

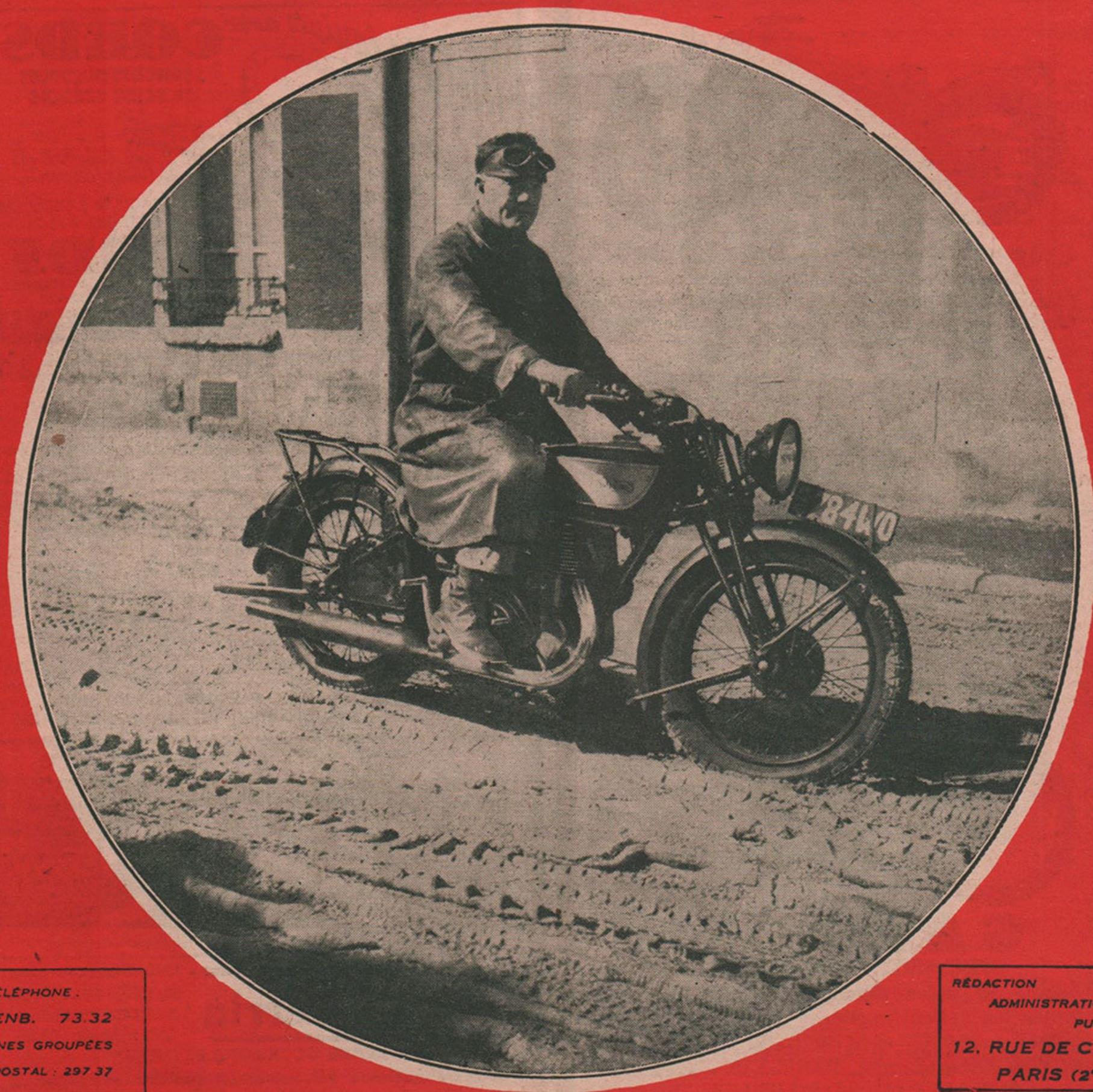
35^e ANNEE. — N° 890. — 1^{er} AVRIL 1947

Moto revue

VELOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

LA NORTON-16H
LE CROSS DE
L'A. M. S.

Provisoirement
BI-MENSUEL
LE NUMERO :
15 frs.



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

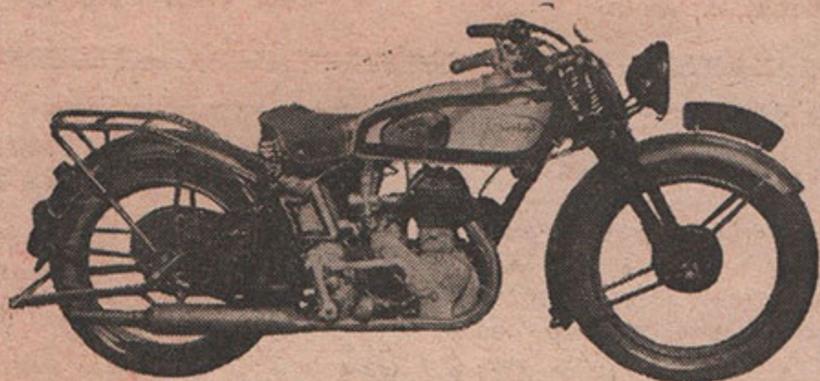
REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12. RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

Le coureur Lefèvre, vainqueur à Montlhéry de la première course de l'année, livre à notre essayeur la Norton 500 latérales type 16H.

