilisent.

Rendons le bien pour le mal, et apprenons à M. Sarrailon que les courses ne sont pas destinées à « éprouver les prototypes », mais à prouver la qualité de machines bien au point et la virtuosité des pilotes. Et baptiser prototypes les Norton, Velocette, Guzzi, Saroléa et autres, c'est un peu fort, surtout pour un correspondant « sportif » !

Il peut y avoir des parcours mauvais : ce sont ceux qui font casser inutilement les meilleures mécaniques, ou qui, trop dangereux, transforment le sport en

acrobatie ou en loterie où le perdant gagne l'accident ; mais jamais « Moto-Revue », qui a créé les 6 Jours d'Hiver, Paris-les Pyrénées-Paris, et le Critérium de Montlhéry ne dénigrera les épreuves pénibles, qu'elles soient provinciales ou parisiennes.

Comme conclusion, demandons à M. Sarrailon pourquoi il écrit de telles choses ?

Peut-être est-il payé à la pige, et alors ça fait toujours 13 lignes de plus !



A PROPOS D'UN ARTICLE DE LA « GAZETTE DE LAUSANNE »

Monsieur Verneret, un de nos abonnés de la région Lyonnaise, nous a communiqué un extrait de la Gazette de Lausanne dont nous reproduisons in-extenso la teneur :

LES CAVALIERS DE L'APOCALYPSE

On résiste mal à qui donne de la voix. A ce point de vue, la motocyclette, cette invention péremptoire, l'emporte sur la discrète auto. Toute question de record mise à part, le gars à casquette qui, sa petite amie en croupe, s'élanche sur les routes est, si je puis dire, un monsieur qui tire l'œil par le canal de l'ouïe. Il met assurément son orgueil à ce que nul n'en ignore. Peut-être est-il, dans la vie commune, un incompris, une personnalité de format modeste et même un échantillon humain de valeur négligeable. Monté sur ses grands chevaux, il devient, le temps qu'il balaie la chaussée, une manière de cataclysme déconcertant dont le courroux atterre. Rien à répiquer au langage qui use d'un tel style. Le penseur qui chemine de compagnie avec Spinoza, l'amoureux de poésie qui s'enchante de « la Jeune Parque », voire l'honnête cantonnier qui échafaude de laborieux calculs touchant sa matérielle, sentent avec terreur les envelopper le souffle du météore et, cependant que, le cœur battant, ils s'essaient à regrouper pensées et projets, la trajectoire du dévoreur d'espace courbe sous son vent d'autres victimes, ébranle les nerfs d'humbles itinérants placés le long de son sillage, jusqu'au prochain relais où médite de s'attabler le couple vainqueur.

Ainsi va le train du progrès. J'ai beau, pour ma part, me persuader qu'il s'agit là d'un mode de locomotion reconnu normal, je ne puis me défendre de l'arrière-pensée que cette épreuve cent fois quotidienne figure une manière de châtiment.

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.

Châtiment de nos erreurs, de nos imprévoyances, de nos sottises. Il y a de l'expédition punitive dans cet extravagant déchainement, de l'esprit de vengeance dans ces éclatements coléreux que prolonge, du reste, un ricanement sinistre. L'hidalgo frénétique et son amazone m'apparaissent les porte-paroles d'un ressentiment divin, peut-être même les porte-lyres, il va sans dire, magnifiquement inconscients, mais il est non moins certain que, de toute éternité, les Immortels irrités se sont servis de l'égarment d'une part des humains pour châtier la race des hommes en son ensemble (il est en effet notoire qu'après avoir suffisamment rompu la cervelle de leurs semblables, les chevaliers de la pètarade, les virtuoses du pot d'échappement, finissent par se rompre le cou). Quoi qu'il en soit, j'aime à proposer cette interprétation philosophique d'un phénomène qui, borné à sa stricte réalité, serait, ma foi, désespérant, car il est incivil, malodorant et d'une intempérance que rien n'excuse. Je conviens qu'une telle explication ne supprime point le mal ni ne lui porte remède ; du moins allège-t-elle pour la raison — dans une certaine mesure — ce qu'il a d'intolérable et d'offensant.

EUSEBIUS.

Il fallait vraiment que le rédacteur de notre confrère suisse au pseudonyme virgilien se soit trouvé, un jour, en mal de copie, pour dénigrer aussi injustement un véhicule qu'il connaît mal. « Eusebius » est peut-être un « presque » centenaire qui voit la moto telle qu'elle était dans sa prime jeunesse. Ce qui est certain, c'est que la verve de ce monsieur (qu'il a facile et abondante, indiscutablement), gagnerait à s'exercer à d'autres sujets qu'à nos dépens.



PIERRE L'ERMITE EXAGERE

Sous le pseudonyme de Pierre L'Ermite, un prêtre de l'île de Noirmoutier est l'auteur d'un recueil de nouvelles édité par la Bonne Presse sous le titre de « Pour un soir de cafard ».

L'une de ces chroniques est intitulée « Méditation pour ceux qui n'ont pas d'auto ». En voici le premier paragraphe :

Ceux qui savent regarder voient maintenant, sur la route, de bien étranges choses... des choses que le Dante n'a jamais crues possibles, ici-bas, et qu'il a situées seulement dans son Enfer.

On voit des êtres, parfois casqués, masqués, « lunettés », n'ayant plus figure humaine, lancés à des vitesses d'express.

Seulement, les express possèdent des chemins à eux, des voies gardées, surveillées par une armée d'employés.

Les autres ont tout simplement la route... la route de tout le monde, où passent les bêtes, les femmes, les petits enfants.

Sur la route, ces « autres » roulent de toutes les manières.

Tantôt, c'est la lourde et disgracieuse et fracassante motocyclette.

Le plus souvent, c'est l'auto... toutes les autos, depuis le vieux crapaud jusqu'à l'écrasant et ferrailleux camion... jusqu'à la voiture de grand luxe... 50 chevaux... une centaine de mille francs d'achat... 2.000 francs de fixe par mois pour le chauffeur (1), et consommant par an, une autre fortune en essence... Robuste... souple... silencieuse, etc.

Vous voyez cela d'ici?...

Nous vous faisons grâce du reste. Il y en a trois pages sur le même ton.

Tous les prêtres n'ont pas sur la moto les mêmes opinions que Pierre L'Ermite. Ce dernier ne devrait pas ignorer que le moyen de transport sur lequel il attire les foudres célestes rend d'innombrables services à ses confrères qui desservent chaque jour plusieurs paroisses éloignées les unes des autres.

(1) L'ouvrage en question date de 1937 (N.D.L.R.).

