******** VELOMOTEURS MOTOS SIDECARS CYCLECARS

MONTLHERY

LA PEUGEOT 55

Provisoirement **BI-MENSUEL** LE NUMERO :

>)5 frs. 14 frs.

REDACTION TELEPHONE . ADMINISTRATION PUBLICITÉ **GUTENB.** 73.32 12. RUE DE CLÉRY 4 LIGNES GROUPEES PARIS (2°) C./C POSTAL : 297.37

Bientôt, les beaux jours! Préparez votre monture en vue des longues randonnées touristiques.

GRANDE EXPOSITION

Spécialiste MOTOS ANGLAISES

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

Occasions Révisées Garanties 10 ARIEL 4 CV, année 1944, comme neuves. — MOTOBECANE 4 CV sup. culasse, année 1939. Solo ou Side Bernardet. — D. K. W. 3 et 4 CV année 1943. — 2 TRIUMPH 4 CV année 1943.

- ZUNDAPP 600 cmc., 2 cylindres, année 1940. — B. M. W. 750 cmc., 2 cylindres, année 1939.

- TRIUMPH 500 cmc., 2 cylindres, année 1940.

- D. K. W. 500 cmc., 2 cylindres suspension ar-

rière, année 1939. - B. M. W. 250 cmc., fourche télescopique, année 1943. - N. S. U. 250 cmc., culbuteurs, 4 vitesses, année 1943. — TERROT 500 cmc., sup. culasse, année 1938. — N. S. U. Hercules-Sachs-Ardie 125 cmc. — NORTON 500 cmc., année 1943. — N. S. U. 600 cmc., spéciale, année 1944. — NORTON 350 internationale, culasse bronze, Spéciale, 1940. — SAROLEA 600 cmc., année 1939, culbuteur et latérale, etc., etc.

VENTE à CREDIT de 3 à 12 MOIS

NOUVELLE DIRECTION:

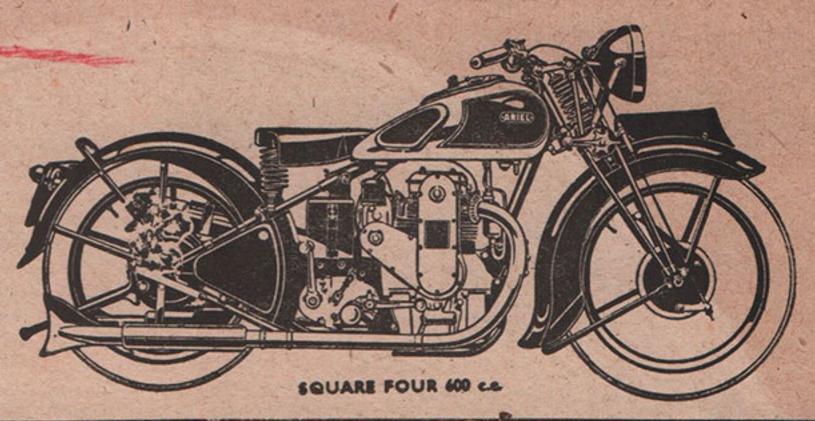
Paul LADEVEZE

SPECIALISTE MOTOS RAPIDES

50, Rue Brunel — PARIS (XVII^e)

ETO. 24-66

Nous recommandons à nos clients de bien vouloir, lorsqu'ils nous écrivent, écrire très lisiblement leurs noms et leurs adresses, afin de nous permettre d'éviter des erreurs et donner satisfaction immé-







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





HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI

FONDE EN 1913. - Directeur-Fondateur: Camille LACOME

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

• REMERCIEMENTS

ADMINISTRATION

Nous remercions tous nos lecteurs qui, répondant à notre appel, nous ont adressé des photographies de paysage. Nous en avons maintenant une importante quantité et il est inutile pour l'instant de nous en adresser d'autres.

◆ LA MOTO LEGERE EN BELGIQUE

La « Souplex » est une 125 cmc. à bloc Villiers 3 vitesses et roues surbaissées. Détail original : Les roues sont du type « artillerie », tout en duralumin, avec jante rapportée et frette en acier spécial pour le tambour de frein. Nous en reparlerons dans un prochain numéro.

♦ LA GUZZI A FOURCHE TELESCOPIQUE

Guzzi suit le mouvement et vient de commercialiser une 250 cmc. Airone avec suspension arrière et avant télescopique. Mais quand cette remarquable machine aura-telle une distribution enclose?

UN SALON A TURIN

Une grande exposition de cycles et motos se tiendra à Turin du 5 au 13 avril.

RESSORTS EN EPINGLES SUR MOTEUR DE VOITURE

La 1500 douze cylindres « Ferrari » est équipée d'un superbe moteur A.C.T. dont les ressorts de soupapes sont en épingles à cheveux, comme sur la plupart des motos supersport modernes.

♦ NAISSANCE

Nous apprenons la naissance de Patrick Lefèvre, fils du coureur bien connu et petit-fils de M. Clément Garreau, l'agent non moins connu des grandes marques anglaises. On nous affirme que Garreau voulait prénommer son petit fils Vincent, en souvenir de certaine bicylindre qui lui est chère, mais le papa en a décidé autrement. Bien entendu, le 16 février dernier, à Montlhéry, les amis de Garreau et Lefèvre, après la victoire de ce dernier au classement général, firent part de l'heureux évènement aux motocyclistes qui se trouvaient là et plus d'un fut quelque peu surpris en entendant parler de « l'Héritier de Lefèvre ».

Les suggestions du Comte Lurani

lienne, son opinion est des plus intéressantes à connaître. Il vient d'adresser à notre confrère une lettre dans laquelle il déclare qu'à son avis, les machines de course ne devraient pas utiliser de compresseur, que le carburant devrait être de l'essence ordinaire avec un indice d'octane de 72, et que le poids des machines sans pneus, ne devrait pas dépasser 264 livres anglaises, soit un peu moins de 120 kg. Il n'y aurait plus de limitation à la cylindrée. Il estime que l'on a besoin de machines légères, rapides et sûres et qu'il importe peu qu'elles aient une cylindrée de 250 cc. ou de 400 cc., qu'elles soient mono ou polycylindriques pourvu que le poids soit réduit, la consommation raisonnable, la tenue de route bonne et que les prix scient accessibles à la majorité.

Cette opinion n'est certainement pas uniquement celle du comte de Lurani, mais probablement aussi celle d'un certain nombre de membres de la commission sportive italienne. Actuellement, sur le terrain sportif, les constructeurs anglais et italiens sont les principaux rivaux. L'Anglais et l'Italien sont d'accord pour proscrire le compresseur, la question est entendue. C'est au point de vue technique regrettable, mais il faut actuellement des solutions pratiques et économiques. Si l'Italie où tant de polycylindres à compreseur ont été construits renonce, du moins momentanément, à ce type au compresseur, il est certain que l'emploi de celui-ci sera abandonné pendant quelques années. Mais i n'est pas certain que le monocylindre reste le moteur type. Le polycylindre a des améliorations plus brillantes, il est plus souple, ses organes fatiguent moins et il doit permettre de construire des machines plus légères. La grande victime sera sans doute, dans cette affaire, le deux temps qui, sans compenser, ne permet pas d'atteindre une puissance spécifique aussi élevée que le quatre temps. Il est vrai que du point de vue commercial, le deux temps simple et bon marché continuera à dominer dans les petites cylindrées.

• ON CHERCHE

UNE EPAVE D. K. W.

Répondant à notre appel, M. Robert Boisserie nous a adressé avec promptitude un schéma d'éclairage - allumage pour D.K.W. monocylindre. Or, ce lecteur recherche pour lui-même, afin de l'accoupler à un sidecar après remise en état, une 500 D.K.W. deux temps deux cylindres à l'état d'épave, avec papiers en règle. Toutes personnes susceptibles de lui procurer une machine de ce type sont priées de se mettre en rapport avec lui : M. Boisserie Robert, mécanicien, rue du 4-Septembre, à Elne (Pyrénées-Orientales).

Nouveau prix: 14 Frs

France Etranger
12 Nos 170 380
Nouveau prix:

Le Numéro : Frs

12 Non 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 no de départ de l'abonnement.

Pour tout changement d'adresse, envoyer 10 fr. en timbres avec la dernière bande reçue.

GRAND PRIX D'EUROPE

Un programme pléthorique, déclare un confrère italien.

En voici un aperçu:
Samedi 7 juin: Motos 250;
Grand Prix du Bremgarten
(voitures sport et course);
Motos 350.

Dimanche 8 juin : le matin : Première éliminatoire du Grand Prix Automobile; sidecars 600 cmc.; l'après-midi : seconde éliminatoire du Grand Prix Automobile; motos 500 cmc.; finale du Grand Prix. Soit, en un jour et demi : 4 courses motocyclistes et 4 courses automobiles. Il y aura du sport sur le Circuit du Bremgarten, à Berne.

♦ DU CAMION AUTOMOBILE A LA MOTO

Le célèbre Kaye Don, qui fut recordman de vitesse sur l'eau, est aujourd'hui l'animateur de la firme anglaise « U.S. Concess. ltd » qui produit notamment la 197 cmc. deux temps « Ambassador ».

• PETITE RECTIFICATION

Notre confrère italien Motociclismo publie un dessin de la 750 Helyett deux cylindres avec cette légende : Un autre moteur de construction francaise à deux cylindres en V frontal. Cette machine est effectivement de chez nous, mais le moteur est un JAP, donc de fabrication anglaise.

♦ INCERTITUDE

La solution pour le problème de l'essence n'est toujours pas intervenue. Il est inadmissible que cet état latent se prolonge, et il faudra bien sans plus tarder, prendre une décision dans un sens ou dans l'autre.

AVIS AUX CLUBS MOTOCYCLISTES

Les Bostons commenceront leurs tournées fin mars. Ils pourraient disposer de quelques dates dans le courant 1947, pour l'organisation de manifestations motocyclistes.

M. V. Boston, manager de l'équipe Boston's, recherche pour la saison 1947 des pilotes motocyclistes (hommes et dames), désireux de se supécialiser dans les courses sur piste et cendrée.

Ecrire à V. Boston, Poste Restante, Bureau N° 114, Paris (10°).

UNE SUSPENSION TELESCOPIQUE ADAPTABLE EN FRANCE

Dans le prochain numéro, nous présenterons les suspensions arrière et les fourches télescopiques adaptables réalisées par Stignani, le mécanicien motoriste de Stains bien connu. Stignani s'est également assuré la représentation de fourches et suspensions italiennes réputées, ainsi que d'accessoires motos de même provenance D'autre part, il espère obtenir bientôt l'agence Sertum et a passé commande d'une 500 cmc Guzzi-Condor avec laquelle il courra en 1947. Dès maintenant, Stignani est à la disposition de la clientèle et des concessionnaires éventuels. Tous renseignements concernant sa suspension. Lui écrire : 47, route de Gonesse, à Stains (Seine).

PREMIERS ESSAIS DE LA SUBLIME

Marcel Perrin et André Lemardelé nous ont convoqué pour assister aux premiers essais du moteur de la Sublime; le bicylindre 350 cmc., posé sur un établi, a répondu au premier coup de kick. Et quelle accélération! Les essais au frein vont bientôt suivre; nous donnerons aussitôt les compte-rendu, avec régime et courbe de puissance. Mais déjà, nous pouvons affirmer que ça tourne vite, et avec un équilibrage parfait : en effet, ces essais ont été effectués sans que le moteur soit fixé sur le banc!

COMME AUTREFOIS

Nous avons pu remarquer, à notre retour de Montlhéry, que les mauvaises habitudes ne se perdent pas. MM. les automobilistes qui viennent d'assister à une course, sans doute gagnés par une émulation sportive qu'ils sont incapables de réprimer, se livrent sur la route à de petits matches aussi impromptus qu'intempestifs. Résultats : Des dépassements en troisième, voire même en quatrième posiiton. A certains endroits, on ne se



Le « Gentlemen's Moto Club » de Milan pose devant l'objectif avant de pénétrer dans le sanctuaire de la Vierge de Castellazo-Bormida, que le Saint-Siège vient de reconnaître comme patronne des motocyclistes. La planche que l'on voit, au centre, a servi au premier « Centaure de la Madonnina » pour pénétrer à moto dans l'église, au cours du rallye 1946.

PAS DE SALON A LONDRES

Le Salon de la Moto à Londres ne sera pas organisé en 1947. Les constructeurs anglais viennent de prendre cette décision. Le règlement du Circuit de Vitesse National Motocycliste, est à la disposition des intéressés :

Secrétariat du Moto-Club Basco-Béarnais, 3, boulevard d'Aragon, Pau (B.-P.).



gênait pas pour obstruer la route sur toute sa largeur. Les conducteurs qui avaient pris part aux épreuves automobiles et rentraient par la route se distinguaient évidemment à ce petit jeu. Un peu de calme! Ne confondez pas l'autodrome et la route d'Orléans.

LES SAROLEA 1947

La vieille firme belge présente pour 1947 : une 350 à soupapes latérales, semblable à celle de l'an passé. Une 350 à culbuteurs, fourche télescopique. Une 600 latérales et une 600 culbutée également à fourche télescopique.

EVIDEMMENT ...

« Il y a des gens qui regrettent le temps bien heureux (pour eux) où leurs profits étaient de 200 % et où l'on gagnait 20.000 francs sur un simple coup de téléphone. Ces temps sont révolus. L'ère du margoulin a pris fin. Maintenant la concurence reprend se droits, etc... ».