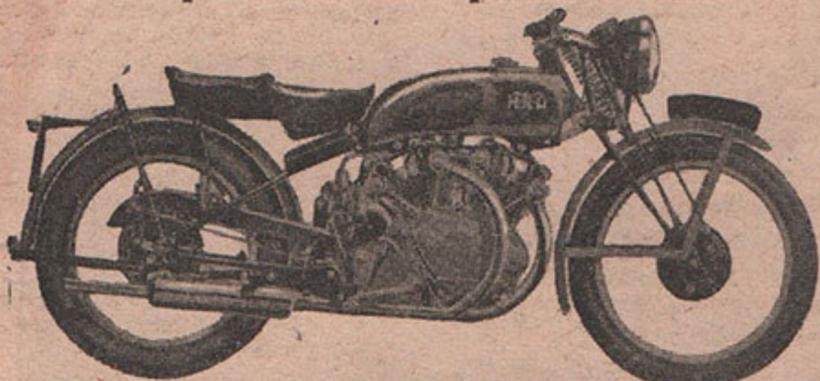
Le Salon
de la **Moto** continue
chez
GARREAU

SPECIALISTE MOTOS RAPIDES
PIECES DETACHEES ANGLAISES

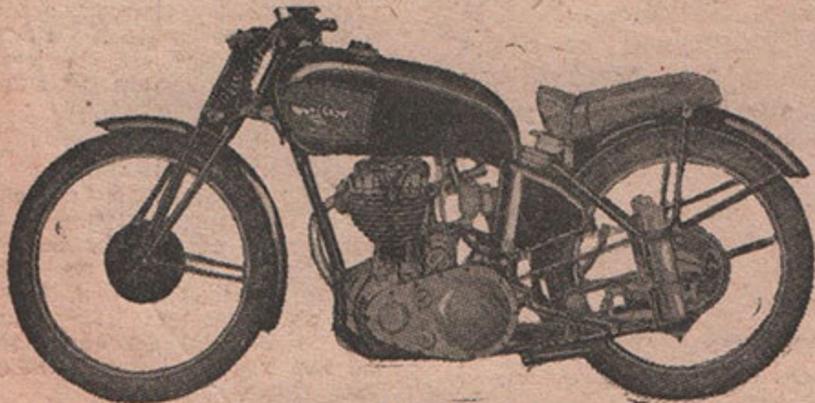
Norton



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° - VAU. 07-09
OUVERT LE SAMEDI. FERME LE LUNDI.

VOLANTS MAGNÉTIQUES

21-23, Rue
Parmentier
PUTEAUX

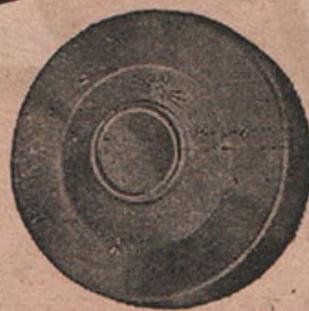


Téléph. :
LON. 09-10
et la suite

ALLUMAGE - ECLAIRAGE

pour

Vélocycleurs et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels



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 TEL. GAL. 92-19

MODERNISEZ VOTRE VELOMOTEUR
OU VOTRE MOTO

Plus de confort, Plus d'agrément de conduite
avec les FOURCHES TELESCOPIQUES et
SUSPENSIONS ARRIERE COULISSANTES

(modèles déposés)

Cross de l'A.M.S.: Cat. 125 cc. 1^{er} Drion, avec susp. Stignani

Joseph STIGNANI

Mécanicien-Motoriste

47, Route de Gonesse, 47 STAINS (Seine)

RECHERCHE DES CONCESSIONNAIRES
POUR LES PRINCIPALES VILLES DE FRANCE

Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

GAIN DE PUISSANCE **AMAC** ÉCONOMIE D'ESSENCE

40, rue de Villiers
LEVALLOIS

Monet-Goyon - Motobécane - Terrot - O.K. Suprême, etc...

marcel perrin

50, av. Ed.-Vaillant
BOULOGNE (Seine)
Tél. : MOL. 29-62

MOTOS OCCASIONS REVISEES

Toujours quelques vélomoteurs disponibles immédiatement
contre bon



REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12, RUE DE CLÉRY, 12
(Immeuble métro Sentier)
PARIS (2^e)

Moto revue

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI
FONDE EN 1913 — Directeur-Fondateur : Camille LACOME
LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES
TELEPHONE GUT : 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 N ^{os}	170	300

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

● Indiquer sur le talon et très lisiblement surtout en caractères d'imprimerie, vos nom, prénom et adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement, s'il s'agit d'un abonnement nouveau.

● Spécifier s'il s'agit d'un réabonnement.

● Pour tout changement d'adresse, envoyer 10 fr en timbres avec la dernière bande reçue, afin d'éviter toute erreur possible.

◆ PASSAGES A NIVEAU, DANGER DE LA ROUTE.

Nous avons déjà dénoncé le scandale des passages à niveau, que l'on n'hésitait pas à qualifier autrefois de « guillotines routières ». Se décidera-t-on un jour à remplacer les barrières par des aménagements plus rationnels ? En Suisse, on se préoccupe activement de leur suppression. Pourquoi n'en ferions-nous pas autant ?

◆ QUI SE CHARGERAIT DES PERMIS DE CONDUIRE ?