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.

A L'ADRESSE DE M. CARMAN AUTEUR DE L'ARTICLE « LE CYCLECAR »

● Le cyclecar 3 cylindres en étoile, moteur basculant, dont vous avez oublié le nom, était, sauf erreur, un Laffitte.

Au sujet de ce cyclecar, je me rappellerai toujours l'air horrifié de Steinbock-Fermor, ingénieur des Mines préposé à l'examen pour le permis de conduire, vers 1927, lorsqu'il dut prendre place dans l'un de ces engins. Circonstance aggravante, le Laffitte était conduit par une postulante. Cela se termina d'ailleurs dans un trottoir, et notre examinateur, qui avait eu chaud, était d'une humeur massacrant. Il y eut nombre de recalés, ce jour-là, à cause — indirectement, certes — du Laffitte.

M. MAGALON, Paris.

SUR LA MORT D'UN GRAND CHAMPION

● Pourquoi ne pas vous avouer que mes yeux se sont remplis de larmes à la lecture de votre dernier numéro.

Ainsi donc, Grizzly, le grand Grizzly n'est plus ! Après tant d'autres, il a payé de sa vie son attachement au sport le plus passionnant qui puisse exister. A quoi bon récriminer contre le sort injuste qui prive le monde en général, la Belgique en particulier, d'un des pilotes les plus merveilleux que nous ayons jamais connus ? Cependant on ne peut s'empêcher de constater avec douleur et écoeurement qu'une fois de plus, la grande presse soi-disant sportive a passé sous silence cette perte cruelle qui endeuille notre sport tout entier. Pourquoi tant de parti-pris ? Je vous assure pourtant que le grand public ne boude pas nos organisations et je puis vous assurer que le 14 juillet (jour fatal où notre pauvre ami disparaissait), à Albi les épreuves motocyclistes ont rallié tous les suffrages de l'avis même des spectateurs auprès desquels je me suis livré à un sondage. « Voyez-vous, me disait un néophyte, enthousiasmé, la moto, plus que la voiture, permet de se rendre compte, à la fois de l'effort du pilote, de son audace, de sa virtuosité. En tant que valeur intrinsèque, il est certain que des hommes comme J. West ou Anderson sont supérieurs à n'importe quel pilote de voiture ».

Sans vouloir être aussi entier dans un jugement dû peut-être à l'inexpérience, il faut reconnaître que techniquement, le résultat obtenu par le pilote de l'A.J.S. est le meilleur de la journée et que la conduite d'un tel bolide demande des qualités extraordinaires de sang-froid adacieux et d'adresse.

Grizzly possédait à un degré que l'on n'a peut-être connu que chez Simpson, cette témérité folle qui faisait considérer sa valeur de conducteur pourtant indéniable comme accessoire.

Je lui dois mes plus belles émotions sportives et je n'oublierai jamais les « Comminges » 35 et 36 où sont inscrits peut-être ses plus beaux exploits (il demeure recordman du tour à plus de 143) malgré la présence ce jour-là de l'Husqvarna de Sunqvist.

Adieu donc, mon cher Gilbert, dans l'Olympe des « dieux du deux roues » où

tu as été rejoindre prématurément Pol Deumeuter, Guthrie, Gall, Cora et Mellors pour ne citer que les principaux, tu peux être assuré d'une chose, c'est que tu conserves dans le cœur des vrais amis de la moto la place qui sanctionnait si souvent sur les circuits, tes qualités de pilote, c'est-à-dire la première.

René MARAVAL, Toulouse.

LE CYCLECAR

(Autre réponse à M. Carman)

● Je lis avec intérêt vos articles sur le cyclecar. En résumé, il s'agit d'obtenir une petite voiture peu coûteuse. Il ne paraît pas y avoir d'autre solution que de faire des « sacrifices ». On peut :

- 1° Supprimer une roue, le différentiel et le pont arrière.
- 2° Réduire le nombre de cylindres à deux.
- 3° Supprimer le refroidissement à eau.
- 4° Réduire la cylindrée (500 à 750).
- 5° Réduire le nombre de places à deux.
- 6° Abandonner la conduite intérieure pour une carrosserie torpédo et capote.
- 7° Transmission chaîne au lieu de pignons.
- 8° Remplacer le bloc-moteur par une boîte séparée (acceptable sous un capot).
- 9° Supprimer la marche arrière.
- 10° Supprimer le démarreur.

Le problème était déjà résolu avant la guerre : on trouvait sur le marché, pour le même prix qu'une grosse moto avec sidecar, des trois roues correctement construits. Cependant, ils avaient peu de succès ! Au cyclecar confortable, l'acheteur préférerait le sidecar, engin dissymétrique qui ne protège qu'un de ses occupants, laissant l'autre à l'air libre.

Comment expliquer cela ?

Il y a des raisons pratiques : possibilité de transporter trois et même quatre personnes, ou de rouler en solo ; encombrement réduit. Mais ces raisons ne suffiraient pas à faire admettre à un esprit logique que l'un des occupants est assis et que l'autre est à califourchon à une hauteur différente.

La raison ne serait-elle pas le goût ancestral de l'homme de serrer entre ses genoux un puissant coursier ? Le motocycliste se sentirait gonflé du prestige équestre, pendant que la passagère du side, tout en admirant son pilote capable de maîtriser les chevaux du moteur, serait surtout sensible à la protection et au confort bien connus de cet engin ?

Après tout, le chevalier emportant sa dame en croupe sur son palefroi, n'était-ce pas déjà un équipage dissymétrique ?

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.

Pourquoi ne placerait-on pas un tansad sur la queue d'un trois roues ? Ce ne serait pas plus irrationnel que le sidecar.

A. DUPONT, Paris.

A L'ATTENTION DES ORGANISATEURS D'ÉPREUVES

● Dans le n° 874 de « Moto-Revue » du 15 juillet, Marcel Perrin nous parle du Grand Prix de la Cambre, qui ne comprenait que des courses de motos et nous dit que le succès fut complet. Bravo ! C'est très bien ! Mais pourquoi en France nos dirigeants motocyclistes n'organisent-ils pas également des courses exclusivement réservées aux motos et non servant à étoffer une réunion automobile ? Nous aurions certainement du beau sport et la moto prouverait qu'elle n'a pas besoin du sport automobile pour montrer sa vitalité.

Marcel Perrin voit juste quand il nous dit d'organiser la course près de la ville, de la faire par catégories, afin de pouvoir être suivie facilement par tous les spectateurs, de faire une course distincte pour les internationaux et juniors-débutants et d'organiser une course pour les machines strictement de série, ce qui donne une belle occasion de débiter aux jeunes coureurs sans trop de risques, ni de frais, et sans gêner en course les as du guidon.

