

35^e ANNEE. — N° 887. — 15 FEVRIER 1947

LA MACHINE
DE COURSE
DE 1939

Provisoirement
BI-MENSUEL
LE NUMERO :

~~15~~ frs.
14 frs.

VELOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue



TELEPHONE
GUTENB. 73 32
LIGNES GROUPEES
CIC POSTAL 297 37

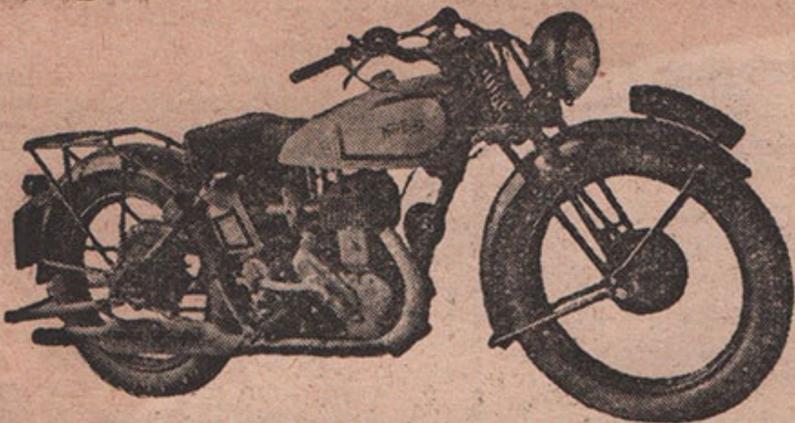
REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
2 RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

Le Plateau des Antiques, à Saint-Rémy de Provence.
(Photo de M. Geneste, à Arles)

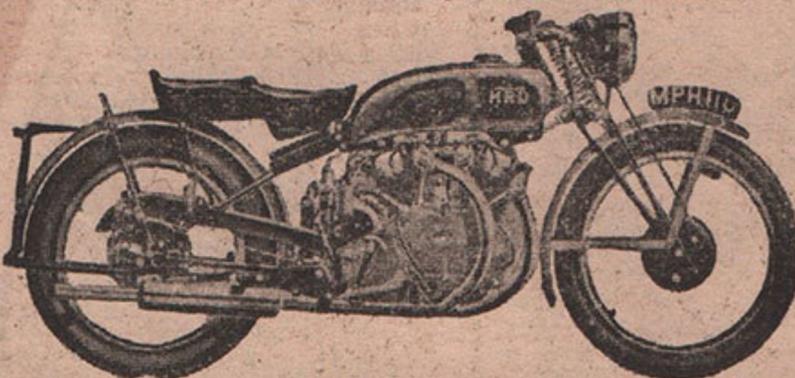
Le Salon
de la **Moto** continue
chez
GARREAU

SPECIALISTE MOTOS RAPIDES
PIECES DETACHEES ANGLAISES

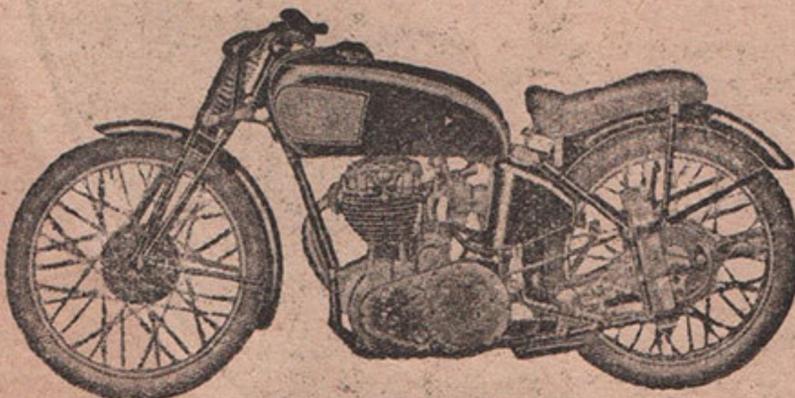
Norton



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



**Motos VINCENT HRD
EXCELSIOR et SCOTT**
Visibles chez GARREAU



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

CANADIENNES

EN SOLDE DE FIN DE SAISON

Grand Luxe Fourrées Mouton

VALEUR : 12.000 francs. SOLDEES à : 8.500 francs.

Livraison immédiate

Ecrire : «ATOMIC» 30, rue du Dr Gosselin - ARCUEIL (S.)

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

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^e

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

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^e MAR. 45-07

Métro : La Fourche

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

STOCK DISPONIBLE

Service vente ouvert samedi
et dimanche matin

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

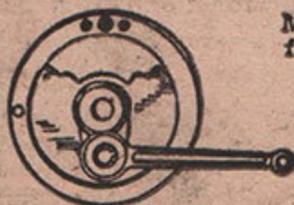
21, rue Monge, 21

PUTEAUX

LON. 02-63

PIECES DETACHEES
Réfections d'embellages
Réalésages 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

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 N°s	120	300
Nouveau prix :		
12 N°s	161	285

● Verser à un bureau de poste au compte postal : MOTO-REVUE 297-37 PARIS
● Indiquer 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

◆ N'OUBLIEZ PAS...

...Que nos bureaux, en raison des coupures de courant électrique, sont, jusqu'à nouvel ordre, ouverts le samedi toute la journée et fermés le lundi.

◆ VOL DE DOCUMENTS
DOUANIERS

Notre excellent confrère suisse « Moto-Sport » met en garde les motocyclistes séjournant à l'étranger contre les vols de documents douaniers permettant le passage des véhicules à moteur, qui se multiplient de façon inquiétante. Il est donc conseillé aux touristes de conserver ces pièces sur eux, au lieu de les laisser dans la sacoche ou dans le coffre à bagages.

◆ CHEZ NORTON

Joë Craig, l'éminent ingénieur anglais qui dessina les Norton si souvent victorieuses, avait quitté la firme de Birmingham en 1939. Il vient de reprendre son poste dans cette maison, qui étudie actuellement une deux cylindres « vertical-twin ». Décidément, la maladie gagne du terrain.

◆ LES ANGLAIS
AU GRAND PRIX
D'EUROPE

L'Auto-Cycle Union d'Angleterre a fait connaître aux organisateurs suisses qu'elle déléguerait à Berne cinq concurrents de classe internationale pour disputer le Grand Prix d'Europe. Par ailleurs, on escompte la participation de représentants italiens, Belges, Hollandais, Français, Luxembourgeois, Tchécoslovaques, Polonais et probablement aussi Suédois et Finlandais.

◆ LE T.T. DES TOURISTES

L'Auto-Cycle Union vient de faire savoir que la course des 250 (lightweight) et 350 (Junior), se disputerait en même temps. Ceci afin de réserver une journée pour une épreuve de machines sérieusement de série, courant avec phare, silencieux, etc..., en un mot, l'équipement de route complet. Les « touristes » disputeront 4 tours du fameux circuit de 60 kilomètres.

◆ UNE DELEGATION BRITANNIQUE

Une commission technique anglaise a été envoyée en Allemagne, afin d'étudier les machines allemandes, notamment en ce qui concerne le deux temps et le compresseur. Elle est revenue avec de

Toujours l'essence

LA solution définitive, pour le commerce de l'essence, n'est toujours pas intervenus. On parle, peut-être sans bien savoir, comme d'habitude, d'un « secteur libre » à un prix inférieur à celui envisagé primitivement. D'autre part, l'application du nouveau régime serait reportée au mois de mars, ou plus tard. On estime, en effet, qu'il est indispensable de constituer au préalable d'importants stocks de carburants liquides. Mais ce dernier point est fort discutable.

Les statistiques actuelles nous apprennent que nous avons importé en 1946, la quantité de 1.276.150 tonnes d'essence, dont 1.074.163 tonnes de la plus basse qualité (85 d'octane maximum), et le reste à indice d'octane de 80. Or, en 1938, nos importations furent de 693.600 tonnes pour toute l'année.

Il ne faut pas comparer ces chiffres à la légère. Nous avions, avant 1939, une ressource qui nous fait presque totalement défaut aujourd'hui. Nos raffineries nationales, bien approvisionnées et pourvues d'un matériel excellent, distillaient de grosses quantités de pétrole brut, qui fournissaient la majeure partie de la consommation nationale. On connaît la triste situation de nos usines pétrolières, et personne ne sera surpris d'apprendre que nous n'avons distillé en 1946 que 2.845.000 tonnes de pétrole en 1946, contre 6.866.000 tonnes en 1938.

Au vu de ces chiffres, ce serait peut-être aller un peu vite en besogne que d'exiger le retour à la liberté totale, avec maintien du tarif actuel. Mais ce qui serait plus rationnel et surtout plus moral que le double tarif (au moins dans les conditions prévues), ce serait une sérieuse augmentation des contingents mensuels. 10 litres pour une moto, quelle que soit sa cylindrée, constituent un chiffre ridicule pour le possesseur d'une machine de plus de 350 cmc. C'est pourquoi avant toute chose, il nous faut exiger un relèvement important de nos rations, à défaut de la liberté totale.

nombreux documents du plus haut intérêt, ayant appris par exemple que la 500 B.M.W. suralimentée ne développait que 60 CV., contre 50 pour la Norton monocylindre sans compresseur, tous deux fonctionnant à l'essence benzol 50 %.

◆ DALMAS CHERCHE UNE MONTE

M. Dalmas, qui disputa avec succès avant la guerre plusieurs épreuves de vitesse et de régularité, cherche un appui pour courir le prochain Bol d'Or. Les constructeurs, agents ou managers que sa proposition pourrait intéresser sont priés de se mettre en rapport avec lui. Voici son adresse : M. Marcel Dalmas, 48, avenue Daumesnil (12^e).

◆ MOTEUR AUXILIAIRE
SUISSE

Le premier moteur suisse pour B.M.A. vient d'être commercialisé. C'est le Motom, petit bloc 4 temps à culbuteurs de 48 cmc. de cylindrée. Le vélomoteur équipé du Motom peut trainer facilement, paraît-il, une remorque avec 200 kgs de charge utile.

◆ STANLEY WOODS
AUX SPORTS D'HIVER

Le coureur irlandais Stanley Woods partira prochainement à Kandersteg (Suisse), afin de pratiquer les sports d'hiver.

◆ SIGNALISATION
ROUTIERE AMELIOREE

Le Catseye (œil de chat) consiste en une série de lentilles réfléchissantes serties dans des blocs de caoutchouc. Cet appareil convient merveilleusement, paraît-il, pour la signalisation nocturne des virages.

◆ LE PROBLEME DE
L'ESSENCE EN SUISSE

On parlait dernièrement d'une baisse probable des prix des carburants en Suisse. Cette nouvelle était pour le moins prématurée. Aucune réduction de prix ne pourra être envisagée avant la liquidation des vieux stocks entassés en Suisse.

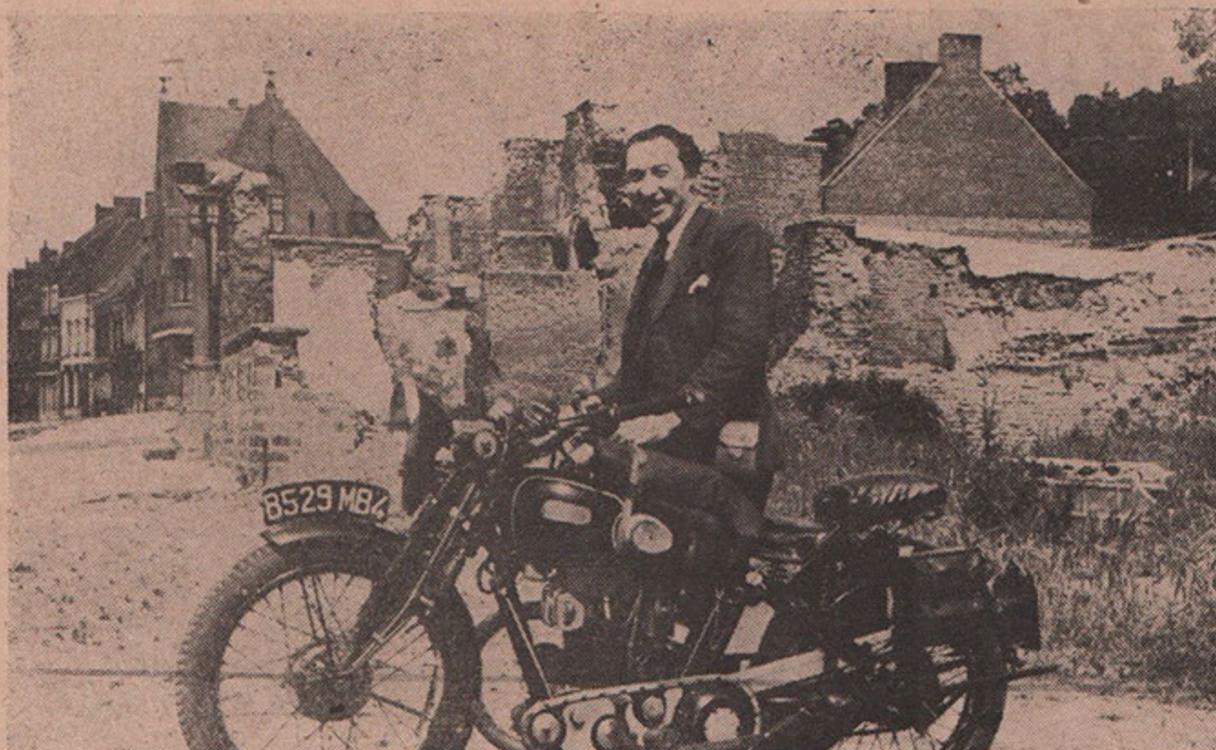
◆ UN MINISTRE
MOTOPHILE

Evidemment, c'est à l'étranger. Il s'agit de M. Victor Bodson, ministre de la Justice, des Transports et des Travaux publics du Grand Duché de Luxembourg, qui cumule ces fonctions avec le titre de Président de l'Union Motocycliste Luxembourgeoise.

◆ A PROPOS DES REGLEMENTS
DE COURSE

Notre confrère belge Jack Ickx ne cache pas sa sympathie pour le projet italien qui a été repoussé, déclare-t-il, parce que « combattu par des esprits obtus qui n'y avaient rien compris ». Ce projet de règlement était ainsi conçu : Aucune limitation de cylindrée. Poids et consommation maxima fixés par le règlement de course. Pas de compresseur.

M. Ickx affirme ensuite « Si la formule 47 se révèle un fiasco, j'imagine fort bien les italiens obtenant gain de course avant peu d'années.



Les malheurs de la guerre et les destructions n'ont pas ébranlé le courage de nos populations du Nord. Voici notre abonné de Lille, M. Deroive et sa Rovin Jap à culbuteurs modernisée par lui.

◆ BOTTIN DU CYCLE

Le *Bottin du Cycle (Annuaire général du Cycle et des Industries connexes)* édition 1946-1947, vient de paraître.

Fondé en 1891, le *Bottin du Cycle* est un instrument de travail indispensable à tous les professionnels du cycle.

Cet ouvrage est vendu au prix de 350 fr. DIDOT-BOTTIN : 19, rue de l'Université, Paris (7^e).

◆ ■ DECES DU Dr LAMBORELLE

Nous avons appris avec un douloureux étonnement la mort de M. le Dr Lamborelle, Président d'Honneur de la Fédération Motocycliste de Belgique et membre d'honneur de la F.I.C.M.

On se souviendra longtemps du rôle éminent que le Dr Lamborelle a rempli dans les congrès de la F.I.C.M., dont il fut le Vice-Président pendant de nombreuses années.