Nous relevons ces lignes dans notre confrère Moto-Magazine, de Bruxelles. Quand pourrons-nous en écrire autant?

L'EQUIPE NORTON 1947

Harold Daniell, Ernie Lyons et Artie Bells composeront l'équipe officielle de courses Norton pour 1947. Daniell est connu depuis longtemps comme vainqueur du T.T. 1938 et recordman du circuit de l'Ile de Man. Lyons est la révélation du Grand Prix de l'Ile de Mans 1946, qu'il gagna pour Triumph.

LE GRAND PRIX DE PAU 1947

LE MOTO-CLUB BASCO-BEARNAIS organisera à Pau un Circuit de Vitesse Motocycliste National, réservé aux catégories 350 cmc. et 500 cmc. Ces courses auront lieu le dimanche de Pâques, sur le magnifique circuit automobile, dans la Cité, dont la renommée n'est plus à faire. La nouvelle d'y voir tourner des motos est vivement attendue par tous les sportifs, car ce sera la première tois que les bolides à deux roues s'y produiront.

Il est trop tôt pour citer des noms de pilotes, laissons au M.C.B.B. le soin de mener à bien les pourparlers engagés, mais nous croyons savoir que cette compétition aura largement un caractère national.

La série des manifestations qui seront organisées à Pau à cette occasion sera encore rehaussée par l'arrivée d'un Grand Rallye.

On aura donc:

1º Samedi 5 avril. Deux heures d'essais,
réservés aux automobiles et aux motocyclettes.

2º Dimanche 6 avril. Les deuxièmes essais des voitures et en suivant le départ du 1º Circuit de Vitesse National Motocycliste.

3º Lundi 7 avril. Le 8º Grand Prix Automobile de Pau, qui clôturera un ensemble de manifestations consacrées aux sports mécaniques, qui attireront en cette période de Pâques, la foule des grands jours.



LA MOTO AU MAROC

Pour les motos françaises, il faut donc des bons (rarissimes), pour les étrangères, des devises (introuvables)...

Motos neuves. — On a bien reçu quelques machines françaises de petites cylindrées, de marques connues, Alcyon, Terrot, etc..., motos bijoux, à quand les moyennes et les grosses? Tous, agents et clients, attendent avec impatience des machines neuves, chacun espèrant que le mois prochain tout ira mieux...

Sidecars français. — Le premier sidecar neuf, premier modèle d'après-guerre, est entré au Maroc, c'est un Buflier aérodynamique qui permet de constater que le goût français est bien resté le meilleur!

Motos étrangères. — Il est entré quelques machines anglaises, Triumph, Matchless, etc., on attend même des R.-Enfield incessamment, mais... malgré la « vente libre », les acheteurs ne sont pas du tout certains d'en obtenir... A l'arrivée l'Administration ayant la priorité. Une 350 Triumph neuve, vendue avec bon, l'a été entre 66-70,000 francs.

Une nouvelle venue au Maroc, la Douglas, qui vient de prendre un agent général à Rabat, arrivera probablement aussi dans les prochains mois, inch' Allah!

Toujours pas d'Harley-Davidson, que beaucoup attendent impatiemment, ce n'est pas faute pourtant que son actif agent ne multiplie les démarches. Les fervents de cette marque, dont le signataire qui regrette toujours la sienne réquisitionnée, trouvent le temps long. La polémique parue dans « Moto-Revue » ne les a pas touchés, car lorsque l'on a goûté de la grosse moto américaine... mais chut, assez à ce sujet!



Godéré, du M. C. Clodoaldien, le meilleur crossman de la Saison de Paris en 1946, 1^{er} au Moto-Cross de Piscop et à Robinson.

M.C. MONACO. — Quelques « mordus » de la moto ont décidé la fondation d'un Moto-Club à Monaco. Après maintes palabres et démarches, tant auprès du Gouvernement Princier que de l'Automobile-Club monégasque qui détenait jusqu'à ce jour le monopole des Sports mécaniques dans la Principauté, c'est chose faite. La première Assemblée Générale a eu lieu le 4 février, et le bureau suivant a été élu : Président, M. Jacques Gastaud. Vice-Présidents : Camia Henri, Dogliolo Pierre. Trésorier, Giordano. Adjoint, Latil. Secrétaire, Armandi. Adjoint, Rambaldi. Membres : MM. Martini, Diolot, Cassini, Mattone.

Nous débutons seulement, mais nous avons le désir, l'espoir, la certitude même d'aller haut et loin.



M.C. DE PARIS. — Au M. C. de Paris, chaque dimanche une sortie. — Malgré la température inclémente les membres du M.C. Paris ont en janvier et février effectué chaque dimanche leur sortie, dont

quelques-unes ont réuni plus de 20 participants. Pour le mois de mars, les sorties suivantes sont organisées : le 2 : Carrefour Royal (l'Etang-la-Ville), départ Porte de St-Cloud. Le 9: Châteaufort, départ porte de Châtillon, Le 16 : Butte aux Yens d'Armes (par Pontarmé et Thiers), départ porte de la Villette. Le 23 : Jabline (par Lagny), départ porte de Vincennes. Pour toutes ces sorties, rendez-vous à 13 h. 15. Départ à 13 h. 30 très précises. Le 30 : sortie sur Châteaudun, départ 7 h. porte de St-Cloud. Regroupement au Perray. Au cours de cette sortie regroupement à Châteaudun avec les membres du Moto-Club de Touraine. Repas restaurant ou pique-nique, au choix. Pour le restaurant se faire inscrire.

Sportifs: N'attendez pas pour prendre vos licences 1947. Les sorties d'entraînement vont commencer dès le mois de mars. La participation du M.C.P. est prévue pour plusieurs courses. Des équipes seront formées. Réunion tous les premier et troisième mercredis du mois aux Armes de la Ville, 66, rue de Rivoli, à 21 heures. Renseignements tous les jours à la permanence, 19, rue Charles-V. Archives 87-51. Correspondance au siège: M. Rouquette, président, 3, rue de Lancry, Paris (10°).

Clubs

N.D.L.R. — En raison du nombre toujours croissant des communiqués reçus, nous prions instamment MM. les secrétaires et présidents de n'y faire figurer que le strict indispensable et de condenser au maximum.

MOTO-CLUB PICARD. ASSEMBLEE GENERALE. — Le Moto-Club Picard a tenu son assemblée générale annulle le 2 fevrier, à son siège, en présence d'une cinquantaine de membres.

Le compte rendu de la dernière assemblee et le rapport financier furent ensuite approuvés. Le calendrier des manifestations pour 1947 fut ébauché, ainsi que fut annoncée la parution du bulletin mensuel. Puis lecture faite et explications données au sujet de la correspondance échangée en juillet dernier avec l'A.C.M.P. en vue de réaliser la fusion des deuv clubs. Il fut alors procédé à des élections. Furent élus ou réé-lus : MM. Dupif, Delapierre, Laleu, Patte, Cuny et Bourdon. Une tombola termina cette réunion et avant de se séparer, les membres se donnerent rendezvous au prochain bal du M.C.P. qui aura lieu le 15 mars au préau de St-Leu et qui devancera de huit jours la première sortie du club. Au cours de sa dernière réunion, le Comité a formé son bureau de la façon suivante : Président d'honneur M. Normand, directeur de l'Automobile-Club de Picardie et de l'Aisne; Vice-Président d'honneur M. Hustin-Du-pief; Comité de direction : Président M. Jean Patte: Vice-Président M. Gérard Laleu; Secrétaire M. Delapierre; Secrétaire-ajoint M. Jean François; Trésorier M. Daniel Cuny; Membres MM. Dupif, Bourdon et J. Vasseur. Délégué à la Ligue des Flandres: M. J. Patte, Vice-Président de l'Union Motocycliste de la région du Nord. Association sportive : Président M. Jean Patte; Directeur sportif M. Fernand Maison. Sous-Directeur sportif M. Jean Passet, Secrétaire M. René Dubois. Membres MM, Champenois, Viaud, Cossin, A. Vasseur, Acloque et Raffin.



MOTO-CLUB CHATILLON-NAIS (Tourisme - Sport-Camping). — Le M.C.C. a tenu sa 16 Assemblée générale annuelle le 9 février en son siège social, une centaine de membres étainent présents. Dans une

brève allocution, le Président remercie les sociétaires venus nombreux et souhaite la bienvenue à nos amis les coureursM: MM. Perrin, Beauvais et Maisonneuve, qui sont très applaudis. Puis ayant esquissé un bref historique de notre club qui fête son 15° anniversaire, il indique que notre activité sera beaucoup plus grande encore en 1947 et souhaite la réalisation de tous nos projets. Dans son rapport très clair, le secrétaire retrace l'activité du club au cours de l'année 1946, il fait ressortir les résultats obtenus.

Le Trésorier présente à son tour un bilan, financier fort satisfaisant qui est adopté à l'unanimité. Ensuite on procède au renouvellement des membres du Comité de Direction qui est élu à l'unanimité et composé comme suit pour 1947 : Président d'honneur : M. Edouard Depreux. Vice-Présidents d'honneur : M. le Dr Gaye, G. Monneret et M. Perrin. Comité actif : Président : G. Cantalice, Vice-Présidents : H. Dourlans et P. Meric. Secrétaire général : E. Lafosse, Secrétaires adjoints : R. Dolicque et F. Pré. Présorier général : M. Boulet, Trésorier adjoint : A. Hot, Assesseurs : R. Jeannin, R. Eytier, J. Sergant, L'assemblée désigne également 4 Commissions chargées



Lerouge (M.C. Clodoaldien) 2° au Moto-Cross de Robinson et vainqueur de 3 gymkanas.

respectivement du Tourisme et Camping, du Sport, de la Propagande et Recrutement, du Contrôle des Comptes, qui seront dirigées par notre ami Marcel Lempereur. Le président expose et commente les projets du calendrier touristique et sportif de l'année 1947. Pour terminer rappelons que c'est le samedi 8 mars 1947 que sera organisée la Grande Soirée Annuelle du Club qui comporte un banquet suivi d'un bal de nuit qui se déroulera dans les Salons de la Tourelle, à Vanves (Seine), où tous nos amis motocyclistes sont cordialement invités.

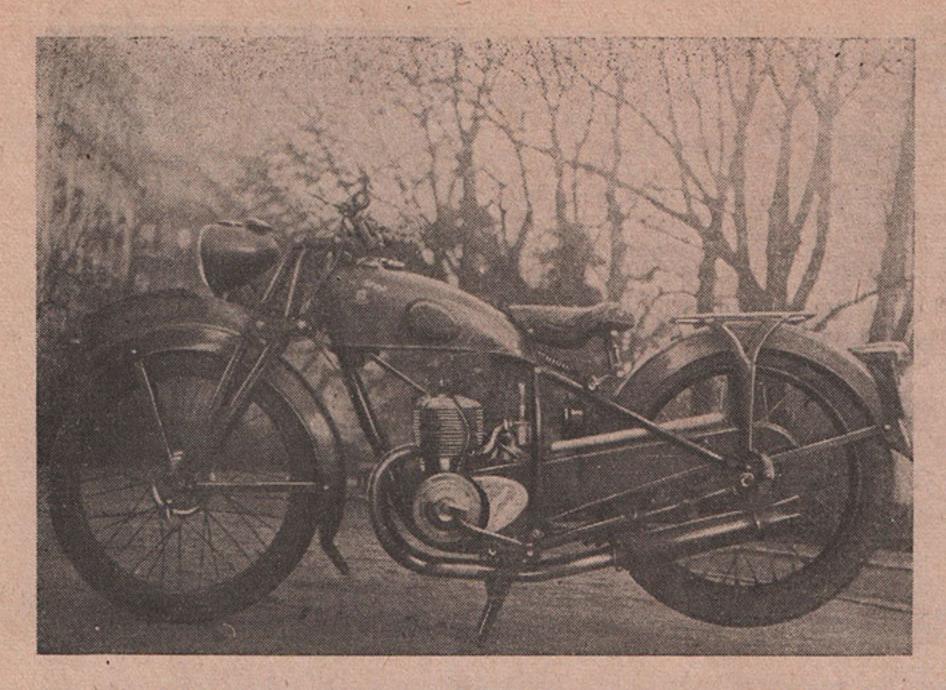
LA FLECHE, MOTO-CLUB DE VIN-CENNES ET SA REGION. — Le Président de la Flèche Moto-Club de Vincennes et de sa région informe tous les membres de la société que la réunion mensuelle aura lieu dorénavant tous les premiers mardi de chaque mois au Siège, 54, rue de Montreuil, à Vincennes.

Tous les motocyclistes de Vincennes et des environs sont cordialement invités.

ASSOCIATION MOTOCYCLISTE DE SEINE — Au cours de la dernière assemblée générale, il fut procédé à l'élection du nouveau Bureau pour 1947. Après avoir été réélu à l'unanimité, M. Bedon donne sa démission de Président de l'A. M.S. et demande la place de secrétaire général afin de consacrer plus activement à la marche du club. Il proposa que M. Sublime prit sa place, ce qui fut accepté. Composition du Bureau : Présidents d'honneur : MM. Poirier et Na-daud. Vices-Présidents : MM. Rossignol et Poré, Président actif : M. Sublime. Secr. gen.: Bedon. Secr. adjoint: Barbedette. Trésorier : Comte. Trésorier adj. : Bonin. Directeur sportif : Houel. Com-mission sportive : Meynier, Cauchy, Deshaies, Stignani, Mazoyer, Thureau, Blat. Président touristique : Poitevin. Directeur de route : Cuénin, remplaçant Per-reau. Publicité et diffusion : Fils. Conseiller technique: Perrin.

