

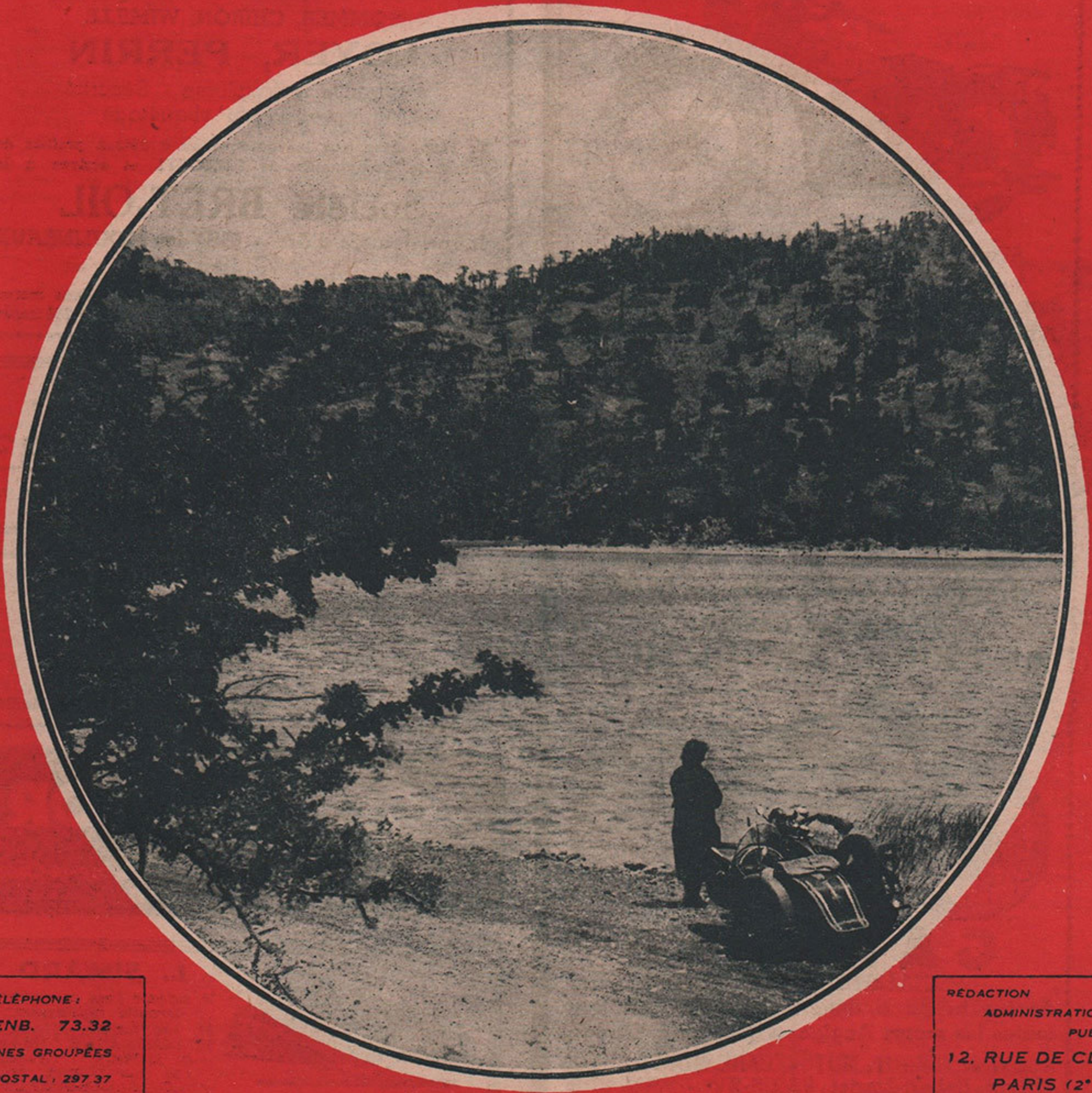
34^e ANNEE. — N° 881. — 15 NOVEMBRE 1946

Moto revue

VÉLOMOTEURS
MOTOS. SIDECARS
CYCLECARS

LES PISTONS
LA MOTO
EN SUISSE

Provisoirement
BI-MENSUEL
LE NUMERO :
15 frs.



TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73.32
4 LIGNES GROUPÉES
C./C. POSTAL : 297 37

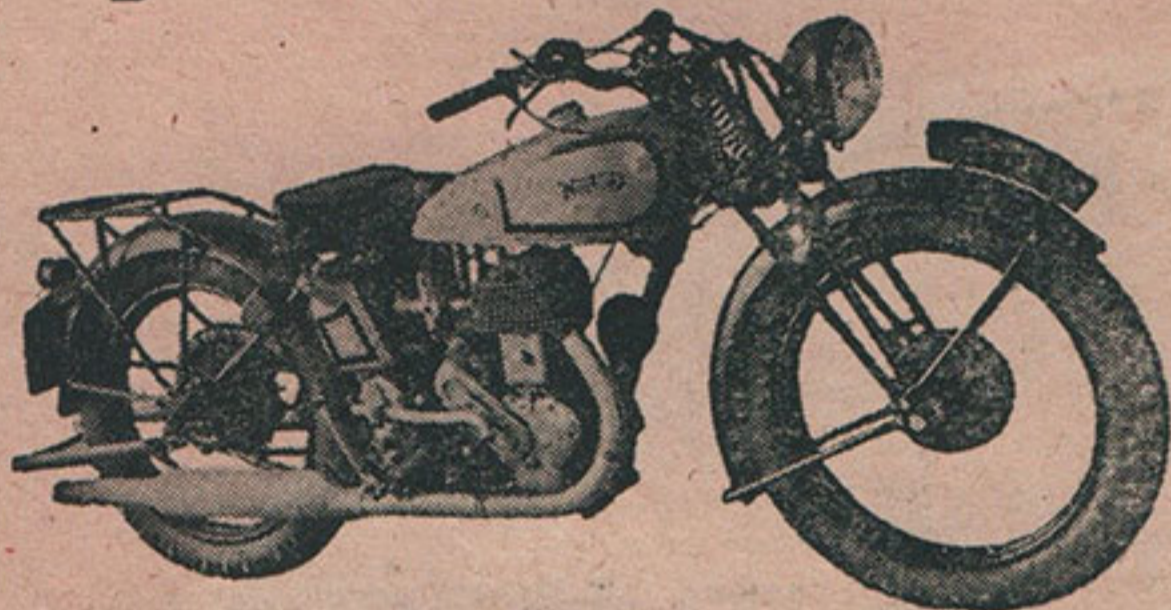
RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

Au Maroc : L'Aguelmane de Sidi-Ali, lac situé à 2.000 mètres d'altitude
(Moyen Atlas) (ph. Ch. Magne)

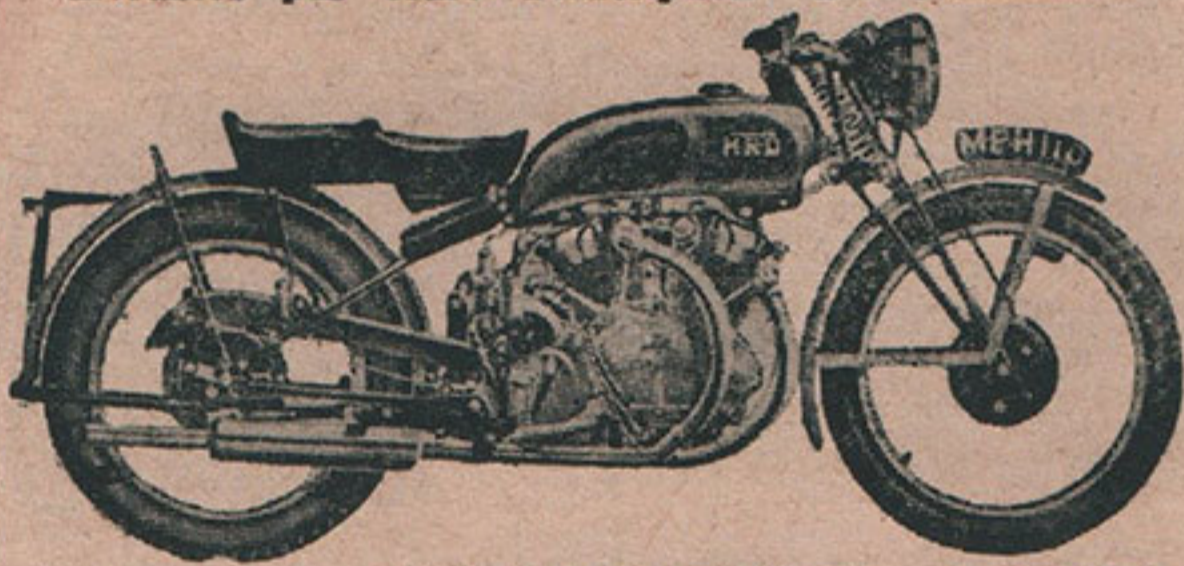
Le Salon
de la **Moto** continue
chez
GARREAU

SPECIALISTE MOTOS RAPIDES
PIECES DETACHEES ANGLAISES

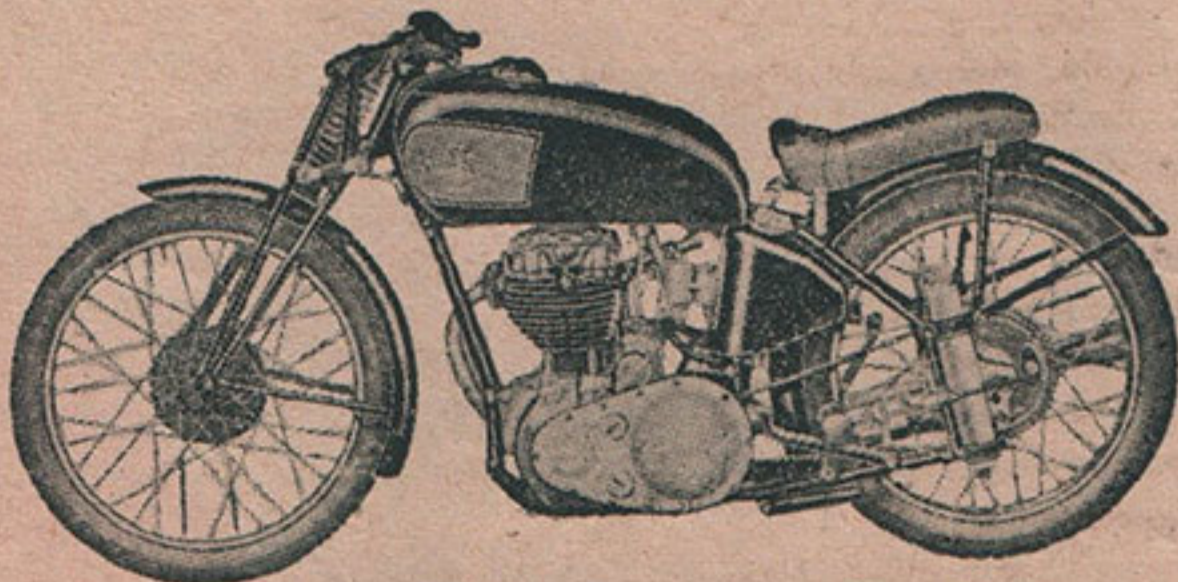
Norton



Actuellement quelques Motos NORTON
« Second - Hand » sont disponibles.
Etat de neuf absolu — Entièrement garanties
Livrables par ordre d'inscription des commandes



Motos VINCENT HRD
Visibles chez GARREAU
et Motos EXCELSIOR

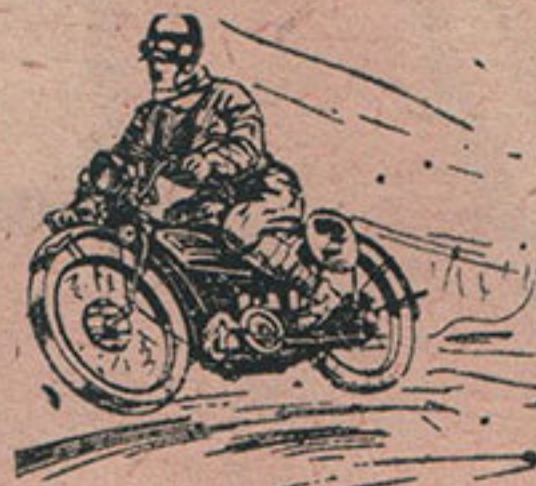


GARREAU
SPECIALISTE MOTOS RAPIDES

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



Un progrès sensationnel dans le graissage des hauts de cylindre



le **BRETOCYL**
GRAPHITÉ

« le superlubrifiant des champions »
trionphe partout avec

SOMMER, CHIRON, WIMILLE

LOYER, PERRIN

Puissance - Souplesse - Sécurité
Suppression du cliquetage

En vente dans tous les garages ou à défaut, profitez de
l'offre de propagande de BRETOCYL et écrivez à la

Société BRET-OIL

4, rue Jeanne-d'Arc - ISSY-les-MOULINEAUX
MIC. 18-30

qui vous adressera son coffret de 15 flacons, dose correspondant à 150 litres de carburant pour le prix de 250 francs

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

REPARATIONS - MISE AU POINT - VENTE

MAILLOT-MOTOS

R. PITTARD

REALESAGES - REFECTION D'EMBIELLAGES
ACCESSOIRES - EMAILAGE

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

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497



L. SIMARD

le sidecar sans concurrence
livrable rapidement
12, rue Antoine-Primat, 12
VILLEURBANNE (Rhône)
pour la Seine : Gratecap,
14, rue Danton, 14
LEVALLOIS-PERRET

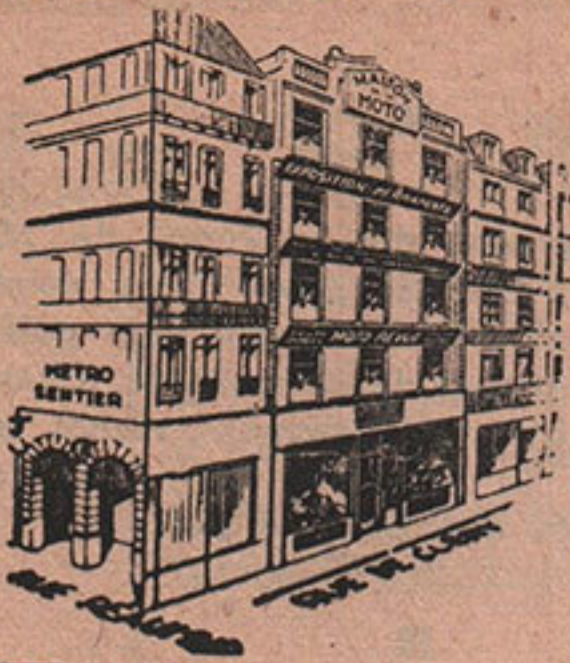
ABONNEMENTS

	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 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.



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

◆ LE PROGRAMME BIANCHI 1947

On avait annoncé très prématurément que Bianchi aurait cessé de s'intéresser à la motocyclette. L'information était inexacte, puisque cette vieille firme italienne vient de faire connaître son programme de construction pour 1947. Il comprendra: Une 250 à culbuteurs, une 500 latérales et une 125 deux temps bloc moteur 3 vitesses.

◆ APPLICATION AGRICOLE D'UN « MICROMOTEUR »

« Micromoteur » était la marque d'un moteur auxiliaire français de l'époque héroïque. Mais les italiens désignent par cette expression tous les engins susceptibles de motoriser les vélos. « Motociclismo » nous présente sous ce titre une faucheuse mécanique équipée d'un 50 cmc. Nedalini.

◆ IL FAUT QUAND MEME LE DIRE...

Notre confrère l'Argus de l'Automobile s'élève avec vigueur contre le prix excessif du carburant.

Essence de France: essence trop chère, essence encore médiocre. Voici les prix comparés du litre dans divers pays européens:

Aux Pays-Bas, à La Haye, on paie 1 litre essence: 9 fr. Indice octane: 72.

En Belgique, à Bruxelles, 1 litre essence: 12 fr. 60. Indice octane: 72.

En Suède, à Stockholm, 1 litre essence: 13 fr. 20. Indice octane: 77.

Au Danemark, à Copenhague, 1 litre essence: 15 fr. Indice octane: 70.

En France, à Paris, on paie 1 litre essence: 20 fr. 05. Indice octane: 68.

◆ STATISTIQUES

Voici le nombre de motocyclettes immatriculées pendant les six premiers mois de 1946:

Machines neuves: 3.620.

Machines d'occasion: 57.481.

Ces chiffres ne comprennent pas les départements de l'Ardeche, de l'Eure, de la Seine-et-Marne et du Vaucluse.

L'âge des voitures à bras doit être révolu

On ne peut voir sans pitié un gosse tirant une lourde charrette ou s'arc-boutant sur les pédales d'un triporteur, pas plus qu'on ne peut se défendre d'un certain sentiment de gêne quand on se fait véhiculer dans un pousse-pousse ou dans un vélo-taxi. L'être humain doit être utilisé à des fins plus nobles et plus intelligentes. Pour les transports, il doit être remplacé par le moteur.

On s'intéresse beaucoup aux camions, et on a raison. La camionnette aussi est indispensable, mais il est certain que la catégorie des transports légers, jusqu'à 200 kg. par exemple, n'a pas reçu l'attention qu'elle mérite. Il y a eu depuis longtemps des tentatives et, qui plus est, couronnées de succès. Pourquoi n'ont-elles pas déclenché un mouvement plus important? Probablement parce que les commerçants estimaient que des camionnettes donnaient à la clientèle l'impression que leurs maisons étaient plus importantes et que, pour transporter un casier de 15 bouteilles, il leur fallait une dix chevaux. Le plus léger des trismoteurs aurait suffi pour une charge six fois plus élevée.

Aujourd'hui, notre pays ne peut se relever qu'au prix de la plus stricte économie, et les transports doivent être utilisés au maximum de leur rendement. Quand un camion circule sans chargement, cela se traduit par un appauvrissement du pays. C'est gaspiller que d'utiliser une camionnette pour véhiculer 50 kg. de marchandises. Et combien cela est fréquent! C'est là que le motocycle de transport va permettre de réaliser des économies considérables. C'est le véhicule rêvé pour tous les petits commerçants. Actuellement le client se déplace, mais peu à peu on reviendra à une vie plus facile, la concurrence renâtra et il faudra de nouveau livrer à domicile. Même actuellement ne faut-il pas aller chercher les marchandises à la gare et chez le grossiste, n'y a-t-il pas des emballages à réexpédier? Et dans combien de cas sera-t-on heureux d'avoir à sa disposition une de ces vaillantes petites machines?

Il faut donc encourager par tous les moyens le développement du motocycle commercial.

L'IMMATRICULATION DES VELOMOTEURS EN SEINE-ET-OISE

Jusqu'à ces derniers temps, les vélomoteurs étrangers au département de la Seine et n'ayant pas fait l'objet de mutation avant 1943 circulaient sans immatriculation.

Celle-ci est dès maintenant obligatoire. Les possesseurs de vélomoteurs habitant la Seine-et-Oise sont invités à déposer dès maintenant leur dossier à la Préfecture de Versailles. Nous donnerons tous les renseignements utiles dans un prochain numéro.

◆ LA PRODUCTION PUCH

Les usines autrichiennes Puch - Austro - Daimler ont établi un plan de production de 5.000 machines pour cette année et 1947. Cette quantité sera répartie en machines de cylindrées 125, 250 et 500 cmc.

◆ LA MOTOCYCLETTE AU SALON DE BUENOS-AYRES

Le Salon Aéronautique de Buenos-Ayres comportait une exposition motocycliste où étaient représentées les industries anglaises et américaines.

◆ ANTECEDENTS

Le moyeu suspendu Triumph n'est, paraît-il, pas le premier de ce système. Quelques années avant la guerre, la Dowty Equipment Ltd avait construit et monté des roues ainsi suspendues sur des avions.