Son nom reste attaché au développement de la F.M.B. depuis sa création en 1912. Il fut Président de la Commission Sportive de 1913 à 1928 et Président de la F.M.B. de 1936 à 1938, époque à laquelle il prit volontairement sa retraite. C'est alors que les membres de la F.M.B. lui exprimèrent leur reconnaissance en le nommant Président d'Honneur. Le Dr Lamborelle est mort le 21 janvier 1947, à l'âge de 75 ans, et les 140 clubs affiliés à la F.M.B. lui ont fait d'émouvantes funérailles.

◆ UN SCOOTER : LE SWALLOW GADABOUT

L'échec total du scooter après 1919 n'a pas découragé, semble-t-il, les rares partisans de ce petit engin et celui dont nous vous donnons une brève description évoque ceux d'il y a plus de 25 ans. Aucune suspension des roues minuscules. Le siège est, il est vrai, assez confortable

et les pneus ont une section de 100 mm. Le cadre est tubulaire et les tubes servent de pots d'échappement. Ce n'est pas à notre avis une solution bien heureuse lorsque le moteur est un deux temps. Le moteur est un 123 cmc. Villiers avec changement de vitesse donnant trois rapports. Le refroidissement est assuré par un tunnel qui s'ouvre en bas du tablier et passe sous le plancher. Un sidecar spécial convient au transport des gros paquets. Sur de courtes distances et en solo, la vitesse peut atteindre le 65, mais le moteur chauffe. La vitesse normale est d'environ 45 kmh. A l'actif de ce scooter on peut inscrire la facilité de conduite et la protection efficace de son tablier.

ABONNEMENT NOUVEAU OU REABONNEMENT

Si vous réglez votre abonnement par chèque postal, veuillez INDICHER sur le TALON de CHEQUE s'il s'agit d'un *nouvel abonnement* ou d'un *réabonnement*, afin d'éviter les frais inutiles d'un nouveau cliché. D'autre part, nous prions instamment nos abonnés de répéter sur le talon du virement : Leur nom en CARACTERES D'IMPRIMERIE, leurs prénoms et leur adresse complète, le tout très lisiblement. Merci.

◆ UN GROUPE AUXILIAIRE ANGLAIS

Jusqu'à présent les anglais ne se sont guère intéressés aux groupes auxiliaires. Pourtant un prototype vient d'apparaître : le Bewis. Il est assez rudimentaire. Le moteur Villiers de 98 cmc. est disposé au-dessus de la roue arrière, culasse en arrière et entraîne la roue par un galet. La démultiplication est de 1 à 8 et la vitesse maxima d'une cinquantaine de kmh., ce qui est un peu trop. Le moteur Villiers étant excellent, il n'est pas étonnant que ce groupe marche assez bien, mais son poids est certainement trop élevé. Aussi dans le modèle de série le moteur n'aura que 60 cmc. Un système de leviers permet de soulever le groupe et d'écartier le galet de la roue pour débrayer.

◆ OUTILLAGE SIMPLIFIE

Nous avons sommairement décrit le 4 cylindres Wooler à balanciers. Il doit être incessamment monté sur une machine originale qui n'est pas sans rappeler, sous une forme modernisée et améliorée la célèbre Banane volante. La transmission se ferait par engrenages. Nous aurons certainement l'occasion d'en reparler. Signalons que sur le moteur même se trouve une cavité juste suffisante pour loger le nécessaire de réparation pour les pneus et les deux clés tubulaires qui suffisent pour tous les serrages et tous les réglages. La pompe à pneus est logée dans un tube transversal du cadre.

◆ LES VOITURES 500 CMC.

Elles ont figuré dans beaucoup d'épreuves anglaises de vitesse sur courtes distances et on pense que l'an prochain une catégorie spéciale leur sera réservée dans beaucoup de compétitions. Les unes seront peut-être des voitures en réduction comme la petite Bugatti. D'autres au contraire seront en quelque sorte des

Informations

motocyclettes à quatre roues et établies par des amateurs.

La Strang Special a un moteur T.T. Vincent H.R.D., une boîte Burman et une transmission par chaîne. Le cadre et la suspension proviennent d'une petite Fiat. Le moteur développe 43 CV.

La Tiger Kitten a un moteur Jap donnant 40 CV. Le reste de la voiturette provient d'une Austin. Son constructeur Lones est un pilote bien connu du Morgan.

Beaucoup de sportifs se préparent à construire des petites voitures 300 et le résultat, c'est qu'il est très difficile de trouver des moteurs convenables.

◆ LA 250 CMC. B.S.A. CULBUTEE

Une vitesse maxima de 100, la possibilité de rouler continuellement à 75 et d'autre part une très grande souplesse et une consommation de 3 litres au 100, un grand confort et une extrême propreté, tout cela constitue un ensemble de qualités remarquables.

◆ F.N. EN IRLANDE

La Fabrique Nationale d'Herstal (Belgique), productrice des motos F.N., aurait l'intention d'établir une filiale en Irlande au cours de l'année 1947.

◆ FUMAGALLI REVIENT A LA COURSE

Le coureur italien Fumagalli a repris le guidon, et participera l'an prochain à plusieurs courses sur Gilera 500.

LE PROBLEME DE L'ESSENCE :

NOS LECTEURS NOUS
ECRIVENT

● Estimant par trop abusives les récentes mesures relatives à la distribution de l'essence — création d'un secteur libre à 49 fr. le litre — je me permets de vous adresser ma protestation, supposant qu'elle ne sera pas unique, afin que vous puissiez, au nom de tous les usagers, intervenir auprès des Pouvoirs Publics, à SAVOIR :

— qu'il est inadmissible que ce soit un gouvernement qui prétend combattre le marché noir, qui, dans le même temps qu'il préconise une baisse générale de 5 % minimum, suivie d'une autre à brève échéance, décrète de vendre à 49 francs ce qui lui revient à 3 francs !

— que cette mesure est amoral, à tous points de vue, car qui pourra s'approvisionner à de telles conditions, si ce ne sont justement ceux qui font le marché noir d'autres denrées, ce qui, automatiquement, aura pour conséquence de faire augmenter encore celles-ci.

— que, si pour des raisons financières que nous ne pouvons comprendre, il est absolument nécessaire de prolonger le contingentement, les attributions mensuelles pourraient être revues sur des bases plus équitables, en tenant compte de la consommation du véhicule utilisée pour un kilométrage qui puisse amener normalement les frais d'assurances.

A titre d'exemple, je touche pour ma moto 150 cmc. 10 litres d'essence par mois, soit pour faire 180 kms, alors que je paye par ailleurs plus de 5.000 francs d'assurance par an. Est-ce logique ?

CAUCHY Louis, abonné,
Paris.

● La question de l'essence a fait couler beaucoup d'encre. Le nouveau régime fait l'objet de maints articles dans les revues et journaux spécialisés. Ils ne sont pas tous à mon sens désintéressés.

Certes, le prix du secteur libre est beaucoup trop élevé pour la grande majorité des motocyclistes, mais tout de même, cela va nous permettre d'entreprendre des sorties avec la certitude de pouvoir rentrer au bercail.

Plus besoin d'aller implorer l'épicier ou le cordonnier pour obtenir les quelques litres de précieux liquide.

Pour moi, et je pense que pour la majorité des motocyclistes et automobilistes le problème est le même, le gouvernement aurait dû prévoir la possibilité de cumuler la dotation mensuelle, afin de nous permettre d'entreprendre pendant les mois d'été de grandes randonnées touristiques.

Personnellement, ne roulant que très peu l'hiver, j'arriverai au printemps à avoir plus de 40 litres dans des récipients hétéroclites !

J'ai l'intention de partir en congé à Tulle cet été. Pour mon voyage aller et retour, 70 litres minimum me sont nécessaires. Comment faire ?

Vendre mon approvisionnement, si je trouve au tarif de 49 francs le litre, et l'acheter pendant mon trajet au secteur libre ? Difficile de trouver acquéreur !

L'échanger contre des bons du mois en cours au moment du départ, avec des amis ?

C'est possible, mais illégal !

Il y a bien une autre solution. Celle que préconise sans doute l'Etat, ou du moins la seule qui paraisse régulière. Atteler une remorque à ma pauvre 350 et y enfilier mes bidons !

Elle est insensée.

Il serait pourtant bien simple de nous donner, avec la nouvelle carte d'essence, la faculté de prendre notre dotation arriérée en un seul mois.

Qu'en pensez-vous ?

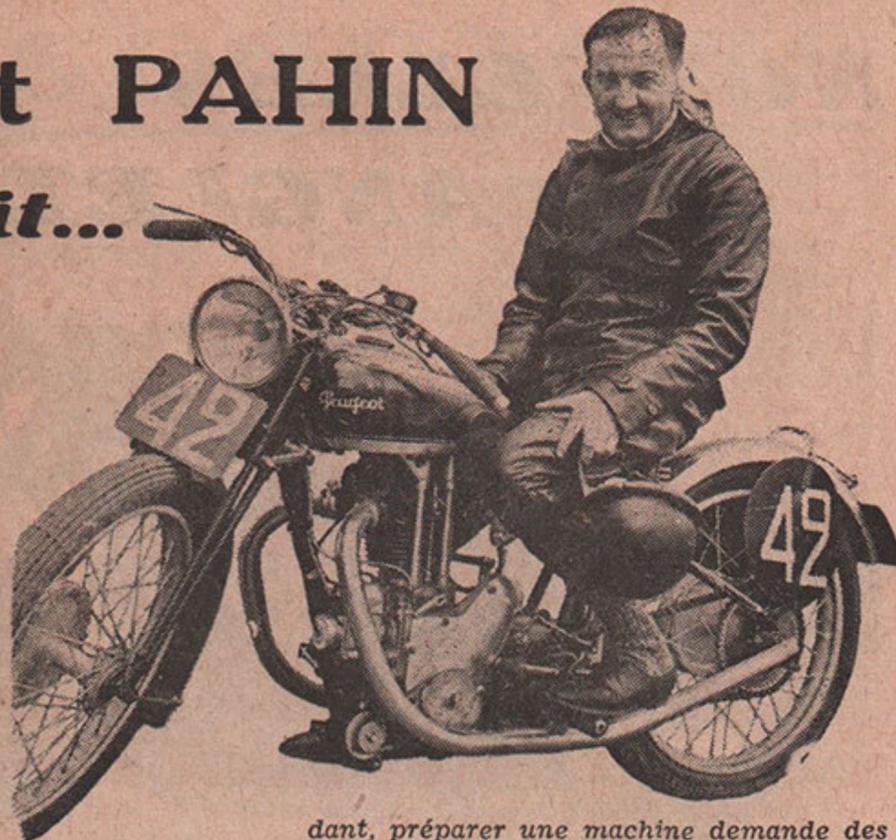
Qu'en pensent vos lecteurs ?

ARMAND Jean, Nice.

Robert PAHIN

nous dit...

Le champion Robert Pahin, et sa fidèle Peugeot « 515 » qu'il conduisait si souvent à la victoire.



C'EST avec beaucoup de satisfaction que nous avons pu revoir au magasin d'exposition Peugeot, avenue de la Grande-Armée, le champion qui défend depuis longtemps les intérêts et les couleurs de la marque comtoise. Toujours sur la brèche, Robert Pahin reçoit le défilé des nombreux clients et amateurs qui viennent commander ou voir de plus près un vélomoteur 55. Il y a malheureusement plus d'appelés que d'élus, et malgré une production supérieure à 1.200 vélomoteurs par mois, il faut un certain délai avant de satisfaire les porteurs de bons. C'est donc entre une haie de 125 cmc. dernier modèle (tous vendus !) et une rangée de bicyclettes que nous nous sommes entretenus assez longuement. Une conversation avec Pahin est toujours pleine d'intérêt et d'agrément, car ce conducteur (dont tout motocycliste averti n'ignore rien du glorieux palmarès), joint à ses qualités de champion celles d'un parfait gentleman. Dut sa grande modestie en souffrir, nous rappellerons à nos nouveaux lecteurs et abonnés qu'il disputa pour Peugeot la presque totalité des grandes épreuves de régularité en France de 1929 à 1939, sans récolter un point de pénalisation. Il enleva de nombreux « classements généraux », notamment dans Paris-les Pyrénées-Paris (deux consécutifs), le Tour de France, la Coupe de l'Armistice, réalisant les meilleurs temps aux épreuves de vitesse et de départage, ce qui valait à son équipe les plus hautes récompenses. En 1935, à l'issue de P.P.P. 35, il battit en vitesse sur l'autodrome le regretté Boura, que d'anciens estimaient le plus rapide des concurrents. En vitesse pure, il remporta un record du Bol d'Or en 250 avec une latérale 108 de série, gonflée par lui-même ! Il nous représenta brillamment aux Six Jours Internationaux où la malchance lui fit manquer pour un malheureux point de pénalisation, la médaille d'or. Enfin, il battit et détint plusieurs années, avec deux coéquipiers, le record mondial des 24 heures toutes catégories. Nous ne pouvons donner ici la liste complète de ses succès qui noircirait les colonnes de plusieurs pages de « Moto-Revue », mais on doit reconnaître que bien peu peuvent se prévaloir d'un nombre de victoires aussi élevé, même chez les vétérans du sport motocycliste.

C'est évidemment sur le terrain du sport que devait rouler la majeure partie de notre conversation. Nous avons demandé en premier lieu à Pahin s'il comptait reprendre bientôt le guidon.

— « Ce serait évidemment mon plus vif désir, nous fut-il répondu. Malheureusement les circonstances ne s'y prêtent guère. Cela reviendra, sans aucun doute, mais quand ? Pour un coureur indépen-

dant, préparer une machine demande des loisirs... et de l'argent. Pour les constructeurs, il y a un problème redoutable : Celui de la production présente à qui toute activité parallèle doit céder le pas. Et puis toujours la question financière ! »

— Comment cela ?

— « Vous n'ignorez pas que les prix actuels qui sont fixés après homologation et imposés, ne laissent au producteur qu'une marge bénéficiaire infime. Dans ces conditions, comment envisager les frais d'un service de courses ? »

— Il faut en convenir, la course de vitesse est ruineuse. Cependant les nouvelles réglementations internationales qui prescrivent l'essence tourisme et rejettent l'emploi du compresseur, devraient permettre d'envisager le problème autrement en repartant sur des bases très différentes, voyez l'exemple italien ! Et la question prestige n'est tout de même pas à négliger, qu'en pensez-vous ?

— « Certes, l'obligation d'employer l'essence de tourisme provoquera sans doute un retour à des tendances plus normales. Le motocycliste trouvera un intérêt plus grand à la victoire de la machine dont il peut acquérir une réplique commerciale. Cependant il y aura encore beaucoup d'engins spéciaux. Quand à la question prestige, il reste à déterminer si elle justifie des dépenses considérables. Mais il est à peu près impossible de la prendre en considération si l'aide des pouvoirs publics fait défaut ».

