

34<sup>e</sup> ANNEE. — N° 883. — 15 DECEMBRE 1946

# Moto revue

VÉLOMOTEURS  
MOTOS, SIDECARS  
CYCLECARS

LE CALENDRIER  
SPORTIF 1947

Provisoirement

BI-MENSUEL

LE NUMERO :

15 frs.



TELEPHONE :  
GUTENB. 73.32  
4 LIGNES GROUPEES  
C.I.C. POSTAL : 297 37

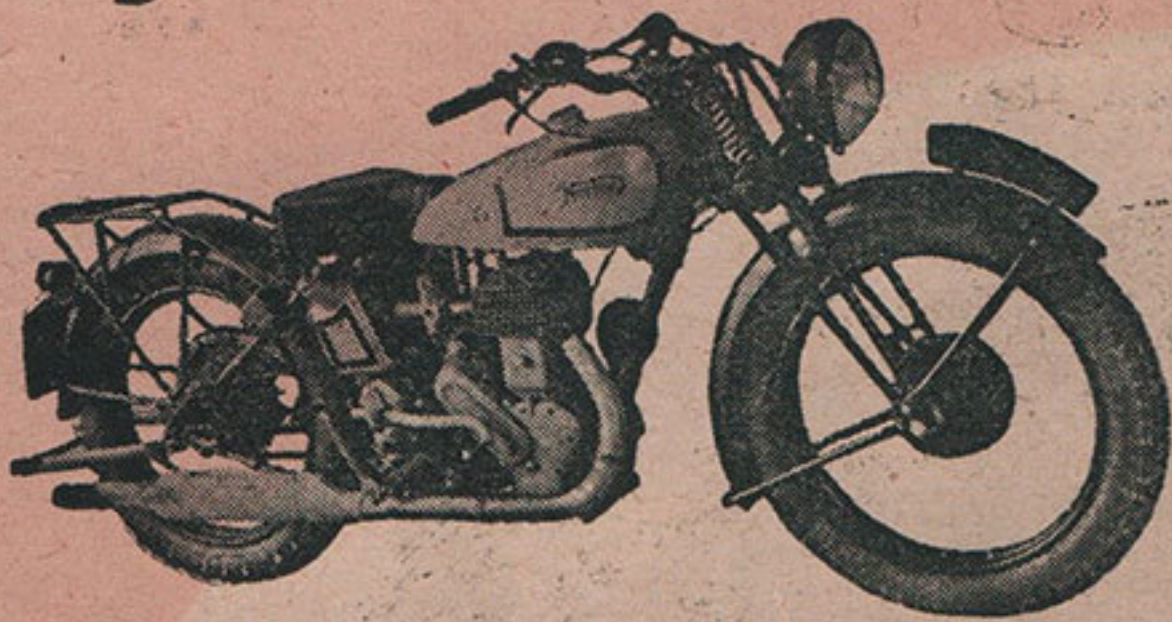
REDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITE  
12. RUE DE CLÉRY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Cette 500 Benelli a été photographiée à la Porte de Turckheim (Haut-Rhin),  
par M. Rohmer, notre abonné de Strasbourg.

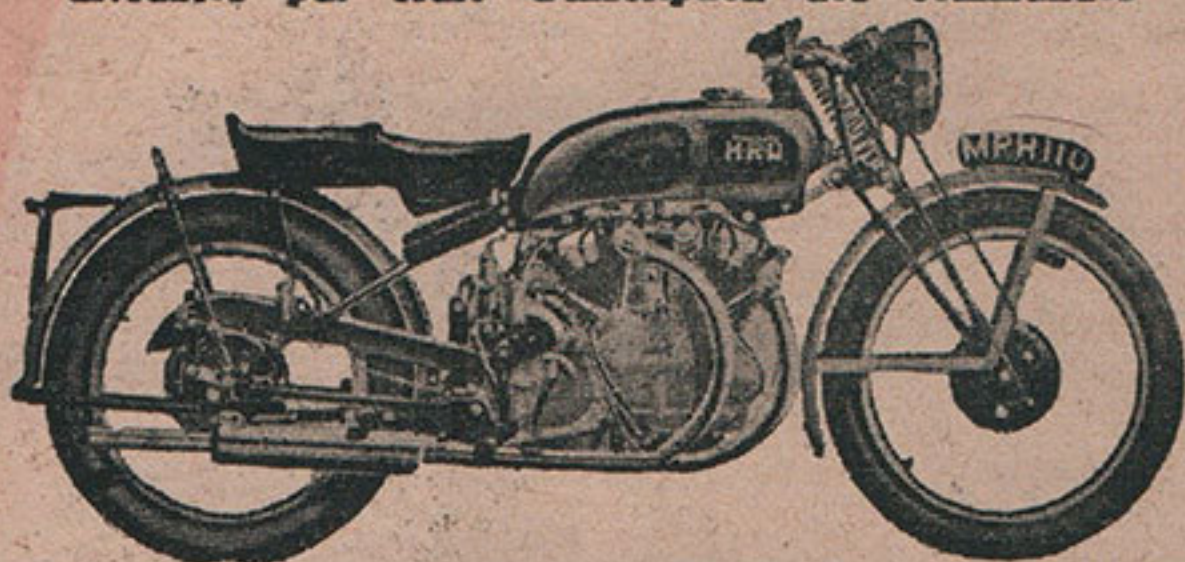
**Le Salon**  
de la **Moto** continue  
chez  
**GARREAU**

SPECIALISTE MOTOS RAPIDES  
PIECES DETACHEES ANGLAISES

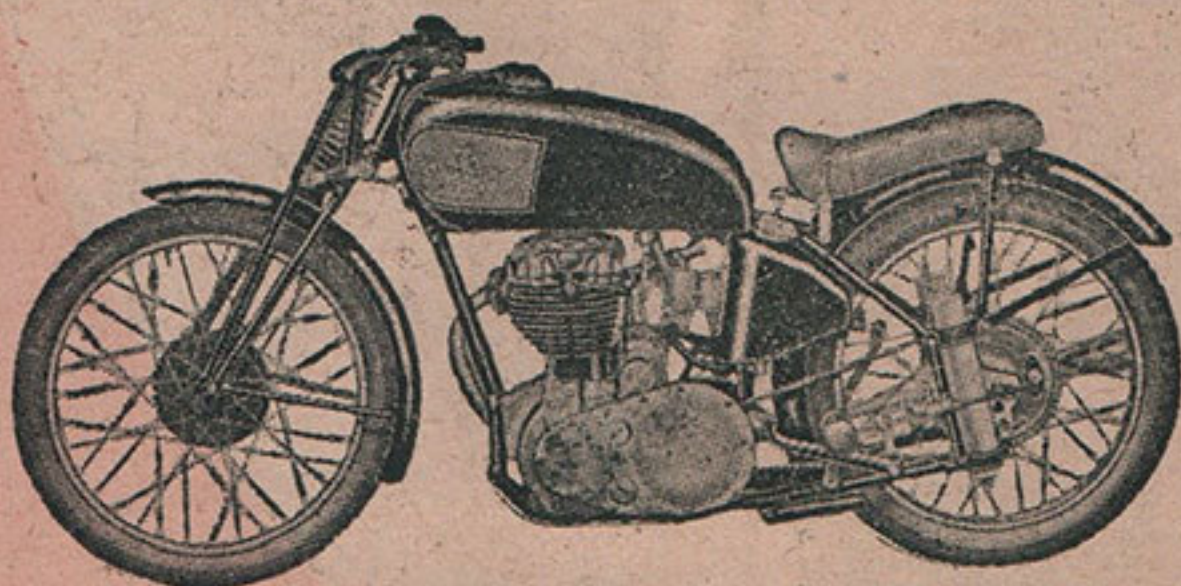
**Norton**



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° - VAU. 07-09



UNE PRODUCTION  
DE QUALITÉ...

Parmi les accessoires GURTNER  
l'avertisseur "TREVOS" et la  
bougie "SUPER-PYROLITE" sont  
particulièrement appréciés des  
usagers. Faire confiance à GURTNER,  
la marque qui a fait ses preuves,  
c'est se préserver de tous aléas.

**GURTNER**

PONTARLIER (Doubs)

M&V

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

**AMAC**  
CARBURATEURS  
COMMANDES  
GUIDONS, etc.

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

1<sup>er</sup> GRANDS PRIX DE NICE 1945 sur 250 cmc.  
COUPES DE PARIS 1945 O.K. SUPREME  
CIRCUIT de SAINT-CLOUD 1946

espère vous livrer bientôt la machine de votre choix  
Monet-Goyon — Motobécane — Terrot — O.K. Suprême

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

**MOTOS DRESCH D.F.R.**  
**DRESCHMOTOR**

Pièces détachées d'origine  
7, rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)  
Téléphone : ETAMPES 497

**STOCK IMPORTANT**

Pièces de rechange et moteurs complets  
B.M.W. — N.S.U. — ZUNDAPP — D.K.W., etc...  
STATION SERVICE

83, avenue de la Grande-Armée, 83 — PARIS  
Tél : Passy : 46-25 — 46-45 — 46-70 — 46-79

Achat **FRANCE-MOTOS** Vente  
ECHANGE - REPARATIONS - RECONSTRUCTION

**Robert KIÉNE**

Coureur Spécialiste  
73, Quai du Point-du-Jour — BILLANCOURT  
Près du Pont de Billancourt Tél : MOL. 21-26

## ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 N°s	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°) — TELEPHONE GUT: 73-32 (4 lignes groupées)

# Moto revue

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI

FONDE EN 1913. — Directeur-Fondateur: Camille LACOME

## ◆ L'HUILE EN VENTE LIBRE

Depuis plusieurs mois déjà, les garagistes délivraient assez facilement de l'huile sans tickets. Aussi la nouvelle de la suppression des tickets d'huile passa-t-elle presque inaperçue. Un coup d'épée dans l'eau.

## ◆ ATTENTION

Depuis le 1<sup>er</sup> décembre, le coût de la feuille de papier timbré est passé de 10 à 20 francs. Les demandes de permis ou cartes grises faites sur papier timbré à l'ancien tarif après cette date seraient de plein droit considérées comme nulles.

## ◆ MOTEURS DE MOTOS ET D'AVIONS

Certains petits flat-twins remarquables au Salon de l'aviation feraient l'affaire de plus d'un motocycliste ou cyclecariste. Certains ont vraiment belle allure, avec leurs cylindres et leurs culasses alu aux ailettes extra fines.

## ◆ VIOLONS D'INGRES

Savez-vous que le célèbre pilote italien Sandri est également compositeur de musique? Il a écrit plusieurs mélodies très agréables, éditées et enregistrées en Italie.

## ◆ HOULGATE, CHAMPION DE FRANCE DE MOTO-BALL

La F.F.M. a attribué le titre de champion de France de moto-ball au M.B.C. d'Houlegate, qui a remporté cette année 17 victoires sur 21 matches disputés. Félicitons les membres et les dirigeants de ce beau succès.

## ◆ UNE AMELIORATION AU REGIME DES « EPAVES »

Les fonctionnaires des Domaines recevraient prochainement des directives leur enjoignant de délivrer dans le moindre délai aux acheteurs d'épaves les pièces nécessaires à l'obtention des cartes grises, quelque soit l'état du véhicule vendu.

## ◆ UNE NOUVELLE VOITURETTE

La Société V.E.L. construit des voiturettes 2 places à traction avant équipées de moteurs deux temps Train. La vitesse est de 60 kmh. pour une consommation inférieure

## La technique anglaise domine

UNE curieuse information nous parvient d'Amérique, Harley Davidson étudie une machine de moyenne cylindrée et dont les caractéristiques sont point pour point celles des nouvelles machines anglaises: deux cylindres verticaux, boîte à 4 vitesses avec sélecteur au pied, suspension arrière à glissières, fourche avant télescopique, en somme une machine de conception 100 % anglaise. Evidemment les ingénieurs de cette marque se sont, dans le passé, plus d'une fois écartés de la technique traditionnelle américaine et il y a vingt-cinq ans environ apparaissait une flat-twin, et plus récemment encore, une mono 350. La 1.000 à culbuteurs avait elle aussi, quelque chose qui évoquait les grosses machines de sport britanniques. Mais jamais, croyons-nous, la technique américaine ne s'est plus nettement inspirée de la technique britannique.

A quoi cela est-il dû? Pour une part, certainement, à l'offensive menée en Amérique par l'industrie anglaise qui s'efforce d'exporter la plus grande partie de sa production. Les directeurs des marques anglaises ont fait en Amérique de fructueuses tournées commerciales, et ont pris pied sur le marché américain. La machine anglaise est plus maniable, plus économique que la machine américaine qui est imposante, robuste, rapide mais qui est plutôt une machine destinée à des athlètes, elle est plus fine, plus racée et aussi plus luxueusement présentée. La machine américaine est chère et c'est la raison pour laquelle elle a dû, peu à peu, battre en retraite devant l'automobile, comparativement meilleur marché. Il y a donc place sur le marché américain pour des machines qui, plus légères, n'en sont pas moins capables de performances élevées.

Une autre raison, c'est le prestige mondial de la construction anglaise et la place qu'elle a prise sur le marché mondial. En mauvais terrain, ce n'est pas toujours la machine ultra-puissante mais très lourde qui est idéale. Dans bien des cas, c'est la motocyclette ultra-légère ou le vélomoteur qui rendent le plus de services aux colonies, et en tous cas une machine de cylindrée et de poids moyen convient mieux qu'un engin trop puissant et trop lourd. Et l'industrie américaine qui, elle aussi veut exporter, s'inspire de l'industrie anglaise qui, elle, a réussi à le faire.

Certes, nous serions les derniers à médire de la machine américaine de grosse cylindrée, dont le charme de conduite et les possibilités extraordinaires sont indiscutables. Mais il ne faut pas oublier que la moto est appelée à satisfaire une clientèle plus étendue que la police, les coureurs et quelques amateurs fortunés. Il y a en Amérique, une clientèle pour la moto de moyenne puissance. C'est ce que les ingénieurs d'Harley Davidson ont parfaitement compris.

à 4 litres. Les quatre roues sont indépendantes. Chacune d'elle comporte un tambour de frein. L'éclairage des phares et des feux de position est assuré par une batterie d'accus. Le poids total est de 180 kgs seulement. L'aspect est des plus agréables. V.E.L. a d'ailleurs un programme de construction très chargé pour l'avenir et présentera plusieurs nouveautés intéressantes.

## ◆ AIDEZ-NOUS, S.V.P.

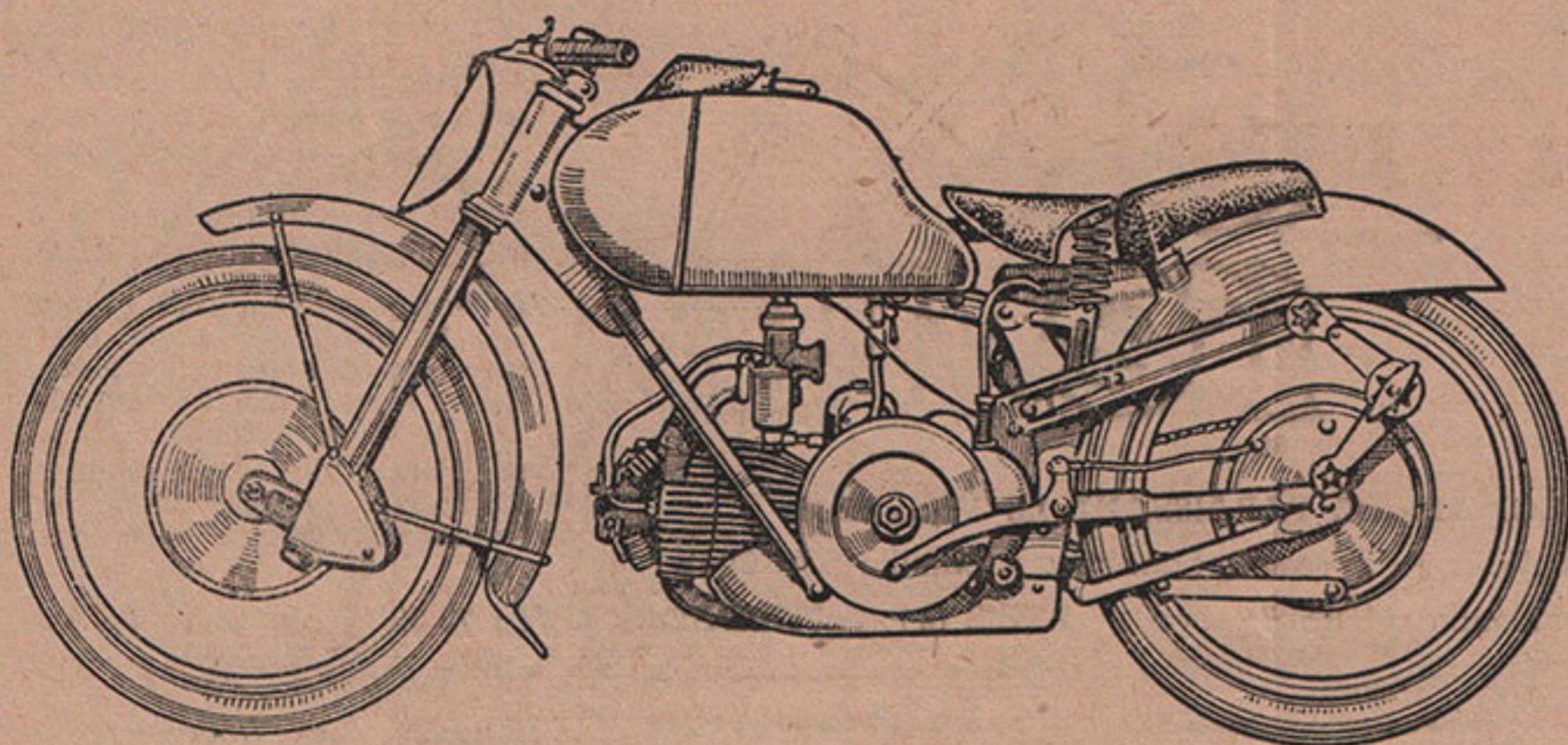
La réorganisation de nos services et les aménagements auxquels nous avons dû procéder, dans l'immeuble de la « Maison de la Moto » ont rendu nécessaires la pose d'ampoules électriques en assez grand nombre. Malheureusement, elles sont à l'heure actuelle à peu près introuvables, ce qui complique singulièrement notre tâche à cette époque de l'année où les jours sont les plus courts. Bien entendu, nous avons tenté tout ce qui était possible auprès des services publics et des grossistes. Mais comme il n'est de pires sourds que ceux qui ne veulent entendre, nous préférons avoir recours à l'amabilité de nos abonnés. Nous serions infiniment reconnaissants à ceux d'entre eux qui pourraient nous procurer des ampoules de 75-100 watts

## ◆ LA BIENVENUE DES MOTOCYCLISTES POLONAIS

M. Docha, président de l'Union Motocycliste de Pologne, venu à Paris en qualité de délégué à la F.I.C.M., est venu nous rendre visite, en nous demandant de transmettre aux motocyclistes français le salut fraternel de leurs confrères de Pologne. Les sportifs polonais disputeront de grandes épreuves au cours de la saison prochaine, notamment les Six Jours Internationaux. Ils disposeront de matériel étranger, notamment des D.K.W. et des Norton.