◆ MOTOCYCLETTE A REACTION

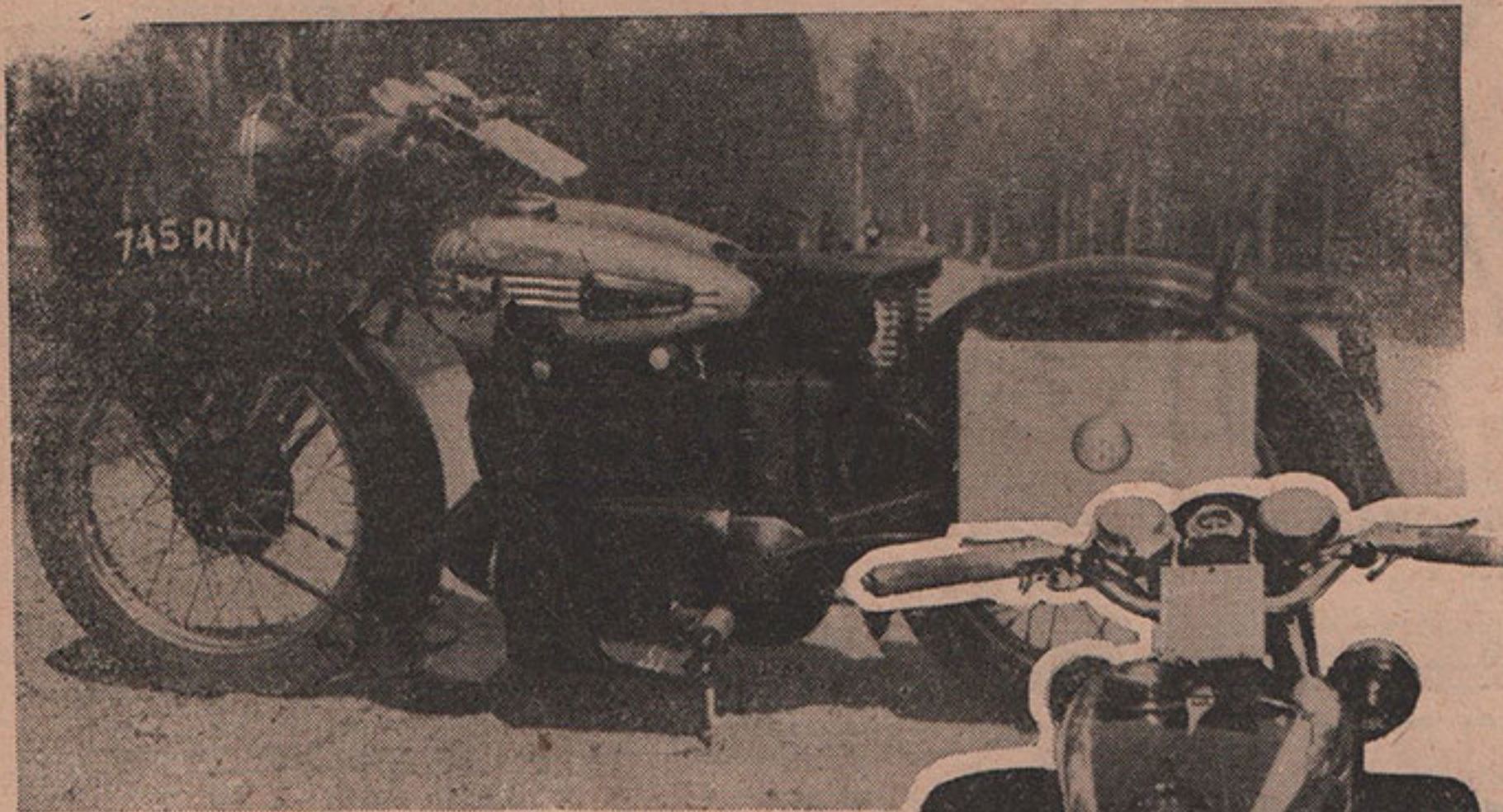
Jackson est un coureur anglais de dirt track et procède, sous la direction du Professeur Low, aux essais d'une machine qui en plus de son moteur dispose de quatre fusées montées de chaque côté de la roue arrière. L'allumage des fusées s'opère à l'aide d'une petite batterie électrique. A vrai dire, on ne voit pas bien l'intérêt de ces expériences sur une piste en cendrée où l'on utilise largement le patinage de la roue arrière. Et en tous cas, il est généralement admis que le rendement des fusées ne devient intéressant qu'à des vitesses absolument impeccables sur les routes actuelles.

◆ UNE IDEE A RETENIR

C'est la commande de changement de vitesse au pied de la Jawa, qui actionne en même temps l'embrayage. Le levier d'embrayage au guidon ne sert plus que pour le départ.

◆ BICYCLETTES A MOTEUR ET MOTOS LEGERES ITALIENNES

Les B.M.A., triporteurs légers et petites motos, feront prochainement l'objet d'une réglementation précise en Italie. Pour les B.M.A. proprement dites, la cylindrée maximum autorisée sera de 55 cc. Les petits triporteurs devront être équipés de moteurs 100 cmc., et les motos légères de moteurs de 125 cmc.



INFORMATIONS

◆ STATISTIQUE POUR LES 9 PREMIERS MOIS DE 1946

IMPORTATIONS

2.474 motocyclettes d'une valeur de 18.071.000 fr.

Gde-Bretagne..	1.310	Suisse	10
Allemagne ..	933	Suède	2
Etats - Unis ..	113	Autriche	2
Italie	58	Canada	1
Belgique	33	Autres Pays ..	12

Comparaison avec les 9 premiers mois de :
1938 : 218 motocyclettes d'une valeur de 1.356.000 francs.

1937 : 562 motocyclettes d'une valeur de 2.856.000 francs

EXPORTATIONS

1.858 motocyclettes d'une valeur de 35.795.000 francs.

Suisse	511	Uruguay	25
Belgique	488	Syrie	22
Algérie	286	Madagascar ..	10
Suède	127	Portugal	18
A.O.F.	79	Tanger	16
Tunisie	75	Norvège	9
Maroc	51	Allemagne ..	7
Indochine	30	Egypte	7
Chine	27	Mexique	4
Argentine	26	Autres Pays ..	31

Comparaison avec les 9 premiers mois de :
1938 : 1.974 motocyclettes d'une valeur de 6.351.000 francs.

1937 : 1.236 motocyclettes d'une valeur de 4.370.000 francs.

◆ LES ACCIDENTS DANS LA REGION PARISIENNE

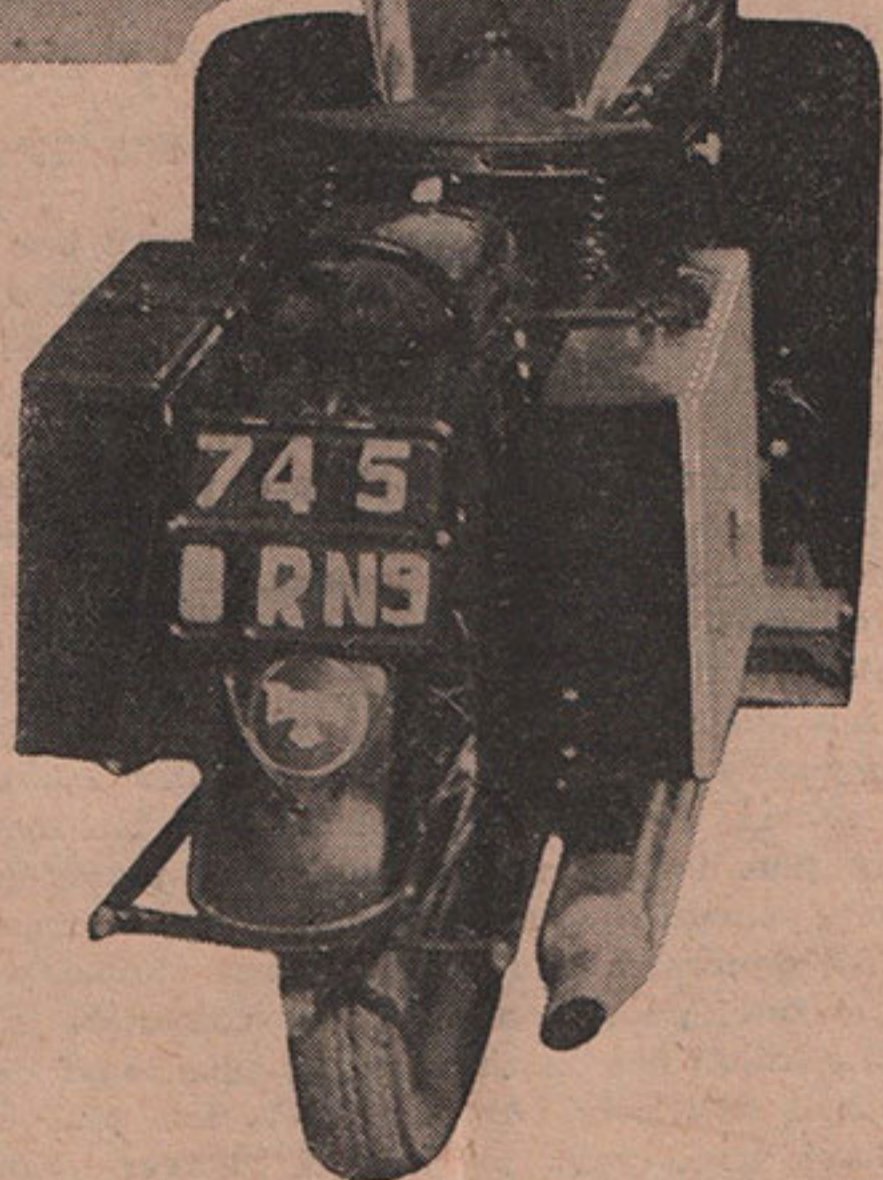
Au cours des neuf premiers mois de 1946, la circulation routière a provoqué le décès de 228 personnes, tandis que 14.784 ont reçu des blessures plus ou moins graves. D'autre part, il faut enregistrer 40.336 accidents matériels.

Les accidents de motos ont occasionné la mort de douze personnes, contre 96 décès dus aux voitures tourisme, 102 aux camions, 4 aux bicyclettes et 9 aux autobus.

Le nombre des blessés est de 905 seulement pour les motos, contre 1.863 imputables aux bicyclettes, 6.699 aux voitures, 3.876 aux camions et 682 aux véhicules de transport en commun.

◆ 50.000 PAR MOIS !

C'est le nombre des candidats au permis de conduire, enregistré par le service des examens des derniers temps. Ce chiffre atteint sensiblement celui d'avant-guerre.



◆ DES NOUVELLES DE SUEDE

Ragnar Sunnqvist, le champion suédois qui remporta quelques belles victoires dans nos Grands Prix, dispute en ce moment des courses en Suède pour le compte de M. Uno Ranch, agent général de Triumph pour ce pays. Il monte une bicyclette de la marque de Coventry.

La marque Husqvarna, pour laquelle Sunnqvist remporta maintes victoires avant-guerre, ne construit plus de grosses motos depuis 1936. Elle concentre son activité sur une petite 120 cc. deux temps.

◆ NOUVELLE VICTOIRE DE TRIUMPH

Ernest Lyons vient de confirmer à Shelsley Walsh, dans le Worcestershire, son succès dans le Manx Senior, toujours sur une 500 bicyclette Triumph et devant des concurrents d'élite. Ces succès inciteront probablement Triumph à prendre part aux compétitions internationales 1947.

L'accident se produit toujours alors qu'on s'y attend le moins. Après, il est trop tard. Dès maintenant...

ASSUREZ-VOUS

aux meilleures compagnies, aux meilleurs prix, à la « Maison de la Moto »,

12, rue de Cléry, Paris (2^e)

Téléph. : GUT. 73-32 à 34.

Voici deux photos de la Terrot de M. Cherpitel dont l'article passé dans notre numéro du Salon souleva une vive polémique. Vrai usager de la moto, M. Cherpitel paraît avoir élégamment résolu le problème de la propreté, tant pour la machine que pour le pilote.

◆ TOLERANCE PROVISOIRE DES AMPOULES BLANCHES

Depuis le décret du 20 août 1939, la lumière sélective est devenue obligatoire pour l'éclairage nocturne des véhicules.

Toutefois, étant donné la difficulté pour se procurer actuellement des lampes jaunes : le Ministère des Travaux Publics s'est entretenu avec la Gendarmerie Nationale pour que des contraventions ne soient pas infligées aux conducteurs ayant équipé leurs véhicules d'ampoules blanches. Bien entendu, cette tolérance n'a été instituée qu'à titre provisoire. Les gendarmeries de France ont reçu les instructions nécessaires. Les automobilistes et motocyclistes qui se verraient dresser procès-verbal pour le motif ci-dessus sont en droit de refuser d'acquiescer l'amende.

◆ POUR LES AMATEURS DE FORTES MOYENNES

Si nous en croyons notre jeune confrère « L'Automobile », la 250 cmc. supersport Guzzi-Albatros « est une superbe machine, capable de vous porter à 130 de moyenne ». Il nous informe un peu plus loin que « cette machine peut atteindre plus de 140 à l'heure ». En effet, il faudrait rouler à une vitesse nettement supérieure à 140 pour réaliser 130 de moyenne ! De quoi réveiller une ardente polémique dont nos lecteurs d'avant-guerre se souviennent bien.

◆ UNE ARIEL 500 DEUX CYLINDRES

Le prototype d'une nouvelle 500 cmc. Ariel deux cylindres a fait son apparition au cours d'une réunion motocycliste à Brands Hatch, le 29 septembre dernier.

Son moteur est du type jumelé avec soupapes en tête. La dynamo est placée à l'avant, la magnéto à l'arrière. Changement de vitesse par boîte séparée. Lubrification par carter sec et circulation. Le cadre du modèle présenté ne comportait pas de suspension arrière. Cette machine paraissait avoir couvert de nombreux kilomètres.

Un adepte de plus au bicylindre côte à côte vertical.

◆ AU MAROC LES MOTOS EN VENTE LIBRE !

Hélas, il manque toujours les motos neuves ! Les motocyclistes attendent impatiemment des machines françaises ou étrangères... à des prix abordables (pour les bourses moyennes).

Toutefois, le premier sidecar français neuf construit depuis la guerre, vient d'arriver à Rabat-Salé, c'est un Bufflier modèle 46. Il a d'ailleurs battu les records... de transport, en mettant 20 jours pour venir de Lyon. Les Ets Starc (Bufflier) auront donc été les premiers constructeurs français de sidecars à fournir au Maroc.

Je suis très satisfait de la ligne de ce modèle que je viens donc de recevoir, et que je peux montrer à tous les amateurs de la ligne et du goût français.

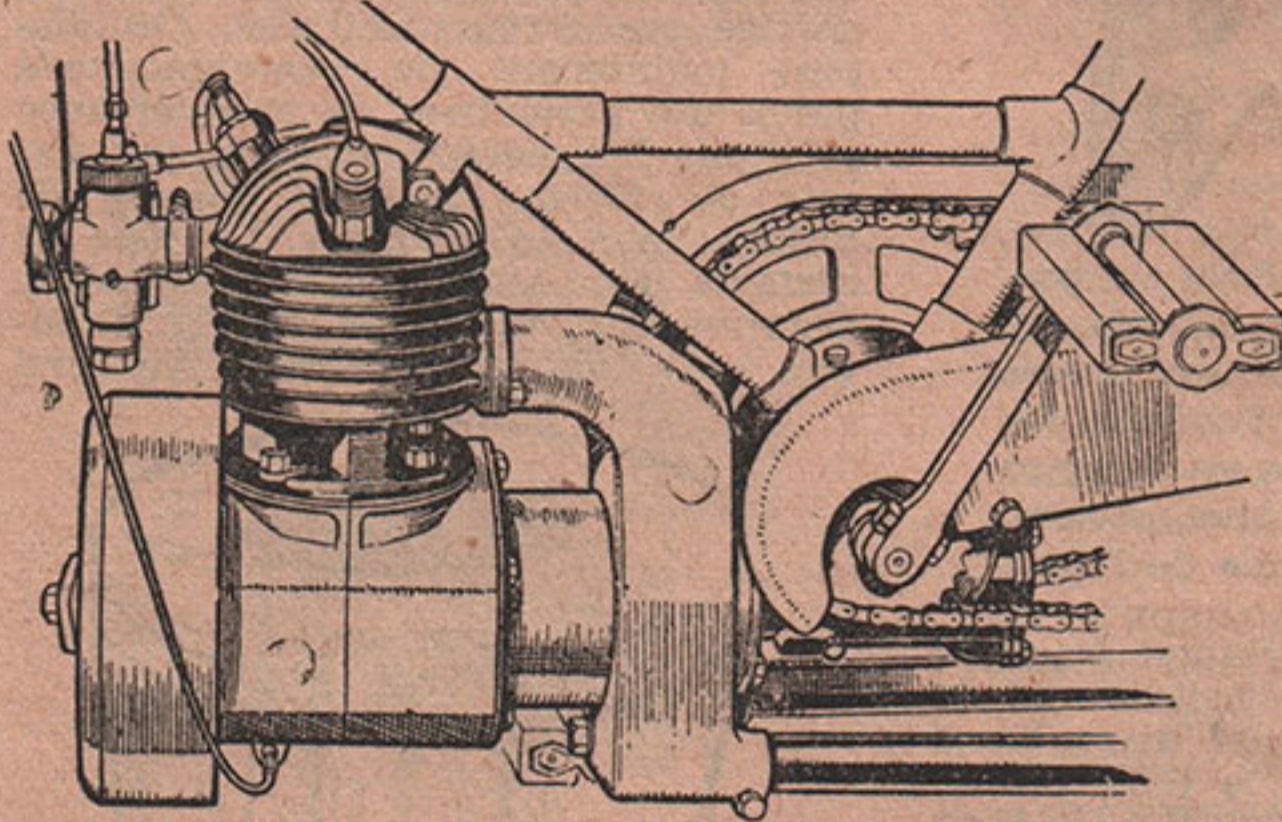
Ch. MAGNE.

La B. M. A. anglaise

Le « vélomoteur » anglais, d'une conception particulière, répond à la demande de la clientèle de là-bas. Il serait un peu simpliste de le comparer à nos motos légères sans permis. Dans ce domaine, les constructeurs britanniques ont réalisé des 125 cmc. et des 150 irréprouvables.

Certes, la moto légère de 125 cmc. a pris sur le marché anglais un développement considérable, alors qu'avant la guerre les motocyclistes britanniques éprouvaient à l'égard des petites cylindrées une certaine méfiance. Mais les exploits guerriers de ces machines ont assuré leur succès commercial.

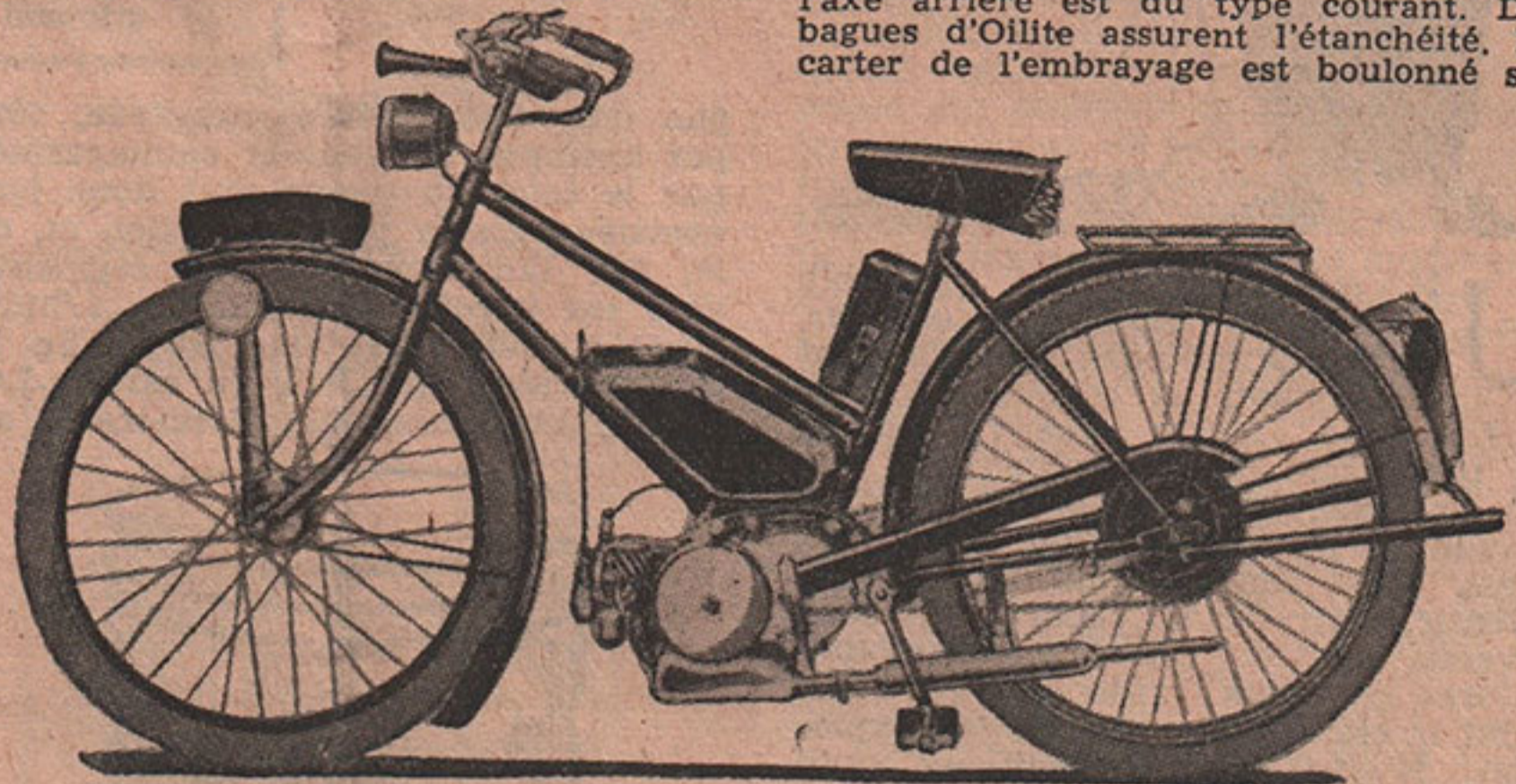
A côté des motos 125 cmc. se développe la B.M.A. Il est curieux que le groupe auxiliaire ne soit, au moins à l'heure actuelle, pas représenté dans la construction anglaise. Il semble que les anglais si traditionalistes aient tendance à ne pas faire confiance aux cylindrées très réduites et redoutent également qu'une bicyclette ne soit pas assez robuste pour résister aux efforts d'un moteur même de faible puissance. Ce sont les deux raisons pour lesquelles leur effort se porte sur un type de machine assez particulier, consistant en une bicyclette très renforcée sur laquelle on a monté un moteur de 98 cmc., très démultiplié et ne com-



portant pas de changement de vitesse. C'est une conception un peu archaïque : il existe en Angleterre pour les bicyclettes un moyeu à 4 vitesses. Pourquoi ne pas donner au moteur mécanique ce qu'on donne au moteur humain ?

Si la conception mécanique des B.M.A. britanniques peut être critiquée, il faut reconnaître que la réalisation en est de premier ordre, et que certains modèles témoignent même de beaucoup d'ingéniosité. La plupart des modèles emploient le petit Villiers deux temps horizontal à volant magnétique. Ce moteur se loge très facilement à l'avant du pédalier (mais il est exposé à la boue). La transmission se fait par chaîne. Il y a un embrayage. La plupart des modèles ont un cadre ouvert. Des flasques amovibles dissimulent le moteur.

Plus original est le nouveau Cyc Auto qui est un produit de Scott. Là encore le pédalier est conservé avec une chaîne dont un pignon fou permet de régler la tension. La chaîne motrice est réglée par les tendeurs de la fourche arrière. La fourche élastique est du type Webb. Le cadre ouvert est en acier embouti et forme le réservoir. Le tube de selle s'évase à sa partie inférieure et est rivé au cadre. Il est maintenu également par deux tubes boulonnés sur les deux caissons formant les fourches arrière. Le



Ci-dessus :
Un exemple typique
de vélomoteur an-
glais : Le 98 cmc.
James.