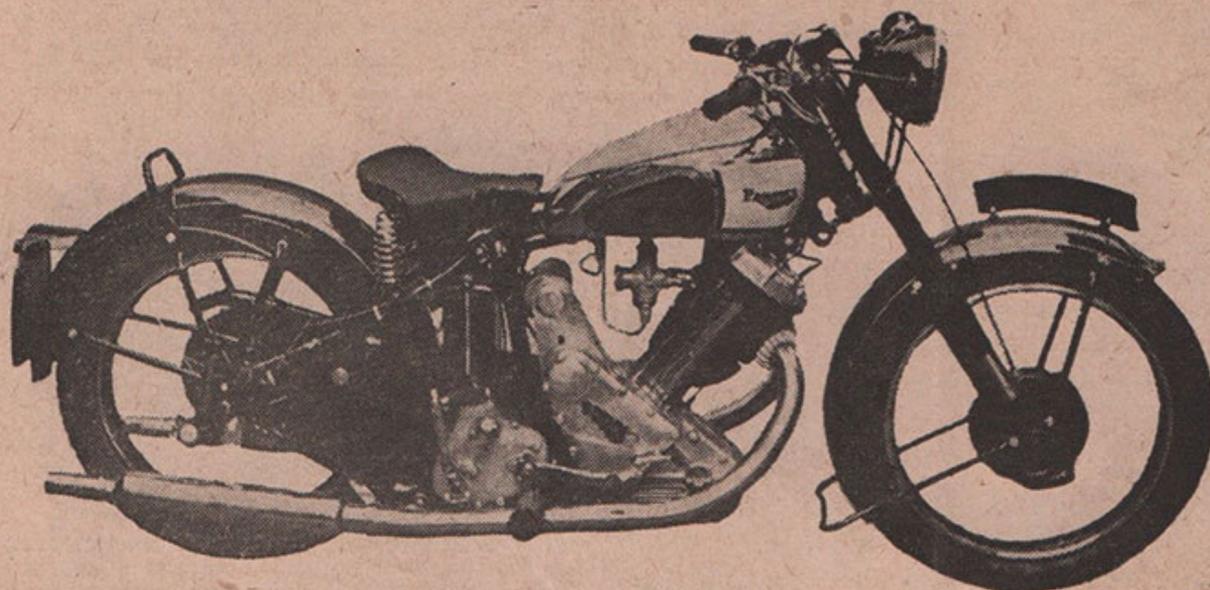
— Cependant, ne croyez-vous pas que ce sera folie, dans l'intérêt même de la technique de renoncer aux enseignements des courses ?

— « Il ne s'agit pas de renoncer aux compétitions. Il existe d'autres catégories d'épreuves qui donnent des résultats très probants et au moins aussi effectifs que la course de vitesse pure. Les grandes épreuves de tourisme, si elles sont suivies par de véritables concours de départage et ne se terminent pas par une pluie de « vainqueurs ex-æquo », sont à retenir. Une course de côte, une épreuve finale de vitesse, un concours de manœuvres qui ne soit pas un simple gymkhana devraient donner un classement distinct et significatif. Mais ce qui est absolument probant, c'est le moto-cross, ou mieux encore une épreuve qui réunit les deux formules. La « Coupe de l'Armistice » était, à mon avis, une remarquable manifestation à tous points de vue : Propagande, spectacle et surtout démonstration éclatante des possibilités de la moto. D'ailleurs, les temps difficiles se termineront bien un jour et ce jour-là, nous retrouverons plus d'un « ancien » au départ ».

Et sur ces paroles d'espoir, nous avons pris congé de Robert Pahin.

C. BORDINO.

NOUVELLES D'ANGLETERRE



PANTHER 1947

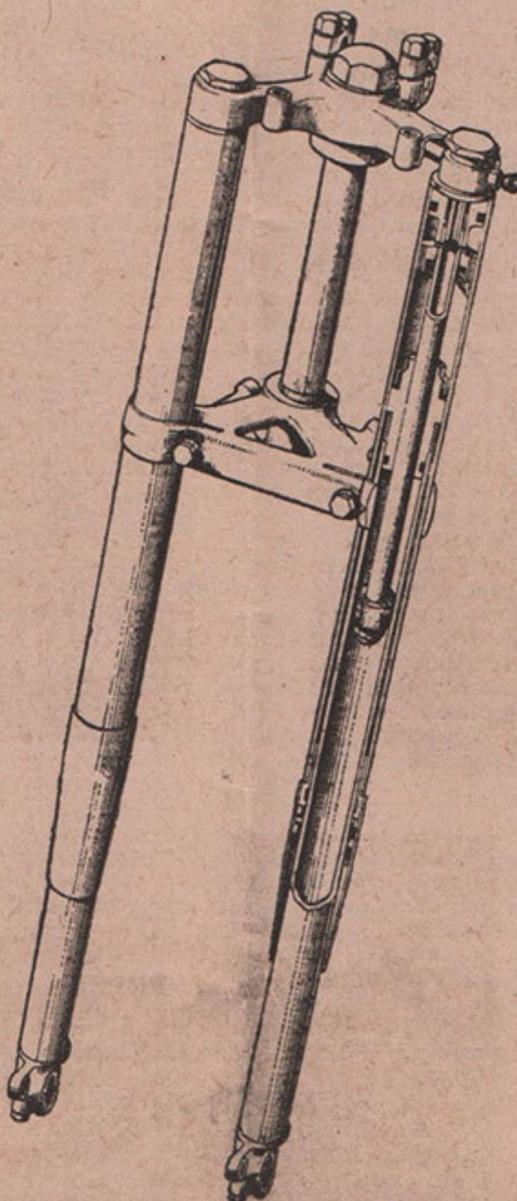
UNE très vieille marque et une non moins vieille réputation. D'excellentes machines renommées pour leur économie, leur robustesse et d'excellentes performances. Un sens du pratique remarquable, une hardiesse tempérée de sagesse traditionnaliste. Mais des recherches scientifiques chaque fois que cela est nécessaire. Par exemple, la distribution, sur chacun des modèles actuels, a fait l'objet de nombreuses expériences, ainsi que la disposition des tubulures, des soupapes, des profils de cames, etc. La fixation du moteur par quatre colonnettes remplaçant le tube avant a fait ses preuves et donne une extraordinaire rigidité et malgré tout l'accessibilité est excellente.

Pour cette année, trois modèles : une 250 cmc. 3 vitesses, une 350 cmc. 4 vitesses et la fameuse 598 cmc. qui dépasse le 130 en solo et le 100 avec un sidecar. La 250 et la 350 ont un moteur incliné, mais qui n'est pas incorporé au cadre. Ces moteurs ont des soupapes en tête avec distribution complètement protégée, et un graissage avec carter formant réservoir. Aussitôt en marche, la circulation d'huile s'établit et ainsi le moteur reçoit l'huile qui est nécessaire. C'est un point extrêmement important, car on sait que l'usure du moteur est surtout sensible au moment où il vient d'être mis en marche. Ces machines sont très classiques. Les boîtes de vitesses sont des Burman.

Quant à la 600, elle est trop connue pour qu'il soit besoin de la décrire. Rappelons toutefois qu'elle comporte ce dispositif si pratique qu'est le semi-décompresseur. Et venons-en à l'innovation essentielle commune aux trois modèles : la fourche élastique.

Elle a été étudiée par une marque d'amortisseurs pour trains d'atterrissage d'avions : Dowty. Cette fourche télescopique est pneumatique et comporte un amortisseur hydraulique. Le système pneumatique est excellent. En effet, plus l'air est comprimé et plus il offre de résistance aux mouvements des bras mobiles de la fourche, alors que dans le cas de ressorts, cette résistance reste sensiblement égale. On a donc une extrême souplesse, pour les mouvements légers de la fourche et un raidissement croissant pour les grands débattements. Après le franchissement de l'obstacle, par suite de la détente progressive de l'air, les bras mobiles de la fourche reviennent

Ci-dessus : La 598 cmc. continue les traditions chères à MM. Phélon et Moore. Regrettons que l'encombrement n'ait pas permis le montage d'un carburateur « down-draught ».



Ci-dessus : La nouvelle fourche oléo-pneumatique P.M. Panther, dont un des éléments est vu en coupe partielle.

très progressivement à la position de repos. Le rôle de l'amortisseur hydraulique qui utilise une huile fluide est très facilité. Et en fait, il consiste en un piston de diamètre légèrement inférieur à l'alésage du tube, de sorte que l'huile circule dans l'espace annulaire ainsi formé. Elle agit ainsi par frottement et son action s'exerce également dans les deux sens. Un avantage considérable de ce système est qu'on peut faire varier la pression selon la charge. On gonfle, si on peut dire, plus ou moins la fourche. Au début il se produit un léger tassement, l'huile absorbant une certaine quantité d'air. Par la suite les pertes d'air sont insignifiantes et on peut rouler 30 ou 40.000 kms sans veiller à la pression. L'étanchéité est parfaite. La garniture supérieure de la fourche qui guide le tube est constituée par un métal autolubrifiant qui se gorge d'huile. Les joints inférieurs sont en caoutchouc synthétique.

LE PROGRAMME ARIEL POUR 1947

Tous les modèles sont équipés de la fourche télescopique à amortisseur hydraulique, et moyennant un supplément, ils pourront recevoir la suspension arrière. Celle-ci comporte une petite fourche montée sur une jumelle. Le bras de plus long de cette fourche porte l'axe de la roue. Le bras extérieur, le plus court, est relié à l'autre par un axe qui tourillonne dans un manchon fixé à l'arrière d'un piston coulissant dans une glissière entre deux ressorts antagonistes.

Six modèles figurent au programme : la 4 G (1.000 cc. 4 cylindres), la VH 500 cc. Red Hunter, la NH 350 Red Hunter, toutes deux machines de grand sport monocylindriques à culbuteurs, la VG 500 cc. et la NG 350 cc., machine de luxe à culbuteurs et enfin la VB 600 à soupapes latérales. Avec la taxe d'achat, la 1.000 à suspension arrière coûte près de 230 livres. C'est au cours actuel une somme rondelette.

MACHINES DE GUERRE

Une exposition de machines de guerre ennemies a eu lieu récemment en Angleterre. Indépendamment des B.M.W. et des Zundapp, trop connues, il y avait une chenillette à moteur Opel 36 CV. La fourche élastique et la direction étaient celle d'une moto. Cette chenillette d'aspect disgracieux répondait aux mêmes besoins que la Jepp.

L'intérêt se portait sur une voiturette D.K.W. avec un deux temps à trois cylindres. Il s'agit d'un prototype.

On voyait également les Douglas et les Triumph répondant aux spécifications du ministère de la guerre britannique. Vitesse : 90-115 kmh. Consommation : 3 litres aux cent kms., poids 145 kgs., silence etc... Triumph a un deux cylindres jumelés à soupapes latérales. Le carter de chaîne est constitué par deux tubes en caoutchouc synthétique. Il y a bien longtemps nous avons eu une bicyclette américaine Brownie qui avait un carter de ce type (mais en caoutchouc végétal spécial). Espérons que l'idée sera reprise pour les machines de série. Il y a un point noir : l'accès à la chaîne. Signalons aussi les petites 125 cc. Royal-Enfield avec leur parachute.

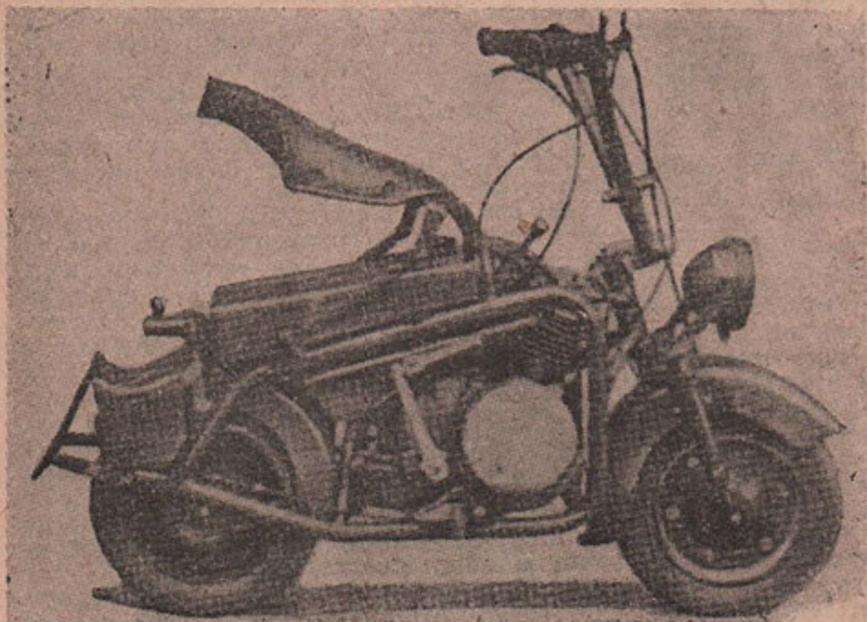
CHANGEMENT D'ADRESSE

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

SCOOTERS

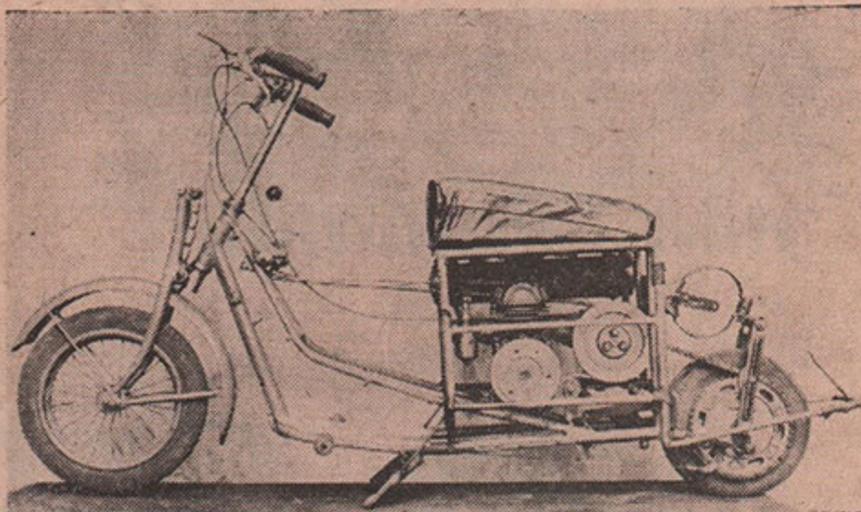
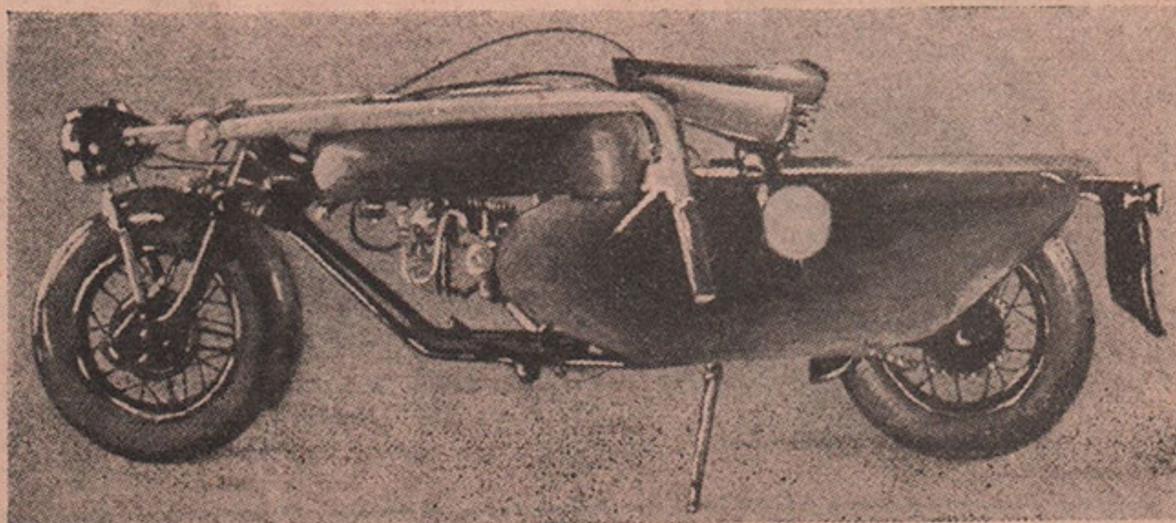


Ci-dessus l'amusante et sportive publicité du catalogue « Nibbio ». C'est un nouveau scooter italien aux lignes aérodynamiques. Très suggestif, n'est-ce pas !