## ◆ ESSENCE DETAXEE ET COLOREE

Encore un projet extravagant: On vient de proposer de détaxer l'essence pour une certaine catégorie d'usagers. Ce carburant à prix réduit serait coloré, ce qui compliquerait encore la manutention et le transport. Il faut diminuer les taxes frappant l'essence pour tout le monde et non avantager certains au détriment des autres.



La nouvelle 500 Guzzi à moteur monocylindrique. La fourche avant est du type « à balanciers ». Le reste de la machine conserve les caractéristiques de la marque.

## INFORMATIONS

### ◆ LA ROSE DE NOËL DU M. C. FINISTERE

Le Moto-Club du Finistère, pour renouer une tradition, organisera cette année, le 22 décembre prochain, sa classique « Rose de Noël ».

Cette épreuve consiste en un circuit de régularité à moyennes imposées, ouvert à tous les amateurs et éventuellement aux professionnels. Ce circuit a pour but de démontrer que la moto est un véhicule apte à circuler l'hiver sous n'importe quel temps.

L'itinéraire choisi pour la « Rose de Noël » 1946, est le trajet Brest-Quimper et retour, par Landernau, soit environ 200 kms. Les moyennes imposées par catégories sont les suivantes :

Catégorie 250 et en dessous : 40 kmh.  
Catégorie 350 et sidecar : 45 kmh.  
Catégorie 500, 750 et sidecar 600 et 1000 : 50 kmh.

Les départs auront lieu du Siège du Moto-Club place de la Liberté à Brest, à partir de 9 h. 15, de 2 minutes en 2 minutes. Deux contrôles secrets seront organisés à l'aller entre Brest et Quimper et au retour, entre Quimper et Brest.

L'arrivée se fera de façon originale dans la salle même du Nouveau Théâtre de Brest où se déroulera le bal organisé en l'honneur des motocyclistes par le Comité des Fêtes de la ville. Le classement sera proclamé dans la salle et les lauréats recevront d'importants prix en espèces.

Engagements et renseignements au Moto-Club du Finistère, Cité Commerciale, à Brest (tél. 2-89).

### ◆ SUGGESTIONS ITALIENNES

L'Italie proposerait à la Fédération Internationale d'interdire les compresseurs, et de n'autoriser comme carburant que de l'essence à 72 d'octane. Et pourtant, c'est le pays des quatre cylindres à compresseur. Le nouveau règlement serait imposé pour trois ans. De plus, la cylindrée sera limitée à 500 cc. et le poids à 126 kgs, y compris l'essence et l'huile pour un parcours minimum de 240 kms. Aucune machine de course actuelle ne remplit ces conditions.

### ◆ PROJETS RUSSES

Il paraîtrait que les Russes auraient donné des instructions à D.K.W., dont les usines se trouvent dans leur zone, pour établir une machine spéciale. Ils auraient l'intention de s'attaquer au record du monde de vitesse.

Nous cherchons un cycliste pour nos services photogravure et imprimerie.

Se présenter à nos bureaux, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 18 h. Lundi excepté.

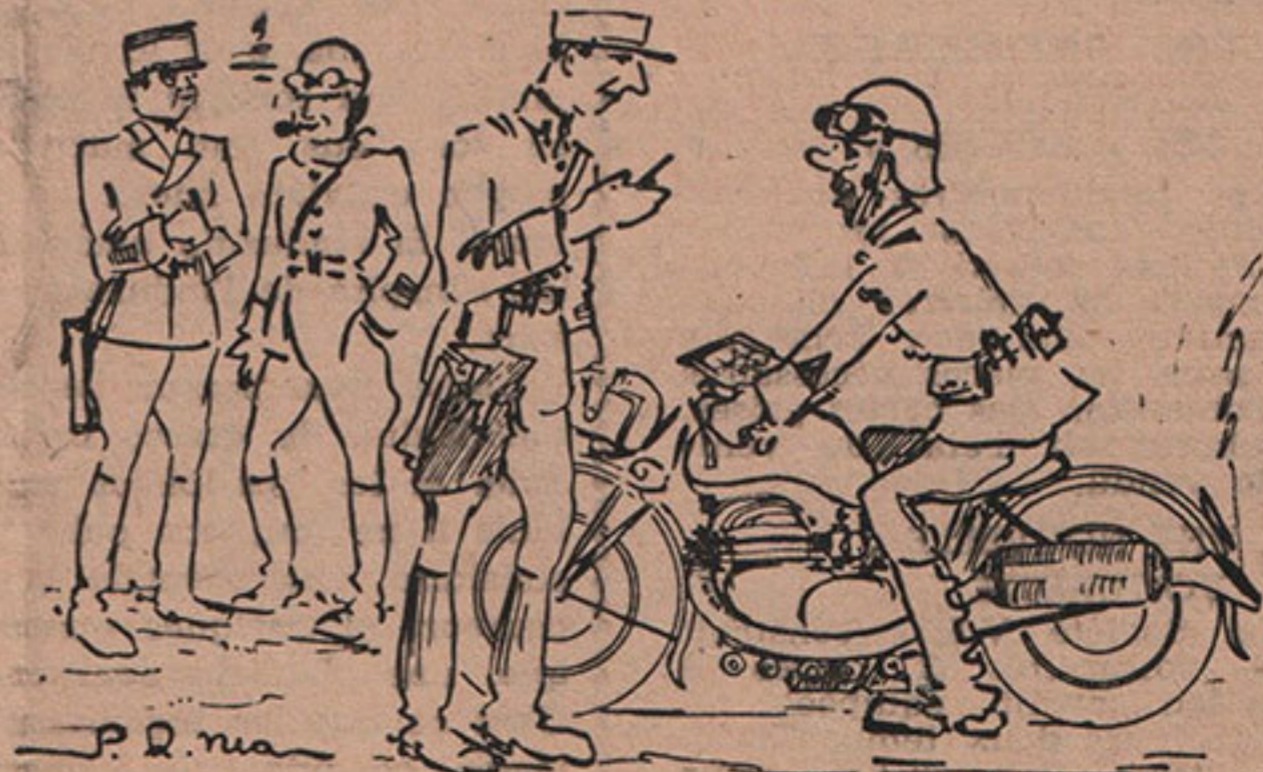
### ◆ LA DEUX CYLINDRES ARIEL

Les premières photos de la nouvelle Ariel ont paru. Le prototype qui à l'heure actuelle a parcouru plus de 80.000 kms est de lignes classiques et plaisantes. Il a donné toute satisfaction, mais on voudrait savoir ce qu'il a dans le ventre. Les détails originaux et ingénieux ne doivent pas faire défaut. Quant à la production en série, elle ne commencera que l'année prochaine et c'est au Salon Anglais de 1947 que le nouveau modèle fera son apparition publique.

### PERMIS MILITAIRE

— Et quand la visibilité devient mauvaise, que faites-vous ?

— Je retire mes lunettes, mon lieutenant.



### ◆ FRANCHISE

Un constructeur et non des moindres reconnaissait que parmi ses modèles, il n'y en avait qu'un qui fût moderne et que même celui-là avait besoin de sérieuses retouches.

### UN VIEUX NOM QUI REAPPARAÎT

Zenith, l'ancienne marque célèbre par ses grosses machines, annonce pour l'année prochaine deux modèles à moteur Jap et à boîte Burman. L'une est une 747 cmc., l'autre une 1.100 cmc.

### ◆ ESSAIS DE BOUGIES

Les nouvelles bougies Pacey ont une électrode en un alliage de magnésium et de nickel qui résiste très bien à la corrosion. L'isolant est un produit dérivé de la bauxite. On l'éprouve en plongeant successivement la bougie dans un métal fondu, puis dans l'eau froide et enfin de nouveau dans le métal fondu. Après une immersion dans un bain d'aniline, les fêlures apparaissent.

### ◆ UN FLAT-TWIN A DISTRIBUTION PAR FOURREAUX

C'est un moteur américain construit par la Heinz Research Corporation. Le fourreau est tournant et entraîné par engrenages. Ce fourreau porte à sa partie supérieure des orifices qui correspondent avec les orifices d'échappement pratiqués à la partie supérieure du cylindre. Ce qui est particulier, c'est que dans la partie basse du fourreau sont d'autres orifices que démasque le piston vers la fin de la course descendante. Ces orifices communiquent avec des canaux de transfert tout comme dans un deux temps. En effet, l'alimentation s'effectue par le carter. En voici la raison : c'est que le volume de gaz aspiré par le mouvement des deux pistons n'est alternativement envoyé qu'à un seul des deux cylindres et qu'ainsi on peut faire pénétrer dans le cylindre une charge plus forte que dans les moteurs où l'on utilise pour l'admission la descente du piston.

### POUR LES INVALIDES

L'Invacar est un ingénieux petit véhicule étudié par un invalide. Le moteur Villiers de 125 cmc. entraîne par deux chaînes la roue arrière droite. L'ensemble moteur est monté sur caoutchouc et est protégé par un capot. La mise en marche se fait par un levier. La barre de direction oscille verticalement pour la commande des vitesses. La poignée tournante agit sur les gaz. On trouve également sur cette barre les leviers de débrayage de frein, d'air, d'inclinaison du phare. On peut également actionner les freins en appuyant avec le coude sur un levier latéral. La vitesse atteint le 50. Le poids est de 175 kgs.

# MOTEURS ADAPTABLES

L'IDEE d'adapter un moteur à une bicyclette n'est pas nouvelle et nous pouvons en trouver des réalisations fort anciennes.

Qui se souvient de la « Motosacoche » ; ensemble adaptable à un vélo, placé dans le cadre et entraînant la roue arrière par poulie à gorge accrochée aux rayons et courroie ronde avec tendeur?... Si j'ai bonne mémoire, cela date de... mettons vers 1910 !

Après les guerres on peut voir surgir des multitudes de marques nouvelles, de conceptions nouvelles, d'idées nouvelles, le plus souvent éphémères... C'est ainsi que vers 1920 on vit apparaître de multiples marques d'automobiles, de cyclecars, de moto, de scooters et de moteurs amovibles. Bien peu ont survécu.

Nous voici, à nouveau, à une période d'après-guerre et on nous annonce déjà malgré les difficultés industrielles de toutes sortes, de nouvelles marques d'automobiles, de cyclecars et de moteurs adaptables.

Cependant les circonstances ne sont plus les mêmes, car cette fois il y eut (et ça dure), pénurie de véhicules automobiles ou autres et chacun s'est rabattu sur la démocratie bicyclette. Jamais il n'y en eut davantage en circulation.

Il est donc normal d'essayer de motoriser cette « cavalerie », tout au moins jusqu'à ce que nous puissions revenir à une période plus normale. Il est d'ailleurs possible, cette fois, que le succès soit persistant, car, si le problème est le même qu'en 1920, il trouve d'autres solutions inspirées par le progrès énorme de la technique.

Les modèles présentés après l'autre guerre étaient bruyants, mal équilibrés, lourds, et avaient vite fait de disloquer le vélo et... son occupant.

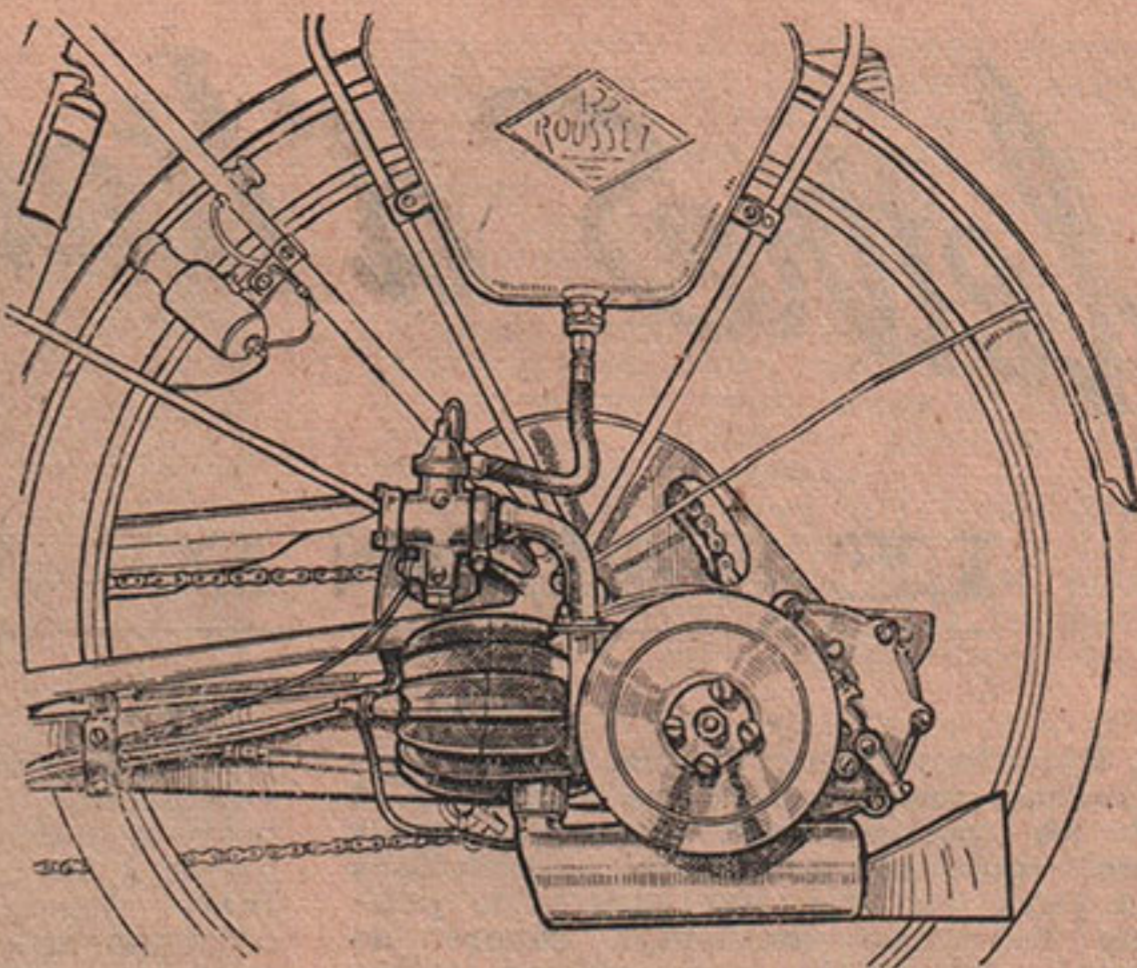
Quelques modèles cependant donnèrent satisfaction pour l'époque. Rappelons quelques marques : le « Cyclotracteur » à 4 temps, soupape automatique, monté sur la roue AV et entraînant cette dernière par galet. La pression sur le pneu était réglée par une vis commandée par une manivelle au guidon. Le « Micromoteur » d'un montage identique, mais à deux temps. La cylindrée était faible et le rendement peu considérable, c'était d'ailleurs la maladie des petits deux temps de cette époque qui avaient tendance à chauffer. D'autres furent montés sur la roue AR, tels le « Lutetia », le « Rosengart » ; ce dernier entraînait la roue par une combinaison de plusieurs galets réglables. Qui se souvient de l'« Auto-Wheel » ? C'était un petit moteur deux temps monté sur une roue auxiliaire juxtaposée à la roue AR et qui poussait le vélo. Je suis surpris que cette idée n'ait pas été reprise sous forme d'une roue AR auxiliaire formant une légère remorque. Je n'ai pas connaissance actuellement qu'une telle réalisation soit en cours.