Ci-contre :
Le moteur transversal
du Cyc-Auto.

Ci-dessous :
Le Villiers monovi-
titesse à cylindre hori-
zontal, spécialement
réalisé pour le mon-
tage sur « Auto-
cycle ».

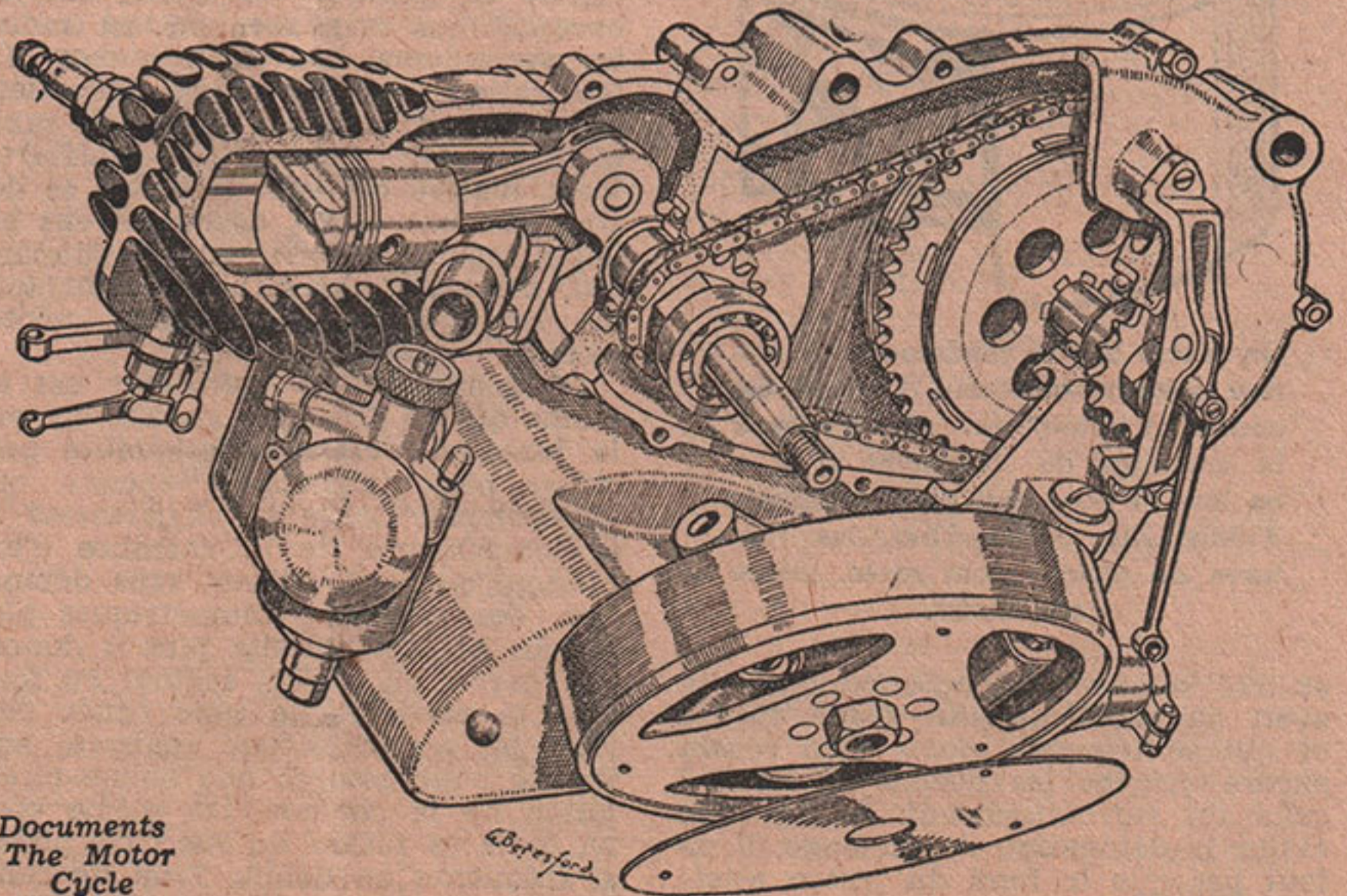
tout donne une impression d'extraordinaire robustesse et se prête à la construction économique en grande série.

Le moteur n'est pas moins curieux. Il suffit d'enlever un boulon pour détacher le moteur du cadre où il est monté transversalement. Ce moteur comporte une culasse en alliage léger. La bougie est montée sur le côté. Il y a sur l'autre côté un décompresseur. Il y a deux canaux de transfert opposés et un seul orifice d'échappement à l'avant. Le piston à jupe fendue, à deux segments maintenus par des ergots, est légèrement bombé. Volant magnétique Wico. L'axe avant est supporté par un roulement à billes à alignement automatique. Le roulement de l'axe arrière est du type courant. Des bagues d'Oilite assurent l'étanchéité. Le carter de l'embrayage est boulonné sur

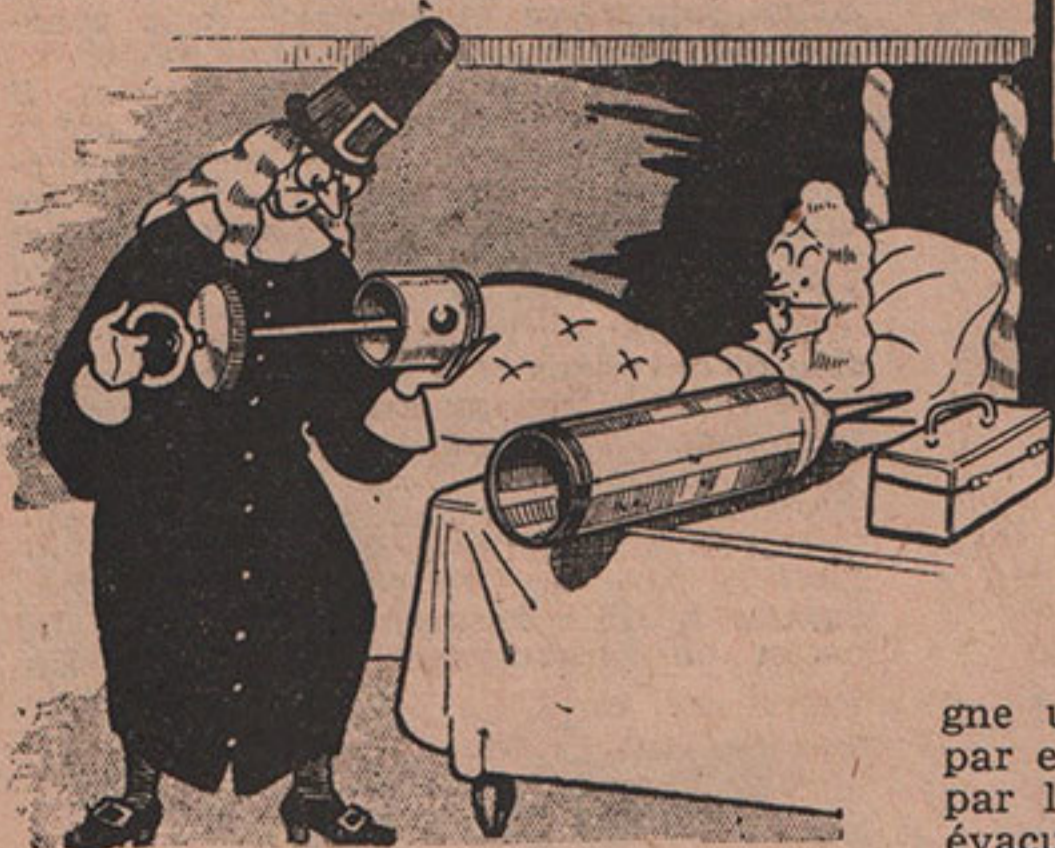
le carter. Il y a un frein sur l'embrayage. Il est commandé par le même levier que le débrayage. Quand après avoir débrayé on continue à appuyer sur le levier, le frein entre en action. L'embrayage comporte neuf disques.

Un arbre très court entraîne la vis sans fin. L'hexagone d'entraînement est arrondi pour permettre de légers déplacements en cas d'alignement defectueux. La vis est en acier. A l'arrière le roulement à billes forme également butée. Le grand pignon est en bronze. Trois bons-hommes à ressort logés dans le moyeu du pignon peuvent s'engager dans les deux rainures d'un balladeur à clabots monté sur l'axe des manivelles du pédalier. Dans une position, les clabots s'engagent dans le pignon de la chaîne motrice de l'autre côté avec le pédalier. On peut donc pédaler sans entraîner le moteur.

J. M.



Documents
The Motor
Cycle



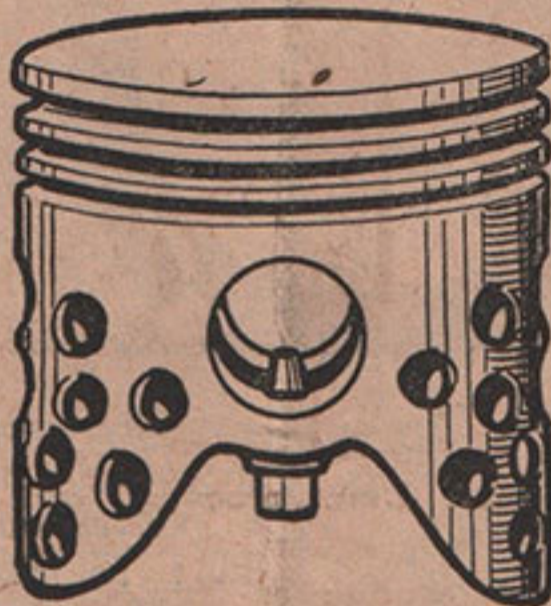
LES PISTONS

Le piston est un des organes moteurs qui travaillent dans les conditions les plus pénibles. Depuis l'origine du moteur à explosion, les pistons ont fait l'objet d'améliorations constantes et progressives qui ont abouti à la réalisation des merveilleux pistons modernes qui ne claquent pas, ne grippent pas, et ne s'usent que très lentement.

UN moteur est un ensemble complexe dont les organes, même la moindre goupille, sont importants et concourent à la performance globale. Que l'on songe au triste sort de ce malheureux piston enfermé dans un cylindre où il circule à la vitesse d'un train express, où à chaque demi-tour il doit ralentir, s'arrêter et repartir en sens inverse, où il est exposé à des températures de deux mille degrés, où il subit le choc et la pression de l'explosion. N'est-il pas merveilleux qu'il tienne? Et on n'est pas surpris que de plus en plus sa fabrication soit assurée par des spécialistes.

Le remplacement du vieux piston en fonte par les pistons en alliages légers a été un événement très important. L'aluminium fut d'abord employé sur des moteurs d'avions pendant la guerre de 1914. On avait pu réaliser des pistons alu très minces, très légers

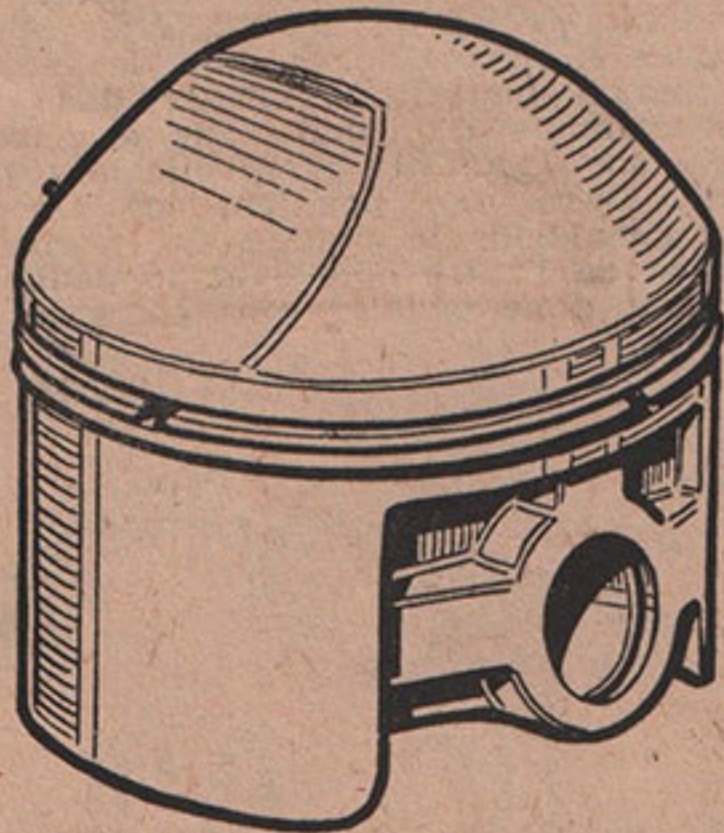
et une température exagérée, 500° par exemple. La chaleur emmagasinée par le fond du piston doit donc être évacuée vers la jupe du piston et, de là, par l'intermédiaire des segments, vers les parois du cylindre. L'huile absorbe, elle aussi, une partie de la chaleur, ainsi que l'air du carter. Les pistons en aluminium donnèrent, au



Cet antique piston en fonte n'a pas été criblé par une rafale de mitraille... On a percé ses parois de la sorte afin de l'alléger. Remarquez en passant la vis pointeau qui assurait de façon bien précaire, l'immobilisation latérale de l'axe.

constructeurs n'avaient pas jugé utile de se tenir au courant des travaux des ingénieurs de l'aéronautique. Le métal choisi était défectueux, et l'on recherchait, dans le dessin du piston, plutôt la légèreté que l'évacuation de la chaleur. C'était en effet, à l'époque, une croyance que la légèreté de l'équipage alternatif était le fin du fin, le but suprême. On perçait le piston à l'instar d'un fromage de gruyère, on découpait les bielles qui ressemblaient à de la dentelle, en oubliant que la rigidité est leur première qualité. Et naturellement on considérait que tout, dans l'établissement d'un piston, devait être sacrifié à la légèreté.

L'expérience a, fort heureusement, corrigé ces erreurs initiales. On dispose maintenant de renseignements précis qui permettent de calculer avec certitude l'épaisseur à donner aux parois du piston. Que de formes de pistons on a pu imaginer. La jupe de certains est échancrée sur les côtés. D'autres ont une jupe d'acier. D'autres ont une jupe fendue. Au fond

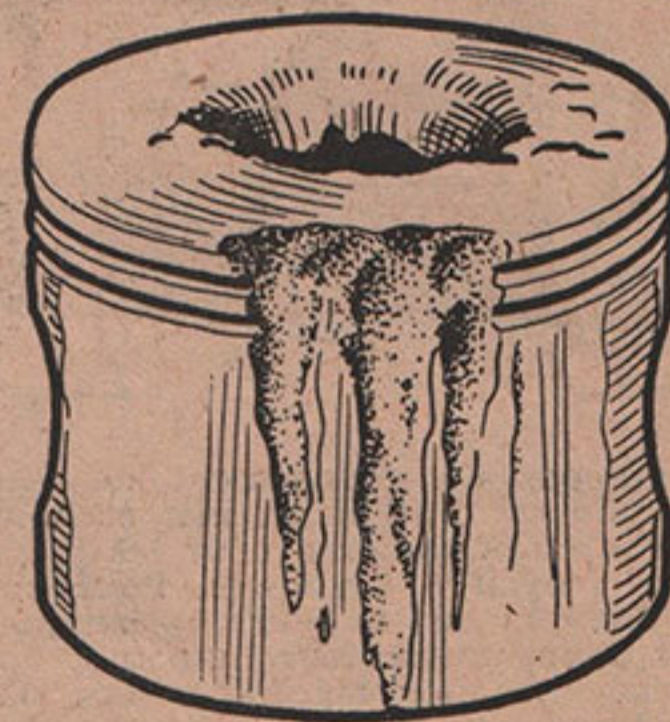


Un piston bombé moderne pour moteur à haut rendement. La jupe est courte et échancrée, afin d'obtenir le minimum de frottement. Il y a en tout et pour tout deux segments d'étanchéité. Aujourd'hui, les ruptures de pistons sont rares, même en course.

et très solides. Malheureusement il y avait un problème plus grave encore et qui se trouvait moins bien résolu encore qu'avec les pistons en fonte : celui du refroidissement. Si on veut éviter la détonation du mélange, il ne faut pas que le fond du piston attei-

gnent, des ennuis. Ils étaient fragiles ; à cause d'un dessin défectueux et de la température de fusion assez basse de l'aluminium (700°) le fond céda. L'usure du piston et du cylindre était rapide et, à moins de laisser un jeu excessif, les grippages ou au moins les serrements étaient fréquents. La fabrication était elle-même défectueuse, car on utilisait des moules de sable et il y avait souvent des soufflures. Mais, malgré ces échecs, on ne se découragea pas et on découvrit des alliages légers, en particulier au silicium, qui, comme l'Alpax, possédaient toutes les qualités mécaniques nécessaires.

La conductibilité thermique est au moins quatre fois plus grande qu'avec la fonte et c'est là une qualité précieuse plus importante encore que l'allègement. Grâce à l'abaissement de la température de la chambre d'explosion, on peut utiliser, sans détonation, des rapports volumétriques plus élevés. Et l'on n'hésita plus à donner aux parois du piston, surtout au fond et à la partie de la jupe située derrière les segments, une épaisseur suffisante pour assurer une bonne circulation de la chaleur. Du même coup on évita la fusion du fond du piston, si fréquente au début. Trop de cons-

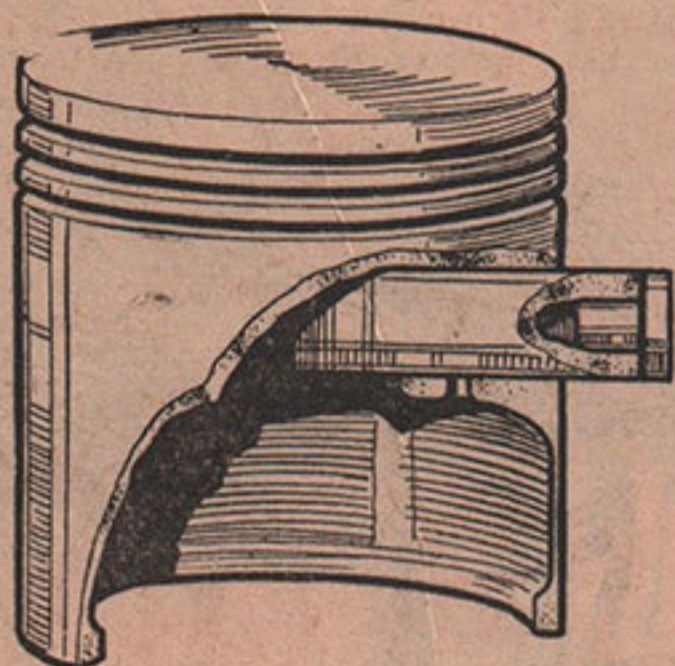


Deux ennemis du piston : L'insuffisance de graissage, et une carburation trop pauvre. Le premier peut causer le grippage, véritable soudure autogène de sa jupe avec la paroi du cylindre. L'autre provoque le phénomène dit « Coup de chalumeau » qui amène la fusion de la calotte.

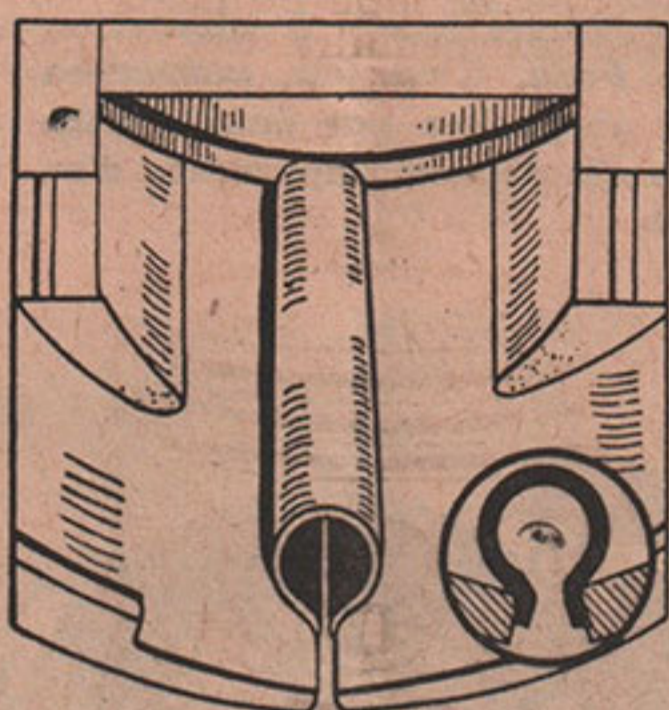
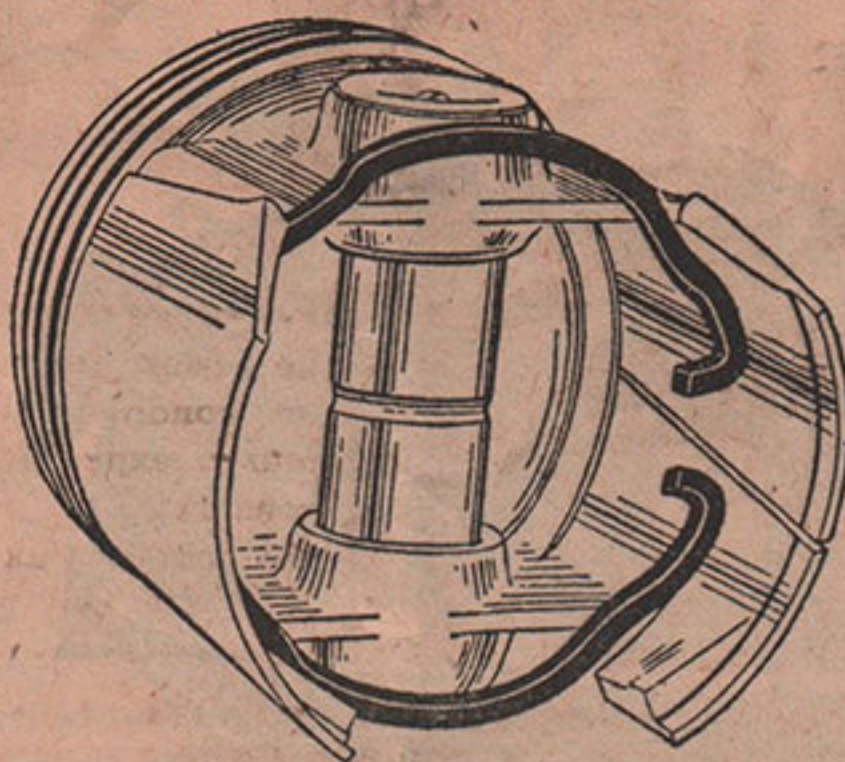
tout cela n'a pas une énorme importance. Ce qui compte surtout c'est l'épaisseur du fond et de la partie haute de la jupe, ceci au point de vue thermique. Au point de vue mécanique, c'est que les bossages soient largement soutenus par des nervures qui favorisent en plus le refroidissement par l'air et l'huile du carter.