Le nouveau bureau aura beaucoup à travailler s'il veut mener à bien la tâche qu'il s'est imposée, car l'A.M.S. sera représentée à presque toutes les courses qui auront lieu en France. En effet, les Loyer, Monneret, Maucourant, Bonnet, Houel et bien d'autres porteront dans les courses de vitesse les couleurs vert et rouge, tandis que les Blat, Deshaies, Dauge, Mazoyer, Verrechia, Poitte, Frot, etc., feront de l'A.M.S. la plus forte participation aux moto-cross. De nombreuses sorties champêtre complèteront le

programme à accomplir.



La Peugeot 125 cmc. "55"

N OUS avons reçu de nombreuses lettres de lecteurs nous demandant un essai du vélomoteur Peugeot type 55 et je m'apprêtais à demander à l'usine le prêt d'une de ces machines quand un de mes amis m'offrit sa Peugeot personnelle pour effectuer cet essai.

Ce n'est donc pas une machine qu'une marque, désirant soigner sa publicité, aurait pu préparer spécialement, mais un engin strictement de série, et ayant déjà plusieurs centaines de kilomètres, pour ne pas dire plus.

Divisons cette présentation en deux parties: description générale et essai routier.

LA « 55 » PEUGEOT, TELLE QU'ON LA VOIT

Cette 125 cmc. n'a rien de révolutionnaire; mais bien des petits détails en font une machine très agréable, tant pour la conduite que pour l'entretien ou les réparations.

Le cadre berceau, à double tube sous

la selle, est par son dessin et sa construction, d'une grande rigidité. La fourche à parallélogramme déformable classique, comporte deux petits amortisseurs permettant de régler la dureté de la suspension.

Le bloc du Peugeot 55, vu côté volant magnétique ; Sur ce croquis, on remarque la forme du cadre berceau, et le grand carter de chaîne protégeant efficacement

de graisse. La pipe d'admisson est contrecoudée vers haut, pour laisser la place à la réserve de 1 L 5 de carburant, fixée derrière le bloc.

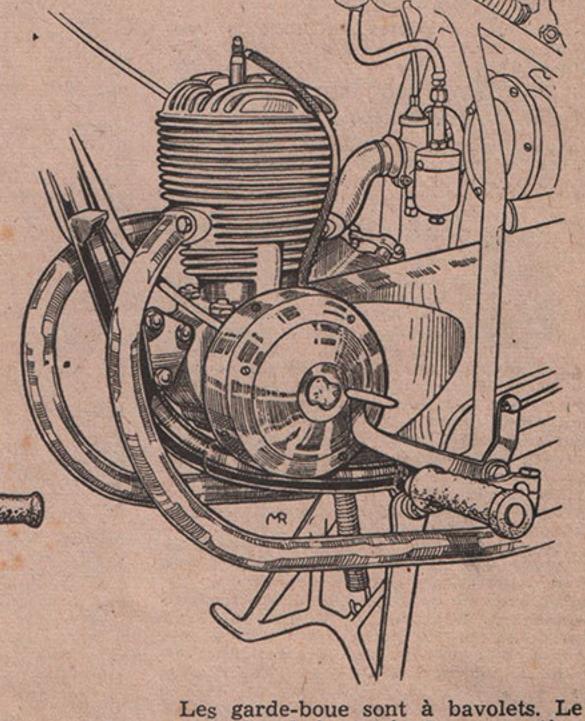
le pilote des projections

Les roues sont munies, à l'avant, d'un pneu de 24x2,375 et à l'arrière d'un 25x3. Les tambours de freins sont d'un diamètre suffisant. Le montage et démontage des roues est très facile; celle d'avant se retire après desserrage des écrous et simple décrochage du câble de frein ; celle arrière, grâce aux écrous à larges épaulements permettant, une fois retirés, de rapprocher la roue du moteur et de faire sauter la chaîne, se démonte sans se salir les mains autour de l'attache rapide. L'accrochage et le décrochage de la tringle de frein sont aussi instantanés. Petits progrès, diront peut-être certains? Oui, mais combien appréciables quand on crève sur la route!

N'oublions pas de mentionner la béquille centrale qui place la machine exactement en équilibre, ce qui facilite le démontage de l'une ou l'autre

La suspension de la selle, bien particulière à Peugeot, est assurée par un ressort unique travaillant à la traction placé presque horizontalement au bout du réservoir. La selle pivote à l'avant et est fixée à l'arrière par deux biellettes s'articulant aux bouts d'un gros axe maintenu par le ressort. Cet assemblage offre une grande rigidité latérale et contribue à la bonne tenue de route de l'ensemble.

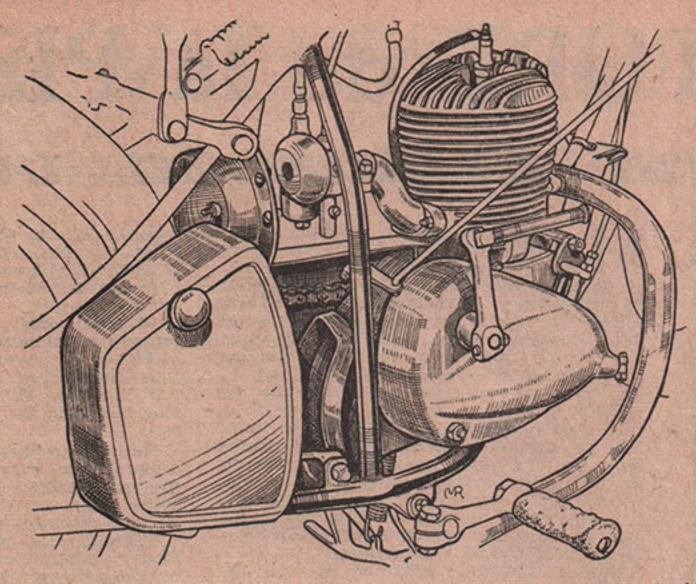
Le réservoir en selle est celui adopté par la marque depuis longtemps; son dessin est heureux et sa contenance de neuf litres est suffisante pour un parcours de 375 kilomètres.



carter de chaîne, très large, protège bien la jambe gauche des projections de graisse. A droite, entre les tubes de la fourche arrière, un vaste coffre en tôle est destiné à recevoir les outils.

Rappelons que les « 55 » Peugeot sont livrées avec des petits pare-jambes bien pratiques, et que mon ami avait démonté au derniers rayons de soleil, pour faire plus « sport »; il va d'ailleurs les remettre, mais durant

Le réservoir de la Peugeot est très connu. De forme bien arrondies, munis de grippe-genoux, il contient 9 litres, ce qui est bien agréable pour faire un long parcours sans ravitaillement. Grâce à la consommation qui varie de 2 l. 4 à 2 l. 6, d'après la conduite, le pilote peut faire 350 à 375 kms. sans s'arrêter aux distributeurs de carburant.



Côté kick, le bloc est toujours aussi net d'aspect. On remarque les vastes ailettes du cylindre et de la culasse, en forme profilée, et le coffre à outils métallique, fermé par un gros bouton molleté. Le cadre berà double ceau, tube sous la selle, est bien visible suc ce dessin.

mon essai, je n'ai pu, à mon grand regret, en bénéficier.

Voyons maintenant la partie la plus importante, le bloc-moteur :

Celui-ci est un deux temps à 3 lumières de 51 mm. d'alésage et de 60 mm. de course, donnant une cylindrée de 124 cmc. Le piston est à déflecteur. Le cylindre, en métal léger, présente des ailettes allongées vers l'arrière, ce qui lui donne un petit air aérodynamique; la chemise est en acier spécial à haute résistance. La culasse, également en alliage léger, est fixée au cy-

La bielle est montée sur aiguilles; le vilebrequin tourne sur 4 roulements à billes; 2 petits côté volant magnétique, 1 petit et 1 grand côté embrayage. Celui-ci, monté en bout du vilebrequin, est composé de 11 disques métalliques travaillant dans un carter

lindre par quatre goujons.

étanche, et graissé par l'huile de la boîte de vitesses. Celle-ci est reliée au moteur par une chaîne sans fin, pratiquement inusable, car parfaitement lubrifiée dans ce même carter.

La boîte de vitesses, à 3 rapports, donne les démultiplications suivantes:

19.85 à 1 en première, 10.80 à 1 en deuxième,

7.72 à 1 en troisième, qui est en prise directe.

Naturellement, les pignons, toujours en prise et commandés par un double baladeur, sont entraînés par des clabots.

Le carburateur Amac, du type automatique, à une seule manette, comporte un filtre à air avec volet pour le départ.

N'oublions pas de dire que l'échappement se fait par deux tubes termi-

nés par des silencieux facilement démontables en vue du décalaminage. LA « 55 » SUR LA ROUTE

La prise de possession fut rapidement faite; sitôt assis, on se sent à l'aise, par le classicisme des commandes, et par la position confortable, selle assez large, guidon demi relevé, repose-pieds bien placés; j'ai goûté cette réussite, car avec mes 1 m. 80, je suis généralement mal à l'aise sur un vélomoteur; donc, tout à fait la position « grosse moto ».

Mon ami, le propriétaire, m'avait dit : « Un seul coup de kick et ça part, jamais besoin de deux coups ». Ce qui

s'est révélé exact.

L'essence ouverte, sans même fermer le volet de départ (le moteur était pourtant froid), un seul effort sur la pédale du lanceur, comme on dit chez Peugeot, et voilà le 125 qui ronfle doucement; rien de bruyant!

Un débrayage qui colle un peu en 1°°, mais c'est habituel avec un bloc, et nous voilà partis. Seconde, troisième, un peu plus de gaz; enfin, la traversée de Paris m'ayant fait apprécier la maniabilité et le freinage, voici le bois de Boulogne; j'ouvre la manette en grand, et le petit moteur se met à dévorer l'allée des Acacias à un bon 70.

Je ne vous conterai pas les aventures que nous avons eu, car si les gens heureux n'ont pas d'histoire, les promenades avec un engin solide et sûr n'en ont pas non plus.

Je puis donc, en toute franchise, dire que le possesseur d'un vélomoteur Peugeot « 55 » a une excellente machine, aussi sûre de marche qu'agréable à conduire

Une petit critique pour finir : combien cette petite moto serait plus agréable avec un sélecteur plutôt que cette vieille commande à main!

D. REBOUR.

Ce que nous devons aux

MACHINES DE COURSE

LORS que beaucoup d'entre nous ne dépassent qu'exceptionnellement le 100 à l'heure, on peut se demander quel intérêt il y a à construire des machines de course deux fois plus rapides. D'autant que la machine de course moderne diffère de plus en plus de la machine de série. Il n'est pas douteux que lorsque les grandes compétitions internationales auront vraiment repris et que l'on sera revenu à la règlementation d'avant - guerre, la machine de course sera fatalement une polycylindre suralimentée et que dans la catégorie 500 cmc on verra surtout des quatre cylindres. Et au contraire, les machines commerciales à 4 cylindres ont peu à peu disparu, et en particulier la plus populaire d'entre elles. En Angleterre, la 1.000 Ariel connaît un succès durable, mais c'est une machine de luxe et une exception dans la construction anglaise. Au Danemark, la Nimbus reste populaire. Quel sera l'avenir de la Zundapp, c'est ce qu'on ne peut prévoir, même si, un jour, l'industrie allemande peut reprendre. Parmi les deux temps, la Puch n'a pas connu grand succès en dehors de son pays d'origine. Les nouveaux règlements interdisant l'emploi du compresseur, la supériorité du 4 cylindres, en course, sera loin d'être aussi nette et

le monocylindre aura encore dans ce domaine de belles années à vivre, et la machine de course se rapprochera davantage de la machine de série.

Dans le passé, alors que dans ses grandes lignes la machine de série ressemblait à la machine de course, nous avons vu les progrès de la seconde incorporés, après un certain laps de temps, à la première. Toutefois, certaines idées originales n'ont pu s'imposer, même au prix de victoires. Par exemple, Scott a gagné deux T.T. consécutifs. Cela a-t-il amené d'autres constructeurs à adopter le deux cylindres deux temps et le refroidissement par eau. Nous ne les avons retrouvé que plus de vingt ans après, sur une machine allemande. Après la victoire de la Rudge Multi, combien a-ton vu apparaître de nouveaux changements de vitesses par poulies extensibles? Le Gradua existait déjà et la poulie Philipson ne fut pas montée en série. Douglas gagna, mais sans que le flat-twin, malgré toutes ses qualités, réussit à s'imposer. La victoire de B.M.W. n'a pas eu plus d'effet. Et on pourrait multiplier les exemples. Et nous ne parlons que des machines victorieuses. Car il y a eu bien des dessins originaux, riches de promesses, et qui, faute de mise au point, n'ont pas donné les résultats escomptés. Certaines solutions n'ont pu être adaptées à la construction courante, par exemple les culasses en bronze. La culasse en aluminium à sièges rapportés ne s'est pas imposée, malgré ses incontestables avantages.