Souhaitons donc, comme Marcel Perrin, la reprise du sport motocycliste français sur des bases saines et indépendantes et j'ajoute moins commerciales que certaines écuries automobiles.

André KIRCHNER,
à Cumières.

« MOTO-REVUE » TIENT COMPTE DES RECLAMATIONS DE SES LECTEURS

Un de nos abonnés nous fit parvenir récemment une longue lettre dans laquelle il se plaignait de la présence, sur l'autoroute de l'Ouest, de cyclistes et piétons qui gênaient considérablement le trafic. Il nous signalait, par ailleurs, l'absence de service d'ordre, les dimanches soirs et jours fériés, et les fautes de circulation de nombreux automobilistes.

Nous avons transmis une copie de sa lettre à M. le Directeur de la Sécurité Publique, qui me répondit en ces termes :

Par lettre du 3 courant, vous avez bien voulu transmettre à mes Services copie d'une lettre par laquelle l'un de vos lecteurs, M. Boegner, 1, rue Lancret, à Paris, se plaint du danger que font courir, le dimanche soir, aux usagers de l'autoroute de l'Ouest, les piétons et les cyclistes qui empruntent cette voie malgré l'interdiction qui en est faite, ainsi que certains automobilistes qui doublent sous le tunnel de Saint-Cloud à gauche des plots lumineux rouges délimitant le milieu de la chaussée.

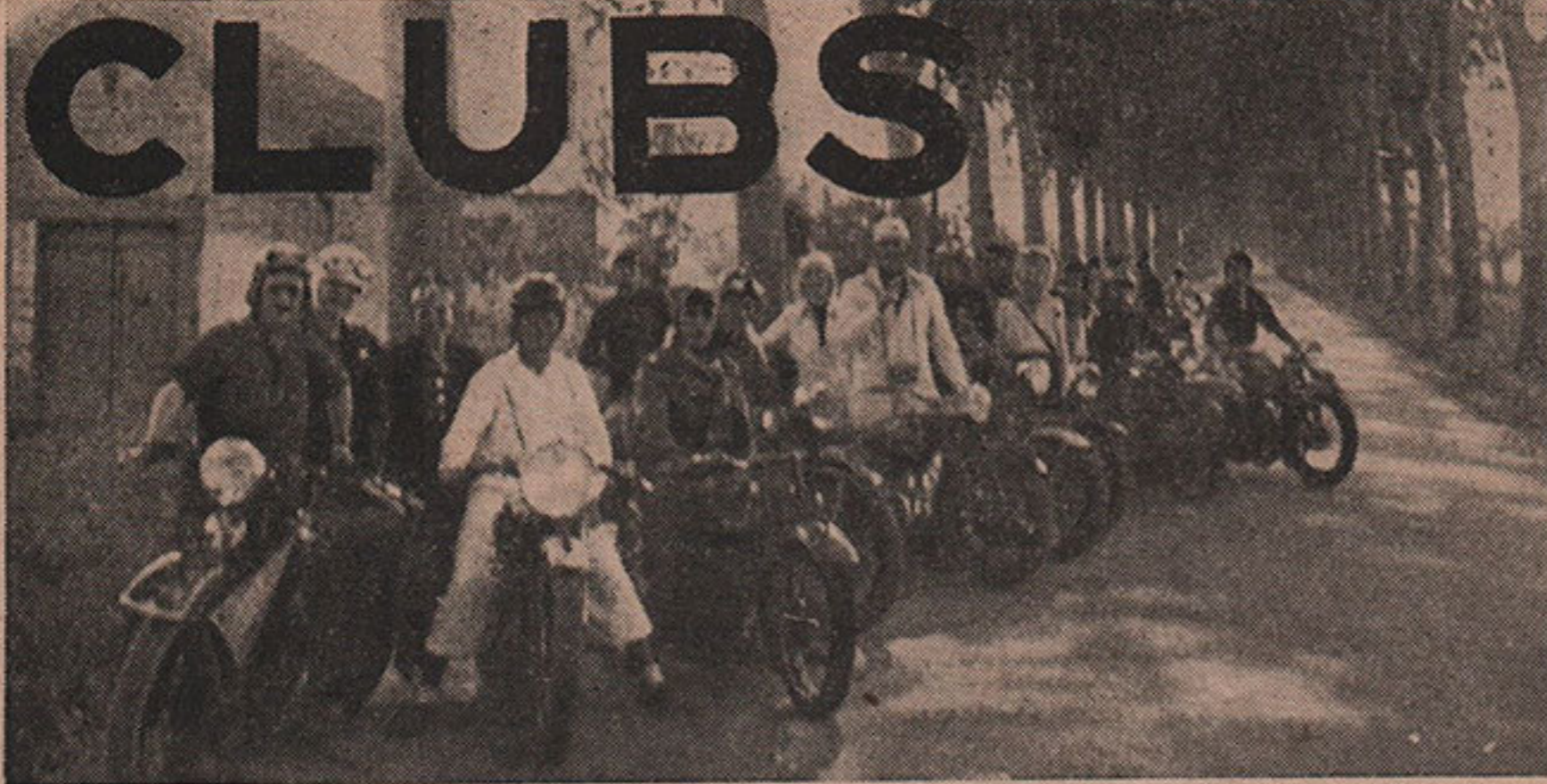
En vous remerciant de cette communication, j'ai l'honneur de vous faire connaître que par courrier de ce jour, j'invite la Direction Départementale de Police de Seine-et-Oise, à faire assurer, sur l'autoroute de l'Ouest, par la Brigade de Police Routière Motocycliste de Versailles, un service spécial le dimanche soir, aux heures d'affluence.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Directeur de la Sécurité
Publique,
Signé : Illisible.

Quelque temps plus tard, une note parut dans la presse, rappelant l'interdiction pour les piétons, cyclistes et vélicules à marche lente d'emprunter l'autoroute.

Moralité : Dans l'intérêt général, n'hésitez jamais à nous signaler « ce qui ne va pas ». Nous transmettrons vos réclamations justifiées aux services compétents.



Voici un groupe de membres du Moto-Club de Bordeaux, qui remporta le premier prix au Rallye Concentration d'Albi. A gauche : M. Fragnaud, président de la Commission Sportive du Club.



MOTO-CLUB DE PARIS.