Le frottement aluminium sur acier est excellent, et ceci est particulièrement intéressant en ce qui concerne l'axe de piston. Supposons, en effet, que, reprenant le système en usage avec les pistons en fonte, nous montions un axe légèrement conique dans des bossages de même conicité, puis que, par mesure de prudence, nous maintenions l'axe par une vis traversant l'axe et un des bossages. En réalité, dans ce système l'axe tient parce qu'il est emmanché dans les bossages et la vis ne doit pas travailler. Elle joue simplement un rôle d'immobilisation comme, dans d'autres mécanismes, une clavette ou une goupille. Or, dans notre piston en alliage léger, que va-t-il se passer ? A chaud, l'axe va se dilater moins que les bossages, et ainsi il va se trouver libéré, et c'est la vis qui, à elle seule, devra empêcher son déplacement angulaire et latéral. Elle sera fatalement cisailée, et l'axe libéré viendra frotter sur la paroi du cylindre, dans lequel il aura tôt fait de creuser une rainure avec les conséquences qu'on devine.

Il fallait donc recourir à une autre solution : celle d'un axe cylindrique flottant librement dans les bossages. L'axe étant abondamment lubrifié, il n'y a à craindre, si les portées sont suffisantes, aucune usure anormale. Il n'est nul besoin d'utiliser un axe cémenté, mais un axe en acier au chro-



me vanadium ou au nickel chrome, ayant subi un traitement thermique approprié, donnera toute satisfaction. Le problème, c'est de limiter les déplacements latéraux de l'axe. On a employé des pastilles en bronze ou en aluminium montées aux extrémités de l'axe. C'est un système détestable, car il arrive que l'axe ne soit pas rigoureusement d'aplomb et que, subissant une poussée latérale, il appuie énergiquement une des pastilles sur le cylindre. Cette pastille s'use alors rapidement, disparaît et l'axe vient en contact avec le cylindre. Dans quelques cas, un segment supplémentaire est disposé à hauteur de l'axe. Mais les deux solutions les plus employées sont les suivantes : dans les bossages sont pratiquées deux petites gorges, dans lesquelles viennent s'engager deux joncs en fil d'acier, qui limitent le jeu latéral de l'axe. C'est le système généralement utilisé sur les moteurs de motos. Sur les moteurs de voitures, l'axe est serré par le pied de bielle qui forme collier. L'axe ne peut donc se déplacer latéralement que de

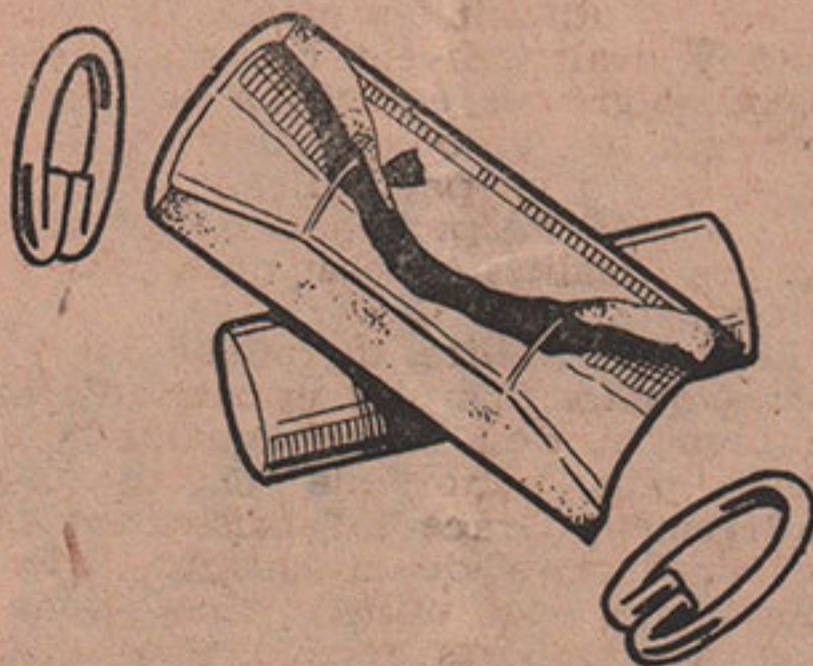


Ci-dessus : Deux procédés qui éliminent le claquement à froid. La jupe est fendue en hauteur et en largeur. Un ressort la dilate énergiquement, rattrapant le jeu et assurant un contact intime.

Ci-contre et ci-dessous : Divers dispositifs assurant le verrouillage des axes de pistons.

À gauche : Les pastilles de bronze ou d'aluminium. À droite : La fixation par vis pointeau, totalement abandonnée.

Ci-dessous : La fixation la plus courante aujourd'hui : L'axe flottant, creux, à intérieur conique, est maintenu latéralement par des joncs en corde à piano ou des circlips.

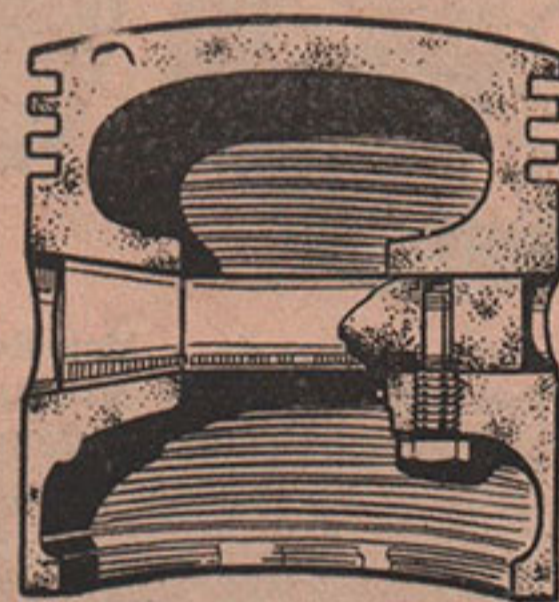


la même quantité que la bielle, c'est-à-dire fort peu de chose.

D'une manière générale, l'immobilisation générale par les joncs convient mieux lorsque la bielle peut avoir un léger mouvement d'oscillation latérale, comme c'est le cas avec les roulements à galets, et la fixation par le pied de

bielle lorsque la bielle est montée sur coussinets lisses. Mais cela n'a rien d'absolu.

La dilatation élevée des pistons en alliage léger est un inconvénient : si le jeu est suffisant le piston claque à froid, si le jeu est insuffisant il serre à chaud, ce qui est plus grave, sans l'être autant que le grippage des vieux pistons de fonte. Généralement il suffit d'introduire un peu d'huile dans le cylindre, de laisser le moteur se refroidir un peu. Le piston peut alors être libéré en appuyant sur le kick starter. En rentrant, il sera recommandable de démonter le cylindre, de donner un très léger coup de lime douce aux endroits de piston qui portent des traces de rayures ou qui sont trop brillants et, enfin, de gratter les traces d'aluminium déposées sur le cylindre. Bien que les alliages modernes, soumis à un traitement thermique et à un vieillissement, aient un coefficient de dilatation moins élevé que l'aluminium pur, nous sommes partisan de laisser un jeu assez grand. Alors qu'avec un piston de fonte de 75 à 80 mm. de diamètre un jeu de 15 centièmes de millimètre peut suffire, avec un piston en alliage léger il pourra être porté à 45 ou même 50 centièmes. Pour la course, ce jeu peut même être dépassé. Il s'agit du jeu à la partie la plus chaude de la jupe, c'est-à-dire aux environs du fond du piston. Vers le bas du piston, un jeu de 20 centièmes pourra suffire. Tous



ces chiffres ne sont qu'approximatifs. Cela dépend du type de moteur, de sa température de fonctionnement, des conditions d'utilisation, du modèle de piston, de l'alliage qui le constitue, etc... C'est l'expérience seule qui, en définitive, permet de déterminer le jeu optimum.

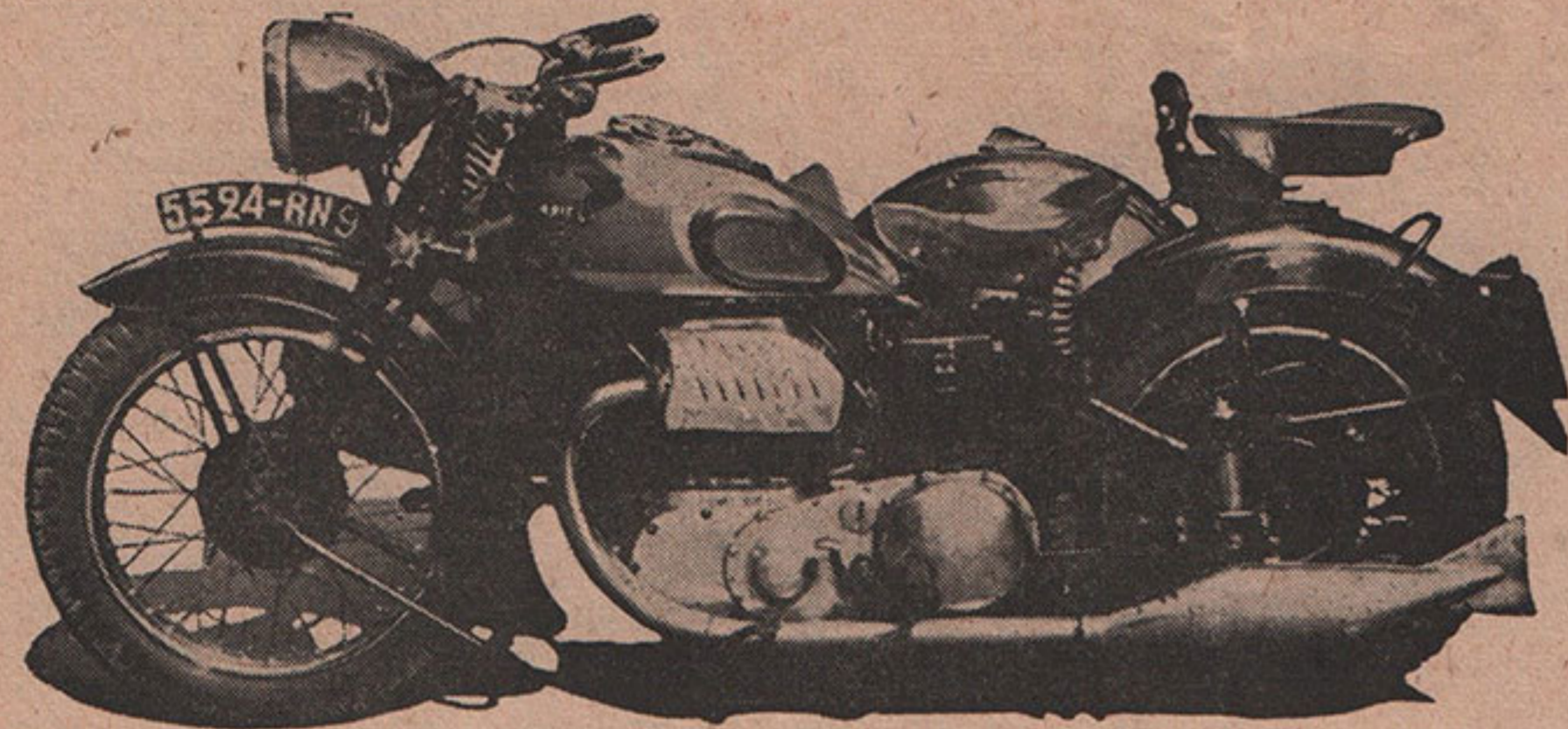
La dilatation a une autre conséquence : la distorsion. La température n'est pas la même en tous les points du piston et ces inégalités thermiques modifient la forme du piston. Il faut donc dessiner le piston de telle sorte que sa forme soit correcte quand il est chaud. Aussi bon nombre de pistons sont légèrement elliptiques à froid. Il est généralement utile de laisser la jupe légèrement en retrait aux environs des bossages.

Pour réduire le frottement contre le cylindre, on a tendance à employer des segments étroits, au moins dans les moteurs de course (2 millimètres par exemple), mais il faut craindre la distorsion.

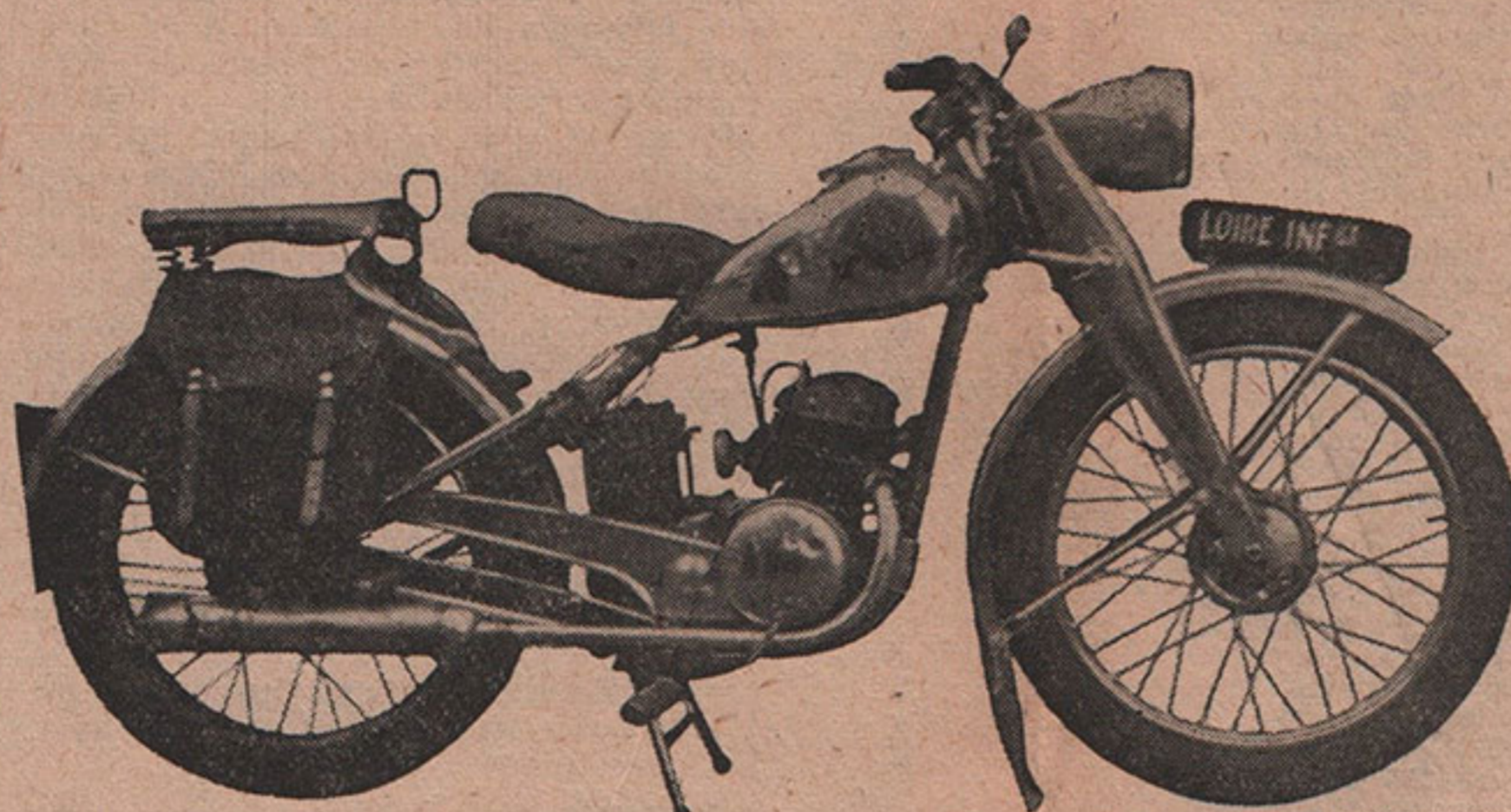
H.-P. BORESTROKE.

(à suivre)

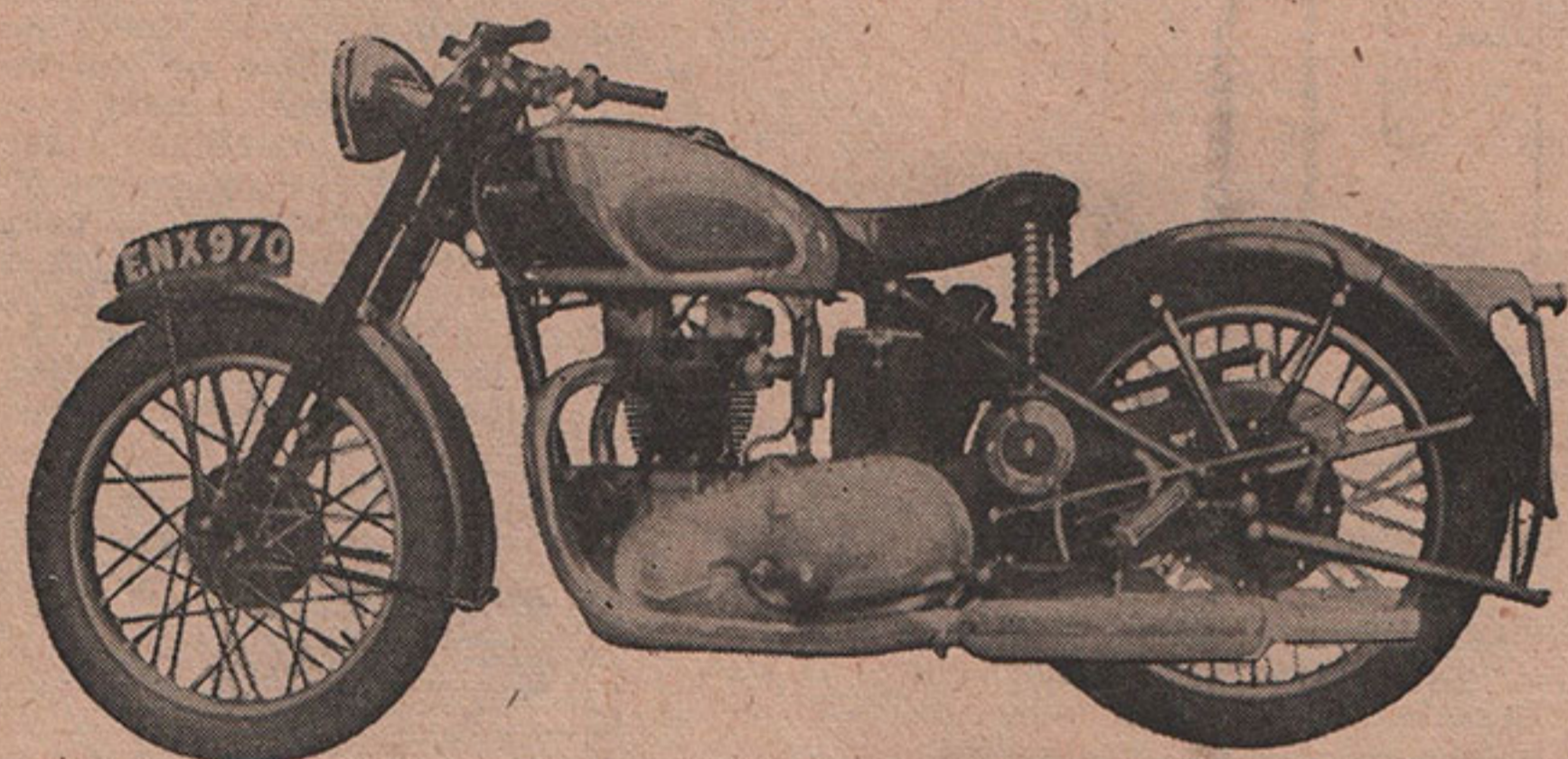
PRODUCTIONS ETRANGERES



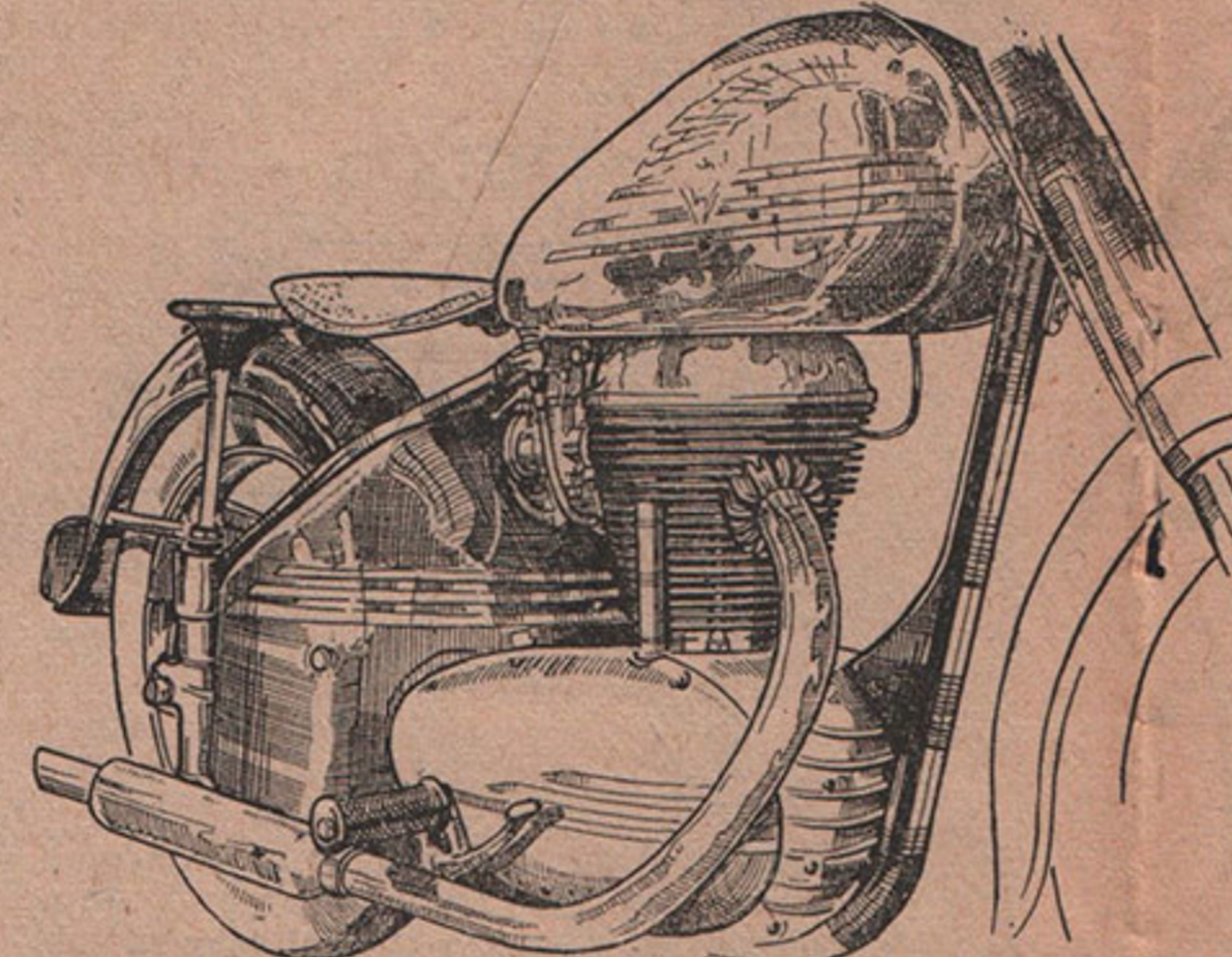
Nous avons photographié la 1000 cmc. Ariel « Square four » à suspension arrière de M. Hautbois, un de nos abonnés de Paris. C'est une suspension oscillante. Les extrémités de l'axe arrière sont supportées par deux grands leviers articulés, prenant appui sur les glissières qui donnent l'apparence d'un système coulissant.