Mais à la course nous devons bien d'autres choses : changements de vitesses à engrenages, transmission par chaîne. La transmission par chaîne a obligé à renforcer les fourches arrière, la tenue de route qui exige une rigidité latérale parfaite, a obligé les constructeurs à améliorer leurs cadres; pour maintenir l'adhérence des roues au sol, malgré les obstacles et utiliser ainsi la puissance du moteur, la suspension arrière est indispensable, et on peut croire que ce dernier perfectionnemnt, lui aussi, figurera bientôt sur tous les modèles. Si nous passons à l'âme de la machine, le moteur, que de perfectionnements viennent de la course : le graissage à carter sec a remplacé tous ceux à huile perdue; l'embiellage à galets et les roulements à billes, le piston en alliage léger, les soupapes en tête et les chambres d'explosion sphériques, les distributions allégées et complètement protégées, tout cela nous le devons à la course.

La course ne peut pas tout nous donner. Ainsi on pourrait souhaiter que la protection contre la boue et la pluie des divers organes de nos machines ait été mieux étudiée. Mais n'avons-nous pas l'essentiel? Des machines sûres, stables, économiques et rapides?

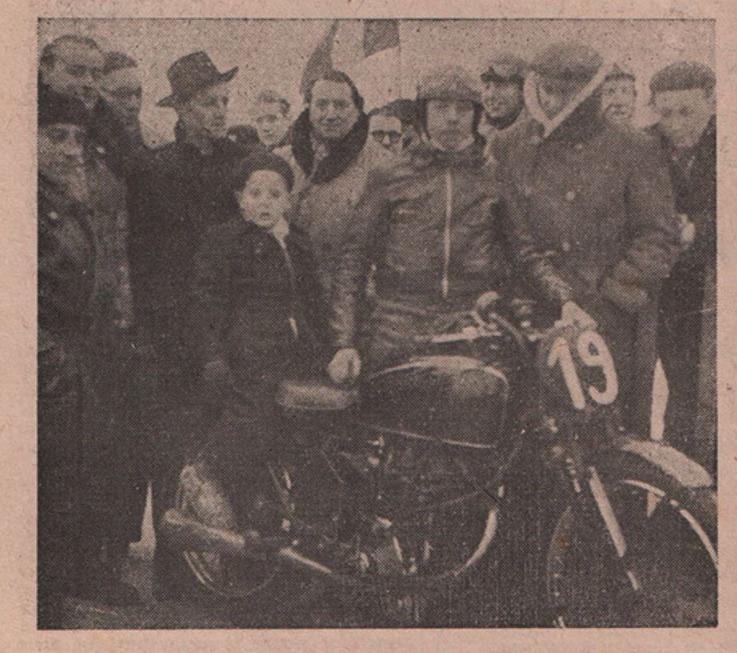
XYZ

La RÉOUVERTURE de la PISTE de VITESSE de MONTLHERY

fut un succès qui prouve la vitalité du sport motocycliste français



Les vainqueurs des petites cylindrées : à gauche Fouilhoux premier en 175. A droite : Maucourant, premier en 125.



Lhéritier, gagnant des 350 et second des 500 cmc. avec la même machine. Lhéritier junior a pris place sur le coussin arrière de la moto paternelle. A gauche : en béret, M. Patural, metteur au point du racer et ex-recordman du Bol d'Or toutes catégories.

ALGRE un temps d'hiver, brumeux et froid, de nombreux sportifs avaient tenu à assister à la cérémonie de réouverture de l'autodrome
de Montlhéry. L'assistance qui s'était
réunie le 16 février, sur le plateau de
Saint-Eutrope, était certainement plus nombreuse que pour certaines courses importantes d'avant-guerre, et c'est là une nouvelle preuve de la vivacité de l'esprit sportif en France. La température s'est maintenue à —5° toute la journée du dimanche, avec quelques chutes de neige. La piste en était couverte en de nombreux endroits. La glace, même, recouvrait le ciment en quelques points. Il est facile d'imaginer ce que fut la tâche de tous les concurrents. Heureuse-ment, la distance était courte.

ment, la distance était courte.

Nous avons donc retrouvé ce vieil autodrome. Sous un aspect un peu différent, il est vrai. Les tribunes (déjà bien vermoulues en 1939) ont fait place aux baraquements où logent les prisonniers de guerre. L'armée y a laissé pas mal de souvenirs assez peu décoratifs, notamment quelques tas de bidons et du fil de fer barbelé à outrance. Mais enfin, Mont-lhéry pous est rendu et c'est déjà une

lhéry nous est rendu et c'est déjà une satisfaction immense pour tous.

On procéda tout d'abord à l'inauguration officielle. M. René Le Grain, directeur du Centre Technique Automobile, prononça une brève allocution et M. le Général Revers coupa le traditionnel ruban tricolore, ouvrant la piste à un vaste carrousel qui réunissait tous les concurrents automobilistes et motocyclistes (un brave Darmont spécial s'était joint à eux). Cette invasion de bolides eut pour résultat de dissiper quelque peu la neige. Mais on se rendit compte, à voir les écarts importants de certains conducteurs un peu « gonflés », que personne n'était à l'abri d'un dérapage intempes-

Sommer fit quelques tours d'essai au volant de la 4 l. 700 Bugatti, avec laquelle il dépassa légèrement 200 kmh. Avec une voiture à compresseur de cette cylindrée, la vitesse ci-dessus n'est pas extraordinaire, mais c'était le maximum permis par les croonstances atmosphériques. Aussi les performances réalisées pendant les épreuves motocyclistes qui suivirent, doivent être considérées comme tout à fait remarquables. Sur piste sèche, les moyennes auraient été sensi-blement plus importantes.

LES COURSES DE MOTOS

Chaque épreuve se disputait sur quatre tours de la piste de vitesse départ arrêté, soit une distance de 10 kms. La première comportait trois concur-

rents en 125 cmc. et trois en 175 cmc. En 175, l'amateur Chancel passa en tête au premier tour, pour céder la place à Fouilhoux. Ce dernier triompha finalement, Chancel ayant dû se retirer avant la fin, ainsi que Poitte.

En 125, Maucourant s'avèra le plus ra-pide, ayant pris dès le début une avance appréciable. Il termina, et de loin, bon premier de sa catégorie, avec une 100 cmc seulement.

Deux concurrents (sur 5) terminèrent la course des 250 cmc. Mariani, le plus rapide de tous, abandonna après deux tours, ayant accompli le meilleur à plus de 150. Lauer remporta donc cette épreu-ve devant Pérard, Sombardier et Deschamp ayant également abandonné.

L'épreuve 350 cmc, réunissait un professionnel et trois amateurs de la meilleure classe : Loyer d'une part, Lhéritier, Lamontagne et Aimo, du Motor-Club, de

Loyer prit la tête au début, mais Lhéritier parvint à le dépasser et triompha finalement, Lamontagne, Aimo et Lasnier suivant dans l'ordre les deux lea-

Afin de corser la course des 500 cmc. on y fit participer, sur leurs 350 cmc. Lhéritier et Loyer. C'était la catégorie la plus chargée, puisqu'on trouvait au dé-part Lefèvre, Stignani, Peraldi, Venin et Charrier sur la célèbre 500 à compres-

Malheureusement, Charrier rata son départ et se retira prématurément. Mal-gré sa supériorité évidente en vitesse pure, il lui eut été impossible de rattraper les secondes perdues,

Stignani était en tête au premier tour. Mais il abandonna et la lutte devait se circonscrire entre Lefèvre, Lhéritier et Loyer. Malgré un tour à près de 160 (il réalisa ex-æquo avec Lefèvre le meil-leur tour des motos). Loyer ne put faire mieux que de terminer troisième. Lefè-vre, sur sa 500 cmc., marchant à l'essence tourisme pure, mena les trois derniers tours, coupa dans la dernière ligne droite, et termina de justesse devant

Les sidecars clôturaient la partie motocycliste du meeting. Trois concurrents, dont deux en 600 cmc, et un en 350, étaient au départ.

Florit (S.C. 600 cmc.) et Gervais (S.C. 350) se livrèrent une empoignade terrible, ce dernier ne terminant qu'à une seconde d'écart malgré le handicap de cylindrée. Tous deux ont réalisé leur meilleur tour à 122 kmh. 35 Beauvais montait le sidecar de tourisme avec le-

quel il effectue ses déplacements journaliers. Il courait à l'essence pure avec phare, silencieux et tout l'équipement de route. Il ne pouvait donc prétendre au succès, contre deux véritables machines de course « di primo cartello », mais fit une splendide démonstration d'élégance, et sa mise en marche au kick fut très admirée et lui permit de distancer au départ ses concurrents qui poussaient p^-C. BORDINO.

(Distance uniforme 4 tours: 10 kms) Motes 125 cmc. — 1. MAUCOURANT (Prof), en 6'57" 2/5, moyenne 86 kmh. 30; 2. Melioli (M.C. Clodoaldien); 3. Lo-

Meilleur tour : MAUCOURANT: 1' 39", moyenne 92 kmh. 663.

moyenne 92 kmh. 663.

Motos 175 cmc. — 1. FOUILHOUX
(prof), en 6'31", moyenne 94 kmh. 07.

Non classés: Chancel et Poitte.

Meilleur tour par FOUILHOUX et
CHANCEL en 1'32" 3/5, moy. 99 kmh. 067.

Motos 250 cmc.: 1 LAUER (prof.) en
5'2", moyenne 118 kmh. 87. 2. Pérard.

Non classés: Mariani, Sombardier et

Meilleur tour: MARIANI, en 1", moy.

Lauer a réalisé sur un tour 1'05", soit 141 kmh. 139.

Motos 350 cmc. — 1. LHERITIER (Motor-Club), en 4'19", moyenne 138 kmh. 99; 2. Loyer (prof.), meil eur tour, en 59", moyenne 155 kmh 483; 3. Lamontagne (Motor-Club), meilleur tour en 1'01", moyenne 150 kmh. 387; 4. Aimo (Motor-Club), meilleur tour en 1'02", moyenne

147 kmh. 962; 5. Lasnier (A.M.S.), meilleur tour en 1' 21", moy, 113 kmh. 255.

Tour le plus rapide en 350 : LHERI-TIER, en 58" ,moyenne 158 kmh. 166. Motos 500 cmc. — 1. LEFEVRE (prof.), Motos 500 cmc. — 1. LEFEVRE (prof.),
4'10", moy. 144 kmh.; 2. Lhéritier (Motor-Club), meilleur tour en 58", moyenne
158 kmh. 166; 3. Loyer (prof.), meil tour
en 57' 2/5, moy. 159 kmh. 815; 4 Venin
(prof.), meil. tour en 1'06", moy. 138 kmh.
924; 5. Peraldi (prof.), meil tour en 1'
15", moy. 122 kmh. 316; 6. Guérin (Motor-Club), meil. tour en 1'10", moy. 131
kmh. 052; 7 Rolles (M.C. Châtillonnais),
meil. tour en 1'24", moy. 109 kmh. 210.
Meilleur tour des motos et des 500 cc.:
LEFEVRE et LOYER, ex-æquo, en 57"
2/5. moyenne 159 kmh. 815
Sidecars 350 cmc. — 1. GERVAIS
(prof.), en 5'20", moyenne 112 kmh. 50.
Meilleur tour: 1'15", moy. 122 kmh. 316.
Sidecars 600 cmc. — 1. FLORIT (Motor-Club), en 5'19", moyenne 112 kmh.
85. Meilleur tour: 1'15", moyenne 122
kmh. 316. 2. Beauvais (prof.).

Lauer, qui remporta la palme en 250 cmc.





Parmi un groupe de supporters souriants, voici après l'arrivée, les gagnants des catégories sidecars. A gauche: Gervais (n° 26) vainqueur en 350 cmc. à une seconde de Florit, vainqueur en 600 cmc. (à droite).

Les échos de la manifestation

En arrivant à l'autodrome, une sur-prise agréable attendait les habitués d'autrefois. La route d'accès, qui était en 1939 dans un état vraiment piteux, a été refaite sur la plus grande partie de sa longueur. Espèrons qu'on ne s'arrêtera pas en si bon chemin et que, à la prochaine réunion, on pourra accéder tout d'une traite à l'entrée principale sans risquer la rupture d'un ressort de suspension ou plus simplement une bonne bûche. XXX

Un autre souhait, non moins ardent. On nous a rendu la piste de vitesse. C'est bien. Mais qu'on nous rende au plus tôt le circuit routier. Les travaux de réfection, interrompus par le gel, seront repris des que le temps le permettra On espère qu'ils seront terminés pour cou-

XXX

Tous les « mordus » étaient là. Certains clubs avaient pris des dispositions spéciales pour véhiculer leurs membres Le Motor-Club, notamment, s'était procuré un superbe autocar Isobloc. A ce propos, on a pu remarquer que ce club avait fourni le plus gros contingent d'amateurs. Toute l'élite du « Motor » était en piste et défendit avec brio les couleurs « vert et tango ».

XXX

Guérin est un metteur au point hors ligne. D'une 500 culbutée française, vieille de 18 ans, il a su tirer un nom-



Le grand vainqueur de la journée : Gustave Lefèvre, premier en 500 cmc. et meilleur tour des motos, ex-æquo avec Loyer. M. Garreau, qui a pris place derrière la machine, paraît satisfait de la performance de son « poulain » et gendre.

bre de chevaux vraiment remarquable, toutes proportions gardées. Le dimanche 16 février, il a couvert un tour à 131 kmh. et dans des circonstances plus favorables, dépassa le 140 au chrono!