— Au M.C. de Paris, chaque dimanche une sortie. — Calendrier de novembre: le 1^{er} : Conflans-Ste-Honorine (par Saint-Germain), départ 13 h. Porte Maillot. Le 3 : Lagny (par Chelles), départ 13 h. Porte de Vincennes. Le 10 : L'Etang-la-Ville (par St-Le 11 : Le Cross de Montreuil (organisé Cloud), départ 13 h. Porte de St-Cloud. par l'A.M.S.). Le 17 : Bièvre, départ 13 heures Porte de Châtillon. Le 24 : Chaumont (près Luzarche). Départ 13 heures Porte de la Chapelle.

Comme à l'habitude le point de regroupement de ces sorties sera fléché. Les isolés sont cordialement invités. Réunions : les 1^{er} et 3^e mercredi du mois « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli. Renseignements tous les jours à la Permanence, 19, rue Charles-V. Archives 87-51.



MOTO-CLUB CHATILLONNAIS.

(Tourisme-Sport-Camping). — Le 13 octobre dernier, le M.C.C. a organisé sa dernière sortie de propagande qui était dirigée sur ces deux sections locales de Malakoff et Issy-les-Moulineaux. Cette sortie a été couronnée de succès par la présence de 25 machines qui défilèrent en bon ordre dans les principales artères de ces villes, remer-

ciements à nos amis des Ets G. et M. à Malakoff pour leur cordial accueil et leur bon travail de recrutement en faveur de notre association.

La prochaine réunion mensuelle du club aura lieu le jeudi 7 novembre 1946, à 21 heures, au siège social, Café Raymond, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-s.-Bagneux (Seine). Présence indispensable de tous les sociétaires. A l'ordre du jour : Activité du club pendant la saison hivernale. Projets sur l'organisation de la 8^e soirée annuelle du club, comprenant banquet et bal de nuit, proposition de menu, prix, etc...

Tous les pratiquants de sport mécanique isolés de la banlieue sud sont cordialement invités à nos réunions mensuelles qui ont lieu tous les premiers jeudis de chaque mois au siège social.

■ AUTO-MOTO-CLUB DE LA CITE. — Le rallye-ballon organisé par notre Club le 6 octobre 1946 à La Brevenne (Rhône) a remporté un succès inespéré.

Les résultats furent les suivants :

1. Prat (A.M.C.C.) ; 2. Goutagny (A.M.C.C.) ; 3. Merle (A.M.C.C.) ; 4. Neri (M.C.S.B.) ; 5. Passeron (M.C.S.B.) ; 6. Gobba (Baldago's Tarare), etc.

Le classement du challenge s'établit de la façon suivante : 1^{er} A.M.C.C., 6 points ; 2. Moto-Club Saint-Béolois, 24 points ; 3. Baldago's M.C., 26 points ; 4. Moto-Club de Lyon, 26 points.

choisi, comprenait en effet de sérieuses difficultés : escalade de sentiers étroits, passage sous-bois, franchissement d'une tranchée, descente d'un talus abrupt, qui permirent aux nombreux spectateurs attirés par ce sport, nouveau pour la plupart d'entre eux, d'apprécier le brio des compétiteurs.

Dans les diverses catégories, la lutte fut très sévère, les concurrents rivalisant d'adresse, de cran et aussi de témérité,

notamment sur la fin de la manifestation où la pluie faisant son apparition rendit la tâche plus pénible, sans pour cela les faire ralentir. Les Viaud, Morin, Maison, Verechter, Vitran, Maisse en particulier firent preuve de virtuosité ; leur technique fut très appréciée des connaisseurs et la position de certains qui faisaient littéralement corps avec leur machine leur valut de chaleureuses ovations.

Il est de toute évidence que cette manifestation, étant donné son succès, ne restera pas sans lendemain.

M. Maurice Vast, maire d'Amiens, par sa présence, tint à prouver aux dirigeants du M.C.P. l'intérêt qu'il portait à leur organisation.

Voici les résultats :

125-175 cmc. — 1. Vitran, du Motor-Club de Paris ; 2. Maisse, du Moto-Club Picard ; 3. Valin du Moto-Club Picard.

250 cmc. — 1. Vitran, du Motor-Club de Paris ; 2. Baselis, du Moto-Club du Nord ; 3. Adnet, du Motor-Club de Paris.

350 cmc. — 1. Maison du Moto-Club Picard ; 2. Morin, du Motor-Club de Paris ; 3. Renard, du Moto-Club Picard ; 4. Dupif, du Moto-Club Picard.

500 cmc. — 1. Viaud, du Moto-Club Picard ; 2. Angel, du Motor-Club de Paris ; 3. Maison, du Moto-Club Picard ; 4. Verechter, du Moto-Club du Nord ; 5. Christian, du Motor-Club de Paris ; 6. Morin, du Motor-Club de Paris.

LE CROSS DE L'ARMISTICE

L'A.M.S. organise le 11 novembre 1946 le moto-cross de l'Armistice. L'épreuve se déroulera à Montreuil (Seine) au lieu dit : les buttes à Morel.

Participeront à cette épreuve nombre de champions connus, Roger Loyer, Georges Monneret, Houel, Péraldi... ainsi que les as de la Police motorisée de la Seine et de la Seine-et-Oise.

Renseignements et engagements chez Marcel Bedon, 26 rue Marius-Aufan à Levallois.

MOTO-BALL

BEAU GALA SPORTIF A MONBRISON OU CAMARET EST TENU EN ECHEC PAR LA SELECTION FOREZIEENNE

Le F.C.M. a organisé un grand match de moto-ball avec le concours du Moto-Ball-Club de Camaret, finaliste de la coupe du Vaucluse et une sélection Sport Forézien-Ondaine.

Première mi-temps : 0 à 0.

A la deuxième mi-temps, Sélection Forézienne Ondane : 1. Camaret : 0.

La fin est sifflée sur le score de 1 but à 1.

Avant cette magnifique exhibition avait lieu un gymkhana motocycliste, avec le concours des meilleurs guidons stéphanois et montbrissonnais.

C'est d'abord la course à la valise, où le stéphanois Bourcier sort nettement vainqueur ; 2. Varqua (Mont.) ; 3. Maritan (St-Et.) ; 4. Chabanol (St-Et.) ; 5. Cognasson (St-Et.) ; 6. Dumas (Mont.) ; 7. Bouchet (Mont.) ; 8. Cotte (Mont.) ; 9. Davier (St-Et.) ; 10. Mounier (St-Et.) ; 11. Dumas André (Mont.) ; 12. Thomas (Mont.).

Ensuite c'est la course à la chaise, par éliminatoire. Onze partants. Finaliste : 1. Bourcier (St-Et.) ; 2. Varoua (Mont.), devant Davier, Dumas, etc...