Le Ministère des Travaux Publics aurait avisé l'U.N.A.T. qu'elle ne serait plus chargée, à compter de 1948, de faire passer les examens du permis de conduire. Ce serait une excellente occasion pour remplacer certains examinateurs revêches et parfois insolents, qui traitent les conducteurs comme des ennemis personnels, par des gens plus polis et plus compréhensifs.

◆ LE COMMERCE EXTERIEUR DE L'AUTOMOBILE

En janvier 1947, nous avons exporté 4800 véhicules (3.289 voitures, 1.211 poids moyens et lourds, 300 châssis), d'une valeur totale de 925 millions de francs. En janvier 1946, nous n'avions exporté que 250 véhicules, d'une valeur de 63 millions.

Nos importations, pour janvier 1947, furent de 840 véhicules, d'une valeur de 116 millions de francs. Pour la même période de l'année dernière, nous avions acheté à l'étranger 2.763 véhicules, valant 694 millions de francs.

◆ LES PRIX DES MACHINES ANGLAISES.

Voici les prix moyens des motocyclettes anglaises, taxe d'achat comprise :

Autocycles : 50 £.
Motos légères deux temps (125 cmc.) : 73 £.
250 cmc. : 113 £.
350 cmc. : 149 £.
500 cmc. : 165 £.

Rappelons que le cours actuel de la livre sterling est de 480 francs.

Les parents pauvres

NOUS profitons de ce début de saison sportive pour revenir sur une irritante question : Celle des prix et rétributions accordés aux concurrents des épreuves motocyclistes. Ce sujet a provoqué l'année dernière pas mal de pleurs et de grincements de dents, et nous voulons espérer qu'on fera l'impossible pour éviter à l'avenir ces frictions et malentendus très préjudiciables à notre sport.

Rappelons en quelques mots de quoi il s'agissait : Les courses de motos, à quelques exceptions près, étaient disputées avant les épreuves automobiles, comme entrée en matière. Aussi n'avaient-elles, aux yeux de l'organisation automobile, qu'un caractère mineur. Les dirigeants et participants de l'épreuve motocycliste étaient priés sans ménagement, dès la fin de la course, d'aller se faire pendre ailleurs. Nos lauréats devaient ensuite se partager la portion congrue, alors que les « as du macaron » empochaient les liasses de gros billets et les primes de toutes sortes. Injustice on ne peut plus flagrante, puisque les courses motocyclistes, lorsque la participation est brillante et le circuit spectaculaire, sont aussi captivantes et suivies par un nombre aussi imposant de spectateurs que les Grands Prix Automobiles. Nous en voulons pour preuve les trop rares meetings réservés aux « deux roues ». L'exemple de l'étranger est également probant. En Belgique, épreuves de vitesse et de tous-terrains connaissent la faveur du grand public, et le récent cross de Clamart a prouvé que nous n'avancions rien à la légère.

Aussi, nous n'irons pas chercher plus loin un remède à cet état de choses. Devant le mépris non dissimulé des gros clubs automobiles pour les fervents de la moto, il faut organiser des épreuves uniquement motocyclistes, en s'efforçant de réunir les meilleures conditions de succès. Nos présidents de clubs ont prouvé qu'ils en étaient capables. Souhaitons leur l'appui efficace de la Fédération, des pouvoirs publics et de tous les champions pour obtenir ce résultat. Nous avons tout à y gagner.

AVIS IMPORTANT

Nous avons le plaisir d'informer nos lecteurs que « Moto-Revue » paraîtra désormais sur 16 pages, en attendant mieux, soit 4 pages de plus que ce numéro. Notre présentation sera nouvelle et comprendra notamment une importante documentation photographique.

Veillez noter, d'autre part, que « Moto-Revue », à compter du prochain numéro, paraîtra le premier et le troisième vendredi de chaque mois et non plus le 1^{er} et le 15.

◆ LA PATRONNE DES MOTOCYCLISTES RECONNUE PAR LE SAINT-SIEGE.

S.S. le Pape Pie XII a officiellement reconnu pour patronne des motocyclistes la Vierge du sanctuaire de Castellazzo-Bormida, ainsi que l'atteste le bref pontifical dont le Dr Marco Re nous a fait parvenir une copie.

Nous tenons cependant à souligner que le 2^e grand Rallye en préparation sera avant tout une manifestation sportive et que tous les motocyclistes sans distinction d'opinion ou de croyance recevront le même accueil chaleureux.

◆ JEANNERET, MEMBRE DE L'A. S. I.

L'Association Sidecariste Italienne a offert à Henri Jeanneret sa carte de membre, et l'a invité à venir participer à différentes courses en Italie avec le fameux sidecar orientale dont il est l'inventeur constructeur.

◆ L'UTILISATION DES USINES ALLEMANDES.