XXX

Loyer, que nous avons interrogé après la course, nous déclara qu'il était réglé beaucoup trop riche. D'autre part, il avait un embiellage neuf. Résultat : Il lui manquait 400 tours pour atteindre son maximum.

XXX

La victoire de Lhéritier, en 350, fut des plus appréciées, et ses supporters ne lui ménagèrent pas les félicitations. En triomphant à Bruxelles l'an passé, Lhéritier est le seul français qui ait depuis longtemps remporté un Grand Prix International hors de France. Aussi il est difficile de le considérer à présent comme un « amateur ». Il est vrai que ce mot a une signification tellement élastique!

XXX

Un autre amateur du Motor-Club, Florit, termine vainqueur de haute lutte en sidecars toutes catégories. Il fit une très grosse impression, grâce à la rapidité de sa 500 A.C.T. et à son style transcendant.

XXX

Nous avons déjà vue et appréciée la 100 cmc. de Maucourant à Saint-Cloud. Rapeplons qu'il a entièrement réalisé ce moteur par lui-même, avec la collaboration de Leclercq, un autre spécialiste du deux temps et des petites cylindrées. Seule la culasse provient d'une 250 « chleuh » (Leclercq dixit).

XXX

La 175 italienne qui remporta sa catégorie se signalait par sa technique et sa présentation. Nous avons surpris plus d'un regard d'envie à l'égard de cette belle mécanique, que nous reverrons avec plaisir dans d'autres compétitions.

Le croiriez-vous? La 500 A.C.T. de Lefèvre, mise au point avec le soin que l'on devine par M. Garreau, tournait à l'essence de tourisme avec un taux de compression de 8 à 1. Il est vrai que la culasse se distingue par le nombre et la dimension de ses ailettes. C'est certainement le moteur à air le mieux refroidi. Par ailleurs, il faut mentionner que Lefèvre prit le départ sans avoir effectué le moindre tour d'entraînement. Comme il n'avait pas tourné sur la piste depuis 1939, sa performance n'en est que plus digne d'éloge.

 $\times \times \times$ Avec un sidecar 350, Gervais se paye le luxe de terminer dans la roue du sidecar 600 cmc., vainqueur de sa catégorie, après avoir accompli ex-æquo avec ce dernier le meilleur tour des sidecars à plus de 122. Aussi tous nos compliments au jeune motoriste rouennais. Voilà un concurrent sidecariste particulièrement coriace qui, nous l'espèrons bien, n'en restera pas là. De l'avis de nombreux spectateurs, son exploit constitue une des plus belles performances de la journée. Gervais justifie bien sa réputation de spécialiste des machines étrangères et du sidecar.

XXX

Le service d'ordre était assuré en majeure partie par la Police de la Route, qui sut se montrer à la fois ferme et compréhensive. Voilà qui nous change du zèle intempestif de certains gardes mobiles d'autrefois. Il est vrai que les agents de la Police Routière sont des motocyclistes et ceci explique cela.

XXX

Enfin, adressons toutes nos félicitations à M. Mauve et à tous ses collègues de l'A.M.C.F., qui ne ménagèrent pas leurs efforts pour la réussite de cette belle manifestation. Tout aurait été parfait, si le soleil nous avait dispensé quelques rayons supplémentaires, et si la neige n'avait été de la partie.

Nouvelles d'Angleterre

UN INTERESSANT MODELE DE GUERRE

Cette 600 cmc. Douglas est intéressante à plus d'un titre. Tout d'abord nous y trouvons le système avant qui remplace désormais la suspension avant à barre de torsion dont le mouvement manquait un peu d'amplitude. De plus, cette machine est d'une extraordinaire souplesse et elle est très silencieuse. Sa vitesse, sans être très remarquable pour la cylindrée, est néanmoins honorable, puisqu'elle dépasse vraiment le 115. Le poids est d'environ 150 kgs. La consommation est inférieure à 3 litres aux 100 kms.

Le moteur a exactement 602 cmc. (74 d'alésage et 70 de course). Son taux de compression est de 6,25 à 1. Les soupapes sont latérales. Le carter est en alliage léger et fondu d'une pièce. Cylindres en alliage léger chemisé. Les sièges de soupapes sont rapportés. Les culasses sont en alliage léger. Le vilebrequin est en une seule pièce. Les bielles en alliage léger forgé. Les têtes comportent des coussinets régulés.

Ce moteur monté transversalement attaque le changement de vitesse par un couple conique. La transmission finale se fait par chaîne. Magnéto à avance automatique. Carburateur Solex. Eclairage par dynamo et batterie alcaline.

Le cadre à berceau double est classique. Toutefois, le réservoir est encastré entre les tubes. Et ainsi un long levier supportant la selle permet d'obtenir un confort égal à celui d'une suspension arrière. Les mouvements de ce levier sont contrôlés à l'arrière par une suspension à amortisseur hydraulique.

Après avoir signalé que cette machine ne comporte que trois vitesses, ce qui permet la courbe de puissance de son moteur, venons-en à la fourche Radiadraulic qui constitue la nouveauté la plus saillante de cette machine.

A première vue la fourche Radiadraulic présente le même aspect que les fourches télescopiques qui équipent tant de machines anglaises En réalité le principe de fonctionnement est très différent.

Chaque bras de la fourche comporte un tube dans lequel coulisse un piston sur lequel prend son point d'appui un ressort hélicoïdal puissant. En arrière de ce tube, à la partie inférieure oscille un axe qui comporte deux bras de leviers, un, assez court, est accouplé au piston intérieur, l'autre, plus long, reçoit l'axe de la roue. Bien entendu, un dispositif d'étanchéité protège la fente par laquelle le petit levier pénètre dans le tube. On voit immédiatement qu'à un déplacement relativement faible du petit levier et du piston intérieur, correspond un déplacement plus important de l'axe de la roue. C'est pourquoi le ressort est puissant et à spires assez serrées. La section spéciale de ce ressort très légèrement conique, a fait l'objet d'un brevet

Venons-en maintenant au système amortisseur. A la base du piston sont pratiqués des trous. Au-dessous, fixée par un boulon se trouve une rondelle plate qui peut cependant se déplacer verticalement. Quand à la rencontre d'un obstacle, le piston remonte, la rondelle

repoussée vers le bas démasque les trous et l'huile qui est à l'intérieur du piston s'écoule vers le bas. Au moment du rebondissement le piston descend et la rondelle par suite de la pression de l'huile, est plaquée contre le bord du piston et l'huile ne peut remonter que par un espace calibré.

Alors que cette nouvelle fourche sera montée en série sur les nouvelles Douglas, il ne semble pas probable que la machine elle-même soit livrée à la clientèle civile. L'emplacement et la forme du réservoir, nécessaires pour permetre le montage de la suspension de selle, donnent à la machine une ligne un peu archaïque, mais surtout les solutions auxquelles on a recours sont coûteuses et alors que la clientèle est prête à payer fort cher de la vitesse, elle n'est pas prête à consentir un sacrifice pécuniaire pour le confort, la souplese, l'économie d'entretien et le silence.

UNE VIEILLE CONNAISSANCE : LA 598 CC. P.M. PANTHER

Il y a peu de machines qui ait connu une si longue faveur. Ce n'est pas une machine légère (190 kgs. environ), mais grâce à sa béquille arrière à patins incurvés, on peut la mettre sur pied sans effort. Elle possède un décompresseur automatique qui facilite singulièrement la mise en marche. Le moteur est extraordinairement souple et silencieux. Grâce à une distribution où le croisement est faible, la consommation est incroyablement réduite.

A cinquante à l'heure on parcourt plus de 170 kms, avec 5 litres d'essence, à 70 de moyenne près de 140. La transmission, avec l'amortisseur Bufield est très douce. Cette grosse machine est la plus souple et la plus maniable qui soit. Mais cela ne l'empêche pas d'être très rapide (plus de 130) et remorquer allègrement un sidecar.

On connait le montage de son moteur sur quatre colonettes qui remplacent le tube avant du cadre. Après cinquante ans d'usage ce système a fait ses preuves. P.M. est resté fidèle à la fourche classique. Il n'y a plus de suspension arrière

LONDRES ESSAIE AUSSI

LA POLICE EDUCATRICE

Le district nº 2 de la police métropolitaine a une surface de 248 milles carrés au nord-ouest de Londres et il s'y produit quotidiennement une cinquantaine d'accidents, 28 voitures avec haut-parleur sont en service. Ce sont des Wolseley 14-40 h.p. Chaque voiture a une équipe de deux hommes qui circulent de 7 heures du matin à 3 heures de l'après-midi ou de 3 heures de l'après-midi à 11 heures du soir. Les deux hommes se relaient au volant, celui qui ne conduit pas se charge du haut-parleur. Des observa-tions sont adressées aussi bien aux piétons et à tous les usagers de la route qu'aux automobilistes. On peut ainsi relever des fautes légères qui ne méritent pas une contravention (d'autant que celles-ci coûtent fort cher), mais il arrive que des fautes légères peuvent provoquer des accidents. Dès la mise en service de cette police, le nombre des accidents diminua : 11 % dans la première semaine, 20 % dans la seconde. Cette réduction s'est maintenue.

Si vous désirez UNE REPONSE...

N'oubliez pas de joindre à votre lettre, UNE ENVELOPPE TIMBREE et portant VOTRE ADRESSE.

Nous regrettons de ne pouvoir répondre actuellement aux trop nombreuses demandes qui ne comportent pas cette enveloppe.

Quelques renseignements

Sur les D. K. W. - AUTO - UNION

Les renseignements qui suivent nous ont été communiqués par M. Bourillet, que nous remercions au nom de tous les motocyclistes possesseurs de D.K.W.

Nous ne saurions trop encourager d'autres lecteurs à suivre son exemple. Dans l'intérêt général, communiquez-nous tous les réglages, caractéristiques, tuyaux concernant les machines étrangères en provenance des armées ex-ennemies que vous possédez ou que vous connaissez particulièrement. Vous rendrez ainsi à de nombreux motards d'inappréciables services.

MOTO D.K.W. - TYPE 500

OTEUR. - On sait qu'il s'agit d'un deux cylindres, fonctionnant suivant le cycle deux temps avec carter-pompe et deux canaux de transfert, dont le principe de fonctionnement a été maintes fois décrit dans les numéros de « Moto-Revue » d'avant-guerre.

Les cylindres, en fonte, coulés d'un seul bloc, sont disposés côte à côte et inclinés vers l'avant; les culasses déta-

chables sont en alliage léger,

Sans vouloir entrer autrement dans les détails, il convient de signaler que le vilebrequin, à deux coudes, est supporté par trois paliers comportant 6 roulements à rouleaux (deux par paliers). Il est donc exempt de toute flexion et pratiquement inusable. Rappelons que sur la fameuse Scott à trois cylindres, il y a également deux roulements à billes par

L'étanchéité nécessaire au fonctionnement du deux temps est assurée par des bagues en feutre placées dans chaque palier entre les roulements.

La transmission à la boîte de vitesses, boulonnée sur le carter moteur, se fait par engrenages. Le pignon moteur a 29 dents, le pignon boîte, 68 dents.

BOITE DE VITESSES. - La boîte a trois rapports: 4,69; 6,74; 12,30 à 1. Les deux arbres sont supportés par des roulements à rouleaux. Le pignon de sortie de 21 dents est claveté sur l'arbre secondaire; il n'y a donc pas de prise directe proprement dite, mais la boîte n'est pas bruyante pour autant. La couronne dentée de la roue arrière a 42 dents.

ALLUMAGE. — L'allumage se fait par bobines genre Delco avec cette particularité qu'il n'y a pas de distributeur haute tension. Deux bobines sont donc nécessaires, une par bougie, ainsi que deux rupteurs basse tension; ceux-ci sont logés dans le couvercle de la dynamo, la came est fixée en bout d'arbre du vilebrequin et peut tourner sur un certain angle pour permettre l'avance à l'allumage qui est automatique. La figure 1 donne le schéma général

de l'installation. Vous remarquerez qu'il y a deux conjoncteurs-disjoncteurs. L'un d'eux (C2) agit de la façon habituelle en branchant la dynamo sur la batterie lorsque la tension produite par la dynamo est suffisante.

L'autre conjoncteur, à double contact (CI), agit sur une partie du bobinage des inducteurs. J'en dirai un mot plus loin.

La figure 2 représente le boîtier en bakélite contenant les bobines et les conjoncteurs et indique les branchements des fils. Il n'y a d'ailleurs pas à se tromper, les bornes étant numérotées, de même que celles de la dynamo.

A noter que la résistance de l'enroulement primaire des bobines étant de 1 ohm, c'est donc un courant de 6 ampères qui les traverse, ce qui nécessite l'emploi d'un diamètre de fil convenable pour les connexions.

Pour la mise en marche de la machine, le commutateur I1 relie les bobines à la batterie; dès que le moteur tourne on passe sur la dynamo.

DYNAMO. — Entraînée directement par l'arbre du vilebrequin, c'est une des singularités de la moto.

Contrairement aux types courants l'induit tourne non à l'intérieur, mais autour des inducteurs, ce qui lui donne un diamètre important (18 cm 5) et lui permet de jouer le rôle de volant.