Mais passons à notre époque, et étudions le problème posé par le moteur auxiliaire adaptable. Je ne citerai aucune marque, notre documentation étant incomplète, et nos lecteurs ne verront dans les descriptions que je serai amené à faire, aucune allusion aux modèles existant en cours de fabrication.

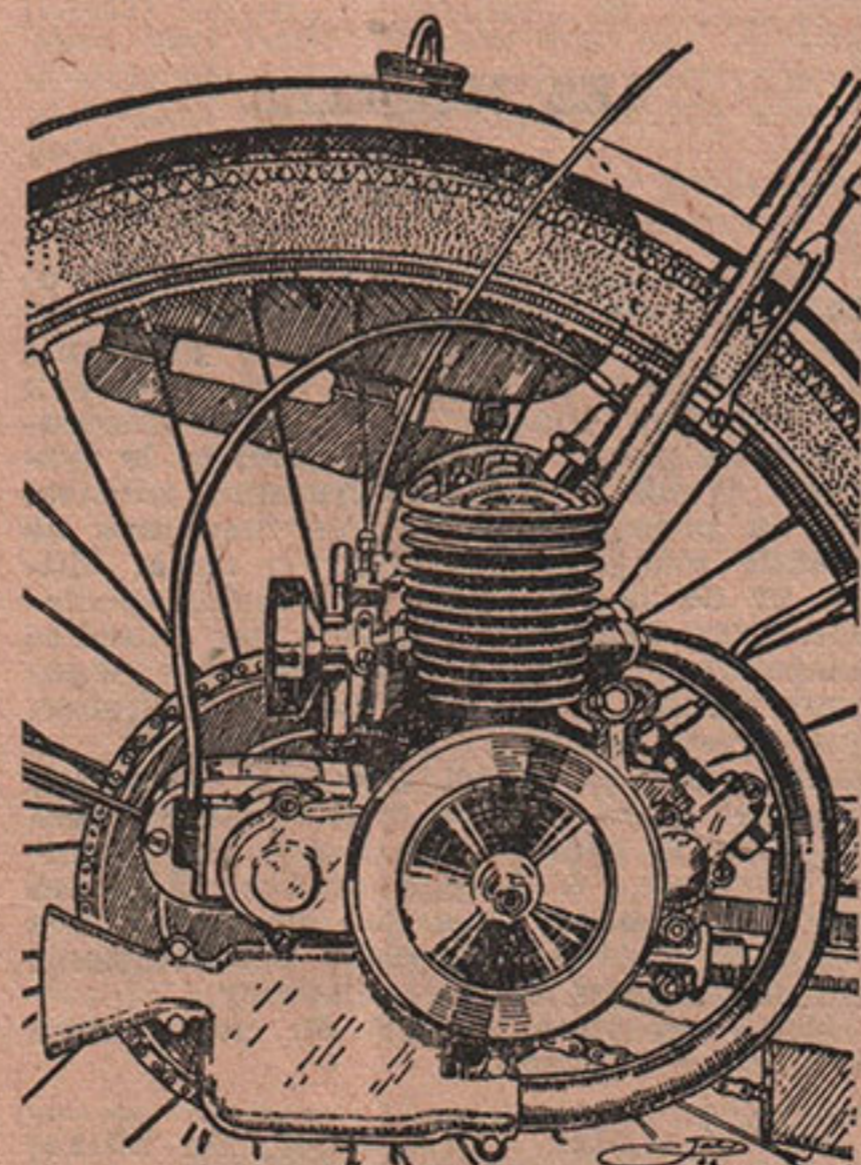
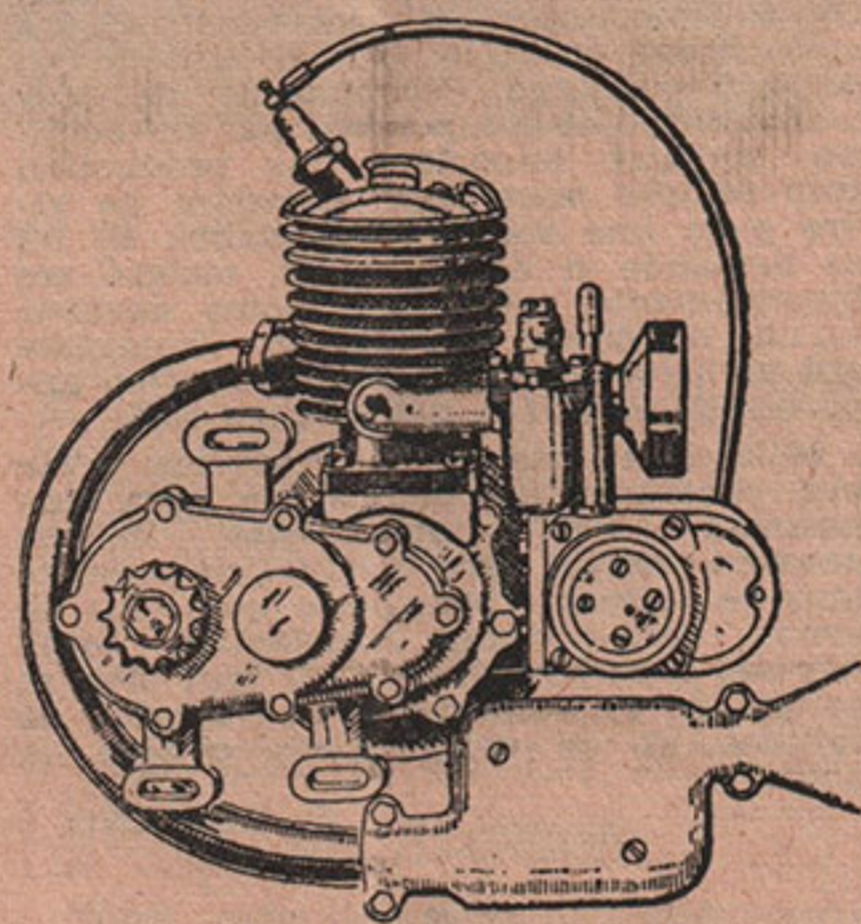
La cylindrée est, on le sait, limitée à 50 cmc., sage mesure. Que peut-on attendre d'un moteur de cette cylindrée ?

Normalement, pour un moteur bien étudié, on peut dire que la puissance obtenue est de 5 CV au litre de cylindrée à 1.000 t.-m. Ceci est valable pour le 2 temps et le 4 temps latérales.

Le moteur auxiliaire P. P. Roussey à deux vitesses. Il fait corps avec le moyeu spécial. Transmission par chaîne à faible pas. Allumage par volant magnétique. Cylindre et culasse sont en aluminium.



Pour une vitesse de rotation de 4.000 t.-m., ce qui n'a rien d'excessif, on a donc :  $4.000 \times 5 \times 50 = 1 \text{ CV}$ .



Deux aspects de l'Alpino. C'est un deux temps classique à allumage par magnéto. Il se fixe aux montants de la fourche arrière. Transmission par chaîne également. (cliché Motociclismo)

Cette puissance est largement suffisante pour entraîner un cycliste à 30 kms à l'heure (vitesse limite à mon avis) et monter toutes les côtes sans aucune aide des pédales.

Cependant bien peu de moteurs de cette cylindrée développent cette puissance. Ceci tient à ce que pour les petits moteurs les frottements sont proportionnellement plus considérables et que les sections sont vraiment minuscules.

Dans ces petites cylindrées le deux temps est roi par sa simplicité, sa facilité d'exécution et son prix de revient relativement peu élevé. Cela ne veut pas dire que le quatre temps soit à éliminer, mais il fait ici figure de luxe avec ses minuscules pièces délicates à usiner. Ceux qui lisaient « Moto-Revue » avant-guerre se souviennent d'y avoir lu la description de petits moteurs à 4 temps, à culbuteurs, construits par un amateur et destinés à actionner des modèles miniatures de bateaux de course. Autant que je me rappelle, le rendement était très élevé, en égard à la dimension.

Ces petits moteurs sont alimentés par de petits carburateurs et allumés par magnétos ou volants magnétiques. Là rien de spécial.

Où placer le moteur auxiliaire ?

L'emplacement dans le cadre semble le plus séduisant et le plus rationnel, puisqu'il se rapproche de la moto qui, sur ce chapitre, n'a jamais varié. La traction sur la roue AV est aussi tentante, car elle libère tout le reste de la bicyclette et elle évite une transmission par courroie ou par chaîne; les modèles actuels sont assez souples et légers pour éviter les craintes de rupture de fourche. C'est pour cette raison qu'on a pu monter des petits moteurs auxiliaires en porte-à-faux sur le moyeu AR, soit sur le côté de la roue, soit même derrière la roue; là aussi les résultats sont bons. On peut aussi, s'inspirant du Dery, monter le moteur à l'avant du cadre, derrière la roue AV, ou encore sous le pédalier; cette dernière disposition a le gros avantage d'abaisser considérablement le centre de gravité.

Il semble que toutes ces dispositions ont leurs adeptes, puisque pratiquement on peut dire que nous les verrons réalisées sur le marché.

Il est certain que toutes ont donné de bons résultats aux essais, c'est évident, sinon elles n'auraient pas été adoptées industriellement.

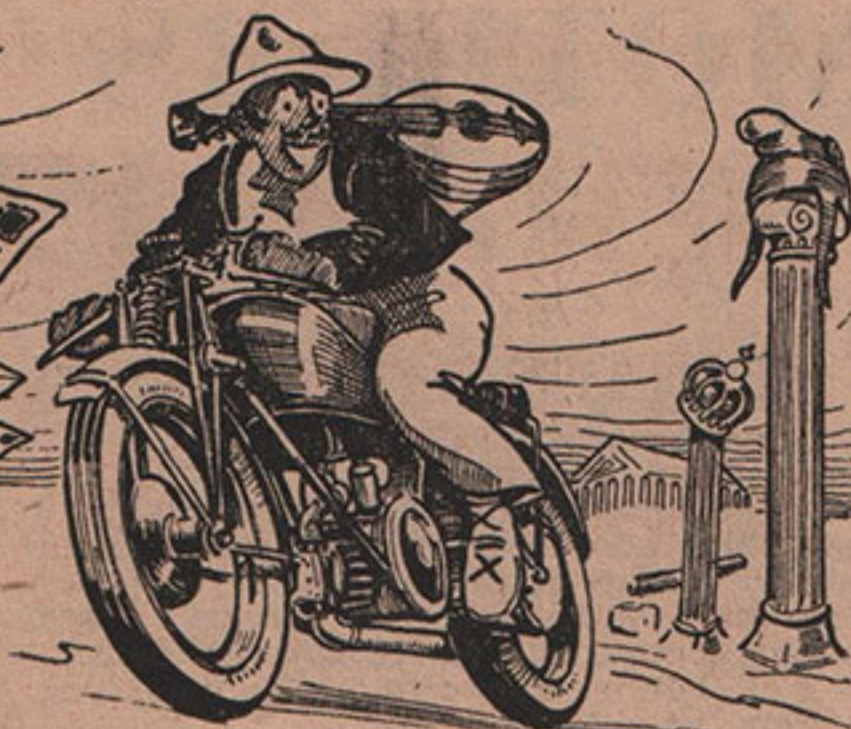
Ce n'est qu'à l'usage qu'il sera donné de juger des qualités de tel ou tel montage. Mais il est si tentant d'utiliser le dérailleur pour avoir ses trois vitesses, que certains constructeurs n'ont pas reculé devant la complication qui en résulte.

Il n'est pas douteux que la vente des moteurs auxiliaires connaîtra une grande vogue. L'avenir dira si elle sera passagère ou durable.

CARMAN.

# Lettres d'Italie

## LE SALON DE MILAN



**L**E motocyclisme, on ne le dira jamais assez, ignore les frontières et les partis. C'est pourquoi nous avons toujours admiré les réalisations d'un pays que des divergences de politique ont trop longtemps séparé de nous. La survie du motocyclisme italien à la guerre et à la défaite d'un régime totalitaire fait l'admiration générale et à l'issue du Salon de Milan, le 24<sup>e</sup> du nom et le premier de l'après-guerre, nous ne pouvons que souligner une fois de plus le remarquable effort des constructeurs transalpins, réalisé en dépit de difficultés de toutes sortes : Destructures, pénurie d'outillage et de matières premières, etc...

L'exposition qui vient de fermer ses portes a confirmé l'excellence de la ligne de conduite à la fois hardie et sage des industriels de là-bas, où domine le souci de la prévoyance et la confiance dans l'avenir. La politique de prestige n'a pas suivi dans la tombe ceux qui en ont fait un si mauvais usage. Ce qui s'appelait autrefois propagande revêt aujourd'hui l'aspect d'une publicité intelligente qui ouvrira des horizons nouveaux à la production de demain. Les services de course sont en pleine activité. Dans maints circuits internationaux, en France, en Angleterre, en Belgique, en Suisse, en Espagne aussi bien qu'en Italie, Guzzi et Gilera ont remporté maintes victoires. L'interdiction du compresseur, que d'aucuns croyaient fatale à la suprématie germano-italienne, n'a ému ni les techniciens, ni les dirigeants sportifs, et l'un d'eux s'est même déclaré sans ambages partisan de la machine de course non suralimentée. Alors que de nombreuses firmes habituées du succès, en France et en Angleterre, renoncent plus ou moins ouvertement à la compétition, l'exemple italien est à méditer.

Un exemple très représentatif du caractère italien est ce goût prononcé pour la technique d'art. C'est ce penchant, peut-être plus que l'intérêt, qui a poussé certains constructeurs à produire sur une petite échelle pour une clientèle d'élite : Sportifs fortunés, dilettantes, coureurs professionnels et enthousiastes qui sont légion en Italie. C'est l'origine de ces superbes machines de compétition que sont les Gilera Saturno et Nettuno, les Guzzi Airone et Condor. Mais on s'est bien gardé de négliger la clientèle opposée. Une véritable floraison de moteurs auxiliaires, de tous les systèmes connus et imaginables, a fait son apparition et nous voyons maintenant des motos légères de 125 cmc. comparables aux nôtres par l'esthétique et les perfectionnements. Le deux temps, un peu négligé, devra aux cylindres réduites un regain de faveur. Mais, sur les plus petits engins, on chercherait en vain quelque chose de vulgaire ou d'étriqué. Le plus humble « micromotor » possède ce caractère rationnel et original qui a marqué depuis longtemps de son empreinte tout ce qui sort des usines d'outre-monts.

Au tableau flatteur que nous avons brodé jusqu'ici, une ombre détestable : Celle du marché noir qui sévit comme partout ailleurs. Ici, sa présence se com-

plique du fait qu'il est toléré quasi-ouvertement. Les petites annonces vous proposent des voitures à un million, des pneus à dix mille francs et tout le reste. Bien entendu, motos et accessoires n'échappent pas à la règle. Pour les supersport, les petites 125 ou les « tricars » (ces merveilleux véhicules qui remplacent à moindre frais une camionnette) la demande est très supérieure à l'offre. On a l'impression que les constructeurs eux-mêmes ont une grande latitude en ce qui concerne l'écoulement de leur marchandise et compensent par un bénéfice unitaire important une production trop réduite pour leur permettre de vivre avec une marge raisonnable. Et on se demande si cette liberté, malgré ses inconvénients, n'est pas moins absurde qu'un dirigisme aveugle et fantaisiste qui paralyse tout le monde sans rien apporter de positif à qui que ce soit.

Mais tout ceci, nous l'espérons avec nos confrères transalpins, ne sera que passager. Les motocyclistes italiens peuvent trouver dans la situation présente plus de raisons d'optimisme que nous en avons nous-mêmes. Satisfaction toute morale, peut-être, mais qu'il faut bien se garder de sous-estimer à une époque de faillites et de catastrophes comme la nôtre.

C. BORDINO.

### LES MODELES EXPOSES

Une constatation s'impose tout d'abord : La suspension arrière a conquis un droit de cité tel qu'on ne conçoit plus une moto, même très légère, qui n'en soit munie. Par contre, la fourche télescopique ne paraît guère s'imposer et le système Webb à parallélogramme subsiste sur la presque totalité des machines de grande marque, à l'exception de la Miller et de la M.M. 250. Quelques spécialistes ont cependant réalisé des modèles adaptables, dont un extrêmement léger pour cycle à moteur. Le polycylindre, qui s'est affirmé si brillamment en course, n'a lui aussi que peu de partisans, et nous voyons même Guzzi revenir pour la compétition à une 500 monocylindrique... à longue course. Fait un peu surprenant chez le spécialiste des moteurs carrés. Simples constatations, qui n'engagent en rien l'avenir.