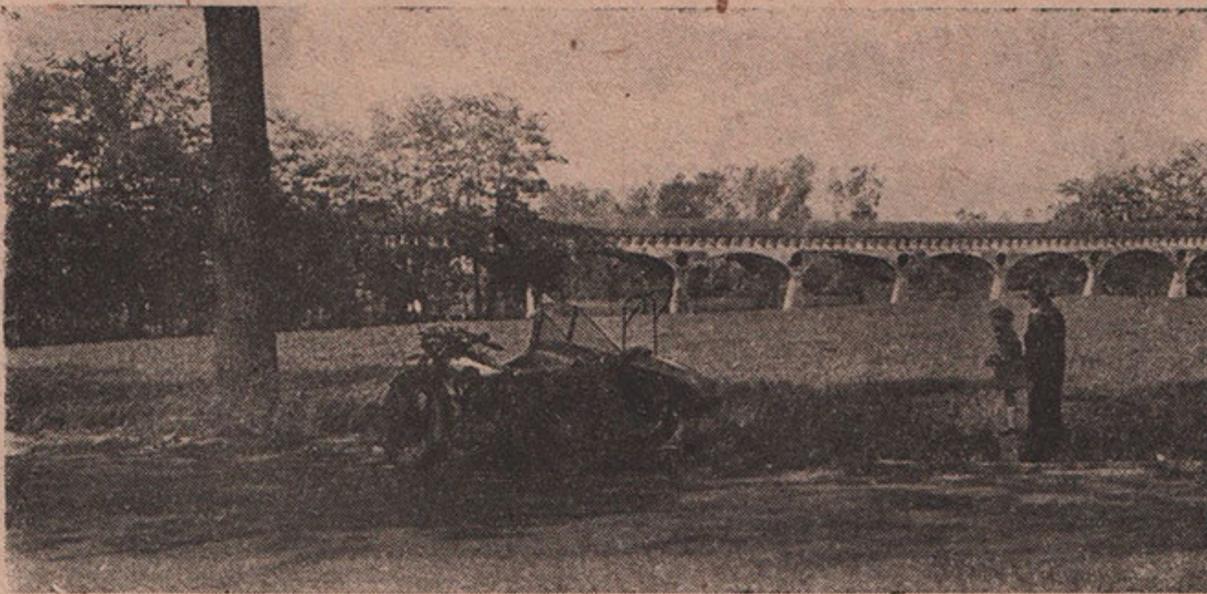
Les Ets J.L.O., dont l'usine est à proximité de Hambourg, étaient spécialisés avant la guerre dans la construction de petits deux temps. Aujourd'hui, cette maison s'occupe principalement de la remise en état des motos de l'armée anglaise.

◆ UN TRICAR F. N.

F.N. construirait incessamment un motofourgon à caisse avant équipé du moteur 2 cylindres flat-twin de 992 cc. développant 22 CV à 3.000 t.m. La boîte est à 5 vitesses. Le poids total du véhicule est de 550 kgs. La charge utile serait d'une tonne.

◆ STANLEY WOODS RECOURRA-T-IL POUR GUZZI ?

Notre confrère italien Moto-Sport représente une photographie de Stanley Woods lors d'une visite chez Guzzi. Le grand champion irlandais paraît s'intéresser vivement à la « Gambalunga » 500. La pilotera-t-il en course ?



L'aqueduc de la Vannes (Photo André à Vigneux).

Informations

◆ LE BUREAU DES NORMES DE L'AUTOMOBILE A VINGT ANS

Le Bureau des Normes de l'Automobile (B.N.A.) a été créé en février 1927, par la Chambre Syndicale des Fabricants d'accessoires et de pièces détachées d'automobiles et de cycles et d'appareils aériens, sur l'initiative de M. Maurice Goudard, son président.

Après avoir été rattaché, en 1942, au Comité d'Organisation de l'Automobile par application du décret du 24 mai 1941 sur la Normalisation, le B.N.A. fait maintenant partie du Centre Technique de l'Automobile (C.T.A.). Son activité s'est d'abord manifestée dans la branche « Automobile » où des résultats très appréciables ont rapidement été obtenus dans la normalisation des accessoires et équipements, par suite de la compréhension et de la bonne volonté de tous les industriels.

Différentes questions concernant le cycle et le motocycle, furent également traitées par le B.N.A. mais ce n'est que pendant la période des hostilités, en 1942, alors que de nombreuses difficultés gênaient les fabrications, qu'un gros effort a été fait pour établir une importante documentation pour la normalisation du cycle, qui maintenant peut être considérée comme accomplie dans son ensemble ; des points de détails seront néanmoins encore à fixer par suite de l'évolution de la technique. Actuellement, soixante normes ou projets de normes B.N.A. cycles sont en application.

Depuis quelques années, le B.N.A., débordant son activité dans le domaine des accessoires et équipements, a entrepris la normalisation de l'interchangeabilité d'organes importants, comme les freins, les pneus de véhicules utilitaires, les essieux de remorques, etc...

Les travaux de longue haleine sont en cours d'étude, en liaison avec les autres Bureaux de Normalisation étrangers.

Le B.N.A. avait, avant la guerre, le Secrétariat de l'International Standard Association pour l'Automobile et le Cycle (Comité ISA 22). Les discussions actuellement en cours entre les différents pays permettent de supposer que la France gardera ce secrétariat malgré l'entrée dans la nouvelle organisation internatio-

nale « International Organisation For Standardisation ». (ISO) d'autres pays importants en plus des 21 nations que l'ancienne organisation comportait.

◆ ON CHERCHE UN APPAREIL DE REPORTAGE

M. Jaffré, que tous les sportifs connaissent bien, cherche un appareil type « Reporter » 6 1/2 x 9 ou 9 x 12, ouverture 3.5. Adresser détails et prix à M. Jaffré, 65, rue de Grenelle, à Paris.

◆ COURSES POUR MOTOS LEGERES

Elles sont très populaires en Italie, et réunissent généralement 2 catégories : Bicyclettes à moteur (55 cmc maximum) et motos 125 cmc.