La 125 cmc. deux temps autrichienne Puch est certainement la plus petite moto bicylindre « in the world ». Celle-ci est utilisée par un journaliste parisien. De fort belle présentation, elle possède un cadre entièrement chromé. Le transport d'un passager est normalement prévu. Vitesse : 85 kmh.



Un autre lecteur de « Moto-Revue » est l'heureux possesseur d'une Triumph « Tiger 100 », dernier modèle, qu'il a achetée en Angleterre, comme en témoigne l'immatriculation. Cette machine connaît un succès grandissant dans la plupart des pays importateurs, notamment en Belgique.

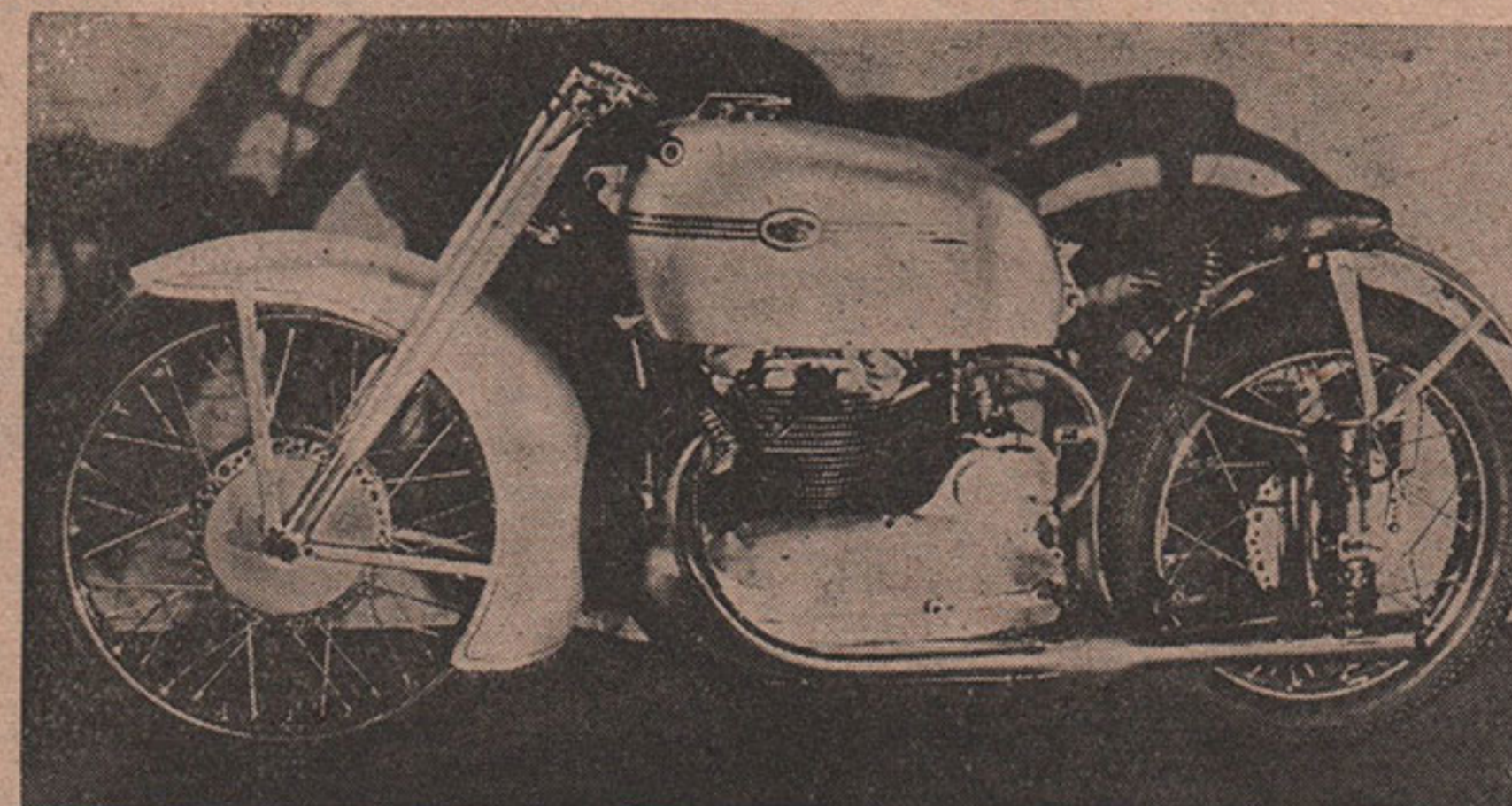
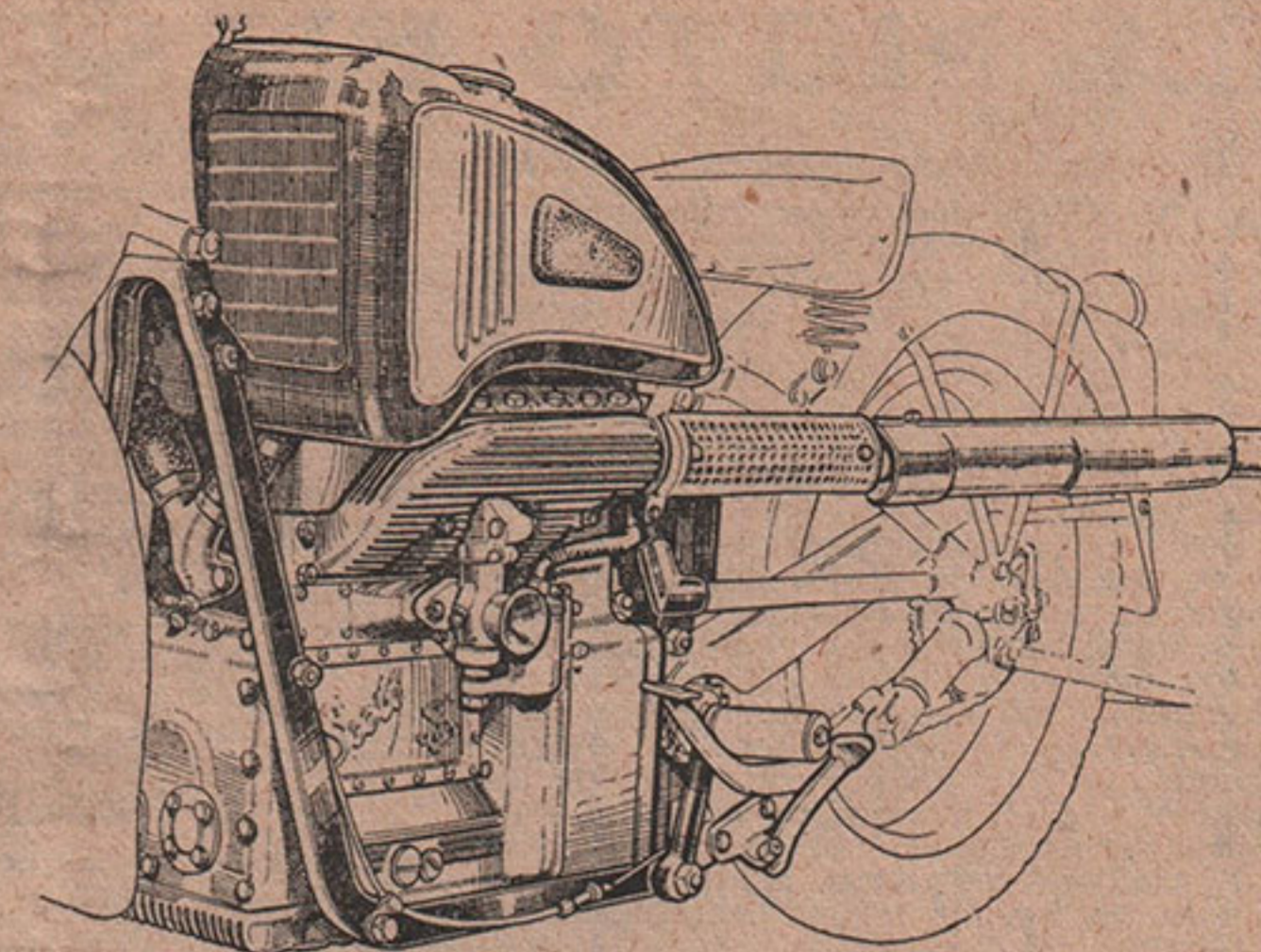


Ci-dessus : La 350 cmc. A.C.T. Ogar, licence Jawa (production Tchécoslovaque) a séduit tous les visiteurs du Salon. Un splendide bloc aux lignes aérodynamiques, sans recoins inutiles, enfermant tous les organes en mouvement, un capotage en tôle d'aluminium dissimulant les principaux accessoires, suspension intégrale et présentation hors de pair. On peut écrire sans exagération qu'elle représente l'idéal de plus d'un motocycliste.

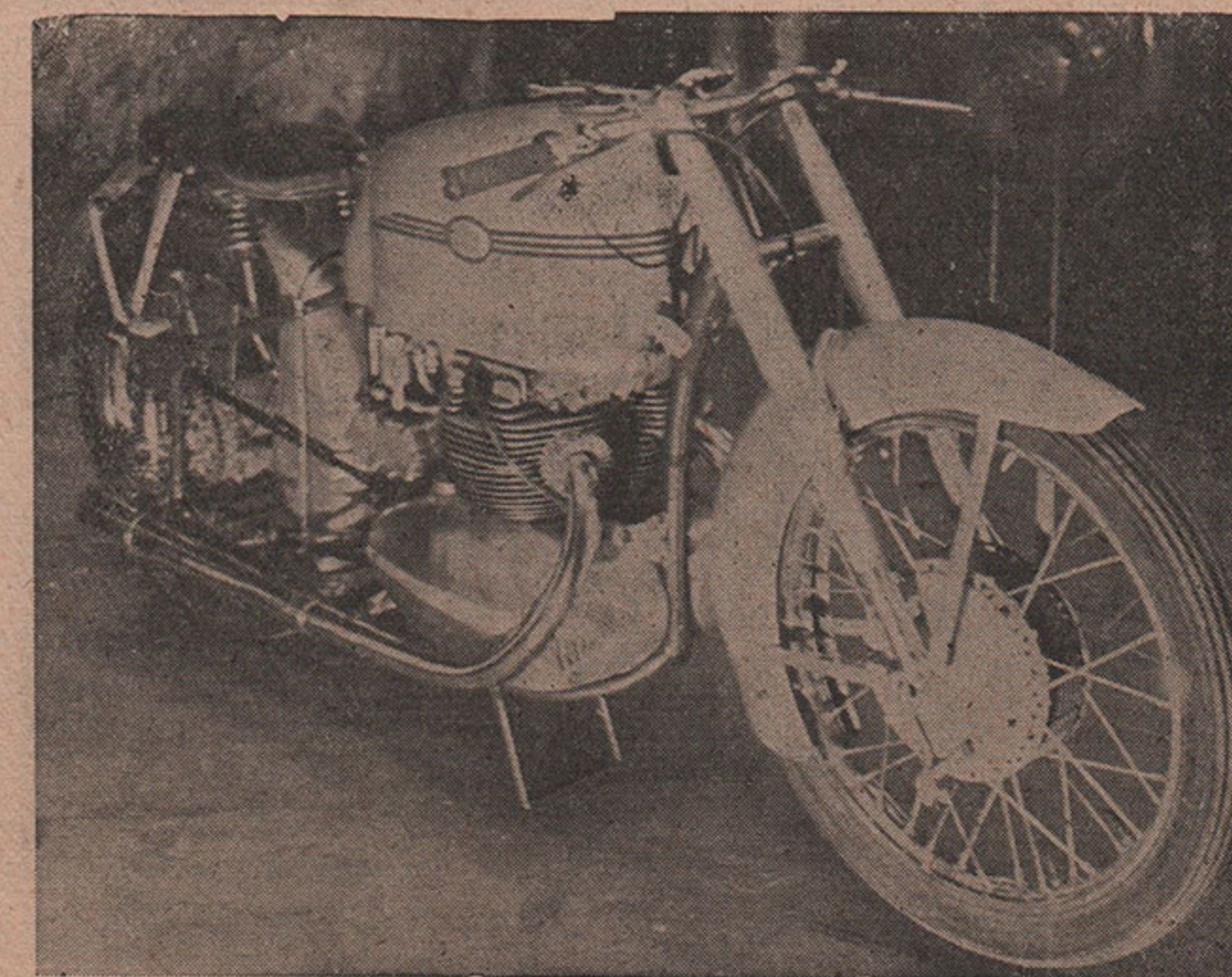
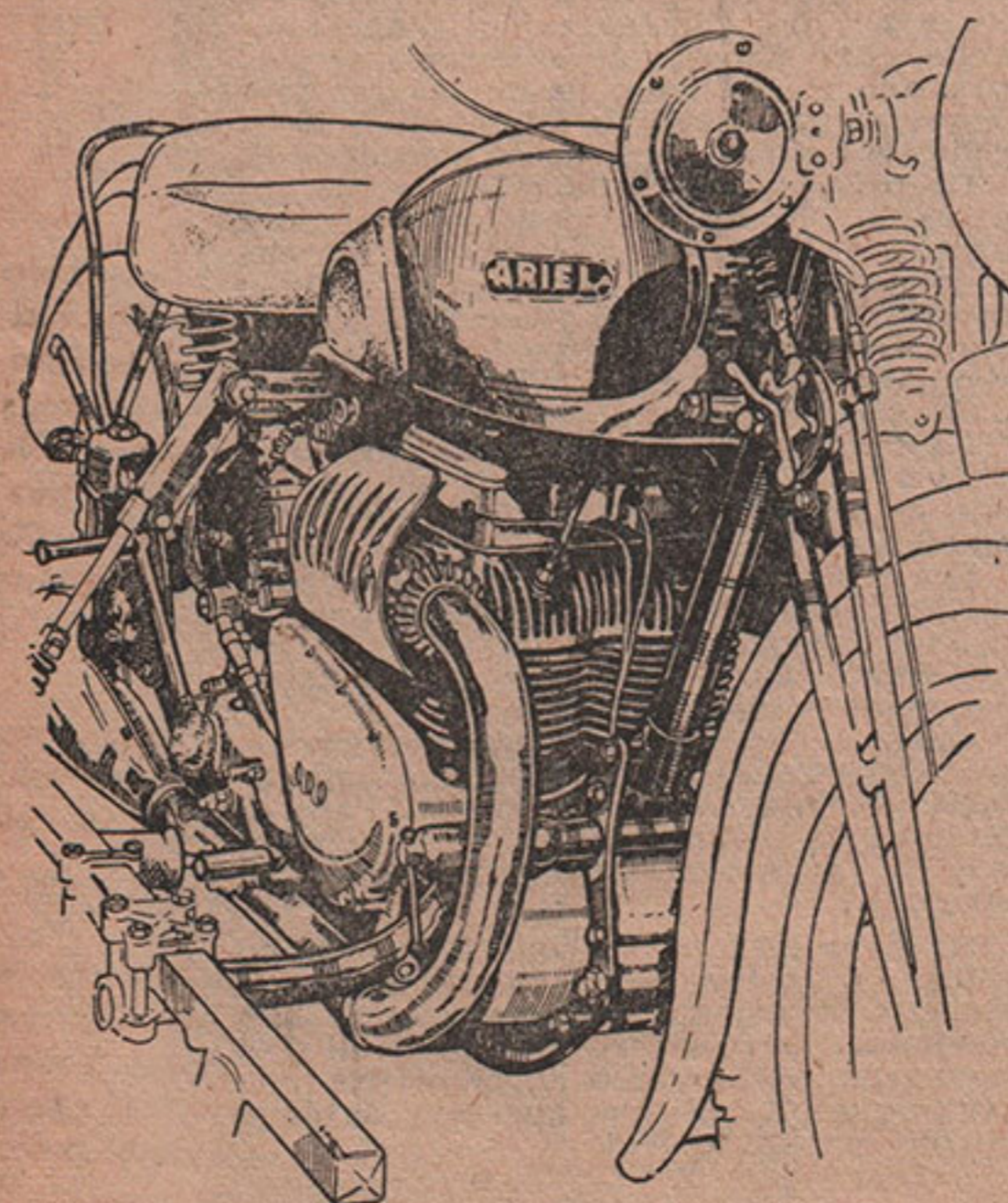
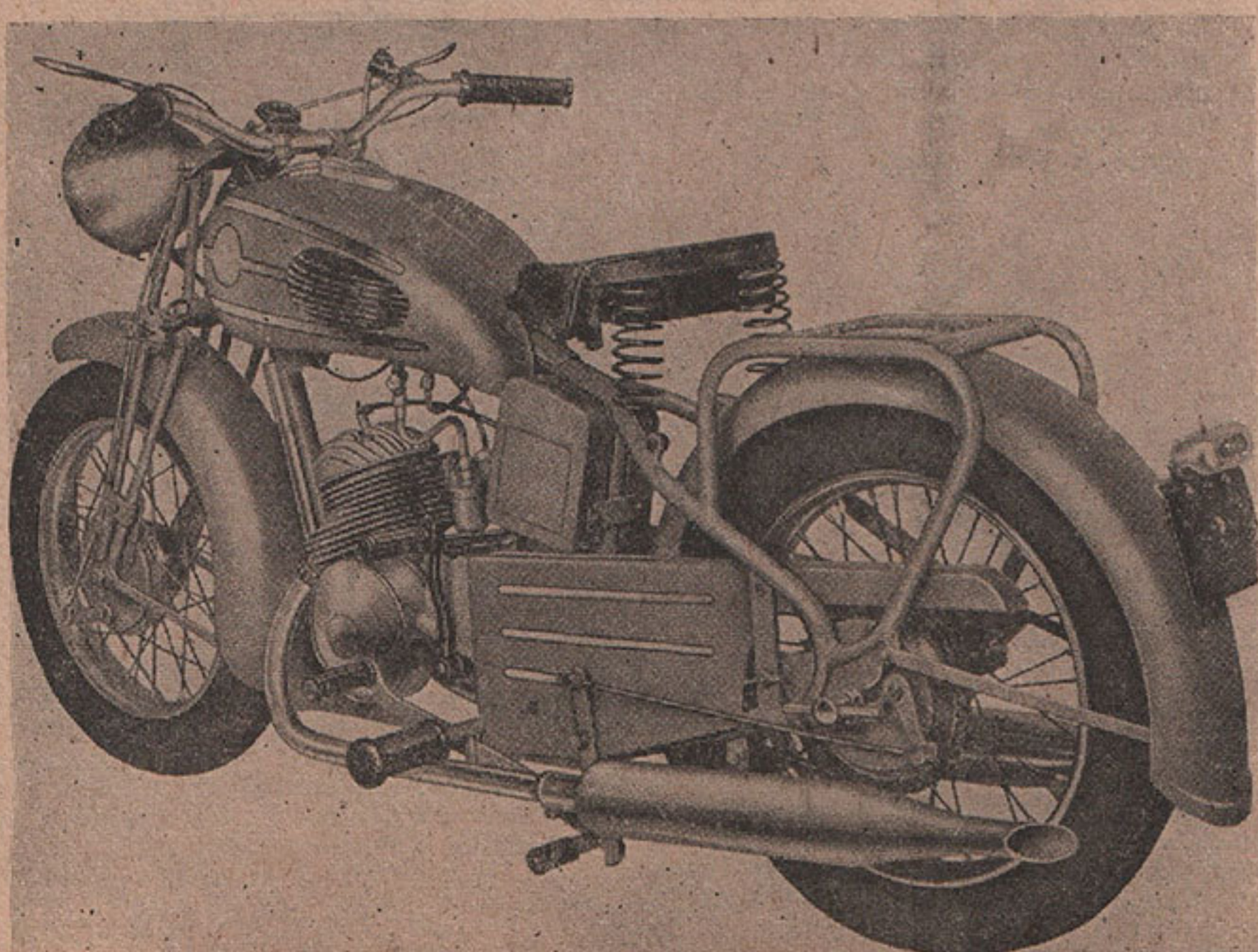
A droite : Le moteur 4 cylindres de l'Ariel photographié plus haut. Les plaques protectrices en alu, disposées de chaque côté de la culasse ont été réalisées par M. Hautbois.