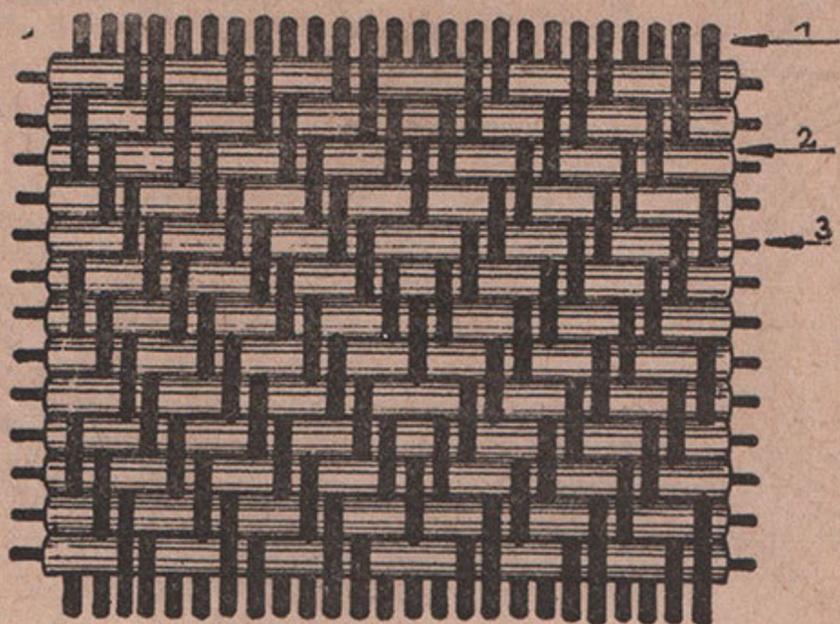


Ci-dessus : un modèle italien équipé d'un Villiers 125 cmc. 2 temps. Ce petit engin était utilisé sur un aérodrome. Il possédait une boîte à deux rapports normaux, plus une vitesse treuil (c'est-à-dire très démultipliée) pour les cas spéciaux.

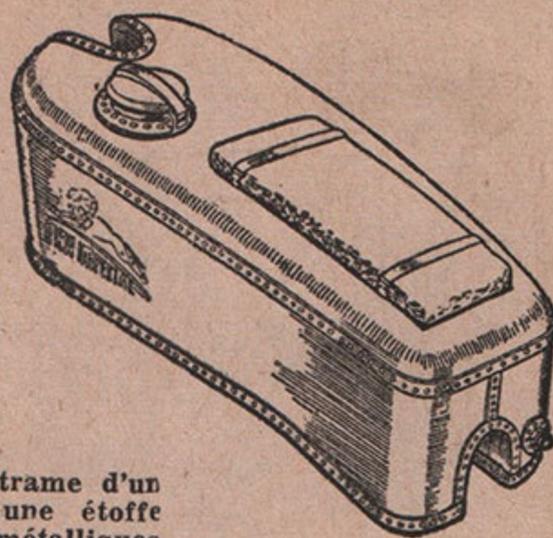
A droite : La « Corgi », motocyclette pliante des parachutistes anglais, se rapproche des scooters par ses roues minuscules. Une version civile que nous avons pu voir au Salon, sera commercialisée en Angleterre.



Ci-dessous : la partie motrice du scooter Lanoy. C'est un 50 cc. 2 temps, boîte 3 vitesses et kick. La vitesse annoncée est de 35 km.-h. pour une consommation de 1 l. 40 au 100 kms.

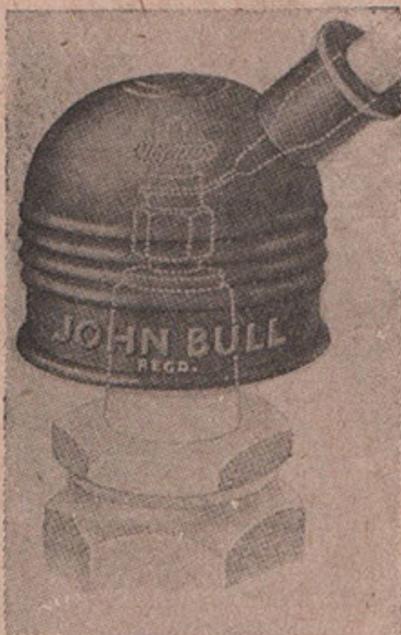


A droite : L'étanchéité de ce réservoir en tôle de duralumin rivée est assurée par des bandes de caoutchouc special. Remarquez également la plaque de caoutchouc mousse servant de mentonnière.



A gauche : Voici la trame d'un joint constitué par une étoffe d'amiante et des fils métalliques. Le tout est imprégné d'une dissolution de caoutchouc.

Le CAOUTCHOUC



Ci-dessus : Un protège-bougie en caoutchouc.

Au-dessous : Une gaine en caoutchouc pour la boule du levier de vitesses.



LAISSONS de côté les usages courants du caoutchouc, pneus, grippe-genoux, poignées, selles et examinons d'autres utilisations possibles du caoutchouc soit naturel, soit artificiel. Gardons-nous surtout de considérer le caoutchouc artificiel comme inférieur au caoutchouc naturel. Comme pour tous les produits artificiels, on peut produire une grande variété de types convenant à des usages très divers. C'est ainsi que les caoutchoucs artificiels résistent admirablement aux essences et aux huiles, infiniment mieux que les meilleurs caoutchoucs naturels spécialement traités. Le caoutchouc artificiel est beaucoup plus cher, mais cela n'a pas une très grande importance pour certaines utilisations où le poids de la matière employée est très faible.

Sait-on qu'il existe un joint constitué par une sorte d'étoffe d'amiante dont les fils possèdent une armature métallique. Le tout est imprégné d'une dissolution de caoutchouc. Ces joints sont très minces et exigent des surfaces parfaites, mais ils garantissent une étanchéité complète. On doit les découper à l'emporte-pièce. Ils sont en usage sur des moteurs d'aviation à refroidissement par eau, ce qui évite des températures capables de désagréger ou de brûler le caoutchouc.

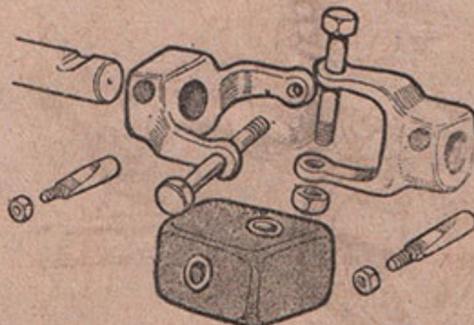
Les caoutchoucs absolument insensibles à l'huile sont précieux pour tous les joints de carter et particulièrement celui du carter de chaîne primaire. Beaucoup de suintements seront supprimés. Deux systèmes de joints sont possibles. Dans l'un le caoutchouc forme une sorte de jonc introduit dans une rainure, dans l'autre on emploie une variété moins souple qu'on utilise comme la fibre. Le premier système convient particulièrement bien aux joints de carters de chaînes le second aux joints de petites dimensions.

Depuis bien longtemps, on utilise des amortisseurs de transmission en caoutchouc où des blocs de caoutchouc sont logés entre des cloisons solidaires l'une de la partie entraînée, l'autre de la partie entraînée. Et pour les transmissions acatènes, il existe des flectors, mais la solution la plus intéressante repose sur un principe bien connu celui d'un anneau de caoutchouc spécial adhérent à deux anneaux métalliques, l'un intérieur et l'autre extérieur.

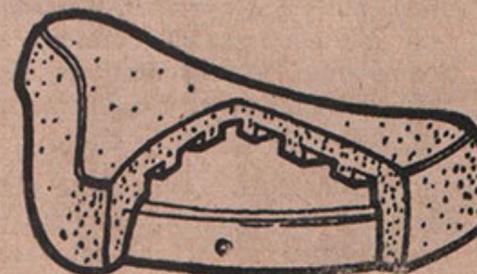
Les fourches utilisant des anneaux de caoutchouc avaient la vogue en Allemagne avant-guerre.

Les emplois du caoutchouc ne cessent de se multiplier, qu'il soit artificiel ou naturel.

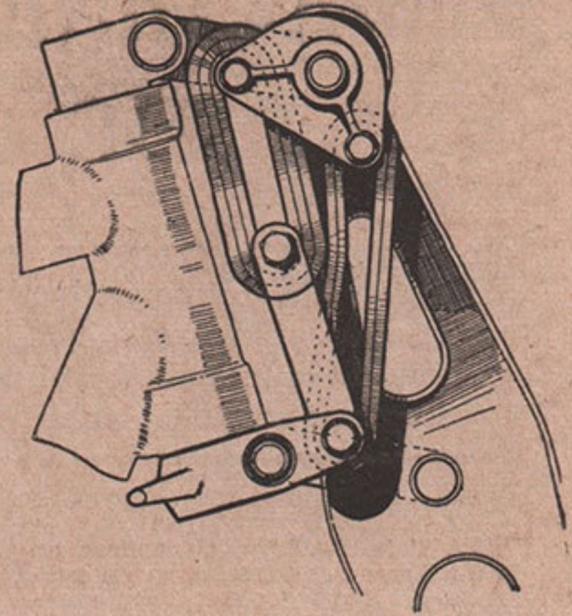
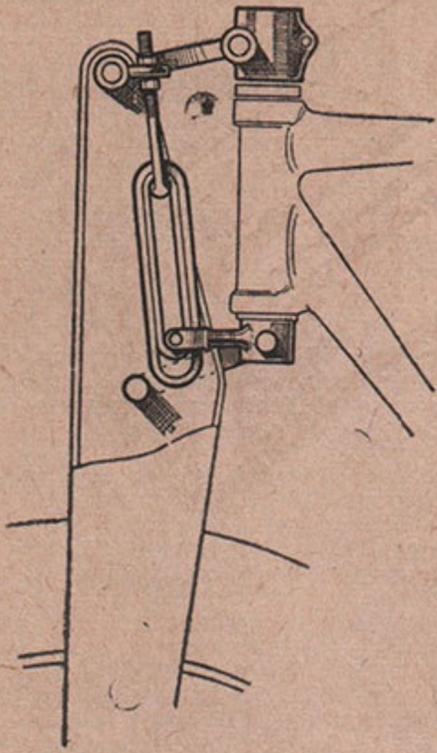
S. B



Joint à la cardan avec un bloc de caoutchouc faisant amortisseur.

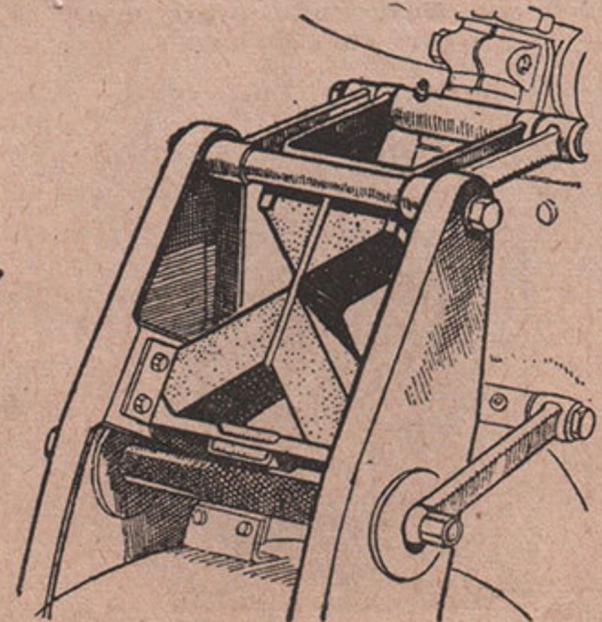
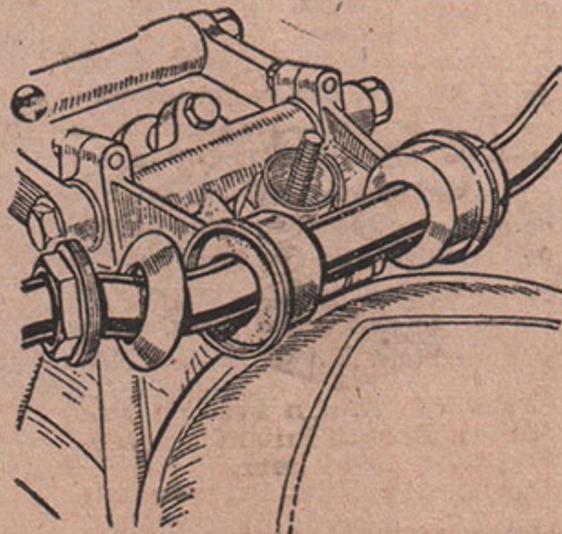
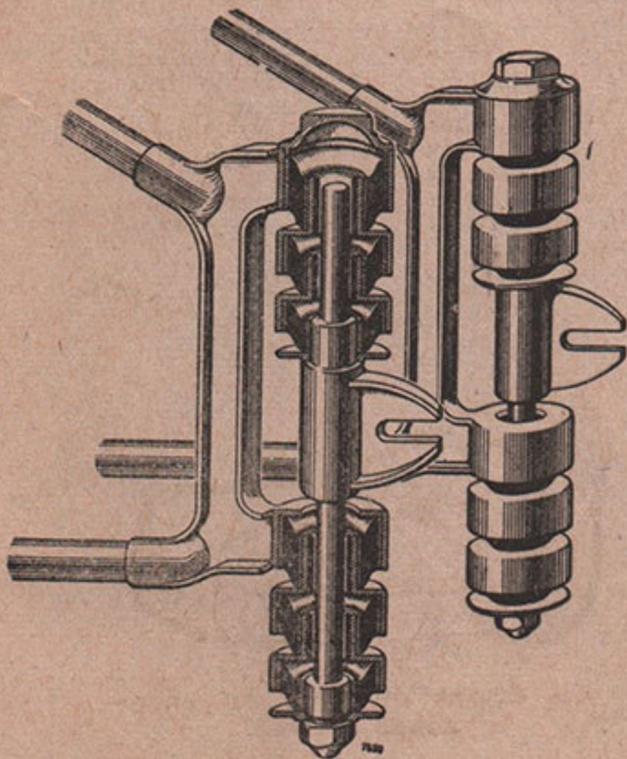
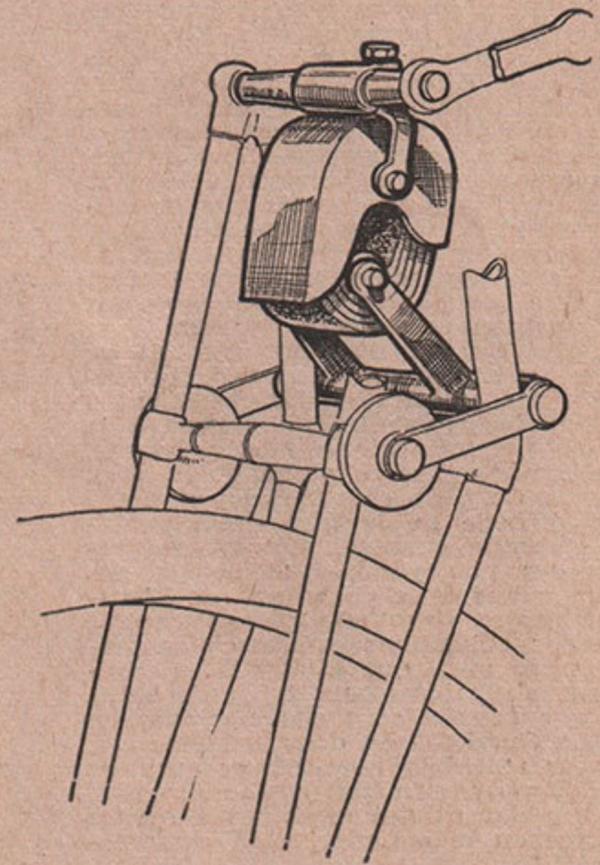


Un dessus de selle en caoutchouc alvéolé.