Voici un bref aperçu du programme de chaque exposant :

**ASTRA** : Max Turkheimer, de Milan, représente pour l'Italie la marque Ariel et construit sous licence les principaux modèles de l'usine de Birmingham, agrémentées d'un cadre élastique personnel. En plus des 250, 350 et 500 de sa construction et des modèles anglais « up to date » 350, 500 et 1000 à fourche coulissante, Turkheimer produira en 1947 une 125 deux temps.

**GUZZI** : La plus populaire des marques italiennes fabrique actuellement trois motos et deux motocars.

La « motoleggera 65 » est une originale petite deux temps de 65 cmc. (42x46). Le moteur est curieusement placé à l'extérieur du cadre et très incliné vers l'avant. Son cylindre à ailettes longitudinales est des plus particuliers. C'est un deux temps perfectonné avec admission réglée par distributeur rotatif, bloc 3 vitesses et kick. La vitesse horaire est de 50 kmh, au régime normal de 5.000 t.-m.

La 250 et la 500 ont maints détails communs : Bloc 4 vitesses au pied à cylindre horizontal. Soupapes en tête commandées par culbuteurs. Cadre élastique du modèle bien connu.

La 250 « Airone » (70x64) donne 9 CV 5 à 4.800 t.-m. Vitesse 95 kmh.

La 500 « G.T.V. » (88x82) développe 18,9 CV à 4.300 H.P. Vitesse de route : 110 kmh.

Les motocars sont de deux types : « Ercole » et « Edile », tous deux à 5 vitesses, bloc 500 cmc. à soupapes en tête. Le premier est de type classique, alors que le second s'inspire beaucoup plus par la technique et l'aspect de la construction automobile. Sa capacité de transport est très importante.

**SERTUM** : Une 250 culbutée, une 500 latérales monocylindrique et une 500 deux cylindres côte à côte à soupapes culbutées, vendue pour une vitesse de 120 kmh.

Le motocar est un 500 cmc. pouvant transporter 1 tonne de charge utile à la vitesse de 65 kmh.

**MACCHI** : La vieille firme aéronautique ne produit qu'un tricars mû par un 750 flat-twin à soupapes en tête. Il porte 1.500 kgs. On peut y atteler une remorque qui reçoit elle-même une charge maximum d'une tonne.

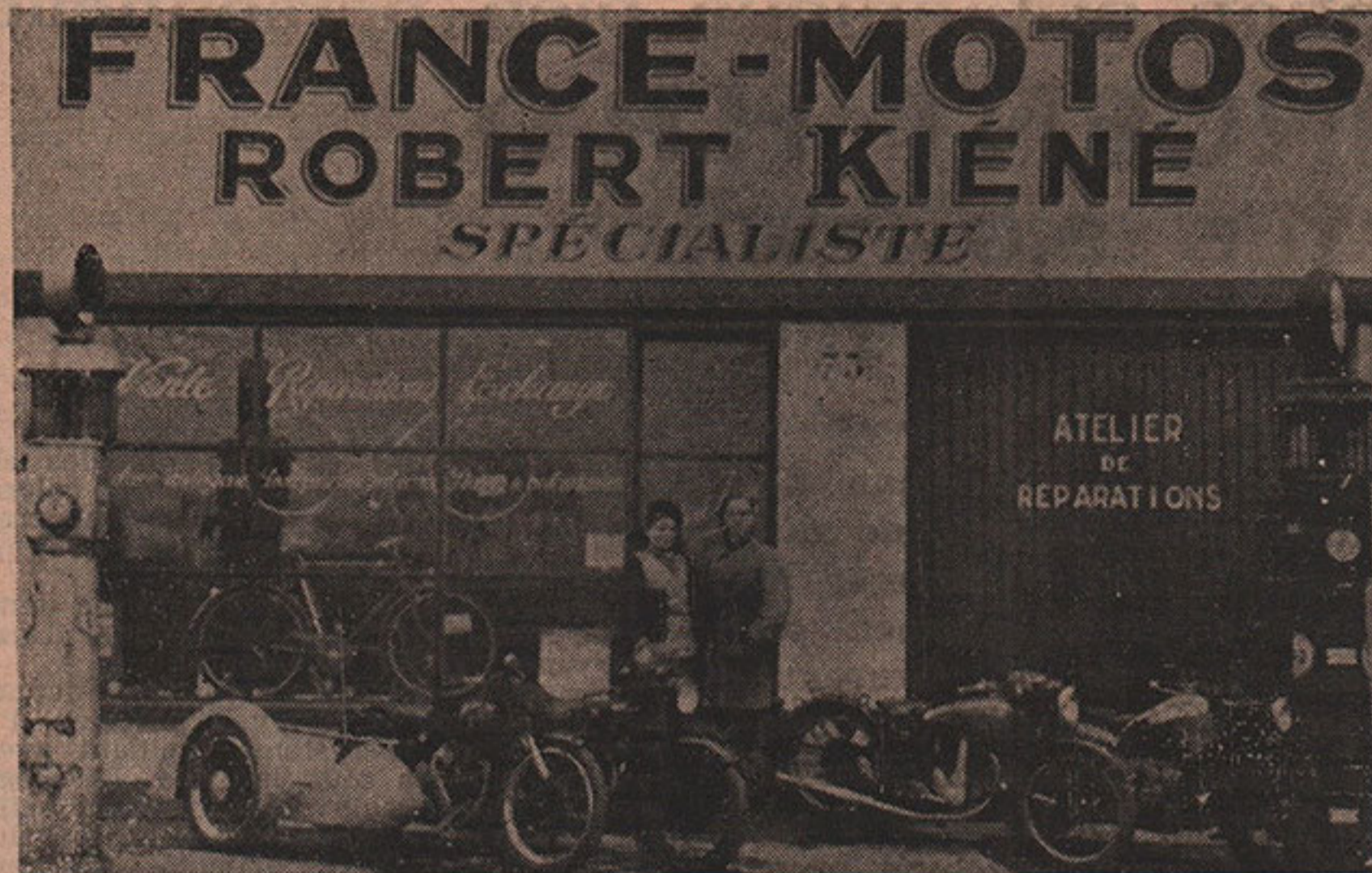
**GILERA** : les modèles « Nettuno » (250) et « Saturno » (500) ne diffèrent que par la cylindrée. Ils sont livrables en types grand sport et compétition. A noter que ces derniers comportent phare, silencieux et kick, leur utilisation normale sur route étant prévue. Evidemment, ils sont munis de moteurs plus « pointus ».

Les blocs moteurs sont d'aspect trapu et ramassés. Ils prennent place dans un cadre berceau à suspension à ressorts horizontaux. La Nettuno « Sport » atteint 125 kmh., la « Compétition » 140 kmh. Pour la Saturno, les performances annoncées sont respectivement de 130 et de 165 kmh.

Le motocar Mercurio est monté avec un monocylindre vertical de 500 cmc. à culbuteurs et transporte une tonne de fret.

(à suivre)

## Nos Agents : Robert KIÉNE



Le magasin de Robert Kiéne, à Boulogne-Billancourt

Nous avons le plaisir de signaler à nos lecteurs une organisation remarquable : Celle du mécanicien motoriste Robert Kiéne, jadis installé à Nanterre et qui se distingua en course à maintes occasions comme spécialiste des épreuves de longue haleine. Il remporta notamment au Bol d'Or 1936 une très belle victoire en sidecar 350 cmc., ainsi qu'aux 12 Heures Motocyclistes 1939, en solo 250 cmc. Très estimé pour son habileté et son sens des affaires, il voyait chaque jour s'accroître sa clientèle motocycliste. C'était en 1939.

Puis vinrent la guerre et l'occupation. Recherché par les Allemands, Kiéne dut se cacher pendant les 4 années d'occupation et profita de ses loisirs forcés pour mettre au point sa nouvelle affaire et parfaire son outillage, déjà bien complet pourtant.

C'est maintenant à Billancourt, tout près du pont, que le sympathique mécanicien exerce son activité. Il a installé, quai du Point-du-Jour, à l'emplacement des anciens magasins de M. Dessin, sinistrés au cours des bombardements de 1942, un vaste atelier vitré, outillé de façon très complète, pour la réparation et la mise au point, et doublé d'un fort beau magasin de vente pour les machines complètes et les pièces détachées de cycles, motos et autos. Il dispose de machines outils, tour, perceuse, rectifieuse, d'un poste de soudure autogène, d'une installation pour la recharge des accus et d'un appareil à vulcaniser les pneumatiques. Quatre bancs de montage reçoivent les machines à réparer. Inutile d'ajouter que toutes les opérations qu'on lui confie sont exécutées dans le moindre délai et... sans intermédiaire, ce qui est doublement intéressant pour l'utilisateur.

Un sidecar de dépannage permet à Kiéne de venir prendre sur place toute moto accidentée dans un point quelconque de la région parisienne, sur un simple coup de téléphone.

Détail de haut intérêt : Kiéne s'est fait une spécialité dans la reconstruction des machines anciennes, que ce soit le client qui lui fournisse sa vieille moto à remettre à neuf, ou que ce soit celles provenant des Domaines. Il a déjà « reconstruit » de nombreux modèles des armées italiennes et allemandes (et il lui en reste), ou'il revend avec toutes garanties pour l'acquéreur.

Ajoutons pour terminer que le magasin de pièces détachées et d'accessoires est tenu par Mme Kiéne, dont l'amabilité et l'empressement à satisfaire la clientèle sont appréciés des « motards » de Billancourt et... de plus loin.

### LE CYCLE ET LA MOTO EN ALGERIE

Nous nous passionnons, sans aucun doute, pour ces deux activités, tout particulièrement en France, et nous pensons tout naturellement que nos colonies françaises suivent le même mouvement, subissant les mêmes rigueurs, les mêmes lois.

Pourtant, du point de vue professionnel nous aimons à connaître ce qui se passe également à l'étranger, les pro-



grammes de fabrication, par exemple. Pourquoi ne serions-nous pas curieux de savoir où en est l'activité de ces deux branches en Algérie ?

Nous serions étonnés d'apprendre, par exemple, que les motards et cyclistes ont acquis leur pleine liberté depuis longtemps déjà et que leurs produits sont

#### 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.

tous en vente libre, privilège, direz-vous. Non, simplement une décision prise par la production industrielle en Algérie, qui n'a pas cru utile de devoir continuer le blocage.

Vendre librement, au grand jour, une bicyclette, un vélomoteur, se faire un programme de livraison dans une clientèle qui vous est propre, c'est tout simplement reprendre goût au commerce, revoir ce bon vieux temps de liberté qui permettait l'initiative, rajeunir en un mot et c'est beaucoup.

Mais n'attirons pas la jalousie justifiée des professionnels métropolitains. Le problème est peut-être différent pour la France et ceux chargés de défendre la corporation font certainement de leur mieux.

Pour tous les français, le fait d'ignorer systématiquement ce qui se passe hors des frontières métropolitaines (en Algérie en l'occurrence), vient de causer un trouble profond chez nos professionnels algériens. En effet, le nouveau régime des bons de déblocage attribués à des bénéficiaires domiciliés hors de France devait être étendu à l'Algérie.

Si on avait su en haut lieu que le commerce était libre, on n'aurait pas songé à rendre applicable cette nouvelle mesure chez nous, puisque l'utilisation de ces nouveaux bons ne pouvaient s'appliquer que s'il y avait blocage.

Du point de vue opinion publique, c'eut été du plus bel effet. Un an après les hostilités, une profession libre se serait vue à nouveau entravée par une réglementation jusqu'alors inexistante !

Rien n'oblige cette marche arrière et nos délégués ont été saisis heureusement à temps de la question pour faire avorter cette décision néfaste à un commerce qui veut rester libre dans l'attente prochaine du retour à la prospérité.

L'état d'esprit de notre gouvernement n'est-il pas de rendre le plus vite possible la liberté du commerce ? On ne comprendrait pas que soit admis le contraire, aussi, nous espérons que la voix de la raison sera entendue.

L'Algérie doit être bénéficiaire pour une grande part des prochains programmes de fabrication. Elle désire rester fidèle aux fabricants français, mais admettrait difficilement d'être oubliée. Ses débouchés très étendus pour le cycle comme pour la moto assureront dans l'avenir aux constructeurs qui auront su à temps le comprendre, un marché d'affaire très important.

La guerre, par les réquisitions, a fait disparaître d'Algérie une quantité énorme de motocyclettes françaises, et il est grand temps que l'opinion, favorable aux marques étrangères (causée par le matériel moderne laissé par nos alliés sur le sol algérien) reconnaisse également l'excellente qualité de notre production.

Que les constructeurs français n'oublient pas que s'ils ont de belles années pour eux, un jour viendra où les marchés de France s'encombreront à nouveau. L'Algérie, pays au climat rêvé pour le cycle et la moto, commençait seulement avant la guerre à en comprendre l'intérêt. Entrés dans les mœurs depuis la guerre, reconnus d'utilité publique et admis comme moyens pratiques de locomotion, le cycle et la moto leur offriront en Algérie de gros débouchés. Il suffira de savoir qu'avant 1940, année au cours de laquelle le cycle s'est imposé, par obligation du moment, c'était une curiosité de voir une dame en bicyclette. De nos jours, on n'y fait plus attention, c'est tellement naturel. Il nous serait agréable de voir qu'on s'intéresse à nous dans la métropole et que les fabricants, constructeurs et organismes ne nous oublient pas. Cette incompréhension pourrait à la longue provoquer des commentaires malveillants et le mécontentement général. Il serait plus juste d'augmenter les importations en Algérie en songeant un peu que nos moto-vélocistes sont restés deux ans séparés de la métropole.

Raymond MESLOT.  
Motoriste à Oran.

Une 1.000 cmc. aux performances extraordinaires  
dessin d'une conception britannique bien personnelle

## LA VINCENT H.R.D.

“ LITTLE BIG - TWIN “

( petite grosse bicylindre )

LA Vincent H.R.D. est connue chez nous depuis fort longtemps. Les vieux sportifs se souviennent de la brochette de records du monde battus par le célèbre Davenport, en sidecars 600 et 750 solo, pour le compte de la marque de MM. Vincent, Howard R. Davies (pour satisfaire les curieux que ces initiales pourraient intriguer). Pionniers de la suspension arrière, qu'ils commercialisent depuis longtemps, M. Vincent et ses associés ont d'abord monté dans leur cadre si personnel des moteurs établis par un spécialiste, pour créer de toutes pièces un des dessins les plus originaux de l'industrie britannique. La 500 cmc. monocylindrique à distribution surélevée, de laquelle est issue la « petite dernière » de l'usine a fait l'objet de maintes illustrations dans nos colonnes, voici une dizaine d'années. La distribution Vincent H.R.D. est un compromis entre l'A.C.T., coûteux et plus délicat à réaliser, et la distribution classique par tiges et culbuteurs. Dans ses notices d'avant-guerre, H.R.D. nommait ce dispositif « semi O.H.C. ». Son principe est le suivant : La commande de l'arbre à cames ne se fait pas directement sur l'arbre moteur, mais par l'intermédiaire d'un engrenage de dédoublement qui permet de disposer les cames beaucoup plus près de l'embase du cylindre. Les tiges de culbuteurs peuvent être alors sensiblement plus courtes avec tous les avantages qui en découlent : rigidité accrue, légèreté. Mais le côté inédit du système réside dans la façon dont les culbuteurs attaquent les queues de soupapes. Sur les autres moteurs à soupapes en tête, la touche appuie sur l'extrémité de la tige. Ici, l'extrémité du culbuteur est en forme de fourchette, et attaque la tige en son milieu, faisant pression sur un renflement du métal. Le ressort est placé au-dessus du basculeur, à la partie supérieure de la soupape. Il rappelle donc en même temps : La soupape, le culbuteur et sa tringle. C'est donc un dispositif semi-desmodromique réduisant au minimum l'inertie de la distribution. Les culbuteurs sont placés transversalement, c'est-à-dire perpendiculairement à l'axe de la machine, disposition qui fut reprise par O. K. Suprême, Francis Barnett et plus récemment B.S.A.

La 500 monocylindre fit l'objet de nombreuses études, au banc d'essais comme en compétition. On lui adjoignit même un turbo-compresseur et des résultats encourageants furent obtenus sur le dur circuit de l'Ile de Man. On avait obtenu une vitesse élevée allée à une souplesse insoupçonnable sur une machine de compétition. Enfin, en 1936, la « Rapid Model », première du nom, fit son apparition à l'Olympia Show. Elle reproduisait toutes les caractéristiques du 500 mono sur un deux cylindres en V monté dans un cadre à suspension oscillante et conservant toutes les caractéristiques de l'école anglaise (boîte séparée, cadre berceau, etc...). Sa construction fut poursuivie jusqu'à la déclaration de guerre, et nous eûmes la bonne fortune d'en contempler un exemplaire chez Garreau en 1939.