A gauche : M. Rémy Dubois, notre correspondant de Suisse, nous communique cette photo d'une 125 cmc. helvétique à roues surbaissées et pneus confort 550x85. C'est la « Perfecta », équipée d'un bloc deux temps 4 vitesses à sélecteur. La roue arrière est à broche.

A droite : le moteur de la 1000 cmc. trois cylindres deux temps Scott à refroidissement liquide, que M. Rohmer, de Strasbourg, a remarquée lors de son voyage en Suisse. C'est un deux temps classique à 3 lumières et pistons déflecteurs. Un ingénieux dispositif de circulation d'huile assure l'étanchéité entre les chambres de précompression. Cette machine, qui fait l'admiration de nombreux enthousiastes, est vendue pour une vitesse de 160 kmh.



Ci-contre et ci-dessous : Une nouveauté sensationnelle : La 500 Jawa compétition deux cylindres côte à côte, à alimentation par compresseur Cozette. Ce bolide aux lignes puissantes, joint à tous les perfectionnements de la technique des machines de courses modernes une rare netteté d'aspect qui laisse loin les « laboratoires roulants » d'autrefois. Il existe une version sans compresseur qui s'est déjà produite en circuits de vitesse. Nous souhaitons voir ce nouveau racer dans les compétitions internationales de l'an prochain.



LA MOTO EN SUISSE

(De notre correspondant particulier)

AVANT de décrire les différents modèles de motos construits dans notre pays, modèles peu nombreux, à l'heure actuelle, voici quelques considérations générales.

La circulation a repris peu à peu dès le mois de janvier, moment où, malgré le rationnement encore existant, chaque véhicule recevait une quantité de carburant limitée.

Dès mars, l'essence est devenue libre et ce fut alors le grand départ sur les routes du pays, non sans quelques formalités indispensables, car chaque véhicule dût repasser une visite officielle auprès d'un inspecteur des automobiles pour vérification de son état et essai et chaque conducteur fut dans l'obligation de se soumettre à un examen de conduite simplifié s'il ne pouvait prouver avoir circulé pendant la guerre, après quoi seulement les permis furent renouvelés.

Le prix de l'essence très élevé, l'assurance obligatoire et les impôts poussèrent au véhicule économique et en quelques mois toutes les motos, des plus anciennes aux plus modernes, sortirent des garages.

Les demandes en machines neuves furent naturellement nombreuses, mais plusieurs mois s'écoulèrent avant que les premiers modèles 1946 anglais et français n'apparaissent.

Et je tiens ici à ouvrir une parenthèse afin de féliciter les constructeurs français qui, malgré les terribles années passées, livrèrent les premiers des motos de petites cylindrées dont de nombreux exemplaires sillonnent nos routes à l'entière satisfaction de leurs propriétaires.

Nous allons maintenant examiner la production suisse.

Ralentie, arrêtée même pendant la guerre, elle reprend difficilement par le fait du manque de matières premières et de matériel d'origine étrangère. Les modèles sont rares et la grosse cylindrée est presque seule représentée. Quelques nouveaux modèles ont déjà fait leur apparition, d'autres sont à l'étude, mais ne sortiront sans doute pas avant le Salon de Genève, en mars 1947, et il ne sera possible d'en dire que quelques mots.

Commençons par les firmes ayant présenté du nouveau, soit Condor et Universal qui, pendant la guerre, construisaient toutes deux un même modèle, la A 680, bicylindre en V de 680 cmc., 4 vitesses par sélecteur, machine militaire.

Condor a maintenant mis au point la C 580 à 2 cylindres transversaux, soupapes latérales, alésage 70, course 76, 584 cmc., d'une puissance de 14,5 CV à 3.000 tours et 17,2 CV à 4.000 tours; graissage par pompe, allumage batterie.

Le moteur forme bloc avec la boîte à 4 vitesses commandées par sélecteur au pied où sur demande un démultiplicateur peut être adapté, donne 4 vitesses supplémentaires tous-terrains. Transmission par cardan, roues avec moyeux à broche, cadre berceau, fourche à parallélogramme.

Freins avec ailettes de refroidissement, de grands diamètres (avant 250 mm., arrière 300 mm.). Réservoir de 19 litres, équipement électrique Scintilla avec compteur encastré dans le phare.

Le poids est de 190 kgs environ et la vitesse qui a été limitée à 110 kmh. au profit de la puissance aux bas régimes, assure à la machine des reprises excellentes et permet la fixation d'un sidecar sans autre modification.

Chez Universal, nous trouvons deux modèles entièrement nouveaux, dérivés l'un de l'autre.

Il s'agit aussi d'un bloc intégral, 2 cylindres transversaux englobant même la partie électrique et le carburateur qui restent instantanément démontables. Le volant moteur forme ventilateur (système breveté); il aspire l'air à l'avant et assure le refroidissement des appareils électriques, de l'intérieur du moteur et de l'huile, le filtrage de l'air et surcharge un peu le moteur, augmentant la puissance et les reprises.

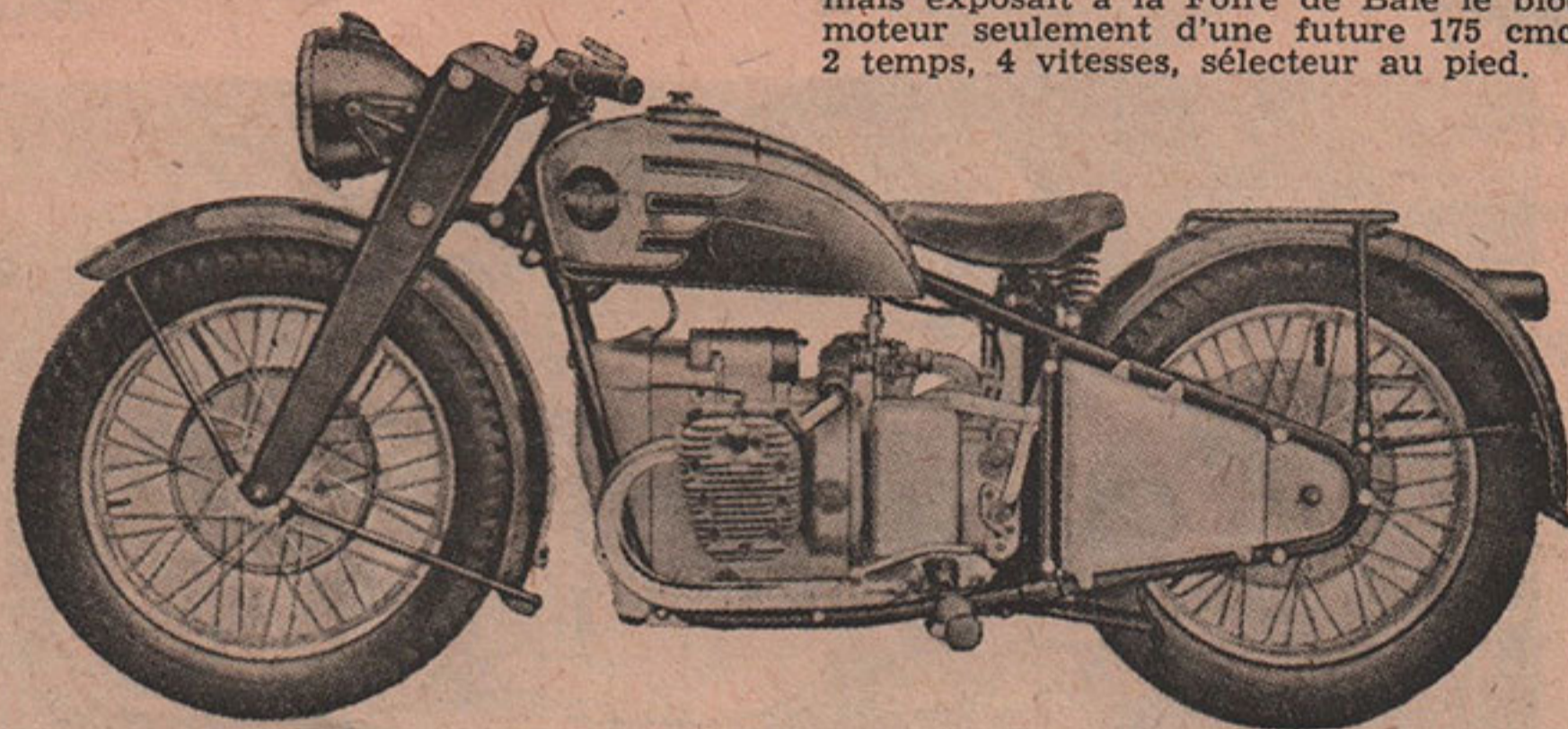
Les moyeux sont en métal léger avec ailettes et refroidissement intérieur. Le frein est au milieu de la roue (système également breveté), ce qui augmente la stabilité pendant le freinage.

Fourche télescopique avec amortisseur hydraulique, suspension arrière, selle oscillante. Réservoir de 18 litres et sur demande boîte supplémentaire tous terrains.

A part ces caractéristiques communes nous trouvons sur l'un des modèles un moteur à soupapes latérales de 72x72 mm., soit 580 cmc. dont la puissance à 4.500 tours est de 18 CV et la vitesse 115 kmh., poids 175 kgs.

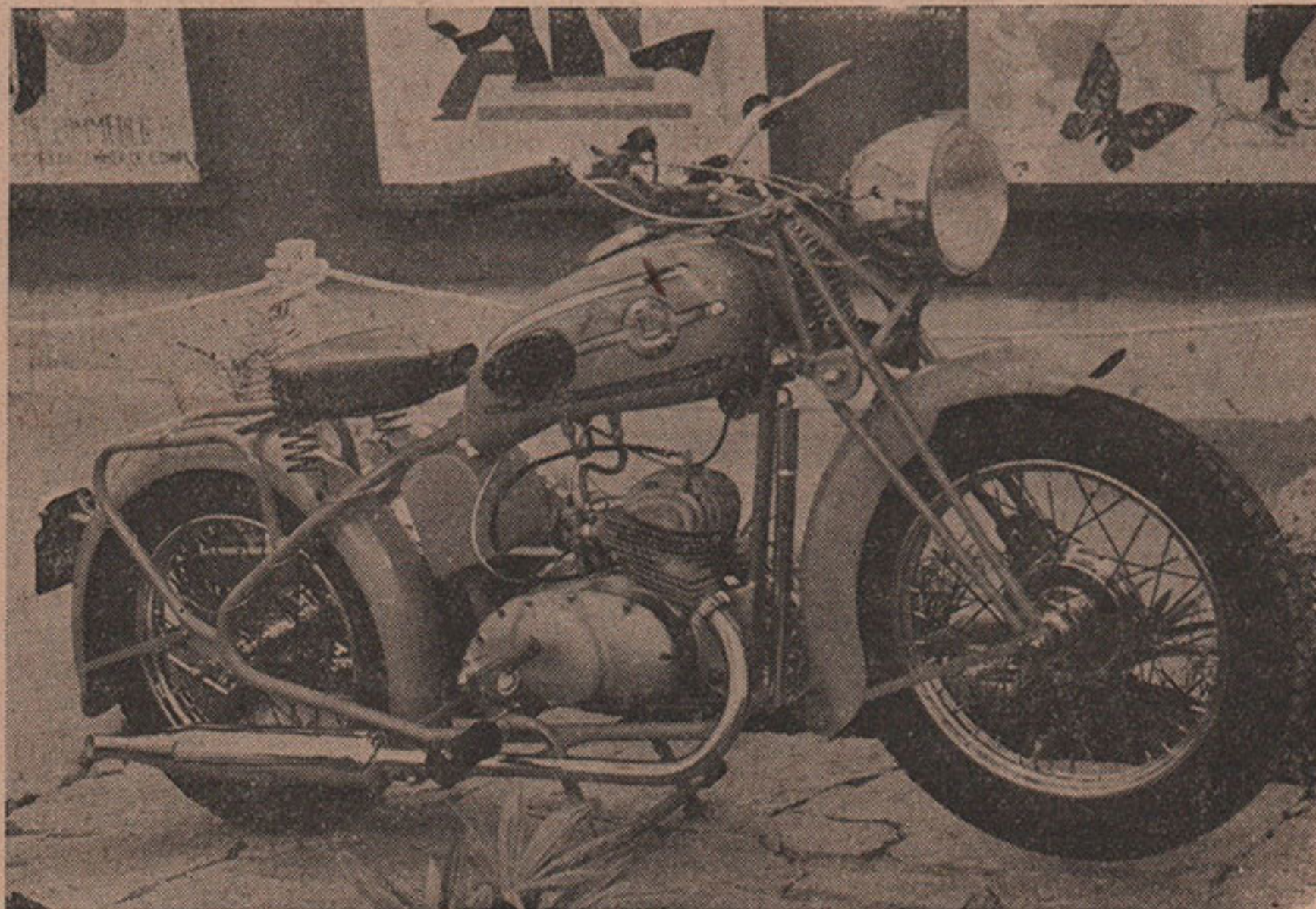
Sur l'autre modèle, le moteur à soupapes en tête de 65x72, soit 500 cmc. développe 24 CV à 5.200 tours. La vitesse est de 130 kmh. et le poids 165 kgs.

Parmi nos autres marques, Motosacche ne fabrique rien pour le moment, mais exposait à la Foire de Bâle le bloc moteur seulement d'une future 175 cmc. 2 temps, 4 vitesses, sélecteur au pied.



Ci-dessus : La 600 cmc. latérales Condor, bloc moteur 2 cylindres opposés à transmission rigide.

Ci-dessous : La 125 cmc. Perfecta, exposée à Neuchâtel.



Allégro spécialiste de la petite cylindrée prépare une 125 cmc. bloc moteur 3 vitesses (Villiers je crois), qui sortira la saison prochaine.

Une autre firme, la maison Perfecta de Couvet spécialisée dans les articles en tubes termine l'aménagement d'une nouvelle usine dans le Jura Bernois et sortira une merveilleuse petite 125 cc. dont le prototype exposé au Comptoir de Neuchâtel a remporté un succès considérable.

La présentation de la machine est impeccable. Roues de petit diamètre (à broche à l'arrière), gros pneus, fourche à ressort central et amortisseurs, guidon confortable, frein de direction, garde-boue enveloppants et gros freins. Le bloc remplit bien le cadre et est surmonté d'un vaste réservoir.

La fabrication en série sera entreprise d'ici 2 mois environ, car les commandes ont dépassé les prévisions de ses constructeurs.

Les moteurs auxiliaires s'adaptant sur les bicyclettes sans modifications dont la cylindrée varie entre 30 et 50 cmc. font également leur apparition et quelques exemplaires circulent déjà.

Quant à l'activité des clubs motocyclistes elle a repris presque comme auparavant. Rallyes, sorties et courses dont le Grand Prix de Suisse à Genève ont marqué la renaissance complète de notre sport.

Ainsi se termine ce tour d'horizon en Suisse. Peut-être que lors du Salon de Genève la gamme des marques et des modèles se sera enrichie de nombreux et nouveaux exemplaires et permettra une chronique plus fournie que celle de cette fin de septembre 1946.

R. DUBOIS.

LES MACHINES DES SURPLUS

La 600 cmc. ZUNDAPP K. S. 600

Dans l'espoir de rendre service à nos lecteurs possesseurs de machines récupérées provenant des armées belligérantes, nous publierons dans la mesure du possible les caractéristiques et réglages des motos vendues par l'Administration des Domaines au titre de « résidus de guerre ».

Voici quelques renseignements sur la moto Zundapp K.S. 600 cmc. prévue pour l'utilisation en sidecar et employée en quantité massive par la Wehrmacht.

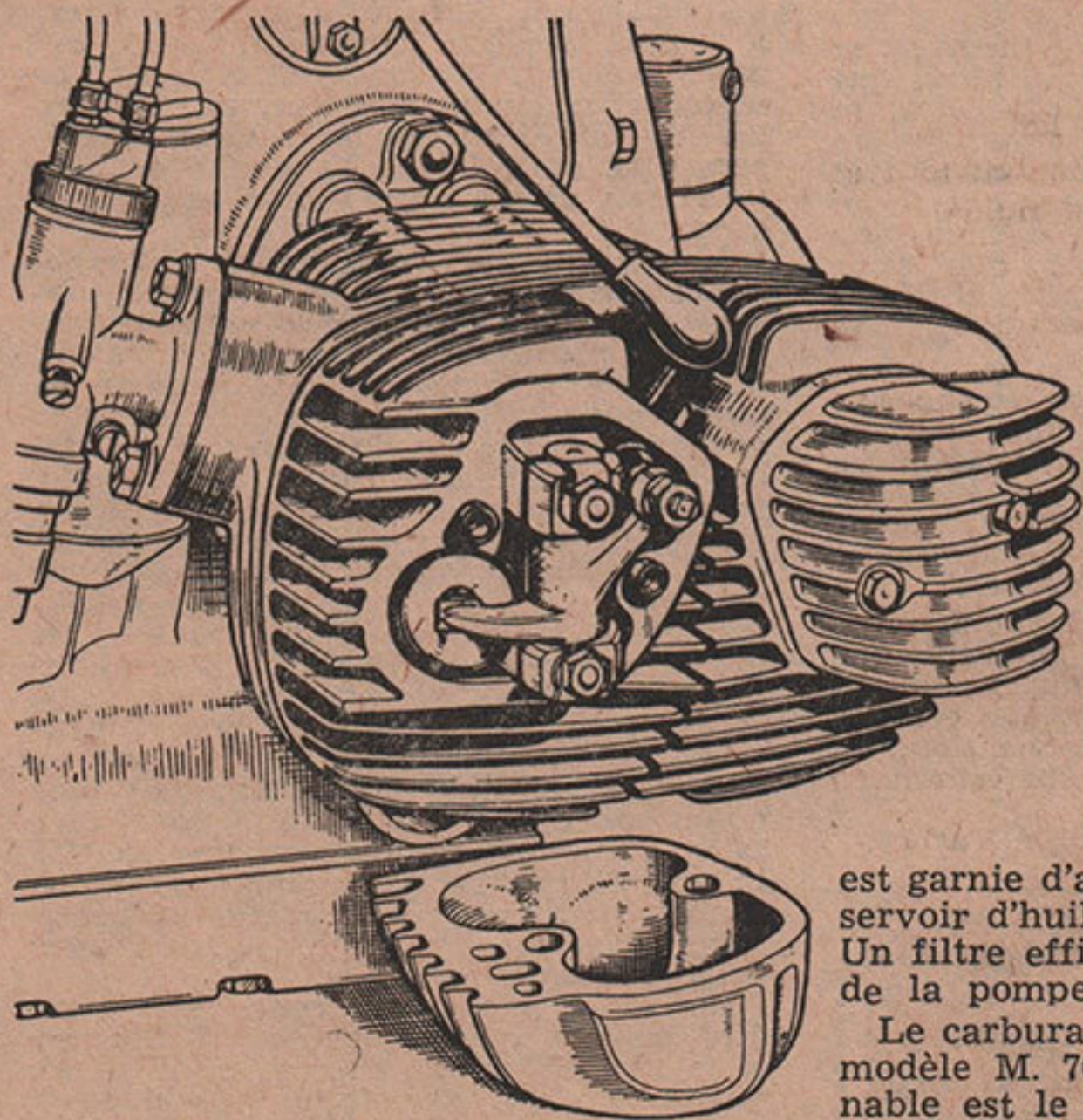
C'est un modèle connu et éprouvé depuis longtemps. Moteur deux cylindres opposés, à soupapes en tête, manivelles à 180°. Changement de vitesse, formant bloc avec le moteur, à 4 rapports, assuré par 4 jeux de chaînes. Voici les cotes principales :

L'alésage est de 75 mm. La course de 67 mm. 6 et la cylindrée exacte de 597 cmc. Le volume de la chambre de combustion est de 53 cmc., ce qui donne un rapport volumétrique de 6,5 à 1. La puissance développée atteint 28 CV. à 4.800 t.-m.

Le diagramme de distribution est le suivant :

Avance ouverture admission : 12° avant le point mort bas.