Ci-contre et ci-dessus : Quelques détails de la suspension Neiman par anneaux de caoutchouc.. A gauche, de haut en bas : Les anneaux de caoutchouc travaillent à la tension. L'anneau extérieur n'entre en action que si la course des biellettes augmente. D'autre part, pour lui éviter de talonner, l'axe avant des biellettes inférieures vient buter contre les anneaux et agit comme si, en pratique, leur longueur diminuait, ce qui durcit immédiatement la suspension. Ci-dessus : Comment sont disposés les anneaux. Le petit anneau intérieur empêche le talonnage des axes. A droite, de haut en bas : Un perfectionnement de la suspension Neiman utilisant deux jeux d'anneaux. Les anneaux de petit diamètre entrent en action lorsque ceux de grand diamètre sont à fin de course. Détail de montage de la suspension sur une fourche de moto.

Au bas de la page, de gauche à droite : Une suspension arrière comportant des coupelles métalliques venant coiffer des masselotes de caoutchouc. Montage d'un guidon sur silentblocs. Suspension Continental par blocs de caoutchouc.



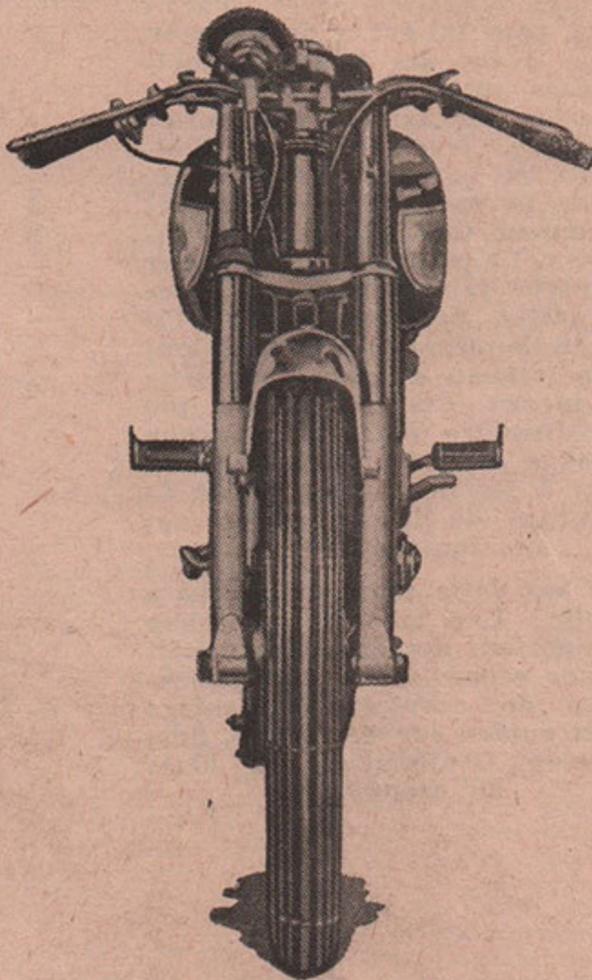
LA MACHINE DE COURSE DE 1939

Un peu de rétrospective n'est jamais inutile. Dans l'article ci après, notre collaborateur passe en revue les motos de compétition qui se distinguèrent dans le T.T. Anglais en 1939, voici plus de sept ans... déjà!

U'ETAIT la machine de course en 1939? Nous nous trouvons en présence de deux écoles: l'école anglaise qui respectait les traditions du Tourist Trophy et son esprit, en construisant des machines dont les grandes lignes rappelaient les machines de série et qui, au moins sous la forme de machines de compétition, pouvaient être livrées à la clientèle sportive. L'autre était l'école continentale. Allemands et Italiens poursuivaient à tout prix dans tous les domaines, une politique de prestige et leurs constructeurs recevaient de l'Etat de larges subventions. Peu importait le prix de revient. Ils pouvaient dès lors travailler du point de vue technique pur. Aussi s'orientèrent-ils vers l'établissement de racers spéciaux, d'un prix de revient trop élevé pour qu'on puisse envisager leur construction en série et leur vente au public. Celui-ci d'ailleurs n'aurait pu utiliser ces engins en dehors des autodromes ou des autostrades. Le règlement à la cylindrée pousse infailliblement à la machine polycylindrique à compresseur, et au quatre cylindres plutôt qu'au deux cylindres. Cela est-il un bien ou un mal? Il est difficile de le dire. Depuis cinquante ans la clientèle motocycliste réclame des polycylindres et achète des monocylindres et le client est roi. L'attitude anglaise s'explique parfaitement à cause des obligations commerciales. Reconnaissons aussi que la B.M.W. à compresseur s'apparente aux types de série, mais que ceux-ci sont des machines de luxe. La Guzzi 250 est dans le même cas. Mais ces machines elles-mêmes auraient dû, si la guerre n'était pas intervenue, s'incliner devant des machines à quatre cylindres ou même plus, et à compresseur.

Le T.T. de l'Ile de Man était le plus grand événement sportif et constituait l'épreuve type. En 1939, la seule machine anglaise victorieuse fut une monocylindrique Velocette de 350 cmc.

Cette heureuse machine ne différait guère de celles qui avaient couru l'année précédente. Le moteur à arbre à cames en tête était remarquable par les dimensions énormes des ailettes de refroidissement du cylindre en alliage léger. La culasse massive formait un boîtier de distribution. La suspension arrière comprenait une fourche oscillante dont les mouvements étaient contrôlés



Ci-dessus, et à droite: Deux détails de la 500 cmc. Norton qui triompha en 1938 et détient toujours le record du tour de circuit. Il s'agissait d'un modèle entièrement nouveau. Les cotes du moteur avaient été modifiées, la suspension arrière revue et améliorée. Enfin on avait monté une fourche coulissante s'apparentant à celle de la B.M.W. En 1939, Norton ne courait pas officiellement.

A gauche: Le graissage extérieur de la 350 Velocette, gagnante du T.T. Junior en 1938 et 1939 (Documents Motorcycle)

par des bras télescopiques à suspension oleo pneumatique. Norton, on s'en souvient ne courait pas officiellement. Ce fut pourtant une Norton qui battit le record du tour. L'énorme surface de refroidissement et les ailettes carrées donnaient à ce moteur un aspect imposant. On peut considérer que les deux monocylindres de Velocette et de Norton constituent les modèles les plus achevés de ce type. La suspension arrière de la Norton est bien connue. La fourche avant télescopique qui fit son apparition ne comprenait pas d'amortisseur hydraulique.

La 500 Excelsior fit son apparition, elle avait un cylindre en fonte et une culasse de bronze et était assez rapprochée du modèle de série.

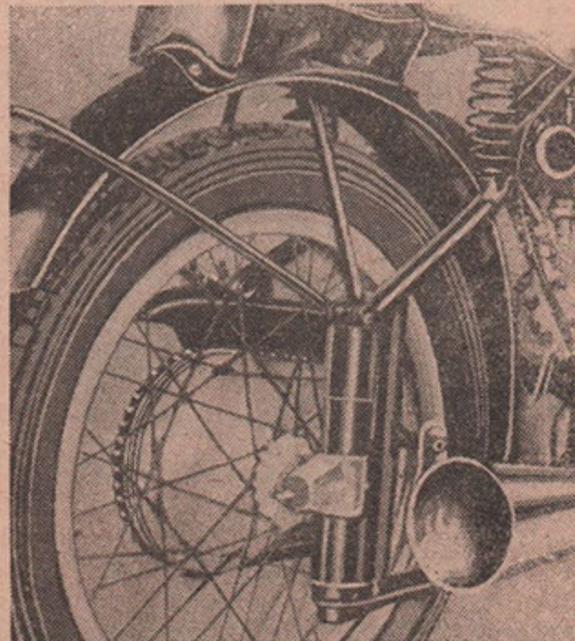
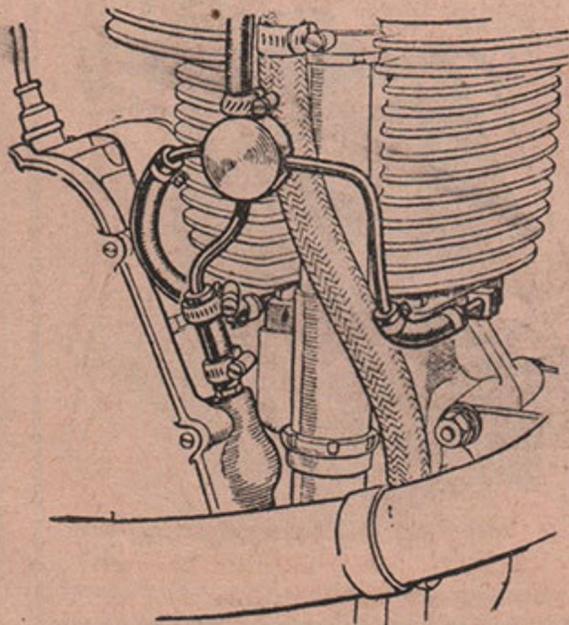
Deux machines anglaises originales firent leur apparition et il est regrettable que la guerre ait empêché leur développement. Cependant l'une d'elles a gagné cette année une épreuve sur le continent, et on peut espérer qu'elle n'en restera pas là; c'est la quatre cylindres A.J.S. En 1938 son quatre cylindres en V avait donné des ennuis de refroidissement. En 1939 elle possédait un refroidissement liquide. Chemises d'eau en alliage léger, arbres à cames entraînés par chaînes, deux magnétos, compresseur, cadre à suspension arrière par glissières, fourche avant à parallélogramme, telles étaient ses caractéristiques.

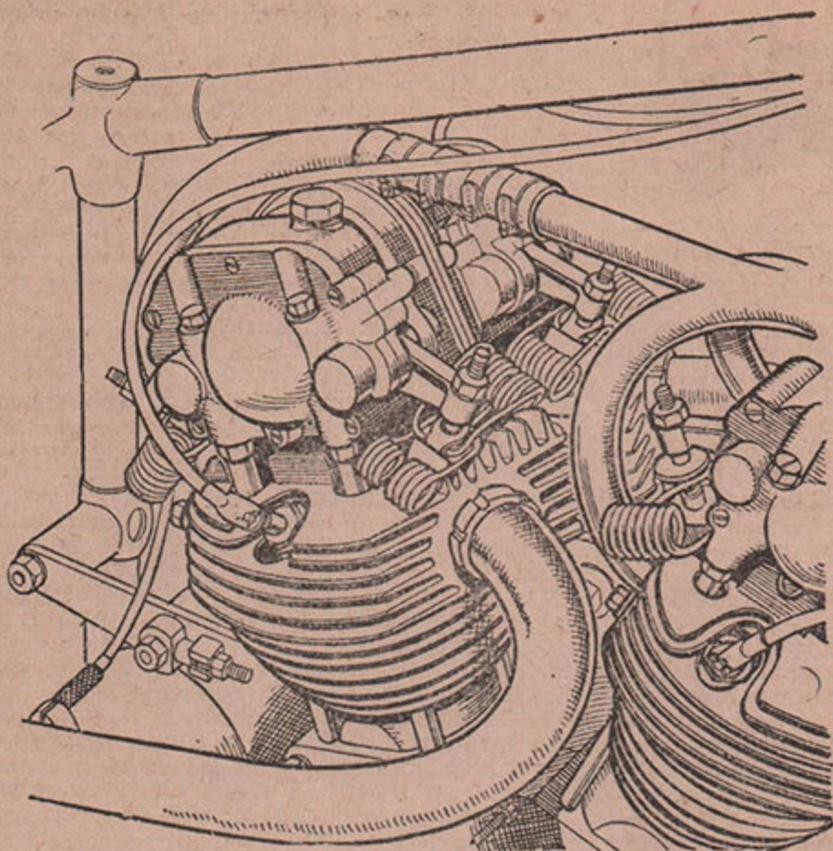
La Velocette à deux cylindres ne couvrit que quelques tours d'essais. Boîte de vitesses, carter et réservoir d'huile étaient boulonnés et formaient ainsi un bloc. Les deux cylindres verticaux étaient séparés l'un de l'autre par un assez grand espace. Les vilebrequins étaient accouplés par engrenages. L'un d'eux entraînait un changement de vitesse sans prise directe, l'autre la magnéto et le compresseur. Transmission finale par engrenages et arbre à joint homocinétique. Vraiment une belle pièce de mécanique.

Comme on le voit, les ingénieurs anglais ne manquent pas d'esprit d'invention ni les constructeurs anglais de hardiesse, mais malgré tout, ces dessins originaux restent une exception et ils disparaissent trop souvent avant d'être définitivement au point.

Dans le clan étranger la Benelli qui gagna la catégorie Lightweight était équipée d'un moteur monocylindrique non suralimenté à deux arbres à cames entraînés par toute une kyrielle d'engrenages droits. Les soupapes n'étaient pas protégées. Un alliage léger était utilisé pour le cylindre et la culasse.

Une belle exécution, mais très classique. Le refroidissement de la culasse avait fait l'objet d'une étude très soignée. Il y avait un radiateur d'huile. Ce





La 4 cylindres A.J.S. à compresseur avait été établie primitivement avec refroidissement par air. En 1939, son moteur comportait des chemises d'eau. Ce dessin doit être actuellement au point. C'est un moteur « Vee four » à distribution par A.C.T. commandé par chaîne, suivant la technique « maison ». Quelques années auparavant, A. J.S. avait commercialisé un modèle sport dont celui-ci est dérivé.

(Cliché Motorcycle)

moteur pouvait dépasser le régime de 9.000 t.-m.

La Guzzi Lightweight avait un mono horizontal 250 cmc. suralimenté. L'emploi du compresseur exige, avec un mono, une chambre d'assez vastes dimensions entre le compresseur et le moteur, mais il y a un sérieux inconvénient, c'est que le moteur ne « répond » pas immédiatement quand on ouvre ou ferme les gaz. Ceci est assez dangereux en course.

La D.K.W. finit seconde dans le T.T. Lightweight. Ces moteurs en U à alimentation par pompe et à refroidissement liquide sont bien connus par leurs succès et aussi par leur bruit et leur consommation.

Dans le senior on se souvient de la victoire de la B.M.W. à compresseur. Là encore il ne s'agissait que d'une machine longuement expérimentée et d'un dessin peu conventionnel, encore qu'il ait pu être inspiré par l'A.B.C. de 1919, mais patiemment mis au point. La B.M.W. était remarquable par sa relative légèreté, moins de 140 kgs, encore qu'elle n'utilisât guère d'alliages au magnésium. La B.M.W. de série, non suralimentée était nettement plus lourde. Le poids des 500 cmc. anglaises était de l'ordre de 150 kgs au moins, ce qui d'ailleurs représentait un allègement par rapport aux années précédentes. L'A.J.S. était plus lourde, plus de 180 kgs. Les Rudge étaient les plus légères dans la catégorie 250, 108 kgs environ. Il n'y avait pas de cadres en tôle emboutie.

Les fourches arrière étaient soit du type à glissière, soit du type à fourches oscillantes contrôlées par des glissières, de manière à assurer un bon guidage de la fourche.

Le freinage des machines était considérablement amélioré. Des tambours de 20 cm. étaient employés et les flasques présentaient des ouvertures pour le refroidissement. Les moyeux en alliages légers étaient très employés. Les freins Girling à commande par cône figuraient sur bon nombre de machines.