Puis vinrent les hostilités et la libération. Les premières nouvelles d'Angleterre nous apprirent la commercialisation

Une formidable machine de grand sport, capable de dépasser le 180, a traversé le détroit et est actuellement en possession de M. Garreau, agent des grandes marques anglaises et plus spécialement de Vincent H.R.D., dont il est concessionnaire exclusif pour la France. « Moto-Revue » ne pouvait manquer de présenter au public français ce merveilleux racer qui fera l'objet d'un essai dans un prochain numéro.

d'une édition revue et corrigée de la « Rapide » dont nos confrères anglais firent un éloge enthousiaste après essais. On remarquait sur ce nouveau modèle, en plus des particularités signalées plus haut, une série d'innovations d'une technique audacieuse et séduisante tout à la fois. La « Little Big Rapide » répond à l'idéal suivant : Réaliser une machine surpuissante, mais ne dépassant que de peu l'encombrement et le poids d'une 500 faisant table rase des sacrosaintes « traditions » et en repartant de zéro pour certains éléments.

Nous avons été examiner la première machine de ce type arrivée en France chez l'agent général M. Garreau, et c'est à loisir que nous avons admiré les nouvelles solutions adoptées par les hardis constructeurs.

C'est ainsi que la partie motrice est maintenant traitée en bloc moteur. On a conservé la chaîne primaire dans un bain d'huile, avec tendeur automatique système Weller. D'autre part, on a utilisé, en le perfectionnant, le vieux principe du « moteur cadre » cher à P.M. Panther.

Le spectateur non averti remarque d'abord, au premier coup d'œil, l'absence du tube de cadre allant de la base du carter moteur à la cuvette inférieure de la direction. Celle du tube de selle est moins visible, puisque le moteur remplit le cadre à cet endroit. Voici l'explication de ce mystère apparent :

Le châssis se compose en tout et pour tout :

1° d'une poutre en acier matricé dissimulée par le réservoir.

2° De la fourche arrière, reliée à l'« épine dorsale » par les ressorts sous tube de la suspension.

3° D'un berceau double partant de la base de cette fourche arrière et s'arrêtant à l'extrémité avant du carter moteur.

La liaison entre les tubes inférieurs du cadre et la poutre se fait... par le moteur lui-même.

La base du carter repose sur le ber-

ceau double. Les culasses sont reliées à la poutre dorsale par des jumelles en acier spécial que fixent quatre colonnettes vissées dans le carter moteur, traversant les cylindres dans toute la longueur des fûts.

L'ensemble carter-cylindres forme donc partie intégrante du châssis auquel il assure une rigidité incomparable.

La suspension arrière est connue depuis fort longtemps et il n'y a pas lieu d'y revenir. C'est le système oscillant avec ressorts doubles sous la selle. Le siège arrière, d'une seule pièce avec la selle du conducteur, est reliée à la fourche AR par des montants articulés. Contrairement aux apparences, ce siège n'est guère influencé par le débattement de la suspension.

L'examen approfondi révèle un grand nombre d'astuces fort ingénieuses.

Il y a, en plus de la béquille arrière, deux supports latéraux qui permettent de soulever la roue avant pour son démontage éventuel.

Le kick starter, normalement placé à droite, peut se monter à gauche par simple retournement de son axe pour l'usage en sidecar.

La boîte est complétée par un petit levier formant indicateur de point mort et de la vitesse enclanchée. Le guidon est en tube de petit diamètre, très étroit et presque rectiligne, avec de grands leviers ajustables. Il n'y a pas de commande d'avance, celle-ci étant réglée automatiquement par un dispositif genre voiture. Par contre, chaque carburateur (il y en a un par cylindre), possède sa manette d'air. L'expérience a prouvé qu'un réglage distinct permettait d'obtenir le « fin du fin » du rendement. A noter la douceur invraisemblable de l'embrayage qui est d'un type nouveau sur lequel les constructeurs désirent garder un silence momentané.

La fourche avant, du type classique, est montée sur roulements en bronze anti-friction et auto-lubrifiant ne nécessitant aucun graissage. Des rondelles cannelées en bronze évitent le contact entre les fourreaux et les biellettes et permettent par leur liberté de rotation, d'apprécier le jeu latéral minime, mais indispensable. Par son principe, cette suspension est à l'abri des grippages d'axes de fourche et du jeu vertical excessif.

Il faut noter l'usage intensif des alliages légers : Cylindres, culasses, garde-boue et maints autres accessoires sont en alliage d'aluminium. Résultat : Une 1000 à culbuteurs ne dépassant pas 200 kilos.

L'ensemble n'a rien de « mastoc ». La présentation est sobre et séduisante. Réservoir noir et or, jantes demi-chromées. Cependant, les garde-boue sont polis, ce qui est du meilleur goût, puisque l'alliage qui les compose est inaltérable.

Un dernier mot pour le freinage, réalisé sur chaque roue par deux tambours latéraux, actionnés par l'intermédiaire d'un palonnier assurant un synchronisme rigoureux. Le réglage en est facile et rapide. Le tambour avant droit enferme la commande de l'indicateur de vitesse.

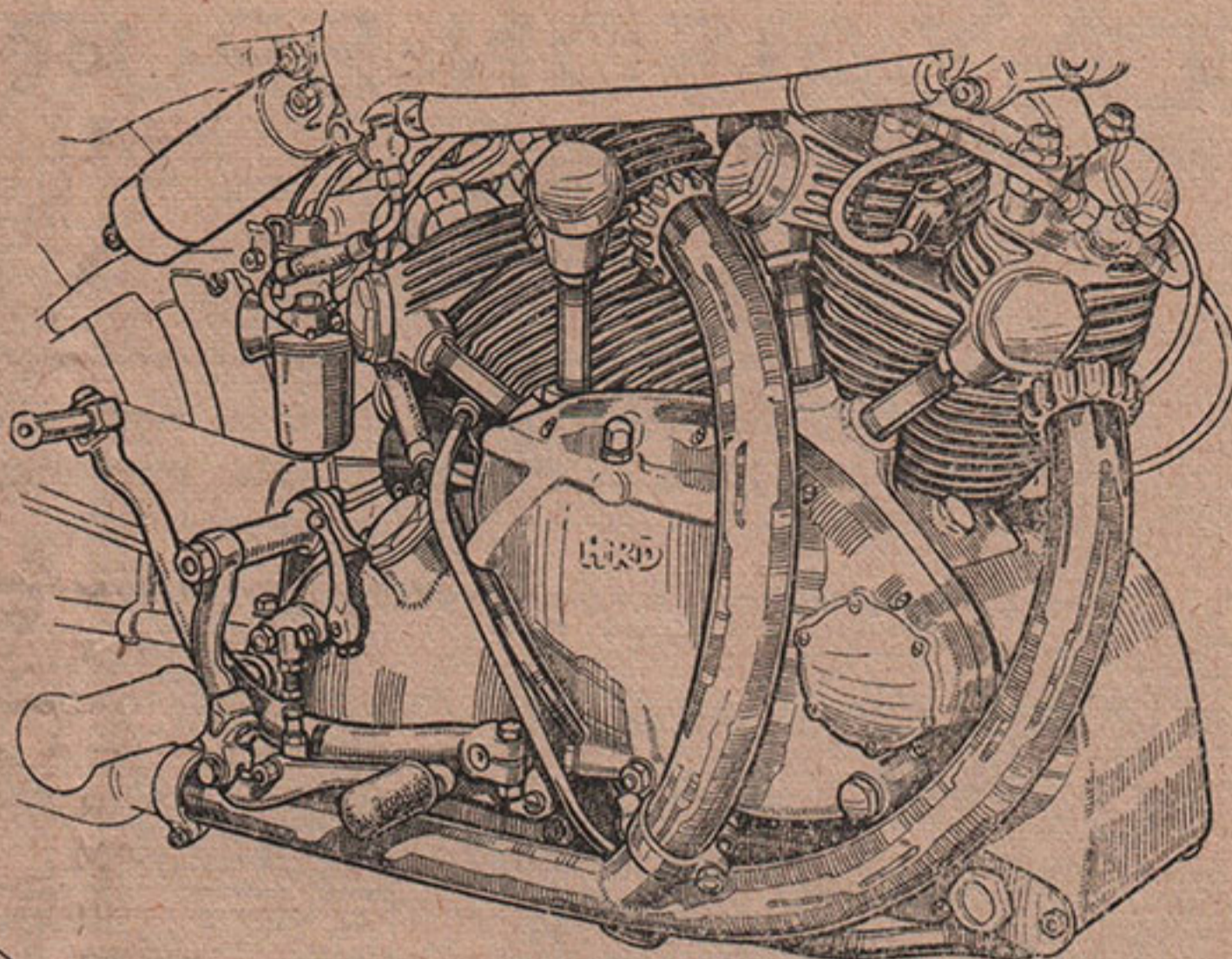
Nous avons attendu que cette 1000 cmc. ait terminé sa période de rodage pour en effectuer l'essai, ce qui sera chose faite d'ici très peu de temps.



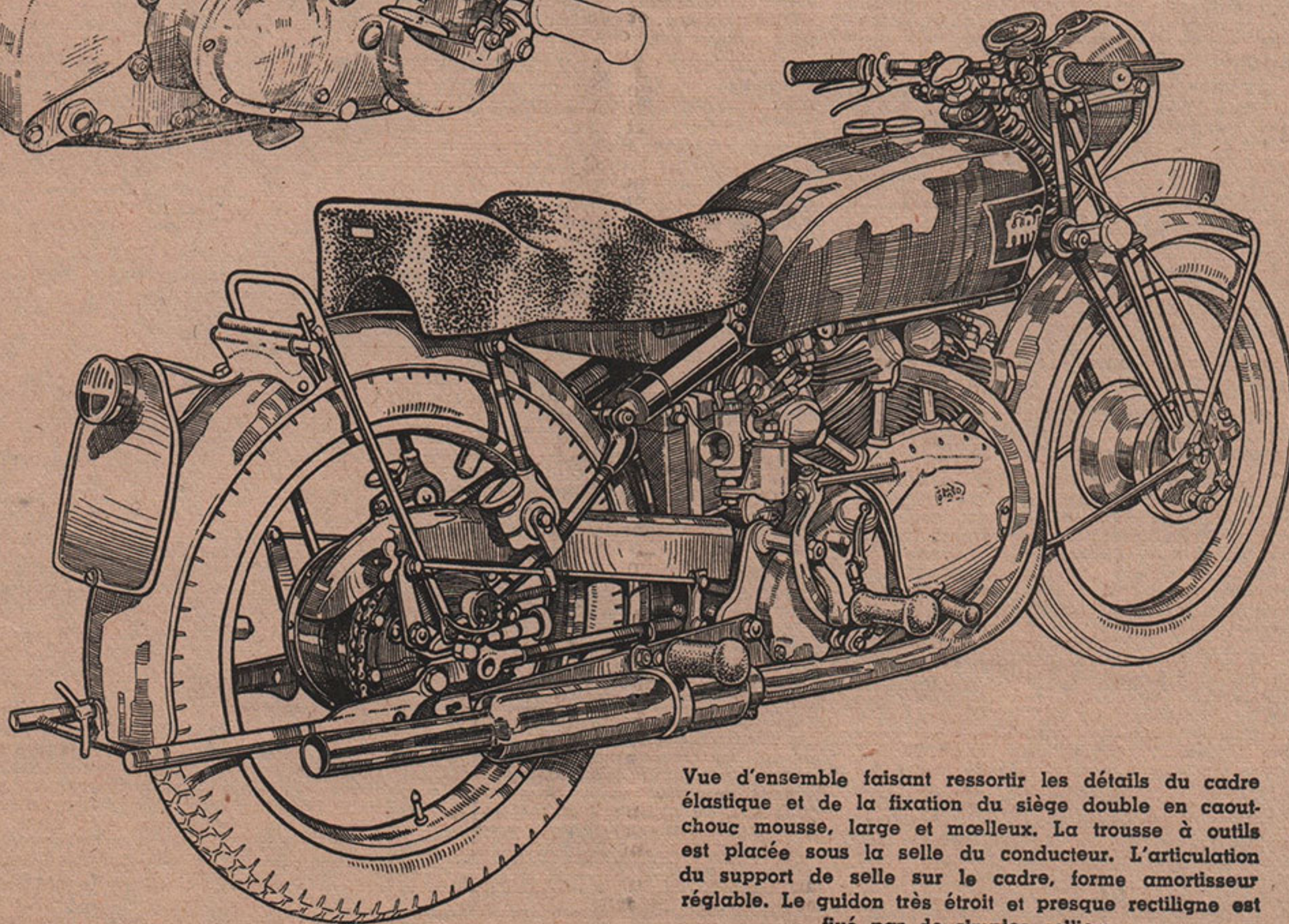
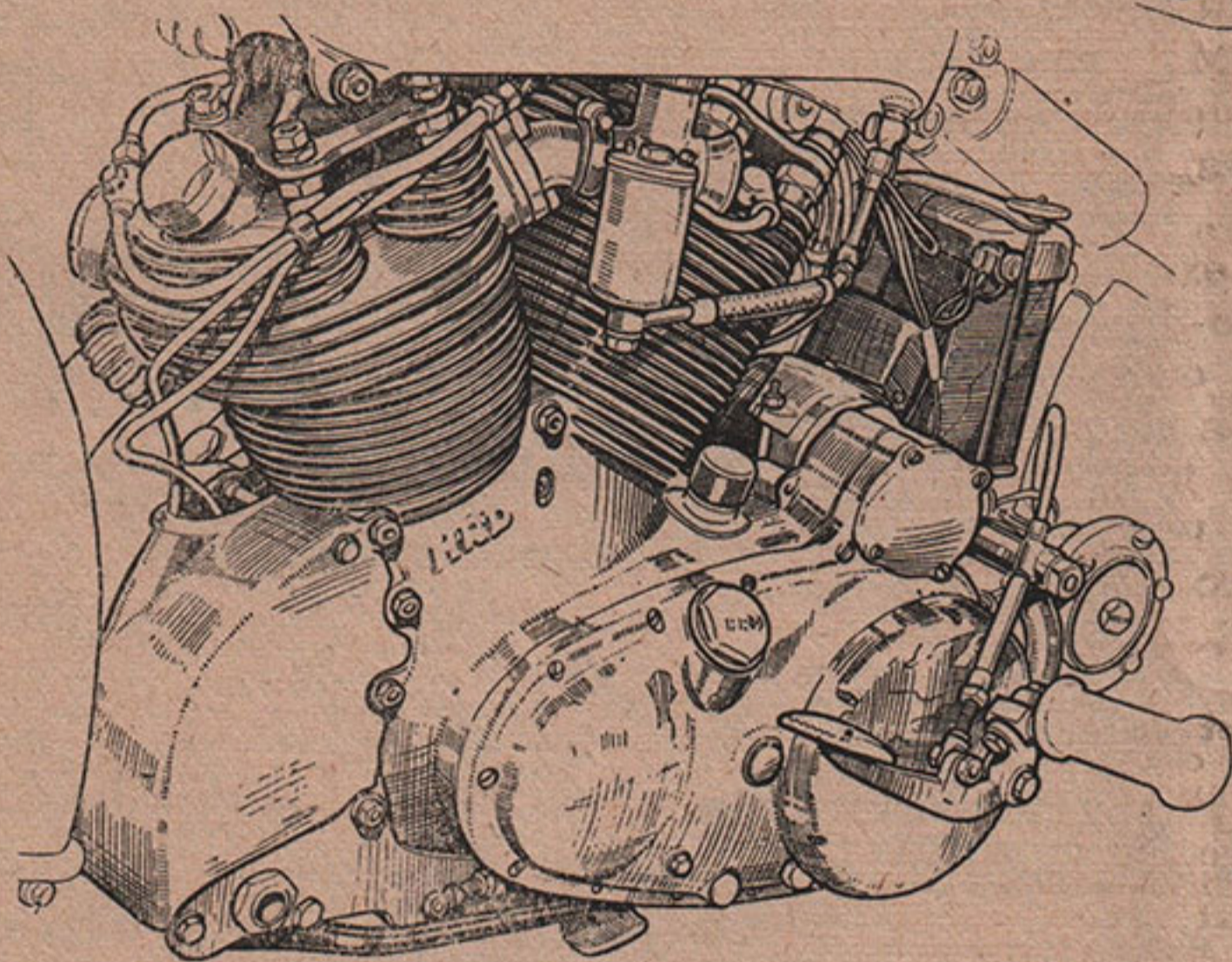
# La VINCENT H.R.D.

## “ RAPIDE ”

Ci-contre : Le moteur côté distribution de la 1.000 « Little Big » Vincent H.R.D. La technique bien personnelle de la marque se retrouve dans cette extraordinaire réalisation que nos amis britanniques considèrent comme la plus formidable machine de sport existant à l'heure actuelle. La distribution est surélevée, et les tiges, courtes et rigides attaquent des culbuteurs transversaux. Toute la culbuterie est enclose contrairement aux précédents modèles. Pour arriver à cette fin, on a dû revenir aux ressorts de soupapes à spires. On remarque la longueur inusitée et la forme coudée du kick starter.