LE SPORT

LE CROSS DU MOTO-CLUB PICARD

Le moto-cross organisé le 20 octobre au terrain du Montjoie par le Moto-Club Picard, sous le patronage du Courrier Picard a obtenu le succès le plus complet. Le parcours, très judicieusement

LISEZ...

L'actualité
Automobile

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^e
Imm. Métro Sentier. Tél. GUT. 73-32

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

nos petites annonces

PRIX de la ligne de 26 lettres, signes ou espaces 75 francs

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

DOCUMENTATION N° 54 *Gratuit*

MOTOS A VENDRE

MATCHLESS 350 super cul. 4 vit. sél. origine. DENIS, 45, r. Marx-Dormoy, Paris (18°).

VELOCETTE type K. 3 vitesses. PROVENCE 19-41.

MOTOBECANE av. side 500 4 v. ét. nf, pns b. ét. TOSELLO, Hôtel Saint-Pierre, Lonjumeau.

V. S.S.P. 4 CV bon état, pns neufs. Repas ODE. 79-95.

JONGHI 350 compétition 160 kmh., SCHMITT, 39, rue J.-Gaillard, à Vincennes. Tél.: DAumesnil 20-13.

ZUNDAPP 750 culb. mod. 43, parf. ét. pn. nfs, 62.000. GRENIER, Pagny-Moselle (M.-M.).

DOLLAR 4 CV culb. p. ét. méc. et pn. 11, r. Ducouëdic, Paris. (14°). GOB. 67-22, matin 10 h.

VELOMOT. Magnat-Debon 2 t. 2 vit. état neuf. FAYE, Andreville Puiseaux (Loiret).

PET. cyclec. 4 r. mot. Simca-8, 2 places, haut, 75 cm. M. KURTZ, 213, route de Colmar, Strasbourg-Meinau.

SIDECAR Terrot 500 cc. culb. RODIER, 8, rue Descartes (5°)

CADRE B.M.W. four. tél. r. av. Bastard, 7, Ph.-Labbe, Bourges.

PRESSE, 350 Peugeot 38, sp. prés. imp. chr. R. HAUTEUR, 21, r. Jean-Bart, Courbevoie.

ZUNDAPP 800 cmc. 4 cyl. ét. neuf. Tél. 386 Mantes, 83, av. de la République.

750 cmc. B.M.W. très propre. 500 cmc. Sertum suspens. AR. 500 cmc. Terrot bloc, neuve. HURNI, 13, Passage Lathuille.

SIDE vélom. Monocar 3 r. 2 CV, 1 pl. Cyclotract. 14, rue Danton, Levallois. Pér. 19-11.

D.K.W. 250 cmc. course, suspension arrière, dernier modèle. JACQUIER, BRET André, Le Jouvét (Isère).

GNOME-RHONE 7 CV 2 cyl. très bon ét. Dresch 5 CV 2 cyl. b. ét. Ecr. MOTO-REVUE n° 24

PART. vend Motobécane 3 CV, bon état. M. PITOU, 3, r. St-Nicolas, Paris (12°).

DAX 100 cmc. 4 t. culb. sélect. double échap. Et. GILLOU., Tél.: SEG. 42-99.

TOUS SPORTS

VENTE ACHAT ECHANGE
Toutes Motos, Toutes marques. Chromage. Emaillage
Cycles route et course
Vente de vélos d'enfants

NOTARI FRES
44, rue des Poissonniers, 44
PARIS (18°) Mon. 58-99

ZUNDAPP 600 culb. flat-twin impec., side et roue sec. Ecr. MOTO-REVUE N° 22.

PEUGEOT 515 HL 1939, sélecteur, tan-sad, impec. GUYOT, 8, rue H.-Poincaré (20°).

A. V. FAVOR 250 ét. marche 25.000. Vélo et moteur Vap ét. neuf 14.000. VIGNIOBOUL, 28, rue Tholozé, Paris (18°).

N.S.U. 500 avec side Stell, 3 pns très bon ét., éclair. comp. GUILLEMET, 67, rue du Bois-l'Abbé, Champigny.

CAUS. dép. urg. très belle 500 lat. Motobécane rem. à neuf, 38.000 fr. Moteur 1000 flat-twin F.N. avec boîte. PETEL, 21, r. Duris, Paris (20°).

DARMONT type DS, visible 80, bd de Reuilly, Box 49, le samedi de 15 h. à 18 h.

MOTOBECANE 500 S5 CGS av. side Bernardet gr. sp. et caisse commerc. AUGRAS, 8, rue Blanche, Montrouge.

PART. vd Motoconf. 500 culb. sélect. 4 vit. état parf. pneus neufs. ROQ. 71-27.

GRD choix motos ttes marq. TRANSACT'MOTOS. MEN. 99-86, 104, rue Haxo, 20°.

SUNBEAM 5 CV cul. sél. sp. rou. broch. tr. b. ét. BOURGEON, 159, r. Antrain, Rennes V. side seul pour transp. b. ét. pn. ent. neuf. 10.000 fr. ROBERT, tél.: LIT. 50-69.

DKW 500 2 cyl. sus. AR, ét. nf. BILLY, Transp., Provins (S.M.)

PART. vd B.S.A. culb. 4 vit. pied, ét. nf, prx 110.000. Gn.-Rh. 500, 2 cyl., prix 85.000 fr. MASNOU, 9, rue T.-Cloître, Grenoble (Isère).

PEUGEOT 350 lat. mot. ent. rev. b. état. VAU. 18-65.

CYL. culas. culb. r. AR Motob. 350. BONEAU, Marciilly L.-Ch.

VEND N.S.U. 239 cmc. 4 vit. sél. supercul. SAUVAGE, La Pilardière, Poitiers.

PART. vend Triumph anglaise Tiger 90, 500 cmc. culbutée, sélecteur. MOREL, 140, av. Victor-Hugo, Paris (16°).

VEND ou échange ctre voit. sport Gnome-Rhône CV2, 5 CV culb. 1938. J. GATIGNOL, à Loupiac Payrac (Lot).

« PAUL-MOTOS »
disposera d'ici quelque temps
de MOTOS à RECONSTRUIRE
ANGLAISES et
ALLEMANDES
de toutes marques
Grand choix de
PIECES DETACHEES
Grand choix de
MOTOS ANGLAISES
VENTE à CREDIT
« PAUL - MOTOS »
34, rue Lécuyer, ST-OUEN
CLL. 12-51

GNOME Major exc. état. BOURRY, 33, rue Lamartine (9°).