En somme, les monocylindres remportèrent deux courses sur trois et la plupart des places d'honneurs. Les polycylindres à compresseur d'origine germanique firent preuve d'une bonne mise au point. Ces machines, plus rapides que les monos sans compresseur, étaient par contre moins maniables. On ne pouvait attendre de l'A.J.S. et de la Velocette

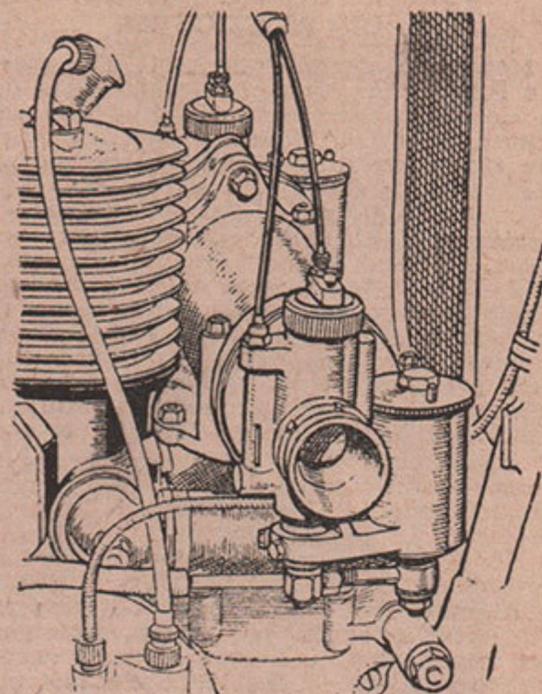
une marche parfaitement régulière. Il faut des années pour arriver à un tel résultat.

Nous avons laissé de côté les machines destinées aux records à cause de leur caractère trop spécial.

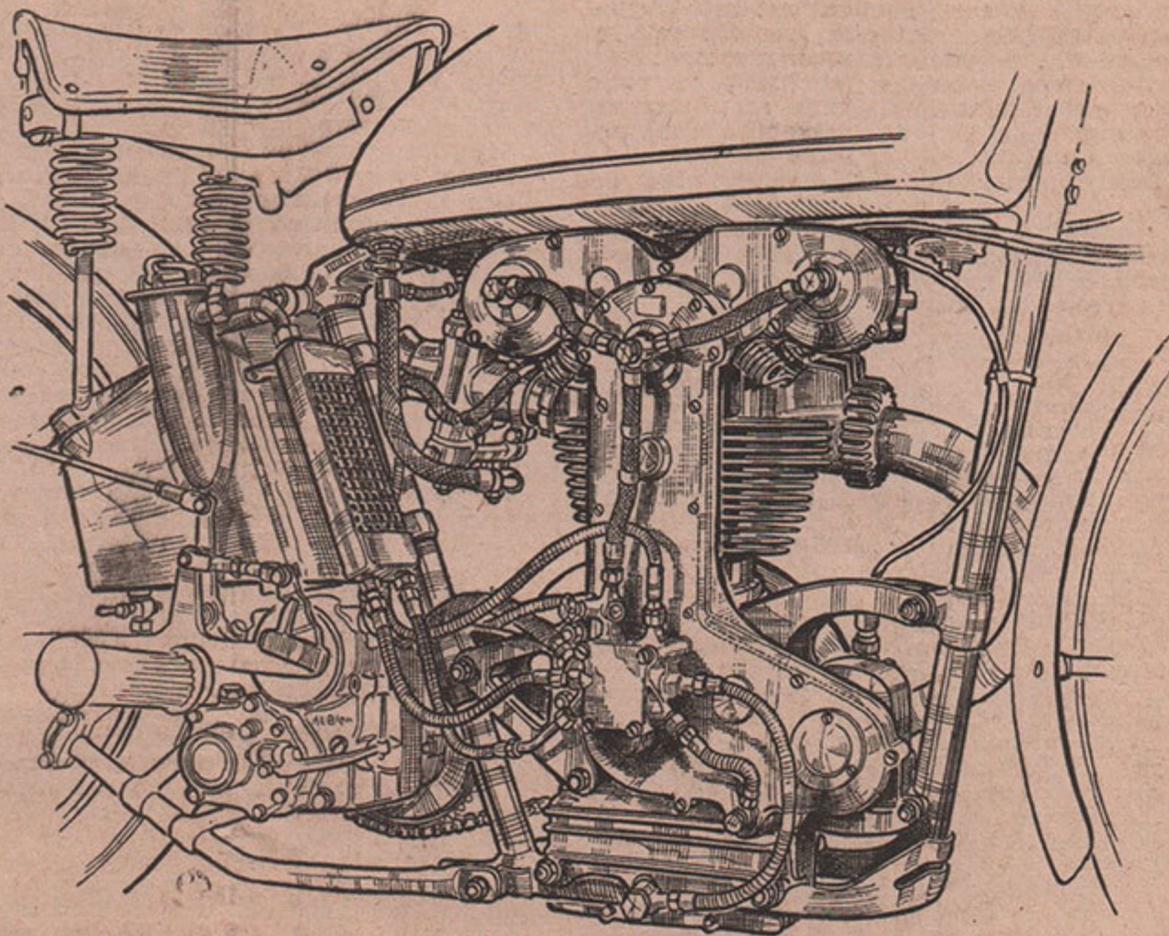
Espérons qu'il y aura accord entre les diverses unions motocyclistes nationales et qu'en particulier le règlement du T.T. sera le même que celui des courses continentales. Il n'est guère possible, dans les circonstances actuelles, d'étudier des machines spéciales et il faut trouver une formule assez large qui incite le plus de

marques possibles à courir. Nous voyons de vieilles marques, longtemps absentes des épreuves de vitesse, s'intéresser aux courses, par exemple Triumph. C'est une tendance à encourager. Pour le présent il est peut-être prudent de prévoir un règlement qui interdise l'emploi du compresseur. C'est incontestablement freiner le progrès, mais c'est, d'autre part, éviter la mort des courses, par suite de l'absence générale des constructeurs.

REGAIRAZ.



Le dispositif d'alimentation des 250 D.K.W.



Le Benelli 250 cmc. remporta en 1939 la catégorie « Lightweight » aux mains du regretté Mellors. Technique classique, mais bien particulière à la marque de Pesaro. Le graissage est bien étudié.

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.

ON PROTESTE

● Nous voici dotés d'une carte d'essence. Les P.T.T. remplaceront les employés de Marie pour nous remettre ces précieux tickets. Tout irait bien s'il n'y avait pas une « taxe de remise » de valeur inconnue, on parle de 20 francs par mois.

Ce scandale va-t-il durer longtemps ? L'essence à 20 francs le litre est une honte. Va-t-on tolérer encore une taxe de 20 francs par tickets de 10 litres ?

Qu'attendent les Automobile-Clubs et Moto-Clubs... pour protester ? Seules les démonstrations de force sont actuellement prises en considération, les automobilistes et motocyclistes se décideront-ils à montrer leur nombre et leur force ?

J. LABORDERIE,
Courcelles.

UN SUJET EPINEUX

● Abonné à « Moto-Revue » depuis sa réapparition après la guerre, je tiens, par cette lettre, à vous mettre en garde une fois de plus après d'autres lecteurs sur la mauvaise propagande soutenue par votre revue, par la présentation de modèles spécifiquement étrangers. Et encore, même si celles-ci étaient accessibles au public, combien M. Garreau vendrait-il en France de fameuses Vincent H.R.D. ?

Vous soutenez ne pouvoir présenter en ce moment de modèles français. Pourtant j'étais au Salon cette année et ne serais-ce qu'en motos légères 125 cc., j'y ai admiré de remarquables machines.

Pour ces machines une partie du voile est maintenant levé et la sortie en est prévue pour juillet et même en série assez importante.

Non, Monsieur le Directeur, nous ne vous demandons pas pour l'instant la description de super-machines, mais au contraire des machines pratiques, économiques et que nous pourrions acheter avant toutes autres.

B. BOULAY,
Monbreuil-Carquefou (Loire-Inf.)

N.D.L.R. — Nous sommes les premiers à déplorer l'absence de présentation « nationale » dans notre revue.

Mais, hélas, si une partie du voile est maintenant levée sur la date possible, sinon certaine, de la sortie de quelques véromoteurs de construction française, nous pouvons lever complètement le voile en vous disant que bon nombre de ces prototypes n'avaient que carters creux et cylindres sans soupapes ni pistons.

Aussi, il est difficile de présenter de telles machines à nos lecteurs.

Nous avons commencé une série d'essais très sérieux, avec, dès que cela sera possible, chronométrage à Montlhéry, tant sur le routier que sur la piste de vitesse. Nous publierons ces résultats sans aucune considération publicitaire, mais uniquement dans le but d'informer impartialement le lecteur. Mais, pour faire un tel essai, il faut que la machine soit en état de rouler.

Quant à la présentation pure et simple d'une machine qui fut exposée au Salon et dont la sortie n'aura lieu vraisemblablement pas avant 1948, et après des modifications aussi possibles que nombreu-

ses, ce qui a lieu sur tout prototype, nous n'en voyons pas l'intérêt.

Nous savons aussi, et le nombreux courrier que nous recevons en est la confirmation, intéresser la grande foule motocycliste par des essais et présentations de machines étrangères existantes, peut-être difficiles à acheter pour l'utilisateur français, mais pas plus que la machine nationale restée au stade de modèle d'exposition. A simple titre indicatif, nous vous rappelons que nous avons annoncé l'essai de la SUBLIME, réalisant-on spécifiquement française, en cela, dès que la mise au point en sera terminée.

Si le gouvernement donne enfin l'autorisation aux constructeurs de motocyclettes de fabriquer des modèles nouveaux au lieu de se cantonner dans les seuls véromoteurs, et en nombre combien restreint, et si ce même gouvernement donne également à ces mêmes constructeurs la possibilité d'obtenir de la matière première en quantité suffisante, nous verrons enfin les machines nationales sortir à nouveau, et nous serons les premiers à en publier la description et les essais impartiaux et sincères.

Nous ajouterons que nous renonçons à compter les lettres nous encourageant dans la présentation des belles machines, sans considération de chauvinisme.

OPTIMISME

● Les critiques passionnées que soulève la moto font toujours plaisir. Ce qu'elle était, ce qu'elle est, ce qu'elle devrait être, et les regrets, les critiques, les espoirs s'affrontent.

Ces discussions prouvent l'amour qu'elle inspire et que les fidèles du moteur à deux roues gardent un cœur jeune.

Au nouvel an, chacun fait un petit bilan de son existence, de ce qui l'a déçu, de ce qu'il aime encore et quand il constate que, dans cette dernière colonne, il doit mettre beaucoup de choses, eh bien, il peut se regarder dans la glace sans crainte de se trouver trop vieilli.

Pour nous, la Moto tient une place irréductible. Que nous l'utilisions plus ou moins, elle demeure en nous toujours.

Littérature ? Non. Je connais des hommes de toutes espèces, que tout sépare, mais quand ils ont fait de la Moto et qu'on leur rappelle, ils manifestent le même plaisir et parfois la même émotion.

Fonctionnaires, magistrats, artistes, hommes de lettres, ingénieurs ou commerçants, nous n'oublions pas les joies qu'elle nous a données.

La moto est chère, égoïste et jalouse puisqu'elle coûte souvent un prix de voiturette, laisse tremper son cavalier et ne lui accorde jamais plus qu'un compagnon postérieur ou, à la rigueur, latéral.

Et cependant...

L'Allemagne qui a construit des véhicules populaires pour la livraison et le tourisme dont la cylindrée va de 200 à 750 cm³, était en même temps la terre d'édification de la moto.

Les Anglais, réputés maîtres es-confort et dont le climat est pluvieux en toutes saisons, restent ses fanatiques.

Les pays de montagne abondent en

motocyclettes : Suisse, Autriche, Tchécoslovaquie.

Certes, nous vivons une époque de déraison et les faits qui précèdent peuvent être une preuve supplémentaire de l'absurdité générale.

Je ne le crois pas.

La moto, comme son grand ancien, le cheval, comme la voile, comme le ski, comme l'avion, possède assez de séductions et procure une gamme assez étendue de sensations pour garder sa place au moins au soleil.

Et puis, elle est pratique aussi. Elle a le monopole de certains services, de certaines possibilités.

Elle est plus économique à l'usage que n'importe quel autre véhicule.

Sur le plan technique, elle offre un champ vaste et peu onéreux, aux recherches et aux innovations. N'est-ce pas sur nos moteurs qu'on plaça pour la première fois un carburateur par cylindre ? Et maintenant les voitures d'Indianapolis comme à Thorn Engineering Corporation ont 6 cylindres et 6 carburateurs !

L'Italie toute pauvre, fait des choses étonnantes.

Il est facile de généraliser les qualités appréciables de tous : silence, sensibilité, propreté mécanique.

Les possibilités du sport mécanique sur deux roues se confirment chaque jour.

Tout cela prouve que la moto possède une individualité propre qui donne confiance dans sa destinée.

FOX.

QUE DESIREZ-VOUS DE VOTRE MOTO ?

● J'ai lu avec grand intérêt les différents articles de M. Cherpitel ainsi que la controverse qui lui est opposée. Je m'empresse de dire que : Officier mécanicien du train automobile (réserve) j'ai conduit à peu près une soixantaine de marques différentes de motos, que je fais (bien qu'ayant une voiture) pour mon plaisir, de la moto depuis 20 ans et que je suis entièrement de son avis, sauf sur un seul point, d'ailleurs sans grande importance. En effet, je ne suis pas partisan de la fermeture du cadre par une tôle cachant le moteur, car j'estime que cela ne permet pas un bon refroidissement et gêne l'accessibilité des organes. De plus un motocycliste qui aime vraiment la moto est en général fier de sa machine et de son moteur et ne consentirait pas, je crois à le cacher.

Mais par contre, je ne peux qu'applaudir M. Cherpitel quand il vante la Zundapp ou la B.M.W. Ces deux machines sont à mon avis, ce qu'on peut rêver de mieux. Leur marche est silencieuse, rapide et puissante. Leur bloc-moteur est d'une netteté et d'une propreté remarquable, elles ont le changement de vitesse au pied, de bons freins une transmission par cardan et une tenue de route impeccable.

En un mot, je considère que la moto idéale est la B.M.W. ou la Zundapp avec une suspension arrière. Je pense aussi que la Sunbeam exposée au Salon doit être parfaite, mais personnellement je préfère le moteur flat-twin au moteur vertical (plus rationnel et plus accessible). Je suis également partisan de pneus assez gros.

En résumé : moteur bi-cylindre (flat-twin de préférence), suspension avant télescopique et arrière coussante système B.M.W. Changement de vitesse au pied, mais au pied gauche (ce système se rapprochant plus de l'auto), transmission par cardan, car la chaîne n'a que trop duré. Selle suspendue par articulation avec ressorts dans le tube du cadre et bien entendu éclairage et avertisseur électrique, guidon très large ne forçant pas le conducteur à se coucher à plat ventre sur son réservoir.

Robert LEFORT
Bayeux (Calvados)

RENAISSANCE DE MONTLHERY le 16-2-47

Ce sera pour tous les sportifs de la région parisienne une réelle satisfaction de revoir sur l'anneau de ciment des épreuves motocyclistes et automobiles.

C'est le dimanche 16 février que se dérouleront, à l'autodrome, les premières courses de l'après-guerre à Montlhéry. La réouverture officielle, organisée par l'A.G.A.C.I. et l'A.M.C.F., donnera lieu à cinq épreuves motocyclistes, qui se disputeront sur 5 tours de la piste de vitesse, départ arrêté, arrivée lancée. Chacune d'elle groupera 10 concurrents. Le départ de la première sera donné à 14 h. 30.

S'affronteront successivement :
Les 125 et les 175 (2 classements).
Les 250, les 350, les 500 et les sidecars (350 et 600). L'entrée sera gratuite pour tous les spectateurs.