◆ UNE VELOCETTE A FOURCHE OLEO PNEUMATIQUE

Les usines Velocette ont décidé d'équiper tous leurs modèles d'une fourche coulissante à amortisseurs oléo-pneumatiques Dowty, les mêmes qui sont montés dans les éléments de suspension AR de la K.T.T.

◆ AUX USINES BENELLI

M. Leyrat, co-directeur des Ets Cocleyr, agents de la marque Benelli pour la France, est venu nous rendre visite à son retour de Pesaro, où il a pu obtenir de MM. Benelli des précisions intéressantes sur leurs projets d'avenir.

La 250 cmc. 4 cylindres, illustrée dans notre n° 889, a atteint officiellement la vitesse de 230 kmh. Avec une mise au point plus complète et le braquet approprié, on espère réaliser 250 kmh.

Cette polycylindre a déjà participé à un circuit de vitesse. Elle conserva la tête pendant les trois premiers tours, très loin devant toutes les 500 cmc., mais dut abandonner par suite d'avaries mé-

M. Moulis, adjoint au maire de Narbonne et président du Moto-Club Narbonnais, photographié place de l'Hôtel-de-Ville avec le coureur L. Peany.

caniques, ce qui n'a rien de surprenant pour un nouveau dessin dont c'était la première apparition.

Un modèle sans compresseur sera établi pour les courses. On envisage la création d'une 500 établie sur les mêmes principes, et d'une 250 deux cylindres.

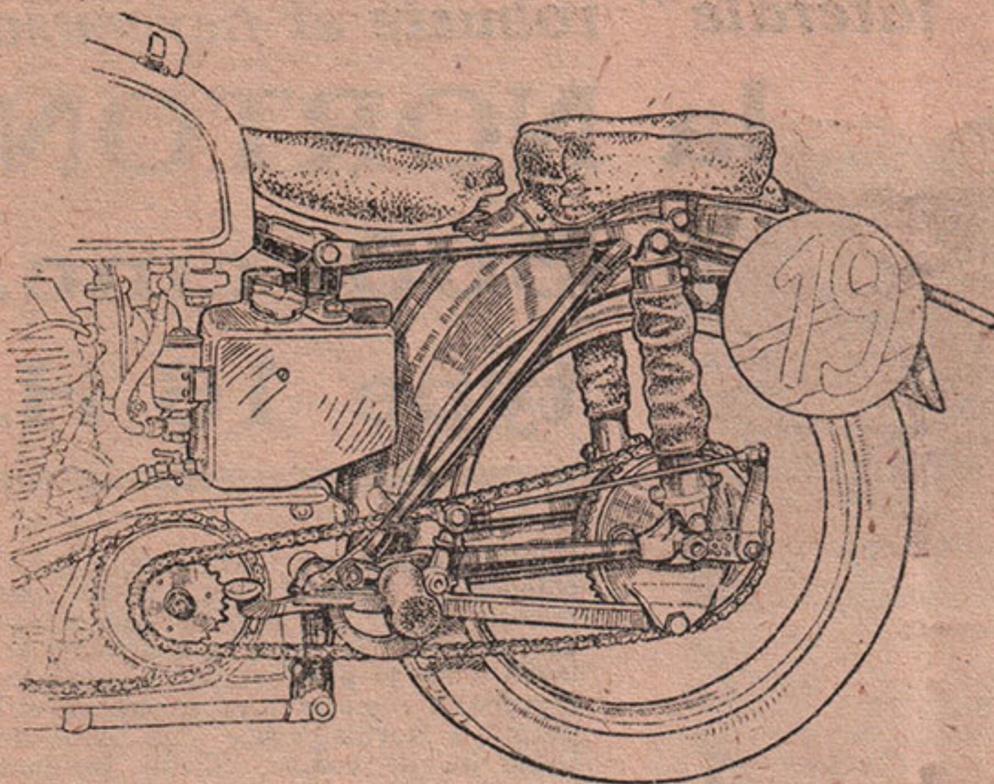
La destruction des usines par les bombardements, et le vol par les allemands de la plus grande partie des machines rend la réorganisation de l'affaire très laborieuse. Actuellement, la production commerciale ne comprend guère que des tricars et des fusils de chasse en alliage léger.

La moto de série la plus récente était une 500 à soupapes en tête commandées par culbuteurs et tiges (toutes les Benelli d'avant-guerre étaient A.C.T.). Cette machine sortie en 1942 atteignait 155 kmh, à l'essence pure. Un motocar, muni d'un moteur identique accouplé à une boîte huit vitesses peut monter sans défaillance, chargé à 1.500 kgs, une côte à 28 %. Une nouvelle fourche télescopique sera montée sur les séries à venir.

M. Leyrat a eu la bonne fortune de contempler l'anatomie du moteur 250 cc. 4 cylindres à compresseur, 2 A.C.T., dont nous parlons au début de l'article. C'est une superbe pièce de mécanique. Les soupapes, du diamètre approximatif d'une pièce de vingt sous, pèsent chacune 14 grammes et sont rappelées par des ressorts en épingle, les petits pistons comportent chacun 4 segments, dont 3 d'étanchéité et un râcleur. Le régime, en pointe, est de 12.000 t.-m. Le bruit du moteur est des plus impressionnants. Une véritable sirène.

Espérons que ce remarquable dessin fera bientôt parler de lui. Benelli, qui détint si longtemps les records de vitesse pure en 250 et 350, mettra tout en œuvre pour les reconquérir.