B.M.W. vends 1 mot. R 66, 1 mot. R 51, 1 cadre, 1 cardan, 2 cyl. R 5, carburat., roues. Cherche boîte 4 vit. 500 B.S. A à remonter. 1 Châssis Précision avec caisse Bernardet avion. 1 Motobécane 500. 1 Indien suspension AR. TRANSACT'MOTOS, 104, rue Haxo. Tél. MEN. 99-86.

UTILIA 350 culb. état neuf. 45.000. MIELLE, 3, r. Pache-11°

ON DESIRE ACHETER

ACH. pet. voit. 5 CV décapot. ou cyclecar b. ég. b. ét. BOEGNER, 1, r. Lancret, Paris-16°.

ACH. im. Sandford BNC Rally ou simil. m. mot. à ref. POULET, 90, r. Raynaud, Paris.

ACHETE bon px culas. droite et gauche neuves ou parf ét. 750 cmc. Gnome-Rhône, 2 carburateurs type X civil. BENOIT, Ch. Dentiste, Bagnols-s.-Cèze (Gard).

ACHET. Paris ou province Simca 5 ou 8 même incomp. ou accid. CRONIER, 4, square Dordogne, Paris (17°).

CHER. moteur Zundapp complet 4 cyl. 800 cmc., selle Brooks. Cl. GOURAN, Gignac-la-Nerthe (B.-du-R.).

CHERCHE moteur 750 Air; vends moteur Darmont spécial 1100 cmc. accid. J. FOUGERES, Tessé-la-Madeleine.

CHERCHE épave moto anglaise ou allemande. GUILHEM, 18 bis, bd de Charonne, 20°.

CHER. moteur Roseng. type L. R.4.N.2 m. mauv. ét. Produits Agr. Tropic, 120, bd Malesherbes, Paris (17°)

CH. 6 CV 3-4 pl. vd Darmont nf. MORGAN, 10, r. Lamarck.

ROUE Motosacoche. WOYNA, 3, cité Chaptal, Paris (9°).

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

SUIS ach. B.M.W. ou Zundapp 500 lat. parf. ét. VERDIER, 116, av. Wilson, Puteaux.

ECHANGES

ECH. Gillet-Herstal 600 sport D.M. allum. batterie, 2 tubes échap. c. voiture sport 6 CV 2 pl. ROTH, 72, r. Fraternité, Bagnolet (Seine).

ECHANG. Terrot 5 CV culb. (R.S.S.E.), side, état neuf, 4 pneus neufs, contre voiture sport, même grosse cylindrée. M. Louis DELOORT, Moulins-de-Verchain-Maugré, par Saulzois (Nord).

DIVERS

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

CEDE bon. aff. tenue 6 ans de Moto-Cycles, av. Agence Gr. Marques. Appartem. 3 pièces. Mag. 12 m. Atelier avec matériel compl. HAHN, 56, rue Nollet (place Clichy).

PIECES détachées toutes marques. LOUIS MUR, 10, av. des Minimes, Toulouse.

ODEON Luxembourg. A louer garage privé moto solo ou side. DAUCHEZ, 3, rue Médicis (6°). Tél.: DAN. 19-12.

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^{er} ordre. Prépar. brevet automob. militaire (Armée notorisée) COURS TECHNIQUES AUTO, St-Quentin (Aisne). Rens. grat. sur dem.

DOUBLE emploi int. s'abs. Fond cycles-motos, constr. pl. activité. C.M.L., 187, rue de Paris, Les Lilas.

A. V. voit. Danvignes spt course 750 culb. b. ét. 2 cyl. refr. eau. GERADIN, 1, villa d'Alésia, 14°. De 12 h. à 14 h.

A. V. moteur Gn.-Rh. X a, boîte et moteur Gn.-Rh. armée 800 cmc. avec boîte et couple conique. DIENIS J., 55, r. de Bizy, Vernon (Eure).

V. moteur Zundapp 750 culb. GOURDON, 2, r. Lippmann, 20°

POUR vos réparations, mises au point, modifications, émaillage, profitez de l'hiver. Nombreux accessoires. 13, passage Lathuille (Place Clichy).

UN lot épaves, boîtes, moteurs, différentes marques à vendre. DELOBELLE, 2, passage Moitrier, Paris (17°).

MECANICIEN cherc. gérance motos, environs Paris. Ecrire à MOTO-REVUE, n° 34.

PR vélom. D.K.W. ach. couronne ar. b. ét. vds pces mot. SPITZ, Lamaix, Remiremont.

ETS
BONNET

MOTOS
VELOMOTEURS
CYCLES

Occasions
Pièces détachées

SIDECAR
BERNARDET
SANS BON:

SPORT 22.800 frs
GRD ROUTIER. 23.600 frs

Supplément pour pneu
et chambre: 1.500 frs

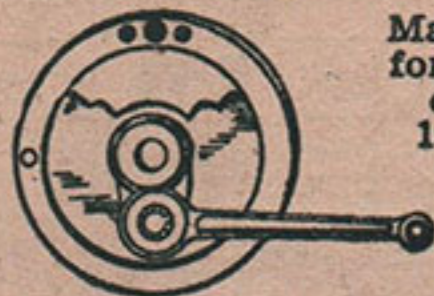
LIVRAISON
IMMEDIATE!

La plus puissante
organisation Française
de ce genre

172, av. Ed.-Vaillant
— BILLANCOURT —

Tél.: MOL. 15-46

PIECES DETACHEES
Réfections d'embellages
Réalésage de cylindres
Fourniture de pistons
complets
Travaux exécutés par
spécialistes



Maison
fondée
en
1906

PERTUISOT

23, r. des Acacias, Paris-17°
Tél. : ETO. 12-46

Une Bicyclette idéale
est signée **ACTUAL**
Réparation cycles et motos
Équipement sportif

Actual-Sports

25, rue N.-D.-de-Nazareth
PARIS (3°) Tél. ARC. 61-66

Moteurs et pièces d'occasion

ATELIER REPARATION

Vente - Achat - Echange
de motos et vélomoteurs
pièces dét. pr Motobécane

Ets **SCURBECQ**

138, av. Parmentier, Paris

Vve H. BARTHELEMY

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

Agence exclusive
MOTOBECANE

Pièces détachées
Réparations par Spécialistes
Achats - Ventes - Echanges

16° Agence **TERROT**
MOTOBECANE

arrondi, Mise détach. Mise au point
Chromage - Emallage

VENTE - REPARATION

DEVOS & BOUVIER

104, r. Lauriston, PARIS-16°

SOYER

d'origine

Tout le Stock des Pièces
Jap. Sturmey, Chaise, etc...