Vue du côté transmission primaire. On distingue ici, au haut du cylindre avant, un des dispositifs de fixation du moteur à la poutre centrale dissimulée sous le réservoir. De longues colonnettes sont boulonnées sur ces pièces et traversent les cylindres jusqu'au carter, dans lequel elles sont vissées profondément. C'est une variante du système P.M. Panther, qui permet de supprimer le tube avant du cadre.



Vue d'ensemble faisant ressortir les détails du cadre élastique et de la fixation du siège double en caoutchouc mousse, large et moelleux. La trousse à outils est placée sous la selle du conducteur. L'articulation du support de selle sur le cadre, forme amortisseur réglable. Le guidon très étroit et presque rectiligne est fixé par de simples colliers.

UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT

# LA SAISON SPORTIVE 1947

La prochaine saison s'annonce comme particulièrement brillante... si les difficultés matérielles ne viennent pas contrecarrer les organisateurs.

## LE CONGRES D'AUTOMNE DE LA F.I.C.M.

Le Congrès d'Automne de la Fédération Internationale des Clubs motocyclistes a tenu ses assises à Paris. Pendant trois jours, les délégués des pays représentés ont élaboré les règlements internationaux, ainsi que le calendrier des courses pour la saison à venir. Assistaient à ce congrès les fondés de pouvoirs des nations suivantes : Belgique, Espagne, France, Grande-Bretagne, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie.

Voici un aperçu des modifications apportées aux règlements en vigueur jusqu'à ce jour, ainsi que la liste des épreuves composant le prochain calendrier international :

**MODIFICATIONS AU R.I.M.S.** — Il a été décidé d'apporter certaines modifications aux articles 19 à 22 du règlement international des manifestations sportives, concernant la définition des épreuves internationales, nationales et ouvertes.

**GRAND PRIX D'EUROPE.** — L'organisation a été confiée pour 1947 à la Suisse, qui organisera cette manifestation sur le Circuit de Bremgarten. L'organisation pour 1948 a été attribuée à l'Irlande, qui fera disputer cette manifestation en même temps que l'Ulster Grand Prix.

**TITRE GRAND PRIX.** — La C.S.I. a décidé de n'autoriser le titre « Grand Prix » que pour une seule course par pays et par an.

**CALENDRIER SPORTIF INTERNATIONAL.** — La nouvelle réglementation des courses internationales a permis de réduire l'inscription au Calendrier International aux épreuves ci-dessous :

**AVRIL :** 20 : Prix d'Ouverture de San Remo (Italie); 27 : VI<sup>e</sup> Grand Prix International de Barcelone (Espagne).

**MAI :** 3 : Leinster 200 Read Race (Irlande); 4 : Circuit de Floreffe (Namur, Belgique); 11 : Circuit de Paris Motocycliste (France); 17 : Irlande (North-West), 200 Road Race (Irlande); 18 : Circuit de l'Entre Sambre et Meuse (Belgique); 24-25 : Bol d'Or Motocycliste (France); 25 : Circuit des Frontières (Chimay, Belgique).

**JUIN :** 1<sup>er</sup> ou 8 : GRAND PRIX D'EUROPE DE LA F. I. C. M. et GRAND PRIX SUISSE (CIRCUIT DE BREMGARTEN) Suisse; 1<sup>er</sup> ou 8 : Circuit de vitesse Motocycliste de Bordeaux (France); 8 ou 15 : Grand Prix de Prague (Tchécoslovaquie); 8 ou 15 : Circuit Motocycliste de Saint-Cloud (France); 9-11-13 : INTERNATIONAL AUTO-CYCLE, ou 16-18-20 : TOURIST TROPHY RACES (Grde-Bretagne); 22 : Prix de la Fédération Motocycliste Italienne (Italie); 22 : Circuit de la Cambre (Bruxelles, Belgique); 28 : GRAND PRIX DE HOLLANDE DU KN. M.V. (Pays-Bas); 29 : Circuit Motocycliste de Lyon (France).

**JUILLET :** 6 : Circuit de la F.M.B. (Belgique); 6 : Circuit Jurassien (Suisse); 13-14 : Circuit Motocycliste d'Albi (France); 19 : Circuit Motocycliste de la Ville de Nice (France); 20 : Circuit de Limbourg (Belgique); 27 : Course de Côte du Mont Ventoux (France).

**AOUT :** 3 : Circuit de Wallonie (Belgique); 3 : Rallye Motocycliste International de la Madonnina del Centaury (Italie); 3 : Circuit Motocycliste de Strasbourg (France); 10 : Circuit Motocycliste de Comminges (France); 16 : Ulster Grand Prix (Irlande); 17 : Circuit du Président Dr Ed. Benès (Tabor, Tchécoslovaquie); 24 : Circuit Olomone-Moravia (Tchécoslovaquie); 31 : GRAND PRIX DES NATIONS (Italie); 31 : Circuit Pizen-Pilsen (Tchécoslovaquie).

**SEPTEMBRE :** 7 : GRAND PRIX DE BELGIQUE (Belgique); 9-11 : Manx Grand Prix (Ile de Man), Grande-Bretagne); 16-21 : Six Jours Internationaux (Tchécoslovaquie).

**CHAMPIONNAT D'EUROPE.** — La proposition concernant le rétablissement du « Championnat d'Europe » a été reportée au prochain congrès.

**SIX JOURS INTERNATIONAUX.** — L'organisation des « Six Jours Internationaux » a été confiée en 1947 à la Tchécoslovaquie.

**CARBURANT OBLIGATOIRE DANS LES COURSES INTERNATIONALES.** — Il a été décidé que le carburant obligatoire dans les courses internationales 1947 sera de l'essence commerciale, indice d'octane compris entre 70 et 75 dépourvu d'alcool. Cet indice d'octane pourra être obtenu par l'adjonction de la quantité nécessaire d'essence d'aviation. La composition exacte de ce carburant devra être indiquée dans les règlements de chaque course.

**INTERDICTION DE COMPRESSEUR.** — L'emploi du compresseur dans les courses internationales est interdit.

**FORMULE DE COURSE INTERNATIONALE.** — L'examen de la proposition de l'Italie concernant l'établissement d'une formule internationale destinée à faciliter la création de nouveaux types de machines a été reporté au prochain congrès.

**ENGAGEMENTS MULTIPLES D'UN MOTOCYCLE INTERDITS.** — Il a été décidé que l'art 214 du R.I.M.S. ainsi conçu : « Le même motocycle ne peut être engagé qu'une seule fois dans une manifestation sportive » doit être interprété ainsi : « Un motocycle d'une classe donnée ne peut participer au classement d'une classe supérieure lorsque ces classes courent simultanément. Par contre, lorsque les classes courent séparément, le même motocycle peut concourir non seulement dans sa classe, mais également dans une ou plusieurs classes supérieures si le règlement particulier l'autorise ».

**NOMINATION DE CHRONOMETREURS INTERNATIONAUX.** — Il a été procédé à la nomination des chronomètres internationaux présentés par les fédérations nationales.

## LE CALENDRIER NATIONAL

89 épreuves ont été retenues pour le calendrier national français 1947, que nous publions ci-dessous. La lettre A désigne les épreuves automobiles, et l'initiale M les courses de motos. On pourra constater que de nombreuses compétitions autonomes, réservées aux seules motocyclettes, y figurent. Malheureusement, on se demande si toutes pourront avoir effectivement lieu. Les courses internationales sont imprimées en lettres capitales. Enfin, pour nos lecteurs s'intéressant aux courses de voitures, nous avons laissé subsister les épreuves strictement automobiles.

### MARS

23. — M. Rallye du Printemps (A.M. Niçoise).

21-22-23. — A RALLYE INTERNATIONAL LYON - CHARBONNIERES-LES-BAINS (A.C. Rhône)

M. Critérium d'Endurance Charbonnières-les-Bains (MC Lyon)

30. — A. GRAND PRIX AUTOMOBILE DE NIMES (A.C. Gard).

M. Circuit de Vitesse de Nimes (M.C. Gard).

### AVRIL

1-7. — A. RALLYE INTERNATIONAL DU CINQUANTENAIRE DE L'A.C. DE NICE.

6. — A. COURSE INTERNATIONALE DE COTE DE LA TURBIE (Cinquantenaire A.C. Nice).

M. Course de Côte de la Turbie (M.C. Nice).

5-6-7. — A.M. Circuit du Sud-Ouest, Régularité (A.C. Sud-Ouest et M.C. Bordeaux).

7. — A. GRAND PRIX DE PAU (A.C. Basco Béarnais).

M. Circuit de vitesse du M.C. Basco-Béarnais.

13. — A. Prix de Saint-Cloud (A.C. Ile-de-France).

M. Circuit de Régularité de l'Ile-France (L.M. Ile de France).

20. — A.M. Circuit d'Avignon (AC Vauclusien et MC d'Avignon).

M. Moto-Cross Région Parisienne (A.M. de la Seine).

27. — A. Prix du Roussillon (A.C. Roussillon).

M. Circuit de Vitesse de Perpignan (M.C. Roussillon).

M. Circuit d'Endurance de Haute-Normandie (M.C. Normandie).

### MAI

4. — A. GRAND PRIX DE PICARDIE (A.C. Picardie et Aisne).

M. Journée à Montlhéry (G.S. de l'A.M.F.).

11. — A.M. Prix de Paris (A.C. Ile-de-France et A.M.C.F.).

A. Course de côte de Bellevue (A.C. Centre).

M. Course de côte de l'A.M. Niçoise.

15. — A.M. Circuit de Bourgogne (A.C. et M.C. de Bourgogne).

17-18. — A. GRAND PRIX DE MARSEILLE (A.C. Marseille)

M. Circuit de Marseille (M.C. de Marseille).

18. .. M. Circuit de Régularité d'Indre-et-Loire (M.C. Touraine).

24-25-26. — A.M. Bol d'Or (A.C.I.F. et A.M.C.F.).

### JUIN

1<sup>er</sup>. — A. Grand Prix de Bordeaux (A.C. Sud-Ouest).

M. Grand Rallye du M.C. de Bordeaux.

M. CIRCUIT DE VITESSE INTERNATIONAL DE BORDEAUX (M.C. Bordeaux).

M. Circuit de Vitesse du M.C. du Berry.

7-8. — M. Circuit de Provence Régularité (M.C. Marseille).

8. — A. Circuit de Vitesse à Niort (A.C. Deux-Sèvres).

M. Circuit de Vitesse du Biterrois (M.C. Biterrois).

- 14-16. — A. Rallye de l'A.C. du Haut-Jura.  
 15. — A. CIRCUIT DES REMPARTS (A.C. Charente).  
 A. Course de côte d'Ars (A.C. Centre).  
 M. CIRCUIT DE SAINT-CLOUD (M.C. Clodoaldien).  
 21-22. — A. 24 HEURES DU MANS (A.C. de l'Ouest).  
 22. — Rallye du Vercors (A.C. Drôme).  
 M. Trophée de Saint-Eutrope, à Monthéry (Motor-Club).  
 29. — A. Journée Féminine (A.C. Ile-de-France).  
 A. Course de côte de Néris-les-Bains (A.C. Centre).  
 M. CIRCUIT INTERNATIONAL DE LYON (M.C. Lyon).

## JUILLET

6. — A. XVI<sup>e</sup> GRAND PRIX DE REIMS (A.C. Champagne).  
 A. XXII<sup>e</sup> Concours du Bidon de 5 Litres (A.C. Ouest).  
 M. Circuit de Vitesse du Groupement Sportif de l'A.M.F.  
 11-15. — A. RALLYE INTERNATIONAL DES ALPES FRANÇAISES (A.C. et U.M. Midi).  
 14. — M. Circuit de Gattières (régularité) (A.M. Niçoise).  
 19. — A. Rallye Paris-Evian (A.C. Mont-Blanc).  
 M. CIRCUIT DE LA VILLE DE NICE (M.C. Nice).  
 20. — A. GRAND PRIX DE NICE (A.C. Nice).  
 A. Course de côte d'Evian (A.C. Mont-Blanc).  
 27. — A.M. COURSE INTERNATIONALE DE COTE DU MONT VENTOUX (A.C. Vauclusien).  
 A. Circuit de Vitesse Région Parisienne (A.C. Ile-de-France).  
 M. Rallye d'Arcachon (M.C. Bordeaux).  
 M. Circuit de Vitesse d'Aquitaine (M.C. Bordeaux).

## AOÛT

2. — A.M. CIRCUIT DE STRASBOURG (A.C. d'Alsace et A.M.C.A.L.).  
 A. Course de côte de l'Escrinet (A.C. Ardèche).  
 M. Circuit de Savoie Régularité (U.M. Savoie).

10. — A.M. GRAND PRIX DU COM-MINGES (A.C. et U.M. Midi).  
 M. Circuit de Régularité du M.C. Basco-Béarnais).  
 15. — M. Course de côte du Piétat (M.C. Bigourdan).  
 15-17. — M. Rallye Interclubs des Côtes Normandes (M.C. Clodoaldien).  
 17. — M. Circuit de Vitesse du M.C. Cannes.  
 24. — A. Circuit de Vitesse de la Ville de Bourges (A.C. Centre).  
 M. Circuit de Vitesse de Savoie (U.M. Savoie).  
 28. — M. Prix de la Liberté (M.C. Nice)  
 30-31. — A. Rallye de Biarritz (A.S. Basco-Béarnais).  
 31. — A.M. Prix du Forez (A.C. Forez).

## SEPTEMBRE

7. — A.M. Circuit des Vosges (A.C. Alsace et A.M.C.A.L.).  
 A. RALLYE INTERNATIONAL DE LA BAULE (A.C. Ouest).  
 M. Circuit de Vitesse Région Parisienne (A.M.S.).  
 14. — M. Rallye d'Automne (A.M. Niçoise).  
 M. Circuit de Vitesse à Tours (M.C. Touraine).  
 21. — A. GRAND PRIX DE L'AUTO-MOBILE CLUB DE FRANCE.  
 28. — A.M. Course au Ralenti de Montmartre (A.C.I.F. et A.M.C.F.).  
 M. Circuit de Vitesse à Tarbes (M.C. Bigourdan).  
 M. Moto-Cross Région Parisienne (A.M.S.).

## OCTOBRE

5. — A.M. Circuit de Vitesse à Limoges (A.C. et M.C. Limousin).  
 M. Moto-Cross Interclubs (M.C. Clodoaldien).  
 M. Nice-Paris (M.C. Nice).  
 12. — A. COUPE DU SALON (A.C. Ile-de-France).  
 M. Course de Vitesse (A.M.C.F.).  
 M. Rallye Jean Rospide (M.C. de Cannes).

## NOVEMBRE

11. — M. Course de côte de la Moyenne Corniche (M.C. Nice).  
 16. — M. Course de côte de l'A.M. Niçoise).

## N'induisez pas les jeunes en erreur

### cher Confrère !

Nous serions les derniers à reprocher à un magazine d'aventures d'initier ses jeunes lecteurs au sport motocycliste. Néanmoins, quand on se propose de le faire, il faut procéder avec un minimum d'exactitude. « O.K., l'Hebdomadaire de la Jeunesse », nous a présenté sous le titre « Champion du Monde » une nouvelle sportive que nous avons lue d'un bout à l'autre et qui nous a procuré quelques minutes de douce hilarité. Voici quelques extraits de ce conte, publié sous la signature de Jack Bradley :

Signalons en passant qu'il n'existe pas de « Championnat du Monde motocycliste ». Pour la circonstance, celui que notre confrère a imaginé se déroulait à Indianapolis, sur la piste en briques, comportait « quatre phases : trois manches mettaient aux prises cinq concurrents chacune. Les deux premiers de chaque compétition couraient la finale ». Voilà un règlement à soumettre à la F.I.C.M. pour la prochaine saison !

Quelques détails sur l'organisation : « Cent cinq trains spéciaux avaient amené les spectateurs. Quinze mille voitures étaient garées dans le parc à auto. Une dizaine d'avions survolait la foule, lançant des prospectus : réclames pour une marque de corned-beef, d'essence ou de rouge à lèvres. Certains spectateurs avaient passé deux nuits à la belle étoile pour occuper les meilleures places dans les virages et en haut des côtes ». Nous n'avons jamais vu cela à Monthéry, même pour le Grand Prix de l'A.C.F. !

« Les premiers concurrents s'avançaient sur la piste. On n'entendait plus vrombrir que leur moteur. Le commissaire de la course s'avança, un drapeau rouge dans une main, un revolver de l'autre ». Drôle de compétition, dont on donne le départ moteur tournant. Hourrah pour le commissaire armé d'un drapeau rouge et d'un revolver. Mais l'action se passe en Amérique, ne l'oublions pas.

Les mécanos amènent la machine du concurrent français sur la piste et la mettent en marche... au « pied » (sic). Comme notre représentant n'arrive pas, sa femme se déguise en « retard », prend le départ à sa place et gagne la course, bien entendu ! Elle s'évanouit à l'arrivée, « à bout de forces et de nerfs » (re-sic).