Retard fermeture admission : 48°



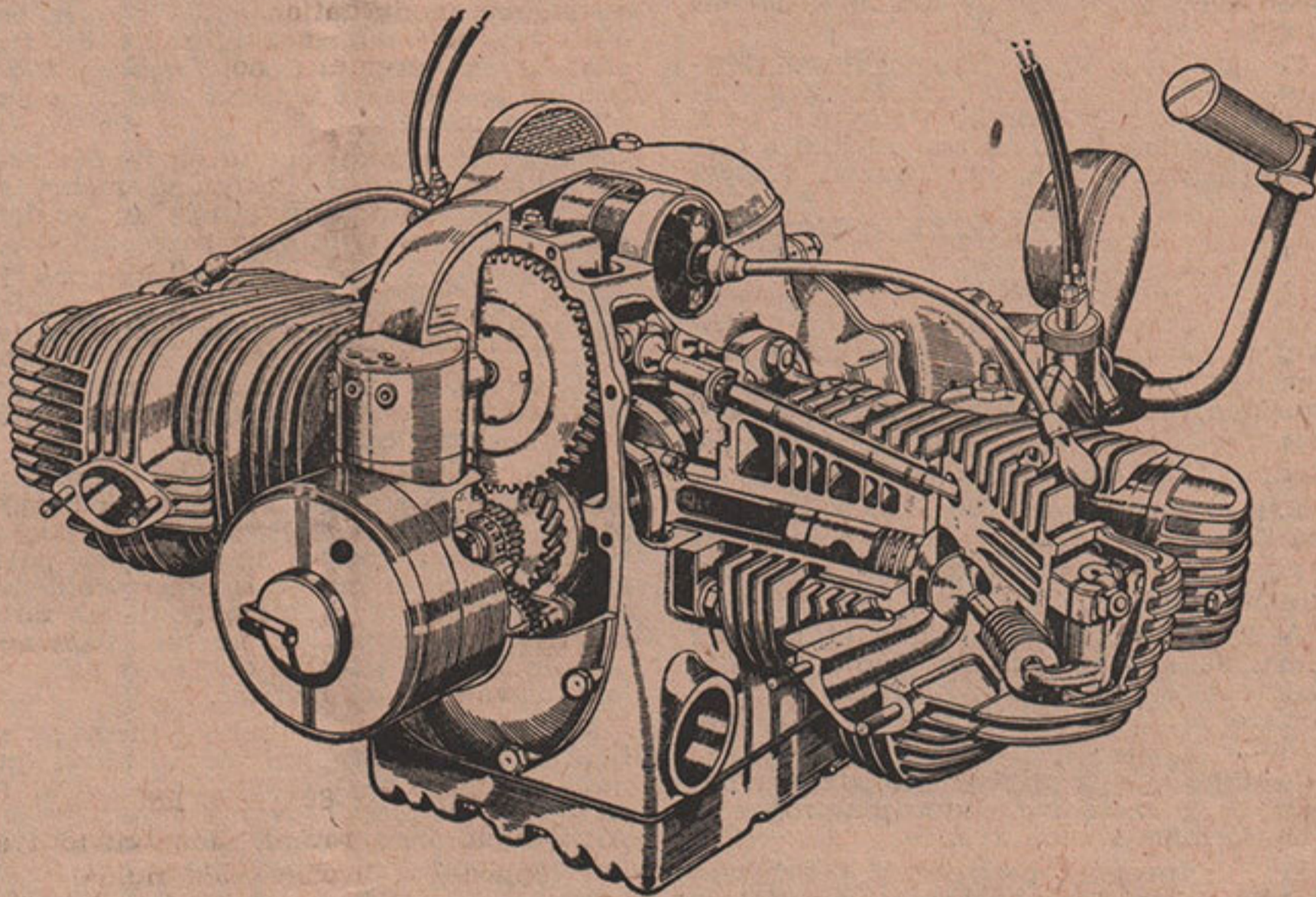
avant le point mort bas.

Avance ouverture échappement : 54° avant le point mort bas.

Retard fermeture échappement : 6° après le point mort haut.

Le graissage à circulation automatique est assuré par une pompe à en-

grenages entraînée par l'arbre moteur; cette pompe envoie sous pression, aux principaux organes, le lubrifiant nécessaire qui retombe par gravité à la base du carter. Cette partie du moteur



Voici quelques détails du moteur Zundapp type Sport. La version militaire n'a qu'un carburateur.

Ci-dessus :

Crevé partiel.

Ci-contre :

Détail d'un protège-culbuteur.

est garnie d'ailettes et constitue un réservoir d'huile d'une capacité de 2 l. 5. Un filtre efficace est monté à la sortie de la pompe.

Le carburateur unique est un AMAL modèle M. 76/446L. Le gicleur convenable est le n° 140, avec un diffuseur de 25 mm. 4, aiguille au 2° cran en partant du haut.

L'équipement électrique, à l'intérieur du bloc se compose d'une dynamo Norris 50/70 watts, montée en bout d'arbre moteur avec régulateur de tension et interrupteur. Avance variable commandée par manette. Rupture: 10 m.

avant point mort haut, pleine ouverture.

L'embrayage est à disques multiples et fonctionne dans un bain d'huile. Changement de vitesse à 4 rapports, constitué par 4 couples de pignons reliés entre eux par de courtes chaînes Duplex au pas de 3,8. L'arbre primaire est monté dans le prolongement de l'arbre moteur et porte 4 pignons qu'il anime d'un mouvement continu. Les pignons de l'arbre secondaire, qui est déporté à droite, sont montés fous et peuvent être rendus solidaires à tour de rôle dudit arbre. La transmission finale s'opère par un arbre rigide en acier spécial présentant la particularité de pouvoir supporter sans rupture ni cristallisation une torsion importante.

La commande des vitesses est mixte, c'est-à-dire que le sélecteur au pied

est doublé par un levier à main à action directe.

Les rapports de démultiplication sont les suivants :

1° Solo (pignon d'arbre : 7 dents ; couronne arrière : 37 dents ; démultiplication finale : 5,28) : 4,65 — 6 — 9,51 — 15,85 à 1.

2° Sidecar (pignon d'arbre 6 dents ; couronne arrière 38 dents, démultiplication finale 6,33) : 5,58 — 7,2 — 11,4 — 19 à 1.

La fourche, en tôle emboutie, du type à parallélogramme, est complétée par un amortisseur oléo-pneumatique à double effet réglable à la main. La suspension de selle peut également être réglée selon le poids du conducteur. Les pneumatiques sont généralement des 19 x 3,50. Pression : 1 kg 500 à l'avant ; 1 kg 750 à l'arrière.

La capacité du réservoir d'essence est de 15 litres. Le poids de la machine tout équipée est de 203 kgs. Les performances annoncées sont les suivantes : 125 km/h. en solo et 110 en sidecar. La consommation sur autoroute, aux 2/3 des vitesses maximales annoncées, serait respectivement de 4 l. 3 et 5 l. 5 aux 100 km.

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.

LE POUR ET LE CONTRE DEUX REPONSES A M. CHERPITEL

● Je n'ai pas l'intention d'en écrire 4 pages comme M. Cherpitel, mais celui-ci ne semble pas vivre à notre époque et avec nos moyens et il y a bien des chances pour que ni lui, ni moi, ne voyions cette transformation qu'il a l'air d'attendre. J'ai possédé plusieurs motos et « l'inadmissible fouillis mécanique exposé avec impudeur » ne m'a jamais choqué.

Ce que les 9/10 des motocyclistes désirent, c'est de pouvoir acheter des machines à tout-le-monde. Pour ma part, je me contenterai d'un monocylindre d'avant-guerre... même sans contact à mercure.

VACHE, à Morlaix.

× × ×

● J'ai lu votre polémique « Cherpitel-Faraday ». Pourriez-vous, dans votre rubrique, faire simplement paraître ceci :

Ma première moto date de 1916, une Triumph 250 cmc. 2 temps.

J'ai eu ensuite des 350 et des 500 avec des 27x4.

J'ai actuellement une 350 latérales 27x4, une 500 culbutée 27x4.

Je fais du tourisme rapide et non du sport. Je ne suis pas un gigolo qui démarre avec étincelles pour finir sa randonnée au bout de la rue... non, loin de là...

J'estime que la plupart des routiers ont peur de la moto parce que malpropre et inconfortable à mon avis.

Moteur protégé par carter protégeant le pilote (on n'a pas besoin de voir la mécanique, nous ne sommes pas à la triperie).

Gros pneus (je roule à plus de 100 avec des 27x4 synthétiques).

La moto n'est pas un objet de sport, mais un véhicule utilitaire avant tout, comme la voiture. Libre aux « gamins » d'acheter des engins spéciaux dits « Sport ! », M. Cherpitel a raison.

DUPONT, Paris.

A PROPOS D'UN EDITORIAL

● J'ai reçu votre numéro de « Moto-Revue » du 15 octobre et suis très heureux de vous faire savoir qu'au sujet de votre article « Propagande Etrangère », je suis tout à fait de votre avis.

La méthode de l'autruche qui consiste à se mettre la tête sous les plumes pour ne pas voir l'orage n'a jamais sauvé personne et n'a jamais empêché d'être, ce qui doit arriver.

L'indolence due à un optimisme exagéré et en la croyance d'une valeur surfaite n'est pas une garantie de supériorité pour un pays, pas plus d'ailleurs que pour un individu; le travail, un travail obstiné et patient est seul capable de faire respecter celui qui aura eu la volonté de s'y astreindre.

Le pauvre peuple Français, si amateur de discours, s'est hélas trop abandonné aux choses superficielles et ne reconnaît

plus pour siennes les qualités premières qui ont fait sa grandeur.

Nous avons tous entendu et lu ces beaux axiomes : Nous vaincrons parce que nous sommes les plus forts. — La route du fer est et restera coupée.

En face de nos illusions et de nos désirs que nous prenions pour des réalités, nous avons rencontré une râclée sans précédent, dont beaucoup ne se souviennent peut-être déjà plus et pour sortir de laquelle toute l'aide alliée nous a été indispensable; quand à la route du fer, elle est en vérité coupée, mais on avait oublié de nous dire pour qui ! (voyez monnaie matière).

Alors ! Pourquoi cet orgueil déplacé, de vouloir toujours et quand même se croire supérieurs aux autres et vouloir jusqu'à ignorer ce qui se passe ailleurs ?

Est-ce parce que l'on méconnaît la valeur et les qualités d'un adversaire que l'on empêchera cet adversaire de les avoir ?

Est-ce parce que l'on méconnaît les fabrications étrangères que l'on empêchera ces fabrications d'exister ?

Cette théorie est par trop simpliste, bien qu'un peu trop répandue, hélas ! parmi nos compatriotes.

J'estime au contraire, pour ma part, qu'il vaut bien mieux savoir qu'ailleurs on travaille dur et bien, pour en faire autant nous-mêmes, et ne pas nous endormir sur des lauriers que nous sommes loin d'avoir et de mériter.

Malheureusement, cette théorie se heurte à la politique de facilité que nous avons faite un peu trop nôtre, et lorsqu'un de ces croyants, aveugles en notre supériorité quand même en tout et partout tombe sur vos lignes, il crie au scandale et vous traite de fâcheux ou même de pessimistes, alors que vous n'êtes, hélas, que de simples réalistes.

Ainsi donc, votre conduite est la bonne; continuez de nous initier objectivement sur les productions étrangères; la mécanique, comme la science, le sport et l'art sont des choses internationales qui n'appartiennent en propre à aucun pays et dans lesquelles notre valeur et notre travail, et non nos discours, nous classeront selon nos mérites.

Dans cette voie qui est la bonne, vos lecteurs bons Français ne peuvent que vous suivre et vous approuver; quant aux autres, il est à souhaiter que cela les ramène à une saine compréhension, en secouant leurs illusions ou leur criminelle inertie.

Roger DUPONT, à Tarbes.

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.

NON, MONSIEUR DASSONVILLE, LA MOTOCYCLETTE N'EST PAS UN PIS-ALLER

● M. Dassonville croit que sur cent motocyclistes, 99 la pratiquent pour son côté économique, autrement dit, faute de moyens d'acquiescer une voiture. Cette proportion est énormément exagérée. Puisque nous sommes dans les évaluations statistiques arbitraires, je l'estime à 50 %. Le temps n'est pas si loin où des milliers de motocyclistes préféraient payer 15.000 francs (en 1939) une belle moto (voire 20.000 et davantage, mais c'est plus rare) qu'une petite voiture neuve de même prix ou une grosse d'occasion, souvent moins chère.

En moto comme en voiture, il faut distinguer deux sortes d'acheteurs, l'amateur et l'usager. Ce dernier voit uniquement le côté utilitaire, sa machine est pour lui un moyen, non un but. L'amateur, tout au contraire, considère son engin comme un but en soi, passe son temps libre à le lécher avec amour, le conduit avec ivresse. La lune de miel avec une nouvelle machine, c'est un peu comme une maîtresse qu'on étrenne, une aventure à ses débuts. Or, c'est un fait, la catégorie « amateur » se recrute infiniment plus dans la clientèle motocycliste que dans la clientèle automobile qui est surtout satisfaite quand la voiture est confortable et qu'on peut se permettre d'ignorer ce qui se passe sous le capot. Et puis, il faut le dire : qui peut prétendre épater sa concierge avec une moto ? Au lieu qu'avec une voiture, parlez-moi de ça ! Voilà qui vous attire la considération du voisinage ! Ça fait plus sérieux.

Croyez-moi, Monsieur Dassonville, celui qui soupire après une voiture n'achètera jamais une belle moto. Il attendra.

Je crois me rappeler qu'on a déjà fait des motos destinées aux masses, bon marché et de performances modestes. Ça n'a pas rendu. La clientèle motocycliste, en majorité, veut de la belle mécanique. La clientèle automobile abandonne beaucoup plus facilement la prétention à la mécanique flatteuse, celle-ci réclamant désormais une fortune. Elle se résignera à l'engin modeste pourvu qu'on y soit assis, couvert, et sur quatre roues. Le motocycliste, non. C'est exactement comme si vous disiez qu'un cavalier préférera être abrité dans un coupé derrière un cheval de trait que monté sur un pur sang.

Maintenant que voici marquée l'opposition entre le sport et le transport, passons à l'examen de ce que vous demandez au constructeur : suspension avant et arrière (comme si vous pouviez en citer qui n'aient pas de suspension avant), roues à broche, pneus 26x31/2 ou 27x4 (comme si c'était une rareté), freins hydrauliques, sélecteur, débrayage à la main (comme s'il en existait uniquement au pied), poignée tournante. Je ne vois rien dans tout cela qui soit spécialement économique. Vous trouvez les motos chères parce que trop perfectionnées et vous exigez une suspension AR et des freins hydrauliques ! Encore heureux que vous acceptiez cardan ou chaîne, parce qu'il n'y manquerait plus qu'un arbre à cames en tête pour vous faire avec tout ça une machine de 150 billets. Si c'est là votre moto pratique, simple, rustique, économique et populaire, donc bon marché, je suis avec vous, des deux mains.

En effet, monsieur, votre avis peut être utile à quelque chose : à illustrer cette vérité qu'on connaissait déjà : quand il s'agit d'avoir une machine à bas prix, on est d'accord ; quand il faut pour cela supprimer des perfectionnements coûteux, personne ne veut en abandonner un seul. Je ne suis constructeur, mais les prix actuels de la taxe, qui ne sont pas tellement rémunérateurs, amèneraient une semblable machine aux alentours de 90.000, près du double de ce que vous pensez.

SERANNE. Paris.

PAROLES MALHEUREUSES

Lors de la récente réunion constituante d'un syndicat de coureurs professionnels, plusieurs orateurs se firent les avocats d'amateurs de classe, privés des moyens d'acquiescer actuellement des machines leur permettant des performances honorables. Le directeur sportif d'un club connu se leva alors, et déclara tout net que ceux qui n'avaient pas les moyens d'acheter de telles machines n'avaient qu'à regarder courir les autres (sic).

On sait bien qu'ici comme ailleurs, la sélection s'opère plus par l'importance des moyens financiers que par la valeur professionnelle. Mais cette triste constatation ne gagne rien à être assénée avec autant de brutalité complaisante. Elle jeta d'ailleurs un froid et fut accueillie par des mouvements divers.

BICHARZON, Paris.

QUE DESIREZ-VOUS DE VOTRE MOTO ?

Je me permets de vous rappeler qu'une machine américaine, je crois, dont quelques exemplaires ont circulé en France vers 1920 ou 21 représentait le type idéal de la moto utilitaire tant désirée actuellement.

Il est regrettable que cette moto n'ait pas connu à l'époque le succès qu'elle méritait; probablement parce que trop en avance sur son temps. Je veux parler de la « Ner a Car » que vous devez connaître parfaitement, avec son châssis, sa très astucieuse direction, ses vastes

garde-boue enveloppants, son capotage, etc... lui confirmant son appellation de « presque voiture » et lui donnant un aspect d'une netteté impeccable et une présentation irréprochable. Avec une telle machine, les taches de boue ou d'huile étaient inconnues.

Ne croyez-vous pas que la fabrication d'une telle machine entreprise actuellement avec des méthodes et des matériaux modernes, assurerait à son constructeur un succès complet ?

Adjudant chef PATRICE,

IMPORTANT

Par suite des nombreux abonnements reçus ces derniers temps et, en raison des difficultés de plus en plus grandes d'obtenir du papier, il est probable que nos acheteurs au numéro éprouveront quelques difficultés, dans les mois qui vont suivre, à se procurer leur numéro. Nous nous en excusons. **ABONNEZ - VOUS IMMEDIATEMENT** pour être bien sûr de recevoir « MOTO-REVUE »; vous éviterez aussi une majoration très probable.

LES PRIX, S.V.P.

● C'est un de vos fervents lecteurs qui vient ici, avec hardiesse, vous suggérer une idée qui, j'espère, sera favorablement accueillie et excusée.

Vos annonces, dont les inestimables services sont reconnus de tous ceux qui désirent vendre, acheter ou échanger (ce qui est actuellement difficile à trouver) gagneraient à mentionner le prix demandé par le vendeur, cela éviterait une perte de temps et prouverait le loyalisme du marché.

Je suis sûr que cette petite obligation serait comprise par tous ceux qui en comprendraient les raisons et qu'il y serait fait bon accueil.

M. THIEUPONT, Paris.

LES BONNES ADRESSES

Je vous serais très reconnaissant de signaler aux collègues « Motards » la complaisance d'un Motoriste.

Il s'agit de M. Garnier, près de la place Saint-Jean, à Valence (Drôme).

En effet, ce dernier a bien voulu, à la suite d'un éclatement malencontreux, suivi de ruptures de rayons et de mise hors d'usage de la jante arrière, me faire immédiatement la réparation qui s'imposait pour me permettre de poursuivre ma route; et ce un lundi, jour normal de la fermeture du magasin.

PICHON, à St-Etienne.

nos petites annonces

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

PETITES ANNONCES domiciliées à nos bureaux (sous un No) en vue de réexpédition de courrier : Taxe de 100 Frs, par annonce. MOTO-REVUE ne fait aucune transaction dans cette rubrique et laisse toute initiative ent.e vendeurs et acheteurs.

FONDÉ EN 1878 BREVETS - MARQUES - MODELES
CABINET FABER
 34, R. DE LENINGRAD - PARIS
 EUR. 34-34, 43-51
 DOCUMENTATION No 54 *Gratuit*

MOTOS A VENDRE

CHEZ
 « PAUL-MOTOS »
 VOUS TROUVEREZ
 des MOTOS à RECONSTRUIRE
 ANGLAISES et
 ALLEMANDES
 de toutes marques
 par CENTAINES
 Grand choix de
 PIECES DETACHEES
 et ensembles
 Vente par Lots ou Unités
 Vente à crédit
 « PAUL - MOTOS »
 34, rue Lécuyer, ST-OUEN
 CLI. 12-51

NORTON 5 CV 4 vit. sélecteur
 side Bernardet, capote et carrosserie, travail, reprend voiture. M. LECLERC, 71, rue Pajol, Paris (18°).

B.M.W. 350 superculasse 1940
 fourche télescopique.
 D.K.W. 350 4 vit. sélecteur 1943
 D.K.W. 125 3 vit. sélecteur 1944
 Puch 250 2 cyl. 4 vitesses 1942
 Zundapp 500 2 cyl. culb. sidec.
 Peugeot 3 CV bloc mot. splend.
 Motos état neuf absolu.
 FAURIE, 8, av. St-Ouen, Paris

500 ZUNDAPP moteur refait,
 pn. ét. nfs. Machine parf. ét.
 marc. 9, pl. Liberté, Belleme,
 Orne. Moto sera Paris fin nov.

SIDE 1200 Indian 39. MOITRON
 41, bd des Graves, Vichy.

PART. vend direct. Monet-Goyon
 1 CV bon ét. Prix int. Téléph. aux
 repas. SAB. 79-47.

ZUNDAPP 600 culb. impec.
 DEJARDIN, 33, rue Malar, Paris
 (7°). INV. 67-21 apr. 18 h.

MOTOCONF. 350 culb. grand sport
 parf. état. VANVACAS, 14, rue
 Gabrielle, Villemonble.

A. V. au plus offrant 500 compétition
 Terrot. 175 compétit. Terrot. 350
 moteur Velocette A.C.T. NEPLAZ,
 83, av. République, Mantes. T. 386.

PART. V. Gn.-Rhône Jun. 3 cv
 1939. Parf. état. PER. 40-88.

INDIAN 750 état neuf. Tél. TRO.
 46-40 après 20 heures.

800 GNOME-RHONE incomp. modèle
 44, 4 vitesses, papiers. 22, r. Jédor,
 Drancy (Seine).

DARMONT spéc. 6 CV 1100 cmc.
 double allumage, direct. démultiplic.,
 pot échappement, chromé, capote,
 noir, coussins rouges, bien chaus.
 1° main, intermédiaire s'abstenir. M.
 ARMAND, SUF. 17-48.

500 CULB. Motobéc. av. s. car. GAR.
 74, quai de la Loire.

MOTOBEC. 500 superc. 4 vit. sél. parf.
 état. ALLIX, 45, r. Aux Sieurs,
 Alençon (Orne).

PART. vds Gnome-Rhône 3 cv tr. b. ét.
 px rais. de HEES, 3, r. Le Goff, 5°.
 DAN. 99-50.

VELOM. Motobécane 3 vit. 350 cmc.
 Motobécane av. side sport. MICHEL,
 21 bis, rue des Plantes (14°), apr. 18 h.

D.K.W. 350 cmc. 4 vitesses. N.S.U.
 350 cmc. culb. 4 vites. Rudge 500
 cmc. super cul. 40 Rudge 500 cmc. 4
 soupapes radiales, avec ou sans side.
 Sidecar neuf disponible.