M. René Le Grain procédera à l'inauguration de la piste et coupera le ruban tricolore traditionnel. Enfin, le responsable de la manifestation motocycliste, M. Mauve, prêtera comme d'habitude son diligent concours.

Motocyclistes, venez nombreux à Montlhéry demain 16 février.



Le Pichon (M.C. Finistère), vainqueur de la Rose de Noël motocycliste 1946.

Clubs

■ LIGUE MOTOCYCLISTE REGIONALE, REGION SUD-OUEST. — Le bureau a été ainsi constitué : Président : Fragnaud (M.C.Bx), Bordeaux. Vice - Président : Noutary (M.C.B.Béarnais), Pau. Vice-Président : Soubrier (M.C.Bx). Secrétaire Général : Danguilhem (M.C.Bx). Trésorier : Capelle (M.C.Bx). Membres : Pabouletta (M.C.B.B.), Pau. Bugard (M.C.B.B.), Pau. Duhau (M.C.B.), Bordeaux. Lostalet (M.C.B.), Bordeaux. Lebueil, Bordeaux. Olive (M.C.B.), Canderan. Moise (M.C.B.), Bordeaux.

Clubs affiliés à ce jour dans le Sud-Ouest : Moto-Club de Bordeaux et du Sud-Ouest Moto-Club Basco-Béarnais, à Pau.

Siège de la Ligue Motocycliste Régionale : Café Français, 5, place Pey-Berland, Bordeaux. Tél. 851-41. Adresser provisoirement, 102, bd Wilson, Bordeaux.



MOTOR-CLUB. — Il est heureux que les nouvelles compositions de bureau soient aussi bien formées. Elles laissent prévoir pour l'année 1947 une direction qui devra tirer le maximum d'efforts pour mettre

notre sport à sa propre valeur.

Il est regrettable que des jeunes montrent si peu d'enthousiasme pour un petit effort vraiment utilitaire. Il ne faut pas se décourager ; il faut simplement espérer que les résultats de 1947 leur donneront envie de goûter au travail souvent intensif que doit fournir cette direction pour la rendre impeccable.

Rappelons aux sportifs et touristes motorisés qu'ils trouveront à nos réunions hebdomadaires du vendredi à 21 heures, tous les renseignements qu'ils désiraient obtenir. Elles ont lieu à la Brasserie « Le Savoie », 15, place de la République, Paris.

■ A.M.C.F. — L'Association Moto-Cyclecariste de France, organisatrice des « Bol d'Or » et de tant d'épreuves, a procédé dans sa dernière assemblée générale à l'élection de son nouveau bureau. Eugène Mauve, créateur du « Bol d'Or », a été réélu à l'unanimité. Voici la composition du Comité Directeur :

Président : E. Mauve. Vice-Présidents : F. Cuillier, J. Enders, Jarry. Secrétaire adjoint : A. Prestavoine. Trésorier général : F. Ulmer. Trésorier adjoint : G. Colin.

L'A.M.C.F., forte en 1946 de 538 sociétaires, développera en 1947, une activité importante, elle organisera par elle-même, et apportera bénévolement son concours à toute manifestation motorisée comme par le passé. Elle encouragera les jeunes, rappelons à ce sujet les éliminatoires du Bol d'Or, les 3 heures, les 6 heures, les 8 heures, les 12 heures, où tous les champions actuels sortirent.

Le Secrétariat procure sans aucun frais supplémentaire les licences « Amateur » ou « Professionnel » de la F.F.M. et la Cotisation pour les membres actifs n'est que de 300 francs par an.

Ajoutons que ceux-ci sont favorisés aussi d'entrée gratuite et à tarif réduit et d'engagement gratuit ou tarifs spéciaux dans certaines autres courses du Club et le Bol d'Or, etc...

Les réunions mensuelles recommenceront en février. Pour tous renseignements écrire au Président E. Mauve, 29, bd du Havre, à Colombes.

■ ASSOCIATION MOTOCYCLISTE DE LA SEINE. — Félicitations. — Nous relevons dans le Journal Officiel du 9 que la médaille d'argent de l'éducation physique vient d'être décernée à notre ami Paul Poitte, le motocycliste bien connu et gagnant du moto-cross de Piscop, catégorie amateur en 175 cmc. de cylindrée. Nous lui décernons nos félicitations les plus sincères et espérons que l'année 1947 viendra couronner de succès ses espoirs motocyclistes.

L'Association motocycliste de la Seine organisera très prochainement un moto cross interclub qui servira d'entraîne-

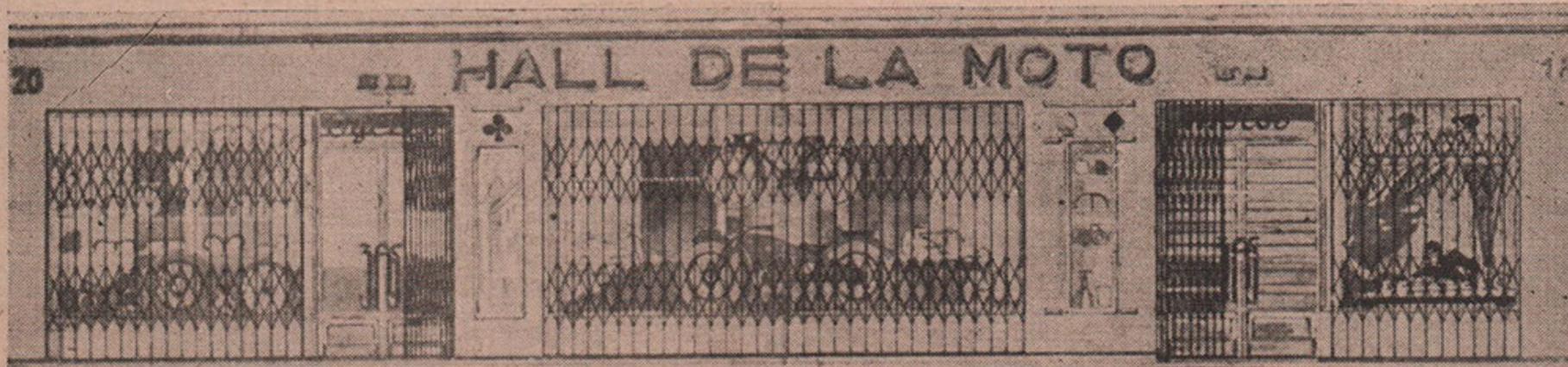
ment au grand moto-cross international qu'elle organisera le 20 avril. Ce premier moto-cross de l'année, qui sera disputé dans les environs immédiats de Paris, sera assez difficile, car pour affronter les étrangers, il faut que nos motards pratiquent beaucoup et ne redoutent pas les passages difficiles.

La très grande majorité des motocyclistes belges pratique presque tous les dimanches les moto-cross, c'est pourquoi ils sont passés maîtres dans ce genre de compétition, nous avons chez nous quelques bons espoirs et bien entraînés, ils pourront cet été aller en Belgique essayer leur chance.

■ MOTO-CLUB DE RABAT. — Bureau pour 1947. — Président : M. Lordan-Marceau. Vice-Président : Girod James. Secrétaire : Eichler Otto. Trésorier : Gutters Jacques. Assesseurs : Dupont, Rabourdin.

Rabat. — Les sidecars Bufflier vont-ils conquérir le Maroc ? Voici qu'un deuxième est attendu à Rabat, puis un troisième à Meknès. Nous attendons avec impatience le retour à l'abondance et à la liberté du commerce, car, que de difficultés et de démarches avec les Groupements qui subsistent encore au Maroc : si les motos et vélos sont en vente libre pour le public, pour le commerçant la distribution de bons ne l'est pas...

Le prix de l'essence est de 8,20/8,40 le litre, l'huile 55 francs le litre.



Nous présentons ci-dessus le Hall de la Moto, 18 et 20, rue Rébéval, Paris (19^e), agent direct des grandes marques : Motoconfort, Peugeot, Terrot, Bernardet, etc., agrandi et modernisé sous l'impulsion de son gérant, M. Robert Lye. L'organisation actuelle de cette affaire, qui existe déjà depuis 32 ans, permet de donner entière satisfaction à la clientèle, tant par son stock important de pièces détachées et d'accessoires que par l'accroissement de son personnel et sa spécialisation.

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

nos petites annonces

PRIX de la ligne de 23 lettres, signes ou espaces 75 francs (moins 5 %)

Pour l'envoi par courrier de vos Petites Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte à paraître. Joignez toujours le montant correspondant au nombre de lignes désiré. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé et des mots supprimés, au mieux, sans aucune responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre).
Ecrivez très lisiblement (caractères imprimerie au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution



DOCUMENTATION N° 54 *Gratuit*

MOTOS A VENDRE

CAUSE départ vélom. PRES-TER éclair. et cert. électr. 20.000 fr. PONCELA 6, r. Elysee des beaux-arts - 18°

B.S.A. 5 CV lat. récente. 22, r. Jedor, Drancy (Seine).

NEW-MAP 350 culb av. side Carpio. BEAUMONT, 197, av. de Choisy, Paris (13°).

TERROT 350 a. side b. ét. m. IUNG, 135, r. Chât. Rentiers, t.l.j. 12 h. à 14 h. ou dim. mat.

175 PEUGEOT P 102 occ. inf. MICHEL, 19, av. Foch, St-Maur

ZUNDAPP KS 600 neuve à roder, présentation imp. LAVY, 33, rue Amiral Mouchez (13°).

PART. vd Motobécane 125 cc. 4 tps, ét. nf. LEGO, 8, r. Psichari, (7°). INV. 83-94.

VDS motos à remont. av. pap. D.K.W., N.S.U. 250 culb. 4 vit. Gillet, Bianchi 500 susp. AR. Indian 1200, cadre. SOYER, 64, pl. Réunion, Paris-20°.

N.S.U. 2 temps 3 CV ét. neuf. A.J.J.A., 212, av. d'Argenteuil, Asnières. GRE 00-69.

VEND tandem eq. mot. VAP, excel. état, 22.000. POIRIER, 10, rue Pache, Paris.

A VENDRE châssis Darmont. H. MAUFFREY, Ancier, par Gray (Haute-Saône).

250 cmc Victoria 1938 4 vit. sélect. complète à reviser, av. ou ss pns. SEGRET, 15, r. de Predelle, Cosne. Tel. 361.

V. ou éch. c. 350 ou 500 moto 250 comp. tr. rap. PERARD, 68, r. de Cernay, Reims.

TERROT 6 CV ét. gén. et pns nfs. LORCET, à Vilgenis-Massy (S.-et-O.). Tél. 59 Palaiseau.

D.K.W. 200 impeccable entièrement d'origine, présentation de luxe. PERSIN, 92, av. de Rigny, Bry-sur-Marne.

500 NORTON 4 v. sélect. ét. nf. 3 pn. nfs. MOINE, 1, villa Niel, 17°. CAR. 34-61.

MOTOCONFORT 500 b. ét. m. pns. 39.500 fr. Un lot tôle ondulée neuve. Cherche culbuteur 500 Jap. RENE, 73, rue Châteaubriand, Rueil.

TERROT N 500 culb. Jap rév. side Bern. 35.000. MONTORD, 17, villa St-Michel, Paris.

MATCHLESS 4 CV sup. cul. f. tél. 4 v. sélect. 90.000. GORDERE, 16, r. Rebard, Chaville.

MONET-GOYON 500 lat. 1945 4 v. av. ou ss s de. BESSIERE, 49, r. des 7-Arpens, Pantin. Métro Hoche. Tél. Nord 33-27.

B.M.W. 750 lat. av. side 37 très bon état Pneus presque neufs. Mot. à neuf. 6.000 kms. Pièces de rechange. TOURNEUR, 7, rte de Morangis, Athis-Mons. Car Porte d'Italie.

NORTON 500 culb. mod. 1939, très belle. MAR, 45, r. Julien-Lacroix. MEN. 63-30.

ON DESIRE ACHETER

PART. ach. Morgan ou Darmont tr. b. ét. pns et mécan. Faire offre à E. FICHTER, 2, place de la Gare, Strasbourg.

RECH. moteur ou cyl. Morgan 7 CV v. pn. Gnome 750 et 800 R. Gillet, N.S.U. PERARD, 68, r. Cernay, Reims (Marne).

EPAVE Matchless 350 ou 500 m. tr. accid. ANDRE, aux Perrons, Les Mureaux (S.-O.)

CH pneu Ribeeil 3x20. COURONNEAU, 40, rue de la Course, Bordeaux.

CH. 125 à 175 à remonter ou épave. CROISIER, 17, av. Dubois, Vitry. ITA. 08-09.

CH. moto Norton 500 A.C.T. inc. acc. ou cadre seul b. Burman 3 vit. COZETTE, 98, rue Croix-St-Firmin, Amiens (Som.)

SUIS achet. pont AR Gnome-Rhône CV 2 ou X. Ecrire à M. PEY, 99, rue Duguesclin, Lyon (Rhône).

ACH. châssis carrosserie et pièces Juvaquatre camionnette même accidentée. Curé BLINGEL, par Auchy-les-Hesdins (Pas-de-Calais).

1 BOITE vitess. 500 lat. Gilera susp AR, même sans embray. REMONT, 29, av. J.-B. Mache-court, La Machine (Nièvre).

ECHANGES

EPAVE voiture D.K.W. 6 CV av. papier, à éch. ctre B.M.W. R 51 ou R 61, R 66, R 71 ou R 73 en état ou épave. THIRRIOT J., 10, rue Dubois Cran-cé, Charleville (Ardennes).

PNEUS motos 27x4, 26x3,5, 3,5x19 contre pns voitures A.T. T., 6, rue Traversière, Chchy.

V. ou éch. c. moto, tri Juéry à reviser. BERNARD, 13, rue Gambetta, Périgueux.

A V. ou échang. contre moto 4 CV Ami'car 6 CV bon état. MARCELIN, 33, av. A.-Briand, Bonnières (S.-et-O.).

ECHANG. side Bernardet seul mod. utli. et. et pn. neufs, cont. side tourist. plus léger, b. ét. pour 350. ALIBERT et COASNES, 113, bd J.-Jaurès, Boulogne-sur-Seine.

DIVERS

CONTRE LE FROID tabliers, cuissards, manchettes, moufles, gants, serre-têtes, etc... REVIL Ets, 82, av. des Ternes. ETO. 15-53. Seuls spécialistes pour tous équipements et accessoires auto, moto, cycle.

A. V. paire bot'es aviateur pointure 42, un pantalon cuir ceinture 46, état neuf. BECHE, Moyaux (Calvados).

PNEUS et chambres 600x65. Silencieux tubulaires chromés. Sacoques cavalerie cuir 1er cho'x. Batteries moto 14 ampères. Expédition province. FAURIE, 8, avenue de Saint-Ouen, Paris (18°).

A V. 1 moteur Dresch 5 CV 2 cyl. avec magnéto parfait ét. BOURIN, 16, r. du Dessous des Berges, Paris (13°).

A V Bottes cuir point. 44. BLANDIN, Nemours (S.-et-M.)

A V camionnette C4 plateau ridelle 1.200 kgs. GARAGE, 32, rue Sedaine (11°).

INDUSTRIELS! S.A.R.L. Lyonnaise ayant bureaux, locaux, force, téléph. et organis. vente, manut. et livrais. Recherche agence génér. succursale dépôt préférence branche Auto. Ecr. HAVAS, Lyon (Rhône).

VEND voit. sport 6 CV rubis très bon état, pneus neufs. 13, rue Jean-Jaurès, Bobigny.

VENDS séparément pièces, boîte, embiellage, culasse Puch. boîte Zundapp, levier à main, pièces moteur et boîte Victoria 350. Réponse assurée. LA-CHAMBRE, 27, rue de Châtillon, Clamart (Seine).