Son mari survient sur ses entrefaites. Il a été attaqué lâchement par les supporters d'un concurrent australien. Malgré ses blessures, il dispute la finale.

Cette finale est des plus palpitantes : « Virages à soixante-dix degrés, lutte fantastique à cent vingt-cinq à l'heure », etc... Le Français triomphe de l'Australien déloyal, qui dérape dans un virage et est conduit à l'infirmerie, après avoir failli être lynché par la foule. Pour toute vengeance, notre compatriote se rend à son tour à la salle de pansement et, magnanime, se contente pour toute vengeance de « prendre le nez de son adversaire entre le pouce et l'index et de lui tordre, comme on fait à un petit garçon qui ne sait pas sa leçon ».

Le récit de Jack Bradley captivera peut-être les motocyclistes en herbe. Mais nous conseillons gentiment à l'auteur d'assister à quelques courses de motos avant d'écrire d'autres papiers sur le même sujet. Cela lui évitera de passer pour un novice auprès des gens avertis.

L. V.

## SPORT COMMERCIALISE

Il paraît que les coureurs sur piste cendrée sont, en Angleterre, sur le point de faire la grève. Si les vedettes se tiennent à peu près d'affaire, les coureurs moins connus font difficilement face aux dépenses multiples qu'ils doivent assumer. Les pneus s'usent rapidement. Les machines ne résistent pas longtemps au régime auquel elles sont soumises et des révisions fréquentes sont nécessaires. Il ne faut pas compter sur l'aide des constructeurs pour lesquels ce sport très spécial ne constitue pas une publicité bien efficace. Quant aux organisateurs de meetings, ils ne réalisent pas de gros bénéfices. Les installations ne permettent pas, en général, de loger assez de spectateurs. Et il y a une très lourde taxe à payer. Derrière une façade brillante, malgré la vogue de ce sport, se cache une situation beaucoup moins solide qu'on ne serait tenté de croire.

Evidemment, la course sur cendrée constitue un sport spécial, trop spécial pour présenter un intérêt technique. Les machines n'ont aucun point commun avec les machines normales, fussent-elles de course. Et elles en diffèrent de plus en plus. Avouons qu'avec leur aspect efflanqué, anguleux, elles sont franchement laides. Jadis les Douglas, les Rudge, les Jap Martin avaient encore des lignes plaisantes, mais tel engin actuel, mieux adapté encore à ce sport, n'a plus rien de séduisant. Nous sommes dans le domaine de l'acrobatie pure.

Et le côté commercial de ces organisations a quelque chose d'inquiétant. L'argent gâte souvent ce qu'il touche. Il y a certainement parmi les imprésarios de vrais sportsmen pour lesquels le gain ne domine pas tout, mais il est inévitable que d'autres soient moins désintéressés. Toutefois nous ne croyons pas que cela aille jusqu'à fausser le résultat des épreuves, car les coureurs de cendrée sont de vrais sportsmen qui disputent loyalement leurs chances. Dans le feu de l'action, toutes les combinaisons, si elles existaient, s'écrouleraient à l'avance.

Assurément, pour notre part, nous préférons le sport motocycliste normal, mais les courses sur cendrée constituent néanmoins un captivant spectacle.

## PROCHAINES ATTAQUES CONTRE LES RECORDS

Noël Pope, le recordman du tour de piste à Brooklands, et Berry se proposent d'attaquer les records de vitesse et ils préparent à cet effet deux Brough Superior à compresseur et une sans compresseur. Ces machines recevront une carapace profilée en Perspex, sorte de matière synthétique, plastique, translucide et très facile à monter. Cette carapace offrirait une protection en cas de chute. Mais sera-t-il possible de remédier aux effets d'un coup de vent latéral, si dangereux pour tous les véhicules terrestres carénés ?

# Clubs



**MOTO-CLUB CHATILLONNAIS.** — (Tourisme-Sport-Camping). — Faisant suite à une décision prise ultérieurement, le Comité informe les membres qu'il a été décidé de reporter la soirée annuelle et il y a

donc lieu de noter qu'en conséquence ce banquet, suivi de bal de nuit, aura vraisemblablement lieu au début du mois de mars, nous reviendrons en temps utile sur cette organisation.

En raison des fêtes, nos sociétaires sont priés de noter que la réunion mensuelle du mois de janvier, qui était fixée au premier jeudi comme habituellement, est exceptionnellement reporté au dimanche matin 12 janvier 1947, à 10 h., au siège de la permanence du club, 108, rue Béranget, Châtillon-sous-Bagneux (Seine) (ancien siège du M.C.C.).

Tous les pratiquants du sport mécanique de la banlieue sud sont cordialement invités à assister à nos séances amicales où le meilleur leur sera réservé. Un renseignement ne coûte rien, sollicitez-le par écrit, ou adressez-vous en toute confiance au siège social, Café Raymond, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux, où chaque jour les adhésions peuvent être reçues.



**MOTOR-CLUB.** — Nous ne sommes pas découragés, mais un peu éccœurés par la critique émise à la radio le samedi 23 novembre, au sujet de l'autodrome de Monthléry.

A la veille d'une visite collective de propagande du sport motorisé qui doit fournir de gros efforts pour 1947 et a de ce fait besoin de ces pistes, il nous semble que le moment était mal choisi pour discréditer ce qui est resté notable sur notre sol.

Heureusement que les nouvelles qui nous sont parvenues depuis notre visite à l'autodrome sont plus réconfortantes.

A savoir :

1° Les étrangers reconnaissent que le seul bel autodrome en Europe est Monthléry,

2° En faisant revivre ce lieu de réunion, des moyens de transport seront envisagés par les pouvoirs publics. De cette façon les entrées y seront plus nombreuses, ce qui n'est pas pour déplaire aux organisateurs, ni aux coureurs; les premiers pour couvrir les frais énormes que nécessite notre sport, les seconds pour les prix, primes, etc...

3° Le décor de Monthléry est toujours aussi beau et si quelques Jerricans traitent encore par-ci, par-là, ils ne tarderont pas à disparaître.

D'ailleurs tous les clubs intéressés sauront donner dans leur organisation, l'ambiance nécessaire à notre sport et aux spectateurs qui veulent s'y intéresser.

Enfin la grande confiance que nous avons en M. Legrain, directeur-président de la C.T.A., lui assure qu'il peut dispo-



ser de nous autant qu'il le voudra pour rendre viable notre bel autodrome.

Le Motor-Club vous rappelle qu'une réunion mensuelle de grande importance aura lieu à son Siège, Brasserie « Le Savoie », 15 place de la République et y invite très cordialement tous ceux qui s'intéressent au sport motorisé.

■ **MOTO-CLUB CLODOALDIEN.** — Nous ne prévoyons plus de compétitions sportives susceptibles de bouleverser notre championnat du M.C.C. pour l'année 1946; donc nous publions ci-dessous les résultats pour les 10 premiers de chaque classement.

1. Championnat Touristique du M.C.C. pour 1946 : Champion : Godéré, 576 pts; 2. Lerouge, 535 pts; 3. Létang, 451 pts; 4. Nicol, 370 pts; 5. Hofecker, 346 pts; 6. Gontran, 234 pts; 7. Meyer, 208 pts; 8. Lehmann, 182 pts; 9. Charrier, 180 pts; 10. Hazé, 164 pts.

2° Championnat de Vitesse du M.C.C. pour 1946 : Champion : Lauer, 360 pts; 2. Charrier, 229 pts; 3. Lefèvre G., 207 pts; 4. Lorin, 100 pts; 5. Lerouge E., 98 pts; 6. Rouchy, 97 pts; 7. Ponzio, 95 pts; 8. Belkéchout, 90 pts; 9. Godéré, 30 pts; 10. Kiéné, 20 pts.

3° Championnat assiduité aux réunions: 1. Létang, 190 pts; 2. Godéré, 180 pts; 3. Charrier, 165 pts; 4. Nicol, 155 pts; 5. Lerouge E., 145 pts; 6. Lehmann, 135 pts; 7. Duriez, 120 pts; 8. Hofecker, 115 pts; 9. Michelet, 110 pts; 10. Lorin, 110 pts;

Nous prions nos membres de ne pas manquer de participer au grand banquet annuel qui aura lieu dans les Salons Alibert, le samedi 21 décembre, à 21 heures. Remise des coupes et des médailles aux champions du M.C.C. Bal de nuit et attractions variées.

Voici quelques photographies des membres du M.C. Bordeaux, prises à l'occasion d'une manifestation de propagande à la Réole.

De haut en bas : Les vainqueurs d'une course sur prairie. Mlle Boulanger, fille du coureur bien connu. Un bel instantané de Vallet, au cours de l'épreuve de saut





## MOTO-BASTILLE

6, Bd Richard-Lenoir, 6  
PARIS (XI<sup>e</sup>)

Disponible expédition  
province

Moteur auxiliaire V.A.P.  
complet, emballé en caisse,  
prêt à poser : 9.719 fr.

Prenons commande de  
sidecars, quelques - uns  
disponibles

Side pr Terot 500 : 17.452 fr.

### SIDE BERNARDET

Grd Routier 5 CV : 27.140 fr.  
Sport (4-5 CV) : 26.220 fr.  
Châssis seul : 13.800 fr.

### SIDE CÂRPIO

Grd Rout. pr 5 CV 27.000 fr.  
» suppl. 2 places 3.000 fr.  
Sport pr 5 CV : 25.000 fr.  
Sport pr 4 CV : 20.000 fr.  
Pour tous vélomoteurs  
carrosserie touriste ou  
commerciale .... 12.000 fr.

CH. Danvignes sport Ecr. DA-  
VIET, 4, pl.St-Alexandre, Lyon

CHER. petite voit. à mot. 3 r.  
pr infir. gén. monoto. Leroux  
cord. 23, r. G. Colin, Chatou.

CHERCHE culasse avec sou-  
papes. cylindre, b. ét. pour  
Peugeot 350, 4 CV. GERAUD  
Louis, Lavelanet (Ariège).

CHERCHE cylindre Alcyon  
250 populaire type AH à 3  
lumières. CORNU-MOTOS, 13,  
av. Jean-Jaurès, Dijon.

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

DES. ACHET. side côté droit  
préf. Bernardet. GAUTHIER,  
20, r.Parmentier, Choisy-le-Roi

## ECHANGES

ECH. mon. 25x300 nf c. 20x300  
n. t. b. ét. Ecr. FOURNEAU,  
112, r. Lamarck, Paris.

ACCES. cycles, motos. Gros.  
Stock local 150 m. Bail 7 a. gr.  
client. rev. 2.500.000. SIRET, 80,  
Bd Magenta. NOR. 38-53.

ECH. 500 B.S.A. lat. nve ctre  
301 B. cabriolet ou épave  
traction. MIROUL, 14, rue  
Dantin, Levallois (Seine).

## 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)

### VENTE DE FONDS DE COMMERCE

PARIS (14<sup>e</sup>). — 1<sup>o</sup> Cycles, mo-  
tos, articles sports, demi-gros  
et détails, etc...

2<sup>o</sup> Construction cycles et mo-  
tos gros et commission.  
S'adresser 25, rue Asseline.  
Suffren 45-43 ou Agence Re-  
théloise, 12, rue Thiers, Re-  
thel (Ardennes). Tél. 96.

V. combin. cuir molet. GUEL-  
LUX, 28, bd du Temple, 11<sup>e</sup>.

VEND accu nf Harley David,  
Ch. Compteur Schmith. ROI-  
RAN, 21, rue Simart, Paris.

PART. cherch. petite remise  
pour moto, préf. 5<sup>e</sup> arron-  
dissement. AMBLARD, 3, rue  
des Fossés-St-Jacques (5<sup>e</sup>).

MECANICIEN spécialiste mo-  
tos disposant outillage com-  
plet, cherche gérance ou per-  
sonne disposant capitaux pour  
monter une affaire de cycles-  
motos région indifférente.  
Si bien placé s'adresser à  
MOTO-REVUE, N<sup>o</sup> 12.

3 pneus 4x18 et chambres ét.  
nf. 1 roue compl. double tam-  
bour pr 500 Grd sport. 1 pu.  
26x3 strié angl. d'orig. détails  
par retour, prix int. LEMPE-  
REUR, Meudon (S.-et-O.).

CHERCHE garage privé pour  
side, et selle réglable à ress.  
pour tan-sad. MORIN, 11, Cité  
Trois-Bornes, Paris (11<sup>e</sup>).

TRES bon méc. possédant ou-  
tillage recherche gérance ou  
association. Faire offre ROUS-  
SAN, 85 Ben. Malon Arcueil.

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

## LA PETITE VOITURE IDÉALE

60 kmh. 3 l. aux 100 kms

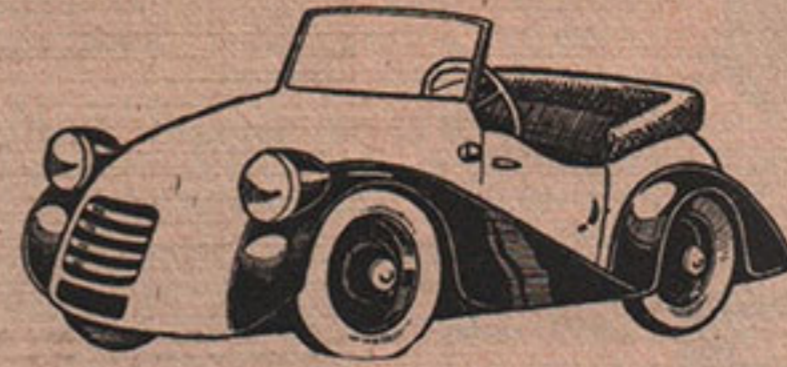
# V. E. L.

6, passage Cottin — PARIS (18<sup>e</sup>)

Tél. : MON. 55-48

CATALOGUE  
sur DEMANDE

facilités de  
paiement



aménagement spécial pour invalides

POUR toutes vos réparations  
de motos, mécaniques, 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<sup>e</sup>). MAR. 45-07.

Nous cherchons deux DESSI-  
NATEURS qui auraient déjà  
des connaissances du dessin  
(croquis de perspective A LA  
PLUME, autos, motos, avions,  
etc., et à la gouache, lettre, re-  
touches sur photos, photo-  
monitages, etc...). Nous pren-  
drions aussi un apprenti doué.  
Ecrire ou mieux se présenter  
avec travaux exécutés à la  
plume à notre Bureau de Des-  
sin à « Moto-Revue », 12, rue  
de Cléry, Paris (2<sup>e</sup>) (Métro  
Sentier).

Nous sommes  
acheteurs de toutes  
Motos, épaves ou  
pièces détachées  
récentes

STOCK DISPONIBLE  
Service vente ouvert samedi  
et dimanche matin

## C. R. U. P. D. A.

21, rue Monge, 21  
PUTEAUX  
LON. 02-63

## B. M. W.

Toutes répar. machines récentes Anglaises - Allemandes  
MOTOBECANE

PILZ, 25, rue de Chabrol — PARIS-10<sup>e</sup> — TAI. 59-87



## Le CODE de la ROUTE

Dernière Edition officielle

Le prix de vente est de 20 francs l'exemplaire.  
Les commandes doivent être accompagnées  
de leur montant, soit par chèque banque, ou  
mieux par versement postal, ou virement pos-  
tal, au compte MOTO-REVUE 297-37 Paris.

1946

(300 clichés)



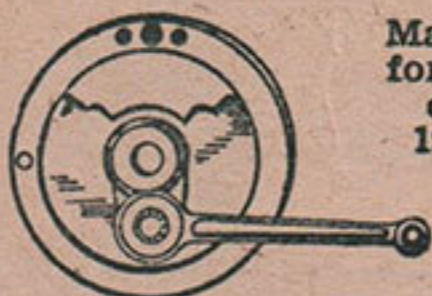
Envoi Fco Rec. contre  
**375 frs.**  
(mand. chèq.) adressé à

## Le Catalogue des Catalogues

Publie : prix et caractéristiques de  
toutes les marques du monde  
Tourisme - Véhicules industriels  
Caractéristiques et N<sup>os</sup> de châssis  
(Touris. Véhic. indus. antér. à 40)  
Etudes complètes des modèles  
RENAULT à moteur 85 (Nova,  
Prima, Viva) et CITROEN à trac-  
tion AV, suivies des planches  
d'assemblage des pièces détachées  
numérotées dans l'ordre de mon-  
tage. Tous renseignements utiles  
(Tarifs d'Assurance), etc.