La carcasse de l'induit affecte la forme d'un couvercle; les gorges contenant chacune une spire de fil plat de 1 mm-2 mm. de côté, sont au nombre de 132; le collecteur qui comporte évidemment un nombre de lames identique, tapisse le fond du couvercle; il est attaqué par deux charbons calés suivant un angle de 30° correspondant à l'écartement de deux poles de l'inducteur.

Le remplacement de ces charbons nécessite l'enlèvement de l'induit, qui est claveté sur l'arbre. Mais cet enlèvement est assez facile à réaliser en utilisant comme arrache pignon, les pièces même servant à la fixation de l'induit.

L'inducteur comprend douze pôles alternés deux par deux et son bobinage possède une prise intermédiaire au quart environ de l'enroulement, prise qui est reliée au conjoncteur dont il est parlé ci-dessus.

J'avais pensé qu'il s'agissait là d'un enroulement d'excitation comme sur les dynamos à double débit; mais le fonctionnement du conjoncteur s'oppose à cette explication.

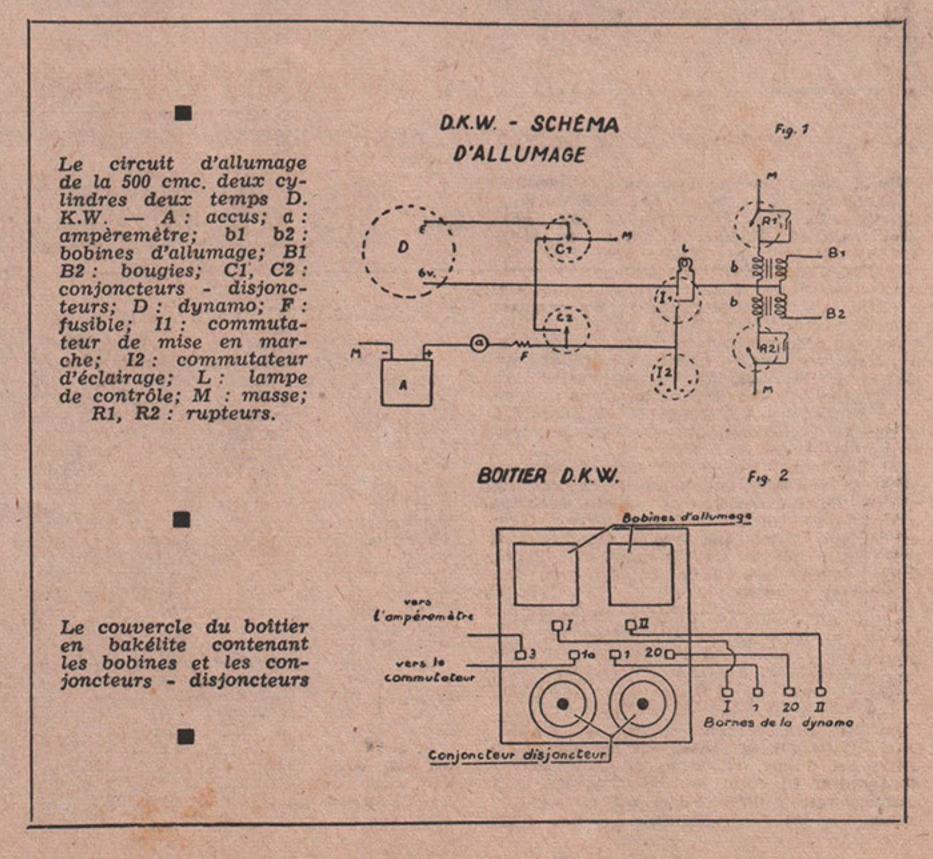
En effet (voir figure I), à l'arrêt, cette partie du bobinage est reliée à la borne

de sortie de la dynamo et en marche elle est mise à la masse. Le rôle du conjoncteur a donc pour effet de court circuiter soit le 1/4, soit les 3/4 du bobinage inducteur suivant que la dynamo tourne ou non assez vite pour charger la batterie.

Ce montage a peut-être été adopté pour faciliter l'amorçage de la dynamo dont l'enroulement d'induit a une résistance très faible, ou encore pour permettre l'utilisation de la dynamo comme démarreur. J'aimerais bien que quelqu'un puisse m'éclairer à ce sujet, en me donnant le schéma du branchement à effectuer pour faire fonctionner la dynamo comme démarreur.

CARBURATEUR. - Marque Vergase, licence Amal, type 75/427. Voici les caractéristiques de réglage, d'après une notice allemande qui m'ont été obligeamment communiquées par la Maison Amac: Buse 23,8 - Volet 6/3 - Aiguille au deuxième cran en partant du haut -Gicleur 140. A noter qu'il existe un autre type de carburateur employé sur les motos antérieures à 1938 et dont le réglage est différent.

On peut, sans nuire aux reprises, utiliser un volet d'un numéro plus fort, avec l'avantage d'une consommation plus réduite. Quant au gicleur, certains motoristes conseillent le Nº 100, mais je le répète, c'est le Nº 140 qui est indiqué par le constructeur. Personnellement, n'ayant pas fait les essais de vitesse nécessaires (l'influence du gicleur principal n'intervenant que pour les ouvertures du volet supérieures au 3/4) je ne me suis pas encore fait une opinion.



IMPRESSIONS D'ENSEMBLE SUR LA MACHINE. — La première impression que l'on ressent, aussi bien à l'aspect extérieur de la moto qu'en démontant le moteur, est celle de solidité et robustesse. Tout y est calculé largement, dans un but qui n'était malheureusement pas de satisfaire uniquement les besoins civils.

A l'usage, les qualités que l'on apprécie le plus sont la nervosité et la souplesse de marche du moteur.

Pour en donner un exemple : malgré la démultiplication qui peut paraître faible en 3º (4,69 à 1), on peut, la moto étant attelée à un side plutôt lourd et en pleine charge, faire la reprise à 25 à l'heure.

C'est là un des avantages du deux temps deux cylindres qui est parfaitement adapté à l'usage du sidecar.

Quant à la vitesse limite, qu'à mon avis, on prend trop souvent en considération pour juger une moto, je ne peux la fixer, n'ayant pas dépassé le 80 à l'heure en sidecar et voulant au préalable vérifier la machine, achetée, bien entendu, d'occasion.

Je terminerais par deux critiques : l'embrayage qui est à disques multiples baignant dans l'huile, décolle plus ou moins bien au départ, lorsque le moteur est froid. Quant à la consommation, elle ateint aux 100 kms et toujours avec un side, 6 à 6,5 litres de mélange à 3 pour cent d'huile.

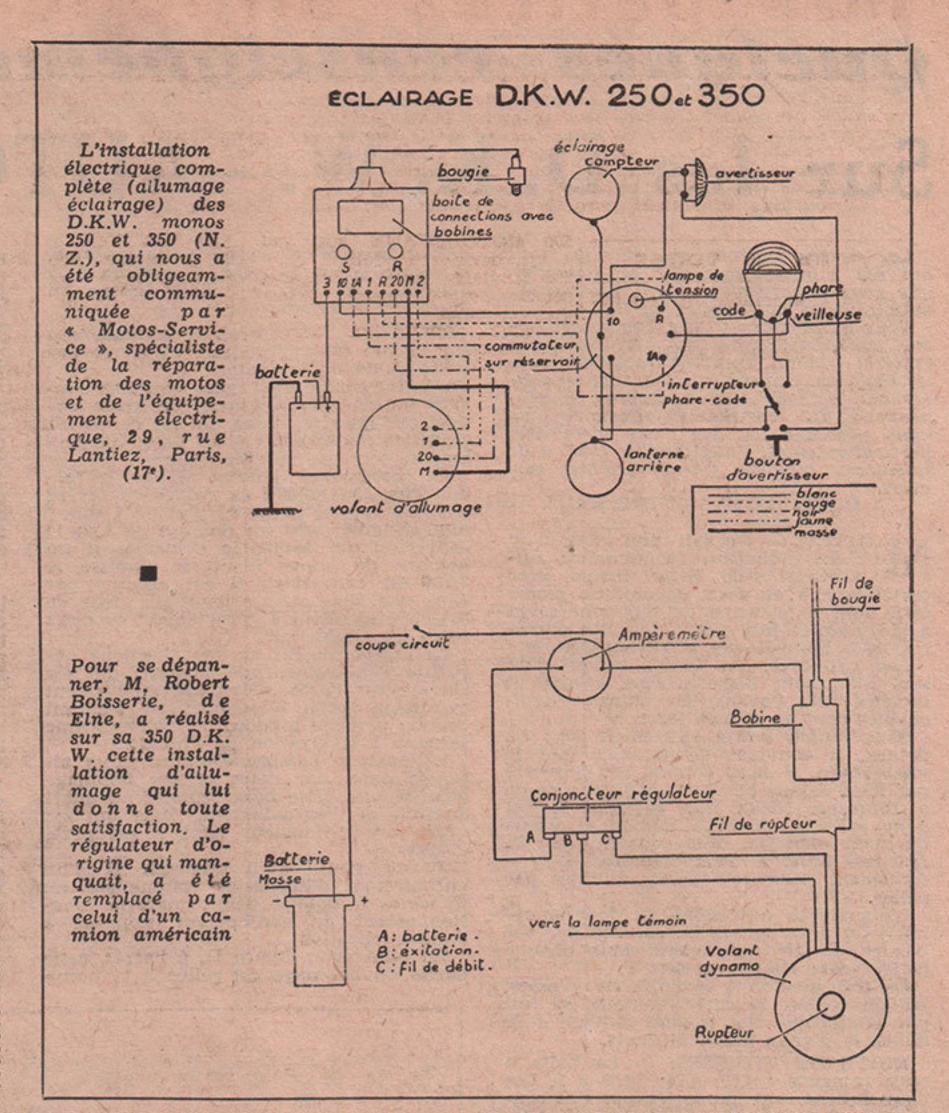
M. BOURILLET, Paris.

DANS NOS PROCHAINS NUMEROS :

DE NOMBREUX DETAILS INTERNES DE LA 500 D.K.W. L'EQUIPEMENT ELECTRIQUE

DE LA 350 N.S.U.

ALLUMAGE DELCO



MOTO-BALL

COMMUNIQUE DU M. B. C. HOULGATAIS

A Fédération Française de Motocyclisme confirmant la décision de l'Union Française des Clubs de Moto-Ball, a définitivement sacré le M.B.C. Houlgatais Champion de France pour l'année 1946.

Houlgate battait nettement Troyes au goal-avérage, et méritait bien ce titre, en effet, ce fut l'équipe la plus régulière, son palmarès: Bat Orly par 10 à 0, Gennevilliers 2 fois, par 4 à 1 et par 8 à 1, Beloeil (Champion de Belgique) 2 fois par 6 à 0 et par 4 à 0.

Coupe des Amis Aubois : en 1/4 de finale Orly est battu par 12 à 1, en 1/2 finale Versailles est battu par 10 à 0, et en finale à Troyes, Houlgate et Troyes n'ont pu se départager, faisant match nul après prolongations 2 à 2 (ce match sera rejoué à Troyes le printemps prochain).

En chamuionnat régional: Houlgate bat Versailles 2 fois, par 6 à 1 et par 5 à 2; Orly 2 fois, par 4 à 2 et par 5 à 0, et enfin Paris 2 fois également, par 4 à 0 chaque fois.

En finale du Championnat de Paris : Houlgate bat Gennevilliers par 9 à 1. Et enfin en poule finale du Championnat de France: Houlgate fait match nul
avec Carpentras, le bat ensuite par 5 à
1, puis bat Avignon par à 3 1 et Troyes
par 2 à 0, et enfin est battu par Avignon
par 2 buts à 0 et par Troyes par 2 à 1,
à noter que cette défaite fut infligée,
non pas par Troyes, mais par une sélection de l'Est, l'équipe de Troyes étant
renforcée par des joueurs de Vitry-leFrançois. En récapitulant, nous voyons
donc que sur 21 matchs joués, 17 ont été
gagnés par Houlgate, 2 ont eut un résultat nul et enfin 2 ont été perdus; le club
Normand ayant marqué 106 buts n'en a
reçu que 20.

Fondé en 1934, le Moto-Ball-Club Houlgatais était 1/2 finaliste de la coupe de France en 1935, 1/4 finaliste du Championnat de France 1936; Champion du Nord et de Normandie 1937, vainqueur de la Coupe du Journal de Normandie 1937; 1/2 finaliste du Championnat de France 1937; Champion de Paris 1937; Vainqueur de la Coupe des Amis Aubois 1937-38; Gagnant le tournoi de Pentecôte 1939; Champion de Normandie 1934-35-

36-37-38 et 46; Champion de Paris 1946, et enfin Champion de France 1946. Il est évident que ces beaux succès ont occasionné quelques petites contrariétés parmi certains Clubs, Houlgate n'étant qu'une petite bourgade de 1.200 habitants qui bat des Clubs de grandes villes de France et s'intitule ainsi première équipe de France, mais heureusement que la Fédération Française de Motocyclisme, complètement indépendante, impartiale, tenant la haute direction des clubs motocyclistes est là pour appliquer le règlement.

Houlgate en 1947 défendra ses couleurs avec le même courage et le même amour du sport, et fera son possible pour conserver le titre qu'il a hautement gagné en 1946.