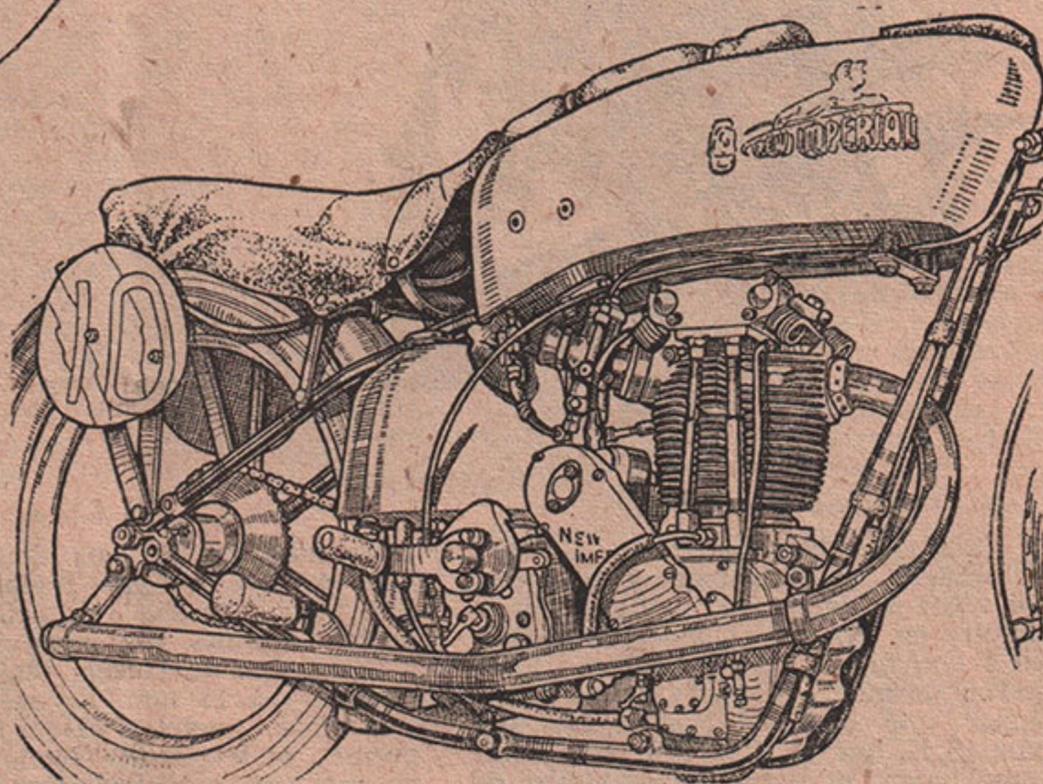




■
Croquis originaux de notre bureau de dessin. Reproduction sans mention d'origine rigoureusement interdite.
■

DEUX DÉTAILS DE MACHINES "GRAND PRIX"

Nous avons remarqué à Montlhéry :
1° Ci-dessus la 350 cmc. Velocette de Lhéritier, dont voici le détail de la suspension arrière. On distingue le robuste ancrage du frein ; 2° Ci-contre : la New-Imperial, 250 cmc. de Lauer à cadre double berceau. D'un dessin typiquement anglais, cette belle machine s'est avérée très rapide.



PRÉCISIONS SUR LE VELOSOLEX

Nous avons présenté un essai d'un Velosolex dans notre dernier numéro.

Plusieurs lecteurs nous ayant demandé quelques précisions, voici ces points éclairés :

● Les pneus sont des 650 1/2 ballon montés sur jantes larges, ce qui donne 42 mm. de diamètre.

● Sur les Velosolex actuels (celui qui avait été essayé était déjà ancien) l'arrière du cadre, constitué par l'ensemble bases - haubans est boulonné en haut, derrière la selle, en bas sur la boîte de pédalier.

● Les deux leviers inversés, placés en bout de guidon, commandent les freins sur jante, avant et arrière.

● L'alimentation est assurée de la façon suivante :

L'essence du réservoir est aspirée par une pompe à membrane placée à l'avant du moteur et dont les pulsa-

tions dépendent des différences de pression qui règnent dans le carter. Ce dispositif a le grand avantage d'éliminer tout mécanisme fragile ou déréglable dans la pompe. Celle-ci envoie l'essence au carburateur Solex réglé pour réaliser un dosage convenable d'air et d'essence.

Un jeune correcteur d'imprimerie a cru bon de modifier ce texte qui lui semblait curieux ou incompréhensible pour faire dire à l'auteur de l'article que cette pompe automatique était commandée par le vilebrequin, ce qui est évidemment faux. Par contre, ce correcteur a négligé la « coquille » faite au sujet du levier du décompresseur, et non du compresseur, comme il l'a laissé passer.

Nous nous excusons de ces deux erreurs, dues, non à la compétence de notre rédacteur, mais à la jeunesse d'un employé.

EXTRAIT du CALENDRIER ITALIEN 1947

LES COURSES CI-APRES SONT OUVERTES AUX COUREURS ETRANGERS.

7 avril : Moto-Club Bergamo, Caffè Teatro Donizetti, Bergamo, Circuit de vitesse, 250 et 500 cmc.

20 avril : Moto-Club Sanremo, Palazzo Riviera, Sanremo, Circuit de vitesse au Calendrier International, 250 et 500 cmc.

25 avril : Moto-Club Bustese, Via Ugo Foscolo 2, Busto Arsizio, Circuit de vitesse, 250 et 500 cmc.