MOTO-SPORT a toujours un cho'x de beau matériel, motos, sides, moteurs, boîtes, etc...

MOTO-SPORT achète tout matériel motos, machines incomplètes et éléments.

Pour vos regommages pneus motos, une seule adresse: la bonne! MOTO-SPORT, Briec-Comte-Robert (Seine-et-Marne)

CANADIENNE grande taille entièrement en peau de mouton. 15.000 fr. F. DERBRE, rue Courbet, Ernée (Mayenne).

VDS pces dét. Monasix, DEMOY, 5, r. d. Verger, Stains.

DEMANDS D'EMPLOIS

MECANICIENS - GARAGISTES, si vous avez besoin d'un aide-mécanicien connaissant déjà la technique automobile, écrivez-nous. MECANIQUE AUTOMOBILE, 65, rue du Dr Cordier, St-Quentin (Aisne).

OFFRES D'EMPLOIS

CHERCHE ouv. gerant pour atel. moto-auto si pas abs. du métier s'abstenir. TURB. 78-33. Le matin. FIDEL, 4, r. des Filles-du-Calvaire (3°).

JEUNES! apprenez un métier d'avenir. Faites-vous une situation intéressante dans Industrie et Commerce Auto en suivant nos cours par correspondance qui feront de vous techniciens et mécaniciens de 1^{er} ordre. Prépar. brevet automob. militaire (Armée motorisée) COURS TECHNIQUES AUTO. St-Quentin (Aisne). Rens grat. sur dem.

MOTO-BASTILLE

BAISSE GENERALE de 5 %

Expédition contre rembours.

Liste sur demande

Pare-figure 142. Siège AR.

Sacoche cuir pr moto 2.800

Casques moto de 1.000

à 1.200 francs

Phares, équipements élec-

triques pour motos

Avertisseurs pour vélomo-

teurs et motos

Moteur VAP pour vélo

SIDECARS Terrot, Carpio,

Bernardet, pour toutes

motos et vélomoteurs

tous prix :

12.000 — 20.000 à 30.000

6, Bd Richard - Lenoir, 6

PARIS - 11°



Si vous avez des boites de vélo, venez nous voir. Enregistrement des commandes

VELO - SOLEX
MOTOS CYCLES
VELOMOTEURS

Toutes les plus grandes marques

TERROT - ALCYON
GNOME-RHONE

Sidecars BERNARDET
SANS BON :

SPORT 26.220 frs

GRD ROUTIER. 27.140 frs

LIVRAISON
IMMEDIATE!

Pièces détachées
Accessoires

OCCASIONS

La plus puissante
organisation Française
de ce genre

172, av. Ed.-Vaillant

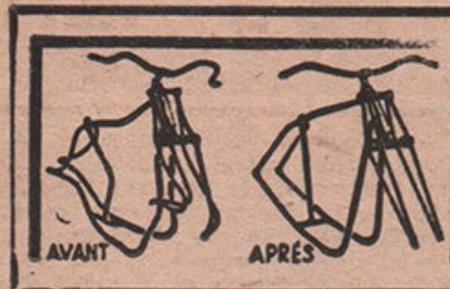
— BILLANCOURT —

M^o Billancourt Mol. 15.46

AVIS IMPORTANT

AUX MECANICIENS ET ARTISANS AUTO

CONNAISSEZ A FOND toute l'automobile d'aujourd'hui et devenez à coup sûr, sans déranger vos occupations, un spécialiste hautement qualifié et « à la page » par l'enseignement ultra-moderne de l'ECOLE des TECHNIQUES NOUVELLES. 65, Champs-Élysées, Paris. Documentation B-20 contre 9 francs en timbres.



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

REPARATION
REDRESSAGE

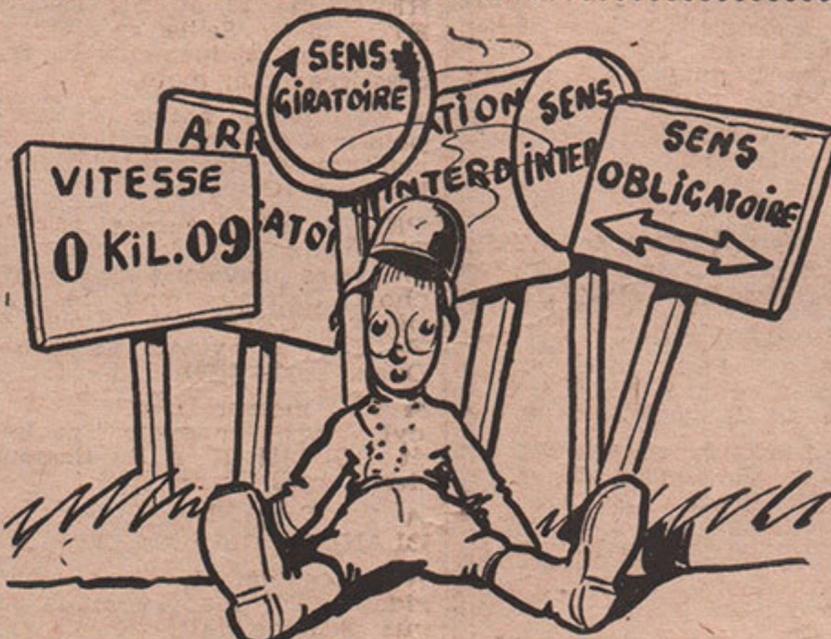


Fabrication de
Fourches et Cadres
H. DERCHE
8, rue Labat, 8, Paris
MON. 56-89

ACCUMULATEURS **MAP** BATTERIES MOTOS
12, rue Creuzet, Lyon Tél. : Parmentier 46-17
A. PIGASSE, Ingénieur - Chimiste

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

MOTOS Achat comptant de toutes motos, vente de pièces détach., moteurs, boîtes, roues, pignons, etc..
Réalésage et réfection embiellages
Agence officielle
« **MAGNAT-DEBON** »
Ets **BEAUSOLEIL**
9, rue Saint-Sabin, PARIS



Le CODE de la ROUTE

Dernière Edition officielle

Le prix de vente est de 20 francs l'exemplaire
Versement postal, ou virement postal au
compte **MOTO-REVUE 297-37 Paris.**

HARLEY - DAVIDSON
22, r. de Picpus, PARIS-12°
Réparations — Révisions
Pièces détachées d'origine
Pièces disponibles pour
moteurs 750 cmc. Armée
Achat - Vente

TOUS SPORTS
VENTE ACHAT ECHANGE
Toutes motos. Toutes marques. Chromage. Emaillage
Cycles route et course
Vente de vélos d'enfants
NOTARI Propriétaire
44, rue des Poissonniers, 44
PARIS (18°) Mon. 58-99

ACHAT ET VENTE
Toutes Motos
Pièces détachées — Mise au point — Spécialiste Terrot et Motobécane
BARRE MOTOS
123, avenue Foch, 123
LE PARC SAINT-MAUR

Maurice BERTHE
Remise en état de tous embiel. Réalésage de tous cyl. Pistons de ttes marques et d'apr. dessin: métal spéc. pr moteurs sports et course. Spécialiste. 20 ans d'expér.
47, rue Deguinguand, 47
LEVALLOIS. PER 13-05

Motos - Sidecars
Vélocycleurs - Motobécane
BEAUVAIS
spécialiste Moto et Sidecar
11, rue Emile-Level, PARIS
MAR. 57-81
Le meilleur accueil est réservé.

CHARONNE - MOTOS
144, r. de Charonne, Paris-11°
Spécialistes
JAP - RENE-GILLET
Vente - Achat - Mise au point de toutes motos
Pièces détachées

Achat - Vente - Echange
Grand choix de motos
Françaises et Etrangères
Occasions. Pièces détachées
VENTE A CREDIT
PAUL MOTOS
34, rue Lécuyer, ST-OUEN
Pte Clignanc.-Pte Montmart
Cl. 12-51

Marc PIAULET
MOTOS
Vente Achat - Echange
neuf et occasion
Dépannage — Réparation
Moto-Ecole
62, av. de Choisy, Paris-13°
GOB. 80-70

Spécialiste de la réparation et mise au point des **198 cc. D.K.W.**
G. PERSIN 92, avenue de Rigny, 92
BRY-SUR-MARNE (Seine)
Toutes pièces de ce type — Réfection des embiellages.

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
PRESTER - JONGHI
AUBIER - DUNNE
Débrayages L. P.
Pignons de chaîne SACH
Mo.eurs auxiliaires V.A.P.
Service expéditions province
Réparations
de magnétos et volants
ACCESSOIRES

Avant d'acheter même une moto neuve, voyez nos occasions. Achat max. motos, sides, vélom. Rénovation toutes motos
LA MOTO RENOVÉE
58, rue Amelot — Paris

B. M. W. — ZUNDAPP
ACHAT toutes pièces LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly
Asnières — Gré. 17-93

B. M. W.
Toutes répar. machines récentes Anglaises - Allemandes
MOTOBECANE
PILZ, 25, rue de Chabrol — PARIS-10° .. TAI. 59-87

R. CLERGE
ADRESSE PROVISOIRE :
107, bd Lefebvre, 107
PARIS (XV°)
Cherche local 200 à 500 m2

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
Service Assurances de **MOTO-REVUE**, 12, rue de Cléry, Paris (2°)

GRANDE EXPOSITION

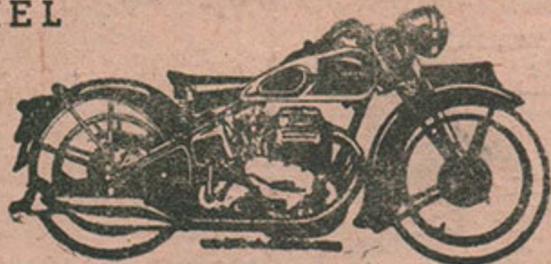
Lucien PSALTY

Spécialiste MOTOS ANGLAISES

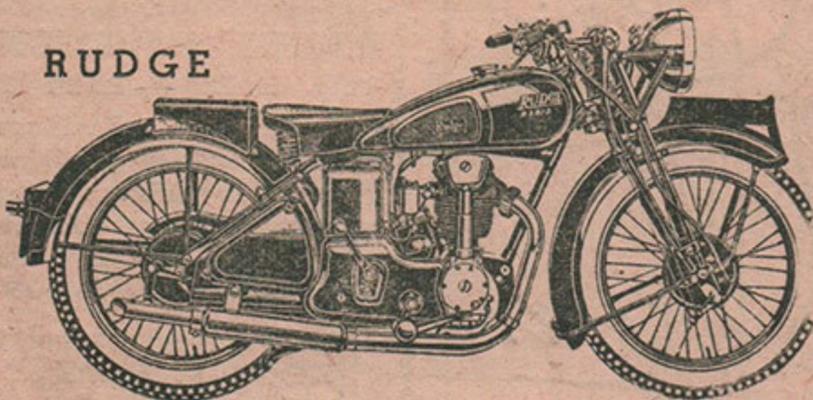
Agent officiel des plus grandes marques du monde :

**NORTON — ARIEL — PANTHER
BROUGH - SUPERIOR — RUDGE**

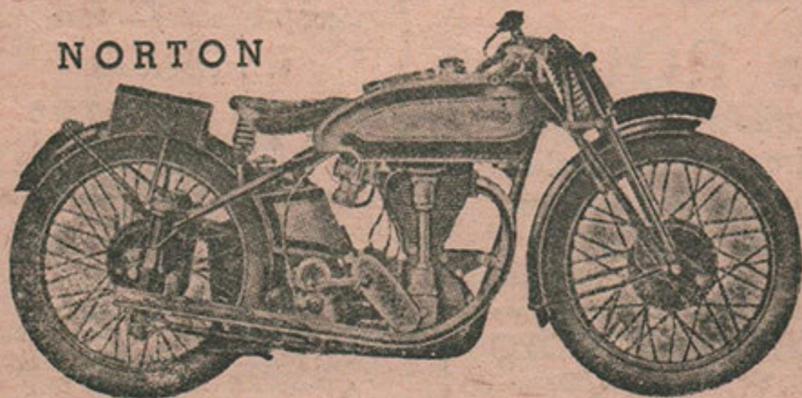
ARIEL



RUDGE



NORTON



Nouvelles Machines Neuves d'Angleterre
4 cyl. Ariel 1000 cmc. fourche télesc. 500 Ariel
culbuteurs sport, fourche télesc. 500 Norton
arbre à cames Internationale, fourche télesc.
suspension AR. 500 Norton culbuteurs, fourche
télescopique, suspension AR.

A vendre les motos révisées et garanties suivantes :
NORTON 4 CV arbre à came, culasse bronze, année 1940.
— NORTON 5 CV International, arbre à came, culasse
cylindre alu. — B.M.W. 750 cmc. 2 cylindres. — N.S.U.
600 cmc. culbuteurs année 1943. — B.S.A. 500 cmc. cu-
buteurs sélecteur. — D.K.W. 500 cmc. 2 cylindres, suspension
arrière. — D.K.W., la même avec sidecar. — D.K.W. 1, 3 et
4 CV à sélecteur. — TRIUMPH. — ROYAL-ENFIELD. —
ARIEL. — NORTON 4 et 5 CV état de neuf. — 2 SARO-
LEA 600 cmc. à sélecteur. — ZUNDAPP 600 cmc. culbu-
teurs, 2 cyl. sélecteur. — MATCHLESS 350 cmc. fourche té-
lescopique. — TRIUMPH 500 cmc. 2 cyl., etc... — Pièces
détachées, chambres, klackson, batteries, etc...

Nouvelle Direction :

Paul LADEVEZE

Spécialiste MOTOS RAPIDES

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

VOLANTS MAGNÉTIQUES

21-23, Rue
Parmentier
PUTEAUX

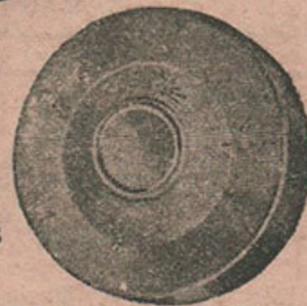


Téléph. :
LON. 09-10
et la suite

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

pour

Vélocycleurs et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels



Les Motocyclettes **NEW-MAP**

vous présentent en exclusivité UNE REMORQUE que vous
connaissez tous et dont les preuves ne sont plus à faire

livraison
immédiate

Poids à vide : 19 kgs
Charge utile : 100 kgs
Pneus confort : 400 A
Prix : 3.945 francs



Vente libre et directe sans bon à

PARIS : 30, rue de Charenton « Paris-Lyon-Motos ».
LYON : 124, rue Lacassagne « Motocyclettes New-Map ».
BORDEAUX : 63, rue de Bègles « Bordeaux-Motos-France ».

Moteurs équipés avec **CORDS**

SEGMENTS MULTIPLES
EN ACIER SUÉDOIS

Economie
en Essence et
huile assurée

VOTRE GARAGISTE RÉNOVERA
TOUS MOTEURS AVEC

CORDS

VENDUS EN BOITE D'ORIGINE
CHEZ SON GROSSISTE

CORDS MARQUE DE RENOMMÉE MONDIALE
7, RUE DES ACACIAS, PARIS, 17^e; TÉL. GAL. 92-19

AGENT DIRECT DE MOTOCONFORT
PEUGEOT — TERROT, etc. — CYCLES TROIS AS
Moteurs Auxiliaires SERWA et VAP - Side Bernardet
VENTE — MISE AU POINT — REPARATIONS

HALL de la MOTO

Société à responsabilité limitée, Capital : 500.000 fr.
13 et 20, Rue Rébeval — Paris (19^e) Tél. BOT. 27-12

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497