Le Moto-Ball-Club Houlgatais, avec ses deux équipes, ne borne pas son activité qu'à ce sport, il possède aussi une section de gymnastique avec clairons et tambours, une section de foot-ball comprenant trois équipes et enfin une section de ping-pong qui les années passées a obtenu de très beaux résultats puisqu'elle a remporté le titre de Champion du Calvados et de Basse Normandie, et que l'un de ses juniors a également remporté le titre de Champion du Calvados 1946; ces sections ne faisant pour ainsi dire aucune recette, c'est le Moto-Ball qui subvient à tous les besoins financiers.

Comme on le voit, Houlgate est une petite ville sportive.

nos petites annonces MOTO-BASTILLE

PRIX de la ligne de 26 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

MOTOS A VENDRE

SPLEND. ensemble Norton 500 side Bernardet 6R, état nf. 350 Terrot comp. dern. mod. 4 paliers impec. RAPID' MO-TO, 21, r. d'Orléans, St-Cloud.

2 B.M.W. 7 CV, une à remont. CHAUVEL, 98 r. Gentilly, Paris

VOUS cherchez une moto, on attend qu'un coup de téléphone pour vous la four-nir. TRANSACT'MOTO. Tél. : MEN. 99-86.

ZUNDAPP 500 2 cyl, parfait état. Moto et boîte Gnome-Rhône 800 nf. NEP, 83, av. République, Mantes (S.-O.) T. 386

D'YRSAN, 3, r. m. comp. 6 CV pn. b. ét. Velocar mod. conf. r. 650 b. ét. JEFF, 69, av. République, Courbevoie.

B.M.W. R 66 600 culb. susp. AR, side orig. ét. nf. faire of-re à CHIPAC, 6, ruelle de la Place, Denain (Nord).

SIDE Terrot VA 350 impec. f. offre à MENIS, r. travieux, imp. Mascaux, Denain (Nord).

D.K.W. sans pn. av. papiers, émail à refaire. GAREL Motos, Briouze (Orne).

TERROT 3 CV lat. AUCLAIR, 100, r. Martre, Clichy (Seine). TERROT 500 culb. side ensemb, ou sépar, bas px. PA-TERNE, 25, av. St-Ouen, Paris PART vd 500 Terrot RSS pn.

mach, ét, nf. BEAUDOIN, 62, route de Châtillon, Malakoff Mich. 19-10.

PART. v. Indian 1939 susp. AR, side orig. a. Bernardet G. R. peu roulé, pneus neufs. CHALARD, 119, av. d'Orléans, Paris (14°). GOB. 81-54.

VDS au plus offr. 350 Terrot compét. état neuf HSS ess. benz.: 150 kmh. Alc.: 160 kmh. HUBERT Neuille, Pont Une Matchless 350. Pierre (I.-et-L.).

ZUNDAPP K 500 mod, 43, 2 cyl. 4 v. sélect. tr. belle. MAR, 45, r. Jul.-Lacroix, Paris-20°.

VDS B.M.W. R12, 250 B.S.A. culb. 4 vitesses, sélect. 500 Terrot lat. 4 v. sélect, imp. 500 B.S.A. lat. 4 vit. sélect. 500 Norton lat. 4 vites, sélect. 6 CV Amilcar carros. course. Triumph, Ariel, Columbus, etc. TRANSACT'MOTO, 104, rue Haxo (20°). MEN. 99-86.

PART. vd vélo muni moteur aux. V.A.P. très bon état, 12.000 fr. pn. neufs, pl. 1 pn. égal, neuf, MONOT, 183, bd Murat, Paris (16°).

PART, vd B.M.W. impec. bas prix. Téléph. DOR. 62-79.

VELOM. 125 Motobécane 4 t. neuf, side Gn.-Rhône parf. et. av. pn. nf. MICHEL, 19 b. av. Foch, St-Maur (Seine).

VEND ou éch. contre voiture, DONIER, 12, cours Vincennes. Paris (20°). Le soir 7 h.

500 MOTOBECANE sup. cul. 4 vit. dernier modèle. 500 Anglaise Ariel 4 vit.esses,

sélect. impec. pneus avant guerre, neufs.

2 vélom. Jonghi 100 cmc. 3 vit. sélect. très bon état. 1 Bloc 3 vit. Gnome-Rhône

100 cmc. deux temps. 1 Bloc 3 vitesses Motobécane 100 cmc. deux temps. 1 Cylindre culasse embiellage

Puch neuf. 1 Châssis tri. Peugeot complet, avec roues et pneus, sans moteur.

1 Side Carpio complet. Pièces détach. diverses Ardie. MAUCOURANT, 147, boulevard Ney, Paris. Tél.: MAR. 46-78.

PART, vd Gnome-Rhône 4 CV tr. b. ét. THIBAULT, 26, r. de la Gare, Arcueil (Seine).

VDS Saroléa 5 CV lat. sél. 4 vites. excel. ét. pneus neufs, belle prés. CARRE, 20, rue A. Halette, Arras (P.-de-C.).

VEND Zundapp luxe 2 CV. Cher. dynam, Luca ss magneto HUBERT, 6, r. Berzelius (17°).

PART. vd 500 M.-Goyon type LS5L culb. 4 vit. sélect. susp. AR grd luxe, moteur neuf. GAUDILLIERE, 19, r. Lamartine, Mâcon (S.-et-L.).

PART, vd 250 D.F.R. pn, nf, 15.000 fr. CONCIERGE, 66, r. Letellier, Paris (15°).

NORTON 500 arbre à cam. CA-FE, 1, av. Château, Vincennes. MONET-GOYON 4 CV 2 t. moteur Viliers 3 v. ét. nf, équip. comp. écl. tan-sad. URIEN, 350, r. St-Honoré, Paris,

ét. nf dern. mod. ou éch. ctre BM.W. 350, R. VALLEE, 89, av. du Roule, Neuilly-sur-Seine.

Une ROYAL-ENFIELD 350 culb. Une Triumph Tiger 80-350. Une Triumph Tiger 100-500,

Ces 4 machines année 1940. Ray BONIN, rue Collanges, Levallois-Perret.

N'ATTENDEZ pas les beaux jours, il sera trop tard pour profiter de nos occasions révisées neuves.

4 Gnome-Rhône 6 CV, sidecar B.S.A. 1000 cmc. 39, sidecar. Monet-Goyon 5 CV cul. side. Peugeot 5 CV 4 v. side. Gnome-Rhône 5 CV 2 cyl. Zundapp 6 CV 2 cyl. Puch 4 CV 2 cyl. D.K.W. plusieurs 3 et 4 CV. Monet-Goyon 5 CV 1946. Terrot 4 CV, etc., Sidecars Bernardet neufs disponibles F.A.M., 8, av. de St-Ouen, Paris. Métro La Fourche.

500 SAROLEA sél. 4 vitesses. 350 Motobécane sél. 3 vitesses. Nombreux vélomoteurs, MOTO SPORT, Brie-Comte-Robert (S.-M.). Tél. 216.

SIDE sp. r. susp. monte a moto D.K.W. 1939 neuve équi- gauche, ét. nf, comp. 20.000 fr. pée + vélo porteur nf. COR- MOREL, 63, rue des Cascades,

TRI PEUGEOT 1 CV cme nf. 20, r. Taylor (10°). BOT. 19-67. OUVERTURE de la saison! 500 Monet-Goyon 4 vit. culb. 500 Terrot lat. neuve.

350 Matchless télescopique. 350 D.K.W. origine 1943. 250 B.M.W. culb. télescopique.

250 Terrot Racing. 175 Monet-Goyon Supersport. HURNI, 13, pas. Lathuile, Paris, place Clichy (18°).

ZUNDAPP KS600 av. side impec. sélect. DENIS, 45, r. Max Dormoy. Paris (18°),

350 GILLET-HERST. 34 culb. b. ét. b. pn. 80.000 f. BROUZE pharm. Montastruc (Hte-Gar.) SIDECAR seul pr 500 ou 750 complet av. pneu, état neuf, prix 10.000. ALIBERT, Etabl. COASHES, 113, Bd Jean-Jaurès, Boulogne-sur-Seine.

PART. vend Royal-Enfield 500 culb. ét. parf. garantie d'orig. TRU. 74-19. BOUTICOURT, 156, Bd Magenta, Paris (10°). TERROT 350 lat. b. ét. gén. b. pns. GAM. 01-69.

PART, vend side René-Gillet 1000 tr. bon état, bs pns. RIM-BAUT, 52, rue Monge (V°).

200 ARDIE neuve, 350 culb. b. ét. ROGER, 3, imp. Maubert-5°

3 HARLEY - DAVIDSON 750 lat. comme neuves. 1 Terrot 350 culb. 4 vitesses

comme neuve, 1 Terrot 350 lat. 4 vitesses comme neuve.

2 Terrot 250 lat. neuves. 1 Terrot 500 culb. RSS sélect. comme neuve.

1 Indian 1200 lat. tr.s belle, A V. vélom. Peugeot type 54 bas prix. Grand choix de sidecars Simard livrables de suite. MOTOS DANTON, 14, r. Danton, Levallois-Perret (Seine).

> SIDE Gillet-Herstal sp. 500 sélect. 38-39 av. Bernardet nf. BRUAS, 125, Bd Masséna (13°) GOB. 65-80. ITA. 02-96.

> PEUGEOT 3 CV b. ét. 4 t. LI-BERT, 35, r. N.D. Nazareth-3°. SANDFORD impec. Ruby 5 CV parf. ét. 85.000 fr. C. FROGER, St-Denis Gastimes (May.).

B.M.W. 750 culb. type Sahara av. side méc. et pn. tr. b. ét. MUCHEMBLED, 27, rue François Delavigne, Amiens.

4 CV DOLLAR culb. ét. neuf. type spéc. av. side. VASSOR, 42, bd Raspail, LIT. 88-32.

PART. vd Major 350 Gnome-Rhône parf. revisée, équip., pns nfs. JOUANNAUD, 38, r. Courcelles, Paris (8°).

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 électriques pour motos Avertisseurs pour vélomo-

pour vélo Moteur VAP

teurs et motos

SIDECARS Terrot, Carpio, toutes Bernardet, pour vélomoteurs motos tous prix :

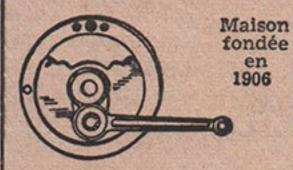
12.000 - 20.000 à 30.000

6. Bd Richard - Lenoir, 6 PARIS _ 11'

PIECES DETACHEES Réfections d'embiellages

Réalésages de cylindres Fourniture de pistons complets

Travaux exécutés par ·spécialistes



PERTUISOT

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

OUEVILLY - MOTOS Réparations - Vente - Achai Pierre GERVAIS Spécialiste des marques étrangères et du sidecar 15, rue de Strasbourg, 15 PETIT-QUEVILLY (Seine-Inf.)

EMAILLAGE à chaud et à froid. SABLAGE Motos - Cycles - Voitures Tous décors d'origine TRAVAIL RAPIDE MERCIER, 64, r. Albert PARIS — GOB. 47-04

marcel perrin

er GRANDS PRIX DE NICE 1945 COUPES DE PARIS 1945 CIRCUIT DE SAINT-CLOUD 1948

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

sur 250 cmc. O.K. SUPREME

livre de suite les vélomoteurs sur présentation des bons Monet-Goyon - Motobécane - Terrot - O.K. Suprême

TOUTES LES CARRIERES DE L'AUTOMOBILE

Motoriste Mécanicien-chauffeur, Electricien-réparateur, Emp oyé ou magasinier de garage, Vendeur-représentant en automobiles, etc... vous seront ouvertes en suivant nos cours PAR CORRESPONDANCE qui feront de vous Technicien et Mécanicien de premier ordre,

Préparation au Service militaire dans l'Armée motorisée
 Conduite, entretien et dépannage de tracteurs agricoles

Autorails Chemin de Fer de France et des Colonies
 Mécanicien-dépanneur des P.T.T. (Rens grat. sur dem.)

rue du Docteur Cordier, SAINT - QUENTIN (Aisne)

Secretaria de la constanta de

Achat - Vente - Echange
Grand choix de motos
Françaises et Etrangères
Occasions. Pièces détachées
VENTE A CREDIT

management of the second

PAUL MOTOS

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

MILLAND

Un des plus reputes des anciens coureurs motocyclistes spécialiste

MOTOSACOCHE

et Moteurs MAG et Toutes Réparations 61, rue de Villiers, 61 NEUILLY-sur-SEINE

SOYER

d'origine
Tout le Stock des Pièces
Jap, Surmey, Chaise, etc...
Réalésage - Embiellage
Ets R. DELOBELLE
2, Passage Moitrier, 2
PARIS-17° GAL. 66-7

Achat - Vente - Echange FRANCE - MOTOS Réparations, Reconstruction

Robert KIÉNÉ

Coureur Spécialiste

73. quai du Point-du-Jour

BILLANCOURT

Près Pont de Rillancour

Tél.: MOL. 31-28

Vve H. BARTHELEMY

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

Agence exclusive MOTOBECANE Pièces détachées

Réparations par Spécialistes Achats - Ventes - Echanges GILLET-HERSTAL 350 2 tps. FESARD, 32, r. Truffaut (17°)

MOTOB 4 CV culb. sportclub. sél. roues réserv. chr. ét. nf. BARRAUD, 20, av. du

Plessis, Plessis-Robinson.

EPAVE Matchless 350 av. pap. Ecrire LARGER, 207, r. Lafayette, Paris (10°).