18 mai : Moto-Club A. Ruggeri, Via S. Stefano 40, Sala Garganelli, Bologna, Circuit de vitesse, 250 et 500 cmc.

1^{er} juin : Moto-Club Mantovano, Via XX Settembre 31, Mantova, Circuit de vitesse, 250 et 500 cmc.

15 juin : Campione d'Italia, Moto-Club Como Via, Lecco n° 31, Como, Circuit de Vitesse, 250 cmc. et 500 cmc.

22 juin : Moto-Club Torino, Piazza Arbarello 2, Torino, Circuit de vitesse au Calendrier International, 250 et 500 cmc.

6 juillet : Moto-Club Monza, Piazza Roma Caffè, Ghezzi, Monza, Circuit de Vitesse, 250 et 500 cmc.

10 août, Assoc. Motoc. Arona, Viale Duca D'Aosta 9, Arona, Circuit de vitesse, 500 cmc.

17 août : Gruppo Sport. A. Picco, Via Mascari 19 Els, Lecco, Circuit de vitesse, 250 et 500 cmc.

31 août, Federazione Motociclistica Italiana, Via Passione 9, Milano, Prix des Nations, Circuit de vitesse du Calendrier International, 250 et 500 cmc.

7 Septembre : Sportmen's Moto-Club Monza, Ristorante Moro Via S. Paola 3, Monza, Circuit de vitesse, 250 et 500 cmc.

21 septembre : Moto-Club Venezia, Castello 5681, Venezia, Circuit de Vitesse, 250 et 500 cmc.

Une "latérale" robuste et nerveuse
la NORTON
500 cmc.
type 16 H.



J'avais rendez-vous avec Gustave Lefèvre, notre coureur bien connu qui vient de remporter brillamment la victoire en 500 et le Classement Général à l'ouverture de l'Autodrome le 16 février dernier. « Tatave » devait m'apporter une des 500 Norton latérales type 16 H, que M. Garreau reconstruit actuellement et livre aux amateurs de production britannique.

Un bruit nerveux d'échappement, et voici Lefèvre et la Norton qui débouchent; rétrogradage, un coup de sélecteur, première, frein et arrêt; j'en profite pour faire un cliché qui fera très bien sur la couverture de « Moto-Revue ».

A mon tour d'enfourcher la machine et d'être mitraillé par Gustave tenant mon appareil. Un coup de kick, et le son grave de l'échappement de la 16 H résonne agréablement pour mes oreilles de motard aimant les moteurs qui « répondent ».

La Norton de ce modèle a une position « relevée », adoptée par presque toutes les firmes actuelles; est-ce parce que là est la vérité, ou parce qu'en prenant de l'âge, on cherche de plus en plus le confort, mais j'ai goûté cette tenue: le corps droit, les bras reposant sur les poignées hautes, sans avoir à supporter le poids du buste.

Mais cette agréable position est devenue classique; ce qui l'est moins, c'est la puissance et la nervosité de ce moteur à soupapes latérales pourtant étudié en vue de la robustesse et de la sûreté de marche. On a l'impression de chevaucher une bonne 500 à soupapes en tête. Est-ce le réglage particulier de la maison Garreau? Les

deux additionnés sans doute, car M. Garreau a étudié un réglage particulier pour l'essence actuelle, ce qui porte d'ailleurs, par exemple, l'avance à l'allumage de 11 mm. (cote du constructeur) à 17 mm. Le sélecteur très accessible, quoique placé assez haut, permet, et le passage facile aussi bien en montant qu'au rétrogradage, et la mise au point mort sans erreur possible, par un léger coup de la pointe du pied.