MOTO CHAMPERRET, 3, rue Caran-d'Ache,
 Paris (17°).

ZUNDAPP 600 flat-twin méc. pn. présent.
 impec. Y. PRISER, Kerhuon (Finistère).

D.K.W. 5 CV 2 t. susp. AR 44. ROGER,
 matin, CEN. 19-42.

A. V. SANDFORD 7 CV b. ét. méc. 4 pns
 nfs. Px très intéressant. NOURY, 77,
 rue du Vx St-Louis, Laval (Mayenne)

350 Sup. cul. Terrot Type J.S. S. luxe,
 4 vit. sélect. ét. neuf, impec. pn. 25x300.
 PIQUET, 101, rue Blomet, Paris (15°).

CENT motos toutes marques et stock
 pièces détachées, moteurs, boîtes vites.
 Terrot, Motobéc., Triumph, B.S.A., etc.,
 LACLAU, 21, villa Marguerite, Issy-les-
 Moulineaux (Seine).

VEND Terrot et Drech 175 b. ét. tr. bas
 px. Paire de skis nve. Pneu moto 400-3,75-19.
 POUPA, 85, rue Didot, Paris, 14°. De 18
 heures à 20 heures.

DOLLAR 500 culb. mot. neuf, prix intér.
 COUSTET, 7 bis, r de Paron, Serrures-le-
 Buisson (S.-O.). (M° ligne Sceaux)

A V. moteur Velocette K.S.S. av. papiers.
 HONORE, 9, rue Mont-Louis, Paris (11°).

BEAUVAIS

Achat. Vente. Réparation
 toutes les bonnes et belles
 marques

Honore les bons de vélomoteurs
 pour toutes les
 marques

ainsi que les bons de vélos pour livraisons
 de vélomoteurs 2 vit. Motobécane
 Poney.

BEAUVAIS

spécialiste Moto et Sidecar
 magasin et ateliers :

11, rue Emile-Level, PARIS
 MAR. 57-81

MOTOBEC. Grd Sport 350 sup. culasse,
 sélecteur, 4 V. 1939. SAULNIER, 3,
 avenue de la République, Montgeron
 (S.-O.)

MOTARDS, dans l'attente des
 problématiques motos neuves,
 profitez de l'hiver pour revoir,
 modifier, moderniser vos machines.
 MOTO-SPORT vous fournira
 cadres, moteurs, boîtes, réservoirs,
 sélecteurs, pneus, sides, etc...
 Route de Combs-la-Ville, Brie-Comte-
 Robert (Seine-et-Marne).

MOTOBECANE 2 CV, pn. nfs, b. ét. 8.000.
 Bernardet sp. compl. b. pneu. 6.000.
 BEAUMONT, Saulx-les-Chartreux
 (S.-et-O.)

VENDS side Stiebs, carrosserie et pneu
 état neuf. Ecrire à Monsieur THUNLOUP,
 44, rue Vasco - de - Gama, à Paris.

VENDS ou éch. sup. DKW 350 sélect.
 contre pet. voit. COSTENOBLE, Roncq
 (Nord).

PART. vend Velocette 350 K. S.S. sélect.
 4 vit. état parfait, pneus neufs.
 ADOU, 143, rue Oberkampf, Paris (11°).

marcel perrin 50, av. Ed-Vaillant
BOULOGNE
MOL. 29-62

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.

VDS 5 CV culb. Monet-G. sél.
AUFRERE, 36, rue Sibuet, 12°.

DOLLAR 350 R3 Moteur Chaise
tan-sad, accus, possibilité
adapt. side, excellent état. DU-
ROUCHOUX, 40, rue de Va-
renne, Paris, 7°. LIT. 74-13.

DISPONIBLE neuf Indian 1100
susp. AR, avec ou ss side. Vé-
lom. Peugeot P.54. Triumph
Hérisson 250 4 vit. sélect. B.S.
A. 500 lat. Mod. 43 à remonter,
45.000 fr. CHA. 08-47. 4, rue
Hoche, Colombes.

DIVERS

GARAGISTES
Si vous avez besoin d'un
aide - mécanicien connaissant
déjà la technique automobile,
écrivez-nous :

**MECANIQUE
AUTOMOBILE**
65, rue du Docteur-Cordier,
SAINT-QUENTIN
(Aisne)

CHERCHE fond motorcycle,
app. jard. si poss. garage 5 à
10 voit. Px suf. s'abs. REMAG,
63, rue St-Nicolas, Bordeaux.

POUR toutes vos réparations
de motos, mécanique, émail-
lage, chromage, etc., transfor-
mation, adaptations de toutes
sortes (moteurs, boîtes, roues,
etc.). Voyez nos mécaniciens
spécialistes. **FOURCHE AU-
TOS MOTOS**, 8, aven. de St-
Ouen, Paris (10°). MAR. 45-07.

GARDE - BOUES enveloppant
neufs. Silencieux tubulaires
chromés, accus moto 14 ampères
neufs. Sacoche cavalerie
cuir neuves. Réservoirs, mo-
teurs, boîtes occasions. Expé-
dition province. FAURIE, 8,
av. de Saint-Ouen, Paris (18°).

Motobécane, Peugeot, Terrot, Monet, Side Carplo

Robert ADNET

Mécanicien breveté Marine, Aviation
45, Cours de Vincennes, 45 PARIS (20°) - DID. 12-16
ATELIER DE REPARATIONS

PIECES DETACHEES

A V. culotte cuir b. ét. 19 h. à
21 h. ou écrire ROUBAIX, 94,
rue Legendre, Paris (17°).

A VENDRE combinaison cuir
doublée, grande taille. TUR-
BEAUX, VAUGIRARD 63-56.

PIECES détachées toutes mar-
ques. Louis MUR, 10, av. des
Minimes, Toulouse (H.G.).

VEND ou échange fougte Ro-
sengart LR4 état moyen, ctre
B.M.W. ou D.K.W. Ecr. FAGE,
3, rue Vaucelle, Argenteuil.

A V. d'urg. un tour à banc
rompu 1200 entrep. 200 haut.
av. acc. et mot. Tri. Ecr. à DA-
MIEN, 2,r. Guynemer, Asnières

CAMION 6 tonnes, benne bas-
culante prêt à prend. la route.
Citerne 9.000 litres sur pneus,
mécanique à remettre en état.
Reprends toutes motos, même
épaves ou incomplètes. Ecrire
BAILLAUD, 10, rue Blanche,
à Bois - Colombes.

PETIT tour pr bricol. contre
moto 3 ou 4 CV. Ecrire LAM-
BERT Georg., Ligny (E.-et-L.)

E. SACHÉ

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

ON DESIRE ACHETER

RECHERCHE F.N. 350 cmc.
même acc. ou mauvais état.
Ecrire à M. GRANDVAL, 14,
r. du Perrey, Le Havre (S.-I.)

J'ACHETE sur place toutes
motos, sidecars seuls, petites
voitures, pneus et chambres,
même lisses. FAURIE, 8, av.
de St-Ouen, Paris (18°). Métro
La Fourche. Tél. MAR. 45-07.

CHERCHE moto-side Gnome-
Rhône 7 CV. P. REIBEL, 44, r.
de la Clef, Paris (5°).

CHERCHE moteur Zundapp
complet 4 cyl. 800 cmc. Selle
Broocks. Cl. GOVIRAN, Gic-
nac-la-Nerthe (B.-d.-R.).

RECHERCHE cadre et tube
échappement, type 115, 117, 415.
LACROIX Maurice, rue Léo-
Lagrange, Avesnelles (Nord).

ACH. moteur Zundapp 600 cc.
même sans boîte et boîte vi-
tesses N.S.U., 250 complète.
Ag. TERROT, Luçon (Vendée)

CH. à acheter ou à éch. ctre
ravital. une roue arrière de
25x3. BERTIN, 97, fbg d'Or-
léans, Pithiviers (Loiret).

SUIS achet. moto 350 lat. bon
état. DROUARD, 13, rue Par-
mentier, Houilles (S.-et-O.).

● ECHANGES ●

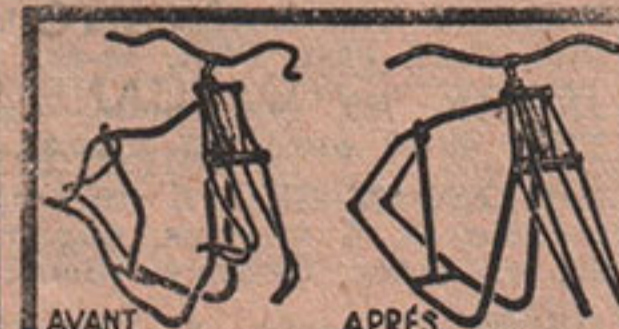
ECHANGE Darmont sp. état
neuf tout équipé contre side
René-Gillet 750 ou 1000 cmc.
susp. AR, parfait état. CROSS,
3, Cité Roquette, Paris (11°).

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 AUXILIAIRES de vélo disponibles
MOTO-BASTILLE 6, Bd Richard-Lenoir
PARIS-XI° - Roq. 29-28

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

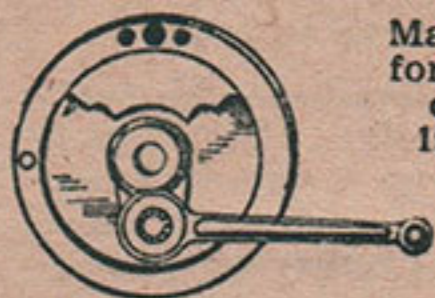
**RENOVATION
DES CADRES
ET RESERVOIRS MOTOS**
Travail rapide et soigné
Raymond BONNOT
147, rue de Romainville
MONTREUIL (Seine)
AVR. 01-47



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

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^e
Tél. : ETO. 12-46

Une Bicyclette idéale
est signée ACTUAL
Réparation cycles et motos
Equipement sportif

Actual - Sports

25, rue N.-D.-de-Nazareth
PARIS (3^e) 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

**16^e Agence TERROT
MOTOBECANE**

arrondt.
 Mise détach. Mise au point
Chromage — Emaillage
VENTE — REPARATION
DEVOS & BOUVIER
104, r. Lauriston, PARIS-16^e

Vente. Achat. Réparations
AGENCES :

Terrot, Monet-Goyon
M.R., Motobécane

SPECIALISTES :

N.S.U., D.K.W., Zundapp
R. GRAZZINI

16, r. du Marché-Popincourt
PARIS — Tél. Roq. 17-03

TOUS SPORTS

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

NOTARI Pres

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

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

LA MOTO RENOVEE

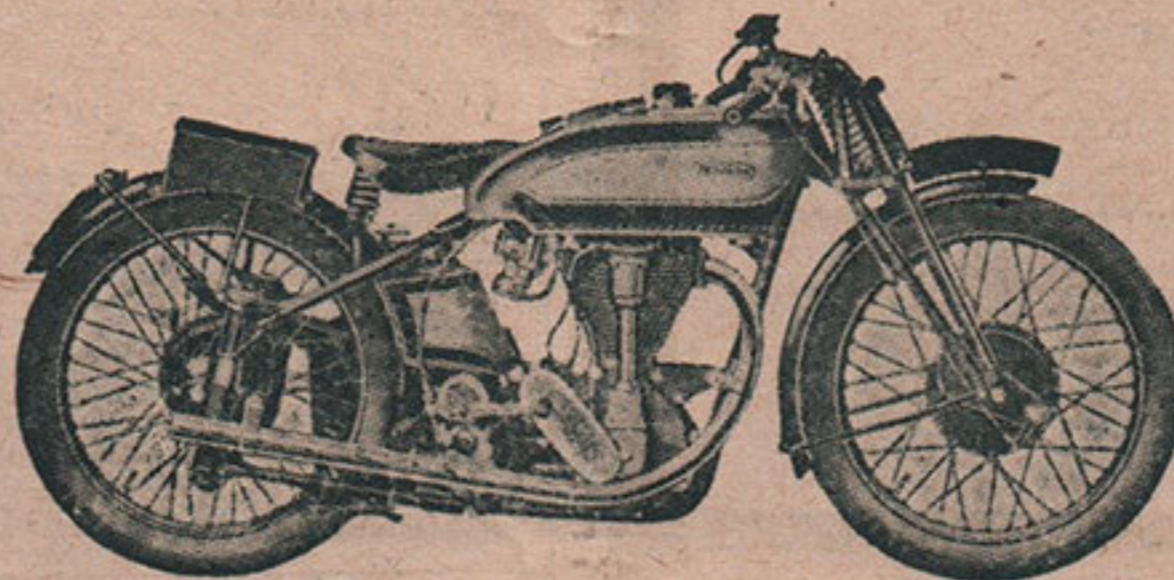
58, rue Amelot — Paris

Lucien PSALTY
Spécialiste MOTOS ANGLAISES

Norton
R.F.G.® 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, Rudge

VENTE A CREDIT



Nous disposons actuellement pour vente
Immédiate de

**50 MOTOCYCLETTES
ETAT NEUF**

B. M. W.	2 cylindres
ARIEL	4 et 5 CV
B. S. A.	4 CV
MATCHLESS	4 CV
MATCHLESS	4 cylindres
EXCELSIOR	4 CV
TRIUMPH	4 CV
TRIUMPH	2 cylindres
NORTON	500 cc.

MOTOBECANE 500 (1939) avec sidecar
Bernardet neuf, etc... etc...

VENTE A CREDIT

Nouvelle Direction :

Paul LADEVEZE

Spécialiste MOTOS RAPIDES

50, rue Brunel — PARIS (17^e) ETO. 24-66

MOTOS Achat comp.
tant de tou-
motos, vente
de pièces détach., moteurs,
boîtes, roues, pignons, etc...
Réalésage et réfection embellages
Agence officielle
« MAGNAT-DEBON »
Ets BEAUSOLEIL
9, rue Saint-Sabin, PARIS

**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

24, rue Lécuyer, ST-OUEN
Pte Clignanc.-Pte Montmart
Ch. 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^e)

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 Cholsy, Paris-13^e
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...

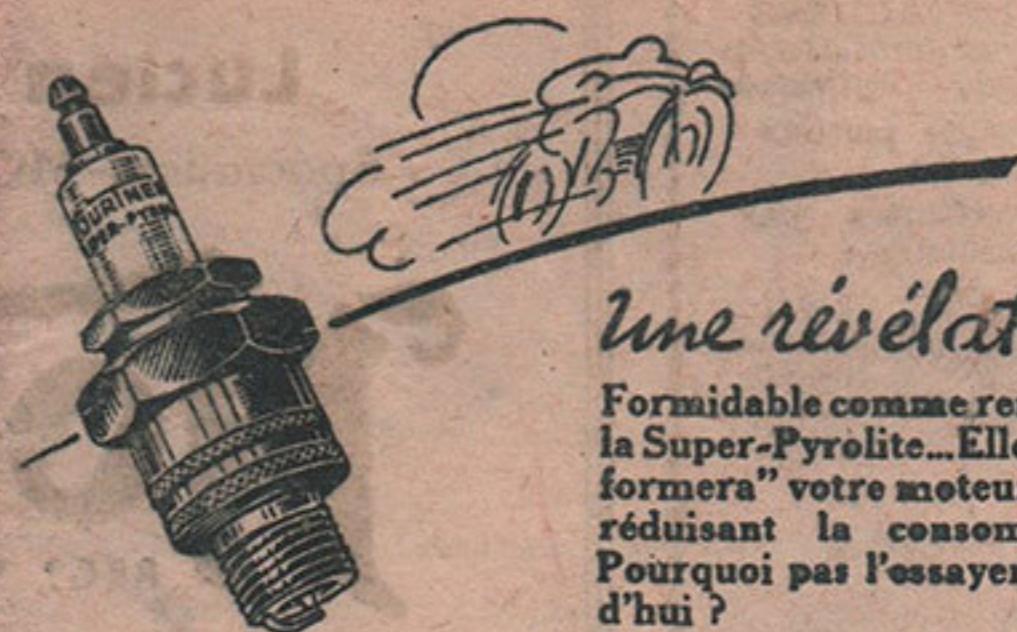
FLERTEX

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



Une révélation!

Formidable comme rendement
la Super-Pyrolite... Elle "trans-
formera" votre moteur tout en
réduisant la consommation.
Pourquoi pas l'essayer aujour-
d'hui?

GURTNER

PONTARLIER (Doubs)

no. et V.

Ets F. DUMONT Dépositaire Gurtner
Bougies - Carburateurs - Avertisseurs
8, rue du Mont — PONTARLIER (Doubs)



COMPTEURS

POUR
AUTOS
MOTOS
VÉLOS

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

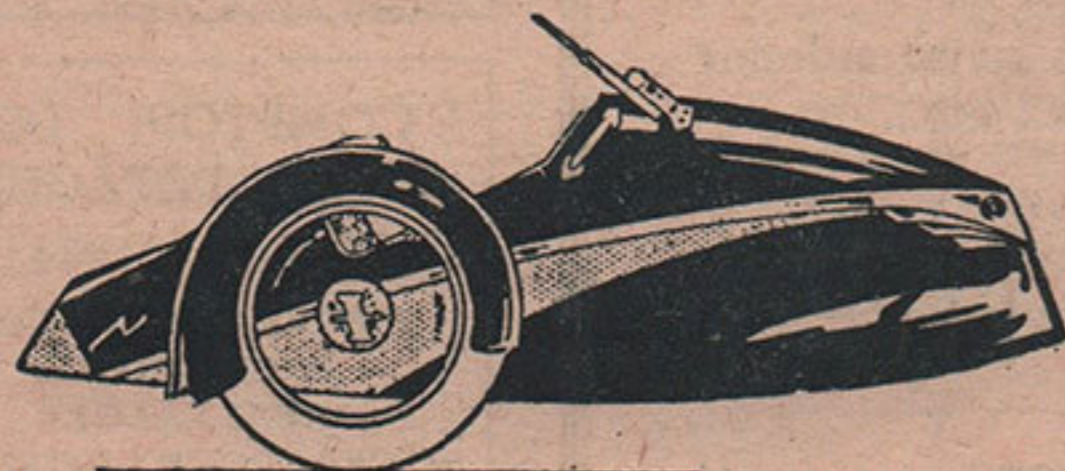
IMPÉRIAL

LES PLUS BEAUX SIDECARS DU MONDE
confirment en course la supériorité de leur fabrication

Grand Prix de Cannes 1000 cc. 1^{er} DESPLAND
600 cc. 1^{er} MOSCHETTO
Grand Prix d'Avignon 1^{er} DESPLAND
Grand Prix de Lyon 1^{er} meilleur temps sidecars

Bureaux: 21, rue Martin-
Combret, VILLEURBANNE
Tél. : V. 73-21

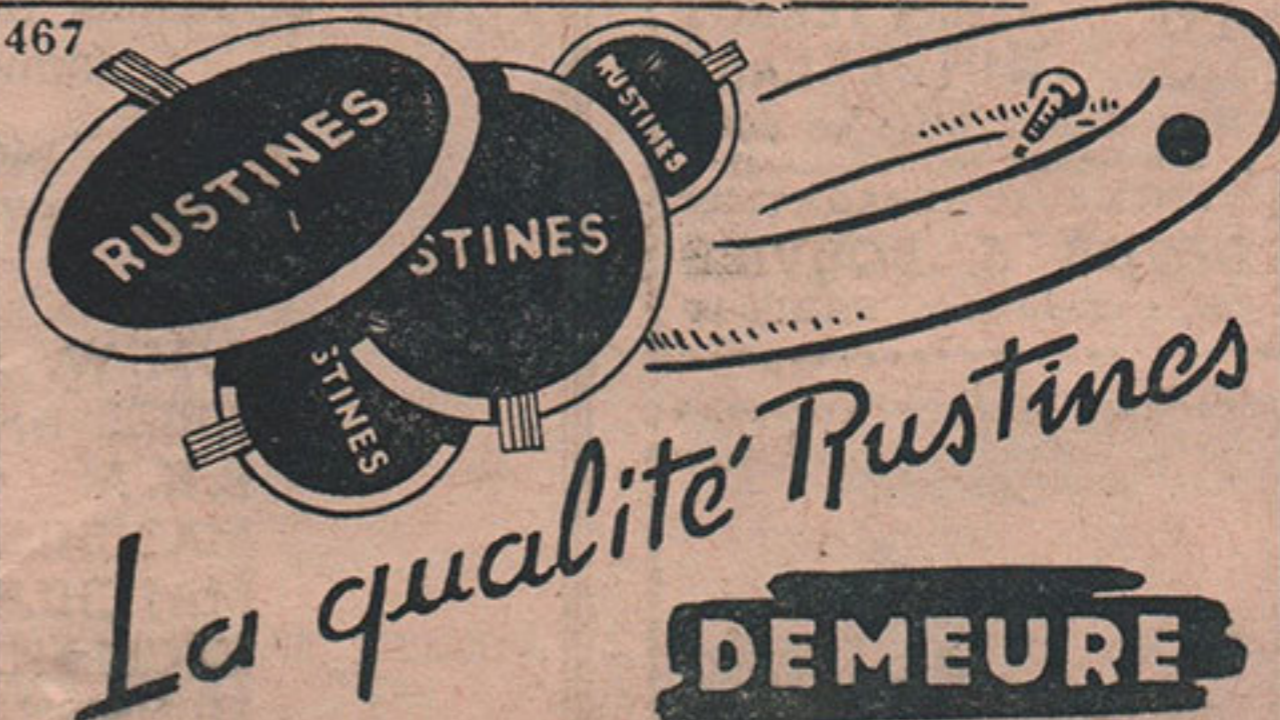
Usine : 6. Impasse du
Sablon — LYON (3^e),



ROBUSTE, ELEGANT, CONFORTABLE,
AGREABLE A CONDUIRE

IMPÉRIAL sera votre sidecar
La devise IMPERIAL reste : Sécurité - Confort
Agent pour Paris : R. VOIVENEL,
34, rue de Charonne (11^e) — Tél. ROQ. 17-13

467



La qualité Rustines
DEMEURE

Les RUSTINES à bord mince et à lan-
guette 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)