TERROT 175 compé. Indian Chief av. side C. pneus révisée, moteur Gnome AX2 neuf LE LAN, 105, rue A.-Briand, Saint-Nazaire (L.-Inf.).

BEAU tandem neuf 6 vit. 16 000 fr. PIOCH, 64, av. J.-Jaurès, Rosny-sous-Bois.

ON DESIRE ACHETER

ACH. pn. talon 675x100. ODE 37-98 repas. PERIGNE, 1, rue St-Louis en l'Isle (4°).

750 culb. type CV2 G. R. ou B M.W. avec ou sans side. Ecr. prix. état. CHAZET, La Grand Sault, Chézy-aux-Marne, Aisne

ACH. vélom. Motobécane 2 t anc. incomp. ou acc. avec pap CARRA, 32, r. Médéric (17e).

ROUE axe 15 cm. 2 pneus et chamb. WOYNA, 3, cité Chaptal, Paris. ELY. 91-59.

ACH. épave Motoconf. av. papiers. EMILE, Senonne (May.) CH. épave F.N. 500 culb. AZOT 17, rue Alph.-Karr, Paris-19.

SUIS ach. mot. 4 cyl. Ariel bon ou mauv. état. AUDEON MOTO, impasse de la Vierge Chantenay, Nantes (L.-Inf.).

CHER. pour couple conique Gnome-Rh, CV2 pignon atta. et cour. 9-52 ou 10-53, échang. ou non 8-52. RIOTTE, 41, av. Ste-Foy, Neuilly-sur-Seine.

DYNAMO Lucas p. Norton. R. DUPONT, 1, r. Devile, Tarbes.

ACH. moteur 100 cc. Motobéc. pn. 600x55 à tal. BRACONNIER 46, rue de Souché, Niort.

PART. ach. tandem à moteur Derny ou autre. GUFFROY, 16, imp. Gaudelet, Paris (11°).

SUIS ach. paire roues A.J.S. Matchless ou échange contre roues Indian type 40 avec ou sans pneus. MAUPAS, 5, rue Pierre - Dumont, Le Havre (Seine-Inférieure).

MOTOS PARIS - NORD CYCLES

AGENCES GNOME - RHONE — MOTOBECANE
Réparations rapides et garanties — pièces détachées
accessoires, réalésages, embiellages, émaillage, chromage
Expéditions en Province

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

PNEUS

Rechapages par spécialistes depuis 17 ans RENOVA -- PNEUS
6, rue de la Cerisaie — PARIS-4

RECH. bielles et carter pour Y13 B.S.A. f. offre BRUN, 75, r. d'Endoume, Marseille.

CHERCHE moteur nf ou tel comp. en ordre marche 2 ou 4 cyl. 600 à 12000 av. marche AR. ALEXANDRE, 81, rue Brauhauban, Tarbes.

PART. cher. moto neuve av. tansad, 350 à 500. A. VILLA, 194, av. J.-Jaurès. BOT. 82-45.

SUIS achet. d'une roue AR de 350 Ariel, une roue AR 350 Royal-Enfield, une paire roues 500 B.S.A. type armée. ARGY, 12, r. Vaillant-Couturier, Alfortville (Seine).

ACH. Harley-Davidson 1200 et 750 tr. bon état méc. HEN-RY, 80, r. Racine, Montrouge. ALEsia 08-89.

CHERCHE vélom, 125 bon ét. Ecr. prix : Georges HUET, Coulouvray (Manche).

CHER moteur 2 cyl. 2 t. Francon. Ec. DAYNEZ, bd Laplace, les Sables d'Olonne (Vendée). CHERCHE Peugeot 350 culb. mauv. ét. ou incomp. ADAM André, camp américain, Carentan (Manche).

ACH. bon px 2 tuyaux échap. gauches, 1 tuyau échappem. droit neufs ou parf. ét. 750 X armée Gnome-Rhône ou 750 X civile, mais sans chambre de décompression. 1 roue AR de B.M.W. R71. BENOIT, chirug. Dent., Bagnols-s.-Cèze (Gard)

ECHANGES

VD ou éch. bâche état neuf 3x5 contre pn. 140x40. NAY. 8, r. Chalvidon, Pless.s-Robinson (Seine).

MOTOCONF. 5 CV tr. b. ét. v. ou éch. contre voit. 6 à 10 CV. DIMITROFF, 11, rue de Pondichéry, Paris (15°).

VD ou éch. vélom. Monet-Goyon type S36 3 vit. ét. nf, contre 3 ou 4 CV. PITROIS, 21, rue de Choisy, Maurecourt (S.-et-O.). Tél. 13.

FUSIL Darne 16, c. moto 4-5 CV. BERENGER, LON. 16-47.

DIVERS

N'ATTENDEZ pas les beaux jours, faites reviser dès maintenant votre moto. Mécanique, émail, chrome, travail garanti, délais rapides. Prix forfaitaire sans surprises. Expertise et devis gratuits. F.A.M., 8, av. de St-Ouen, Paris. MAR. 45-07.

MECANICIEN spécialiste moto cherche représentation moto pour région Bayonne. L. IBARRART, 7, rue Belfort, Bayonne (B.-P.).

CHASSIS nu s pn. mot. 1.100 culb, nf. 23, aven, de la République, Arcueil (Seine).

ANZANI 6 cyl. étoile 60x80 HP pour glisseur parf. état. 23, av. République, Arcueil.

MOTEUR 1500 Y 6 cyl. A.C.T. pour châs. rap. à remonter, bas prix. 23, av. de la République, Arcueil (Seine).

V. moteur Chaise 500 arbre à cames comp. sauf magnéto p. état, 6.500 fr. AUBRY, 3, ch. Cœur-Volant, Louveciennes.

A V. moteur auxil. pr bicyclette excel. état. VICTOR, 43, r. Cer, Paris. INV. 88-84.

A PROFITER mot. VAP roulé 150 k. av. roue AR 650 B. Px 7.800. BAILLY, 47, r. Crozatier, Paris (12°). A V. manteau cuir ét. neuf t. 46. S'ad. MOTO-REVUE Nº 36.

A VEND. pneus vélom. 600x65, Chambres moto et vélom. Silencieux tubulaires chromés, garde-boue enveloppants, phares, guidons, batteries, etc... Expéditions province. FAU-RIE, 8, av. St-Ouen, Paris-18°.

A V. pn. et chambres pr roues AV et AR tri Peugeot, pneus et chambres 27x4, 1 chambre Pilote 145x400, 20, rue Taylor (10°). BOT. 19-67.

MOTO-SPORT a toujours un choix 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, Brie-Comte-Robert (Seine-et-Marne) Tél. 216.

A V. remorque 150 k. suspendue ét. neuf sur bandages, 4.000 f. LAURENT. TRU. 47-56, 57, faub. Montmartre (9°).

A V. 9 cache-carbur, Ks 600, Rech. 1 bobine KS600 Zundapp. HENRI, 33, r. Malar, Paris (7°). INV, 67-21.

PNEU vélomot, neuf 600x65. YVES, 74, r. Ménilmontant-20°.

A V. embiel. D.K.W. 350 et moteur 500 2 cyl. carbur. R12, magn. et dyn. rupteur Bosch, orue AR Victoria comp. F.O-GER, 3, imp. Maubert (5°).

PART. vd Amilcar sport 7 CV état parfait. 5 pneus neufs. RIMBAULT, 52, r. Monge (5°).

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.

DONNE Kayac ét. nf 2 pl. à pers. me procurant vélom. 4 tps ou 2 tps bloc mot. ét. nf, prix taxe. KOURKINE, 144, ci- és Fays, Montbard (C.-d'Or).

2 PNEUS moto All, état nfs 27x3 et 27x2 1/2. CRAMOIX Motos, Terrasson (Dordogne).

EMPLOIS

REG. Lyon, cher. coureur 25 à 30 a. célib. b. méc. cyc. moto pour trav. dans mon atelier. pressé. MOTO-REVUE Nº 44.

R. santé ch. b. mécan, cycles motos pr gér. s. préf. Oise. Réf. S'ad. MOTO-REVUE Nº 47

CHERCHE mécanicien spécialisé moto side: MOTO SPORT, Brie-Comte-Robert (S.-et-M.). Tél. 216.

HOMME 27 a. marié actif spé. moto cher, place méc, ou contrem, référ, banlieue Paris province avec logem. Ecr. MOTO-REVUE Nº 92.

FONDS DE COMMERCE

V. fonds vélos motos log. disp. de suite, fer. repr. voit. Ecr. GECRGES, 18 ter, rue des Parclairs, Le Perreux.

V. fonds cyc. et mot. Grenoble av. log. t. b. sit. gr. chiff. t. bas loy. LAMIDEY, 10, r. Malakoff, Grenoble (Is.).

VENDS magasin, ateliers, licences, cycles, motos Agences 1° ordre pl. centre préfect. imp. Sud-Est Outill. et stocks facult. Gr. affaire, prix à débattre. Ecrire à « MOTO-RE-VUE » N° 33.

VOLANTS MAGNÉTIQUES

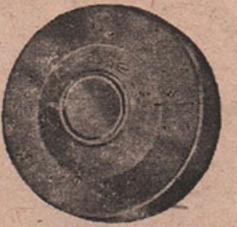
21-23, Rue Parmentier PUTEAUX



ALLUMAGE - ECLARAGE

pour

Vélomoteurs et Motos Moteurs auxiliaires Moteurs agricoles et Marins Moteurs Industriels



leleph.:

LON. 09-10

et la suite

Le taux d'intérêt BONS DU TRÉSOR

vient d'être relevé

Ne laissez pas vos disponibilités improductives

Souscrivez!

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

TUYAUTERIES SOUPLES

ESSENCE ET HUILE

Raccords Spéciaux Démontables Brevetés pour VELOMOTEURS - MOTOS - AUTOS - CAMIONS

PAUL TOULLEC

Ingénieur Constructeur

4. rue Georges-Soret, CLICHY (S.) PER. 21-06

AVIS IMPORTANT

AUX MECANICIENS ET ARTISANS AUTO

DOUBLEZ VOS GAINS en connaissant à fond toute l'automobile d'aujourd'hui. 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-Elysées, Paris. Documentation B-20 et spécimen contre 9 frs en timbres.

ÉTS BONNET

VELO SOLEX Motos, Vélomoteurs, Cycles Toutes Marques VENTE EXCLUSIVEMENT SIDECARS BERNARDET SANS BONS AVEC PNEUS LIVRABLE DE SUITE REPARATIONS Mécanique de Précision ACCESSOIRES OCCASIONS - REPRISES La plus puissante Organisation Française de ce genre 172, av. Ed.-Vaillant, 172 BILLANCOURT (Seine) Mº Billancourt. MOL. 15-46

R. MAUCQURANT

147, boul. Ney, PARIS

Tél.: MAR. 46-78

Se charge de TOUTES SOUDURES

ALU. — MAGNES. — ELECTR. — FONTE TRAVAIL RAPIDE

AUTO-UNION -- D.K.W.

STATION-SERVICE

Avenue de la Grande-Armée

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

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 MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origin

7. rue Braban. 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)
Téléphone: ETAMPES 497

ACCUMULATEURS
12, rue Creuzet, Lyon



BATTERIES MOTOS

zet; Lyon Tél. : Parmentier 46-17

A. PIGASSE, Ingénieur - Chimiste

E. SACHÉ

Agent de MOTOBECANE

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

REPARATION MISE AU POINT VENTE

FRANCE - MOTOS

R. PITTARD

REALESAGES — REFECTION D'EMBIELLAGES ACCESSOIRES — EMAILLAGE

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

Maurice CHASSARD

COMPTOIR DE

4, R. CHAPTAL . LEVALLOIS

PIÈCES DÉTACHÉES

POUR MOTOS

REALESAGES

PIÈCES POUR MOTEURS

Peugeot — Motobécane Terrot — Zurcher Accessoires

Porte - bagages Tan - sad. Repose-pieds Porte-bidon,

etc.. Clés à bougie « Inox »

Fournitures exclusives

aux agents .

47, rue Deguinguand, 47
LEVALLOIS PER. 13-05
REPARATION
D'APPAREILLAGE
ELECTRIQUE

POUR MOTOS

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. Rog. 17-03

descessors and a second



AGENCE EXCLUSIVE
pour la France
de la grande firme anglaise



Exposition

de tous les modèles

GNOME-RHONE
MONET-GOYON
MOTOBECANE
PEUGEOT
TERROT
Sidecars BERNARDET

Toutes les pièces détachées en magasin

Stock complet

A M A C GURTNER ZENITH

offre un choix unique dans l'équipement sportif

TOUS LES SPORTS

VELOS
VELOMOTEURS
MOTOS
SIDECARS

REPARATIONS ET MISE AU POINT PAR LES MECANICIENS DU SERVICE DES COURSES SOUS LA DIRECTION D'ANDRE BESSON METTEUR AU POINT PERSONNEL DE G. MONNER ET DEPUIS 20 ANS

Avant d'acheter, visitez un des

2 MAGASINS

PARIS-CENTRE: 7-9, bd Beaumarchais
(PLACE DE LA BASTILLE)

PARIS-SUD: 106, av. Aristide-Briand

MONTROUGE - Tél.: ALESIA 21-71

UN AGENT LIVRE QUAND IL PEUT!

UN BON AGENT LIVRE LE PLUS VITE QU'IL PEUT!

GEORGES MONNERET LIVRE ENCORE PLUS VITE!