Réalésage - Embellage

Ets **R. DELOBELLE**

2, Passage Moltrier, 2
PARIS-17° GAL. 66-70

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

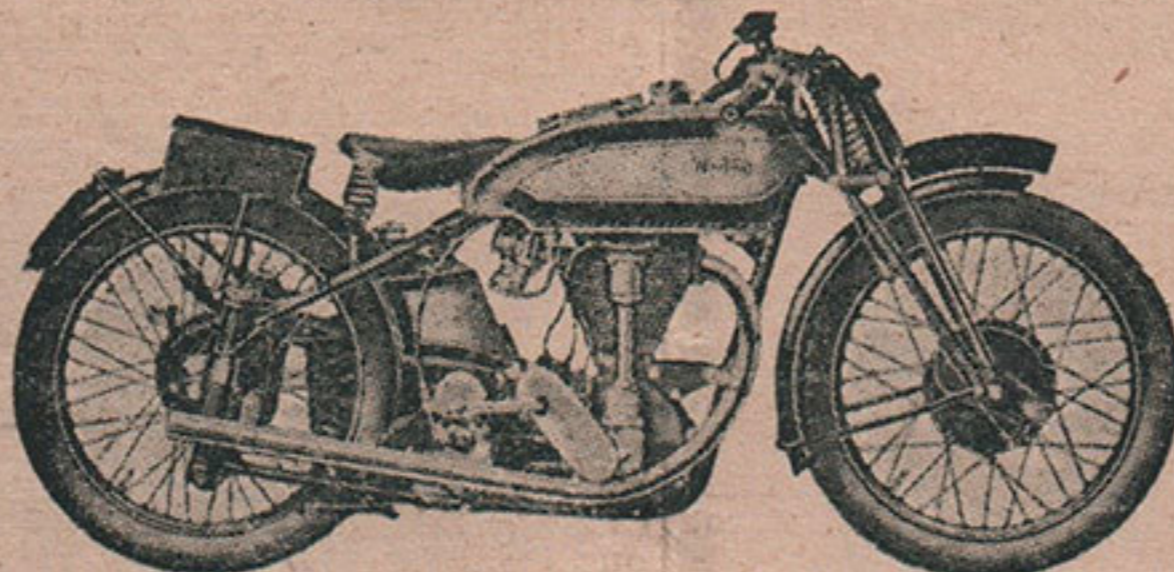
Lucien PSALTY

Spécialiste MOTOS ANGLAISES

Norton
REG. TRADE MARK

Agent officiel des plus grandes marques du monde :
NORTON, ARIEL, PANTHER, BROUGH-SUPERIOR.
Vous trouverez un grand nombre de motos Anglaises
REVISEES et GARANTIES : Norton, Ariel, Royal-
Enfield, B.S.A., Triumph, O.K.-Suprême.

VENTE A CREDIT



Nouvelle Direction :

Paul LADEVEZE

Spécialiste MOTOS RAPIDES

50, rue Brunel - PARIS (17°) ETO. 24-66

B. M. W.

Toutes répar. machines récentes Anglaises - Allemandes

MOTOBECANE

PILZ, 25, rue de Chabrol - PARIS-10° - TAI. 59-87

JORI - Téléphone : CHARlebourg 05-12 -
AGENT TERROT - MOTOBECANE

58, boulevard Charles-de-Gaulle - COLOMBES (Seine)
NOMBREUSES PIECES DETACHEES DE TOUTES
MARQUES FRANÇAISES ET ETRANGERES

Ets. F. DUMONT Dépositaire Gurtner

Bougies - Carburateurs - Avertisseurs

8, rue du Mont - PONTARLIER (Doubs)



Motobécane, Peugeot, Terrot, Monet, Side Carpio

Robert ADNET

Mécanicien breveté Marine, Aviation

45, Cours de Vincennes, 45 PARIS (20°) - DID. 12-16

ATELIER DE REPARATIONS

PIECES DETACHEES

MOTOS - DANTON

ACCESSOIRES - REPARATIONS MOTOS ET VELOMOTEURS

TOUTES MARQUES - ACHAT - VENTE

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

B. M. W. - ZUNDAPP

ACHAT toutes pièces LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly
Asnières - Gré. 17-93

MILLAND

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

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

VENTE A CREDIT

PAUL MOTOS

34, rue Lécuyer, ST-OUEN
Pte Clignanc.-Pte Montmart
Cl. 12-51

REPARATION
REDRESSAGE



Fabrication de
Fourches et Cadres

H. DERCHE

8, rue Labat, 8, Paris
MON. 56-89

Ateliers

GENTY et GAILLARD

14, rue Abel, Paris (12°)

Concessionnaires exclusifs
RENE GILLET

Vélomoteurs-Motocyclettes
Réparations. Achats. Ventes

Marc PIAULET

Spécialiste de la rénovation
Va toujours dépanner et
chercher votre moto, vélo-
moteur ou sidecar, si vous
ne pouvez l'amener

62, av. de Choisy, Paris-13°
GOB. 80-70

**COMPTOIR DES
PIECES DETACHEES**

4, r. Chaptal, LEVALLOIS

PIECES DETACHEES

POUR MOTOS

REALESAGES

PIECES POUR MOTEURS

CHAISE

ACCESSOIRES :

Porte - bagages, Tan - sad.
Repose-pieds, Porte-bidon,
etc... Clés à bougie « Inox »