Vve Victor LEFEVRE et M. BARON  
1, Avenue Félix-Faure, PARIS (15<sup>e</sup>)  
Téléphone : VAUgirard 43-24  
Chèques Postaux 25.848 PARIS

**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  
Equipement 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

**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°) Mon. 58-99

**Marc PIAULET**

**MOTOS**

Vente - Achat - Echange  
neuf et occasion

Dépannage - Réparation  
Moto-Ecole

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

**SOYER**

d'origine

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

Réalésage - Embellage

Ets **R. DELOBELLE**

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

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

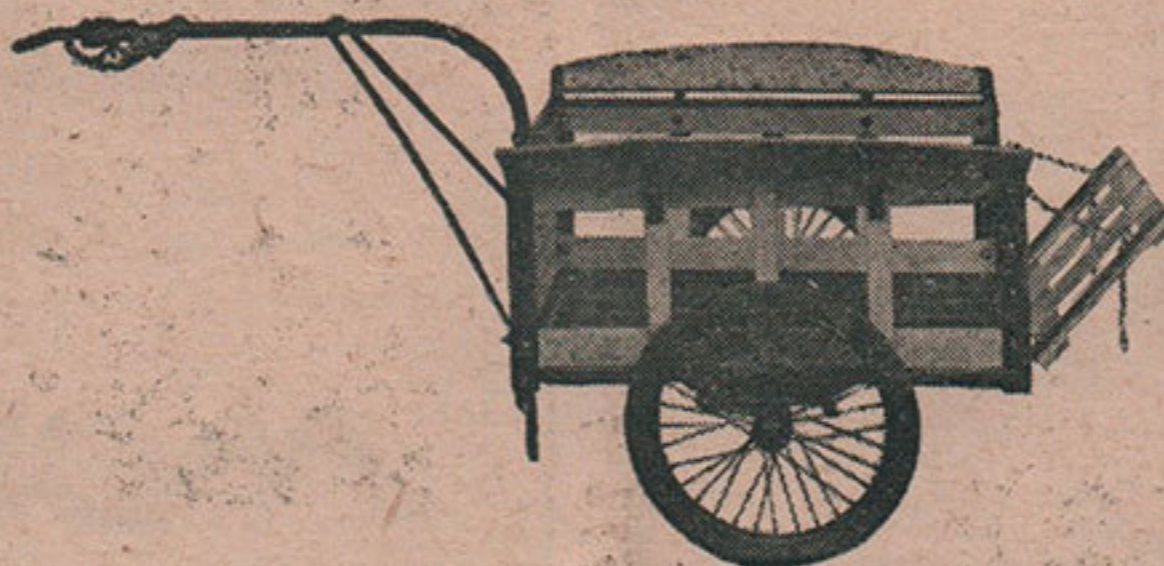
LES MOTOCYCLETTES

**NEW-MAP**

vous présentent EN EXCLUSIVITE

**une REMORQUE**

que vous connaissez tous et dont les preuves  
ne sont plus à faire.



Poids à vide : 19 kgs — Charge utile : 100 kgs  
Prix : 3.945 francs

**VENTE LIBRE ET DIRECTE SANS BON**

**PARIS-LYON-MOTOS :**

30, rue de Charenton — Paris (Bastille)

**NEW-MAP :**

124, Avenue Lacassagne 124 — Lyon

et tous les Agents NEW-MAP

Livraison Immédiate

**JORI**

— Téléphone : CHARlebourg 05-12 —

AGENT TERROT — MOTOBECANE

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



AVANT

APRES

**RENOVATION  
DES CADRES**

ET RESERVOIRS MOTOS  
Travail rapide et soigné  
**Raymond BONNOT**

147, rue de Romainville  
MONTREUIL (Seine)  
AVR. 01-47

**MOTOS PARIS-NORD & CYCLES**

**AGENCES GNOME - RHONE — MOTOBECANE**

Réparations rapides et garanties — pièces détachées  
accessoires, réalésages, embellages, émaillage, chromage  
Expéditions en Province

Atelier et magasin d'exposition, 3, rue Ernestine, PARIS-18°

**B. M. W. — ZUNDAPP**

**ACHAT toutes pièces**

LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly  
Asnières — Gré. 17-93

**MOTOCYCLISTES... CYCLISTES...**

Voici l'hiver?... Profitez-en pour faire **RECHAPER**  
et **REPARER** vos pneus par des spécialistes (Brevet nouveau)  
**REPARATIONS DE TOUTES CHAMBRES A AIR.**

**RENOVA-PNEUS, 5, rue de la Cerisaie, Paris-4°**

(à 100 mètres de la Bastille)

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

**LA MOTO RENOVEE**

58, rue Amélot — Paris

**MOTOS** Achat comp-  
tant de tout.

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 - 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  
Ch. 12-51

**REPARATION  
REDRESSAGE**



Fabrication de  
Fourches et Cadres

**H. DERCHE**

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

**D. K. W.**

**REPARATIONS**

par **SPECIALISTES**

Emaillage — Chromage  
**ACHAT :** motos et toutes  
pièces détachées, roues,  
moteurs, épaves, etc., de  
cette marque

**FOURCHE**

**AUTOS-MOTOS**

8, Avenue de St-Ouen, 8

PARIS-18° MAR. 45-07

Métro : La Fourche

**COMPTOIR DE  
PIECES DETACHEES  
POUR MOTOS**

4, R. CHAPTAL, LEVALLOIS

**PIECES DETACHEES  
POUR MOTOS  
REALÉSAGES  
PIECES POUR MOTEURS  
CHAISE**

Peugeot — Motobécane  
Terrot — Zurcher

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...**

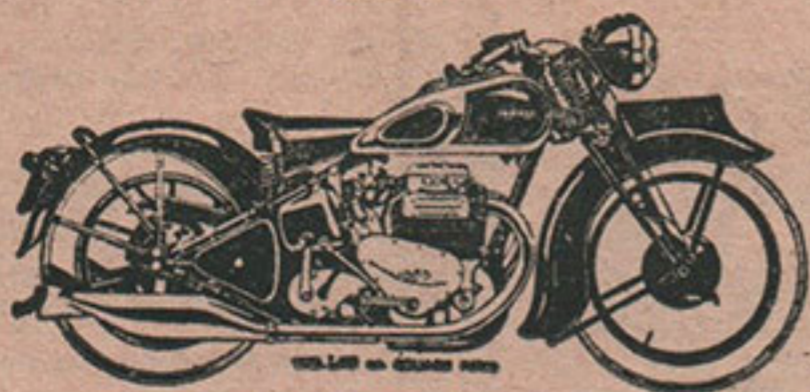
## Lucien PSALTY

Spécialiste MOTOS ANGLAISES

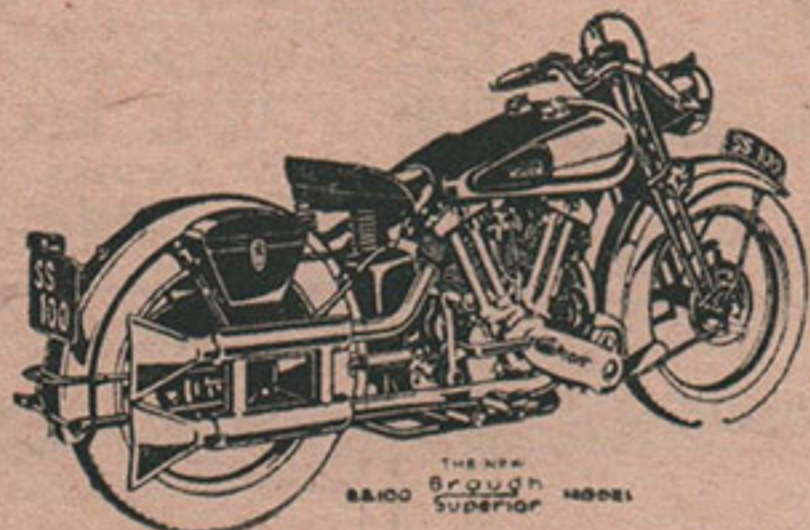
Agent officiel des plus grandes marques du monde:  
NORTON, ARIEL, PANTHER, BROUGH-SUPERIOR, RUDGE

VENTE A CREDIT

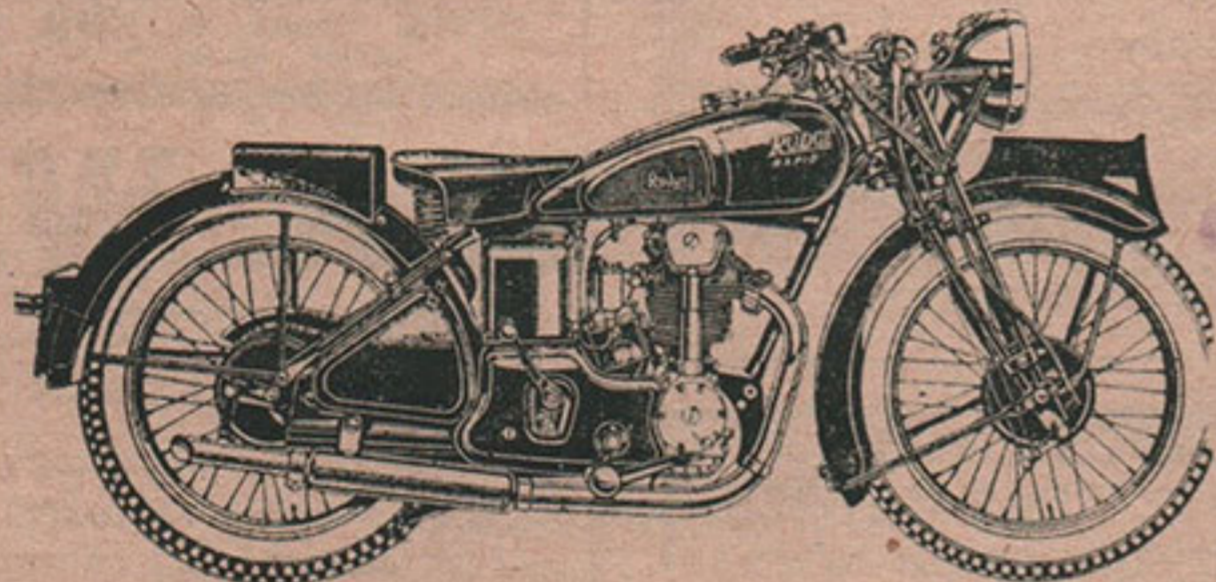
# ARIEL



ARIEL



BROUGH SUPERIOR



RUDGE

Nous disposons actuellement de  
1 sidecar 500 B.S.A. culbuteurs, sélecteur  
1 sidecar 600 F.N. culasse bronze 4 CV 1/2  
culbuteurs, sélecteur  
B.M.W 750 cmc. fourche télescopique à deux  
carburateurs  
etc.... etc...

Nous disposons d'un gros stock de pièces  
détachées de motos anglaises

**LIVRABLES SOUS 3 JOURS APRES COMMANDE**

Nous disposons aussi d'accus motos, avertisseurs élec-  
triques, pneus et chambres et un grand choix d'accessoires

SIDECARS NEUFS DISPONIBLES

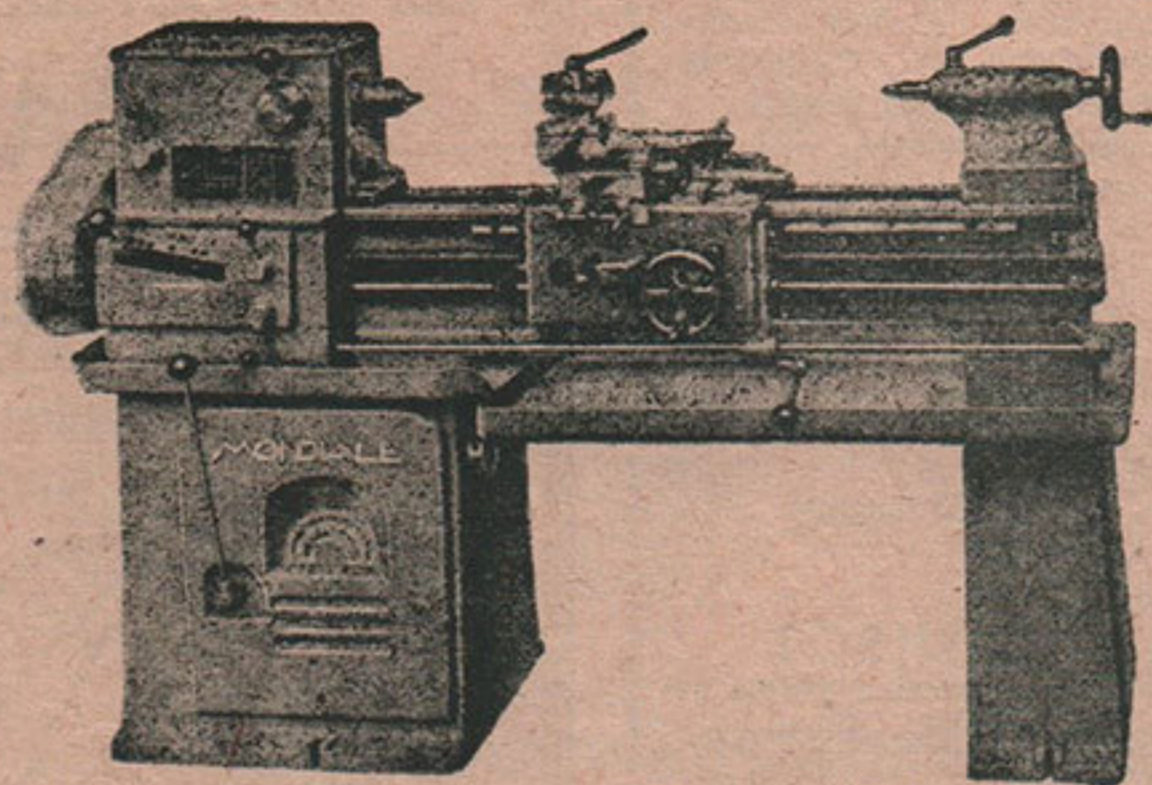
VENTE A CREDIT

Nouvelle Direction :

## Paul LADEVEZE

Spécialiste MOTOS RAPIDES

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



# MONDIALE

TOURS PARALLELES A VARIATEUR DE VITESSE

Hauteur des pointes . . . . . 175 <sup>m</sup>/<sub>m</sub>

Hauteur des pointes dans le rompu 250 <sup>m</sup>/<sub>m</sub>

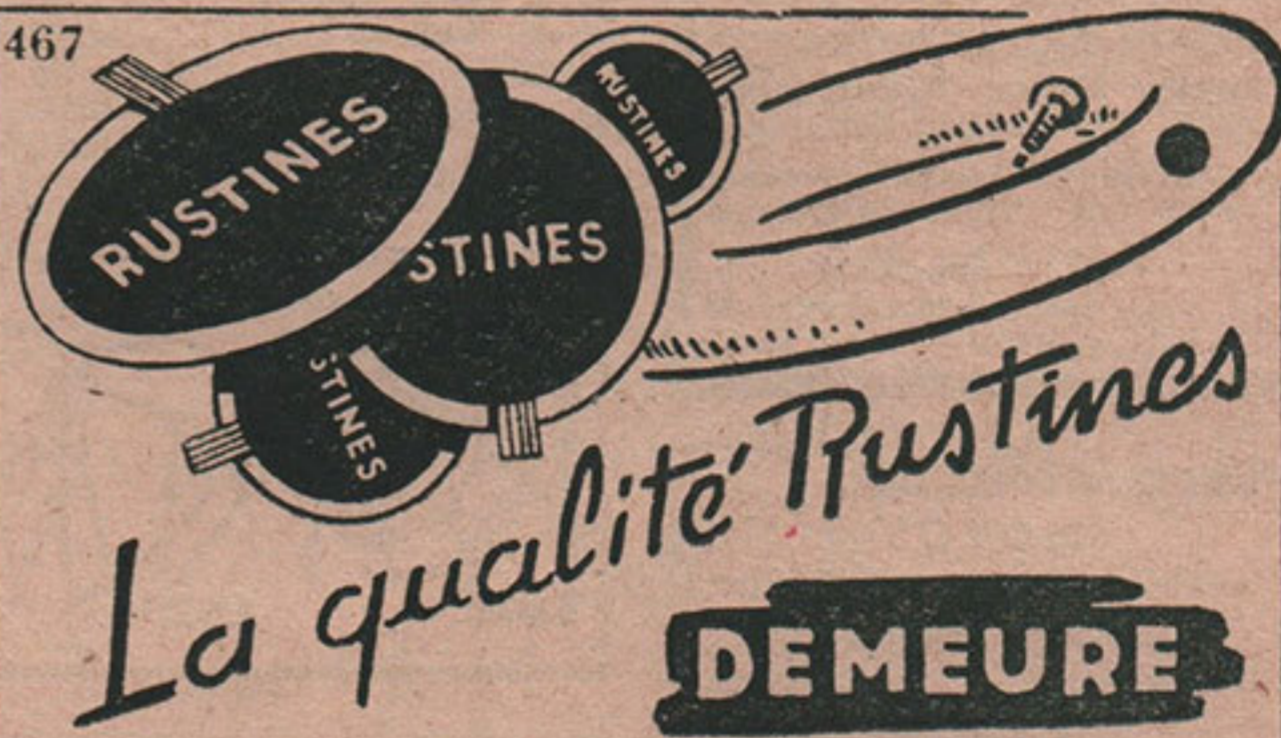
Entrepointes 500-750-1000 ou 1500 <sup>m</sup>/<sub>m</sub>

LIVRAISON TRES RAPIDE



52, AV. DES CHAMPS ELYSEES - PARIS-8<sup>e</sup> - BAL 48-78

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.



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