Fournitures exclusives
aux agents

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

FLERTEX

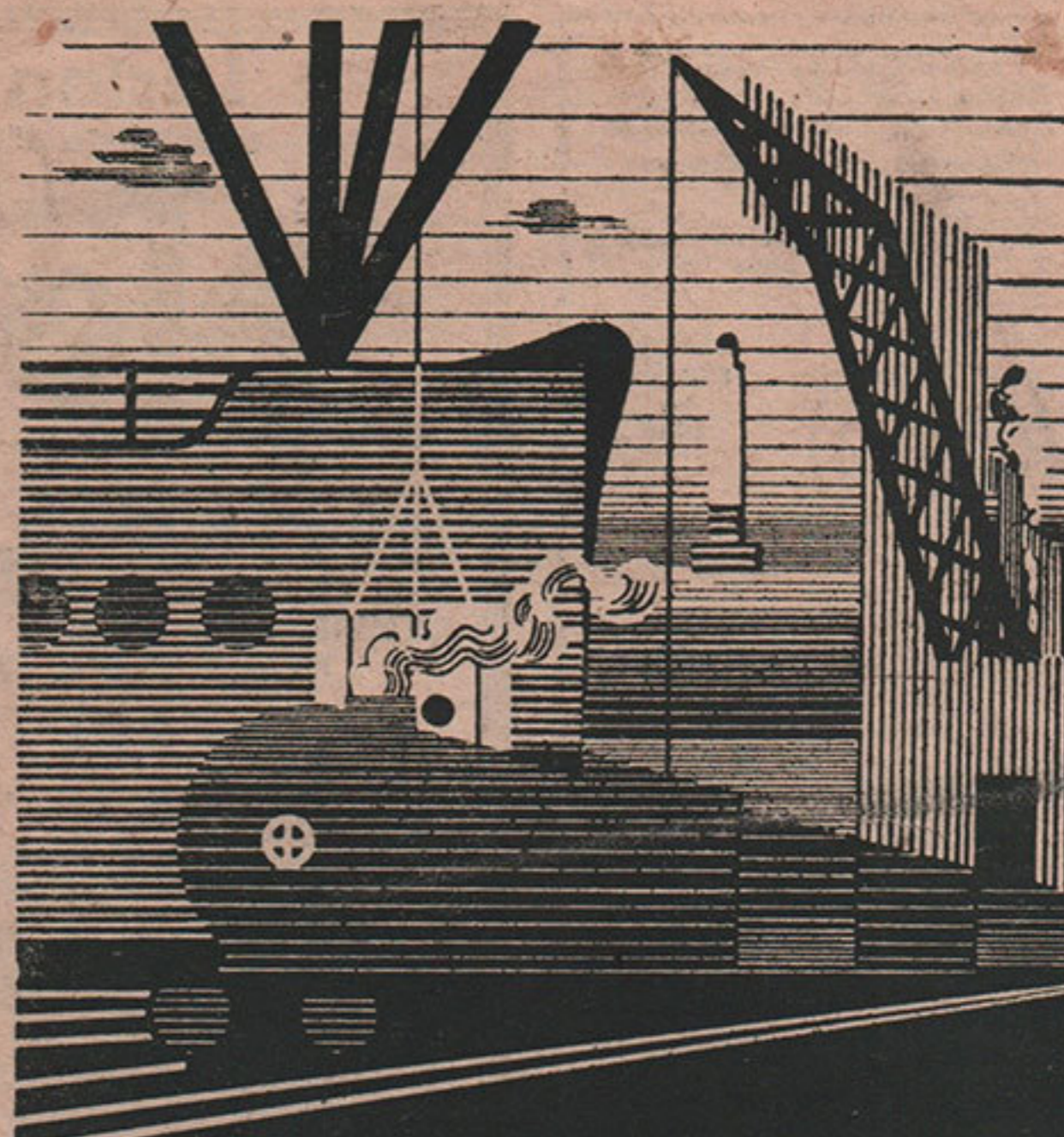
LA DOCUMENTATION
FLERTEX-MOTO

VIENT DE PARAITRE

(toutes dimensions Freins & Embrayages)

Envoi gratuit sur demande à
tous les spécialistes patentés
de la Moto

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



BONS DE LA LIBÉRATION
à intérêt progressif

TROY



3 qualités essentielles
que possède toujours
une machine montée
avec des
PISTONS,
SEGMENTS
et **SOUPAPES**

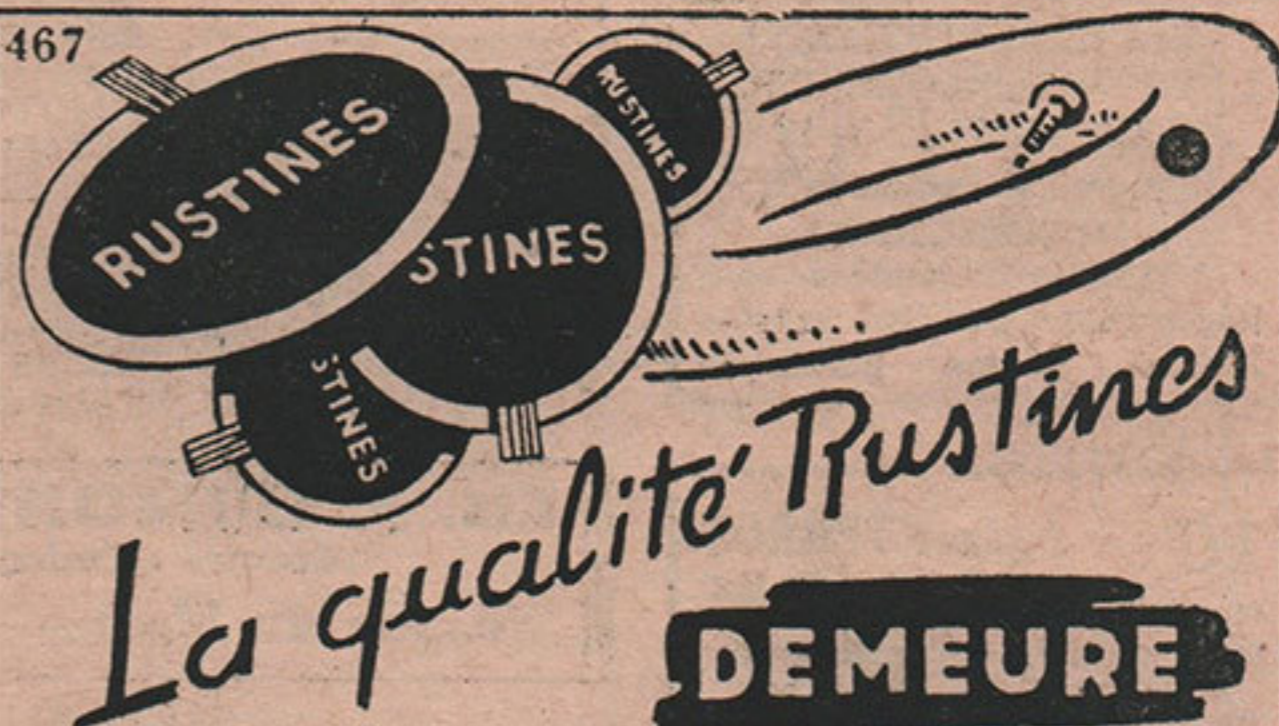


MONOPOLE-POISSY

53, Boulevard Robespierre - **POISSY** (S.-et-O.)
Téléphone: Saint Germain 428 et Poissy 76
Magasin de Vente: 15, R. Chaptal, **LEVALLOIS**, PER. 30-60

G. Massenet

467



La qualité Rustines
DEMEURE

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**.

RUSTINES

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