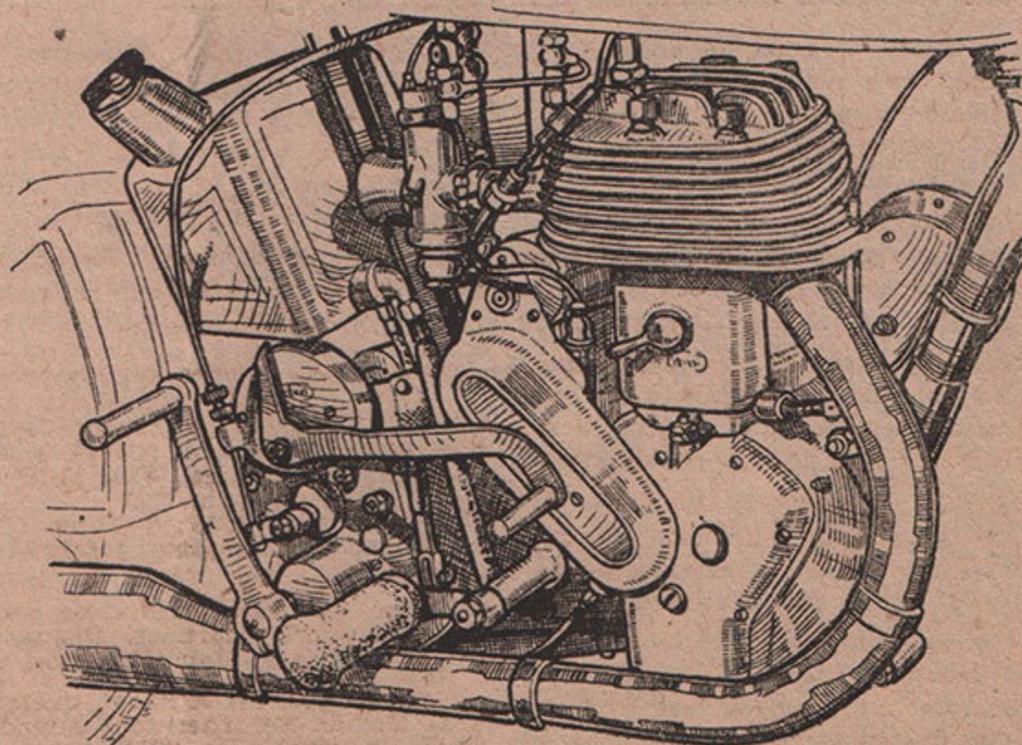
Sur les pavés assez mal ajustés du

Boulevard Lefèvre (Tiens, quelle coïncidence! « Tatave » n'a pourtant pas encore donné son nom à une artère parisienne?) je passe la quatrième et, lancé à 80, je puis essayer la fameuse fourche à ressorts compensateurs qui permet à Norton, grâce à la tenue de route qu'elle assure, d'avoir pendant de longues années la suprématie en course.

Mais à cette allure, il n'y a pas longtemps à attendre pour faire un essai de freinage rapide, sinon brutal et une « traction » trop pressée en débouchant à gauche m'oblige à appuyer sur la « formidable » pédale placée à gauche en même temps que je serre le levier commandant le frein avant. Ah! quel arrêt! Celui qui a une telle machine est vraiment impardonnable d'« emboutir », car la puissance des freins est en tous points remarquable, tout en n'occasionnant pas de réactions dangereuses pour la stabilité.

Ayant été chercher un collègue pour tenir le chrono, nous avons fait notre petit essai sur 500 mètres de l'autoroute de l'Ouest, et j'avoue avoir été étonné et même un peu sceptique, car la trotteuse affirmait 116,800 à l'heure! Et pas à plat, car la machine interdit la position profilée!

Que je vous donne tout de suite la clé de l'énigme; M. Garreau livre deux sortes de machines: la standard qui atteint le 110, et une dont la mise



Un tel moteur inspire confiance. Robustesse et santé mécanique sont deux qualités « Norton ».

au point spéciale donne un plus grand nombre de chevaux. C'est un de ces racers que l'on m'avait confié. J'ajoute, qu'à part ce réglage spécial, et le gros réservoir de la forme « International » cette machine est rigoureusement semblable à celles strictement standard.

Notons pour finir que cette machine construite pour un travail extrêmement dur, est, en plus de sa robustesse, extrêmement propre ; après plusieurs sorties accélérées, pas de traces d'huile sur le moteur. Côté transmission, les chaînes recouvertes d'un grand carter, étanche pour la primaire, ne sont pas une source d'ennui pour le pilote, ni de profit pour le teinturier.

Vous trouverez ci-dessous les caractéristiques techniques de la Norton 16 H.

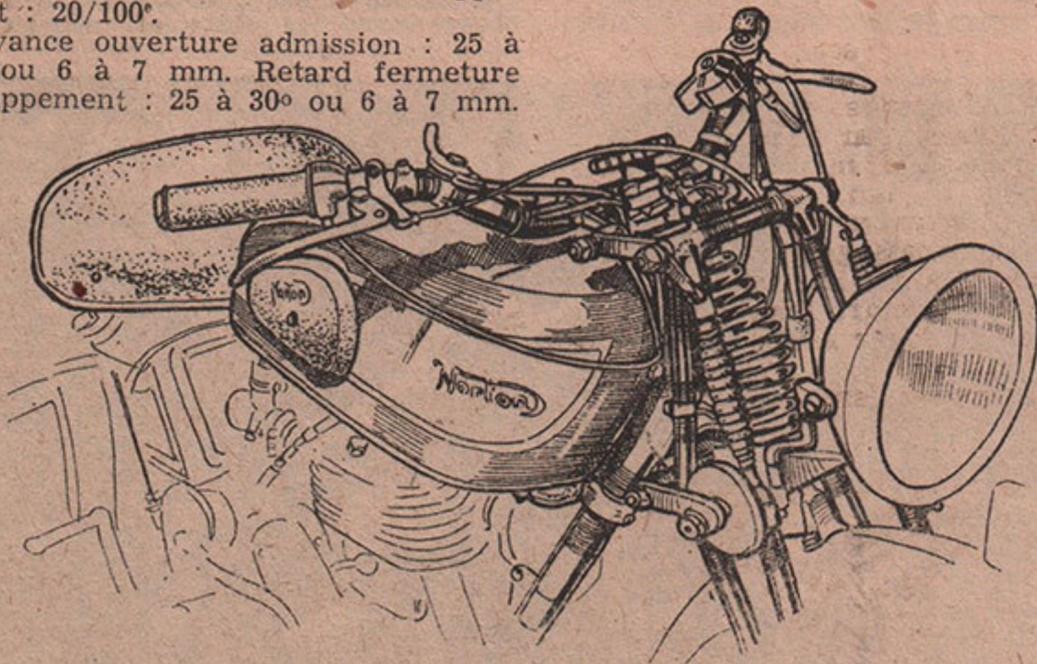
Moteur : Alésage : 79. Course : 100. Cylindrée exacte : 490 cmc. Taux de compression : 4,9 à 1. Puissance au frein : 14 CV. à 4.800 t.-m. (ce chiffre n'est pas officiel).

L'arbre moteur est en cinq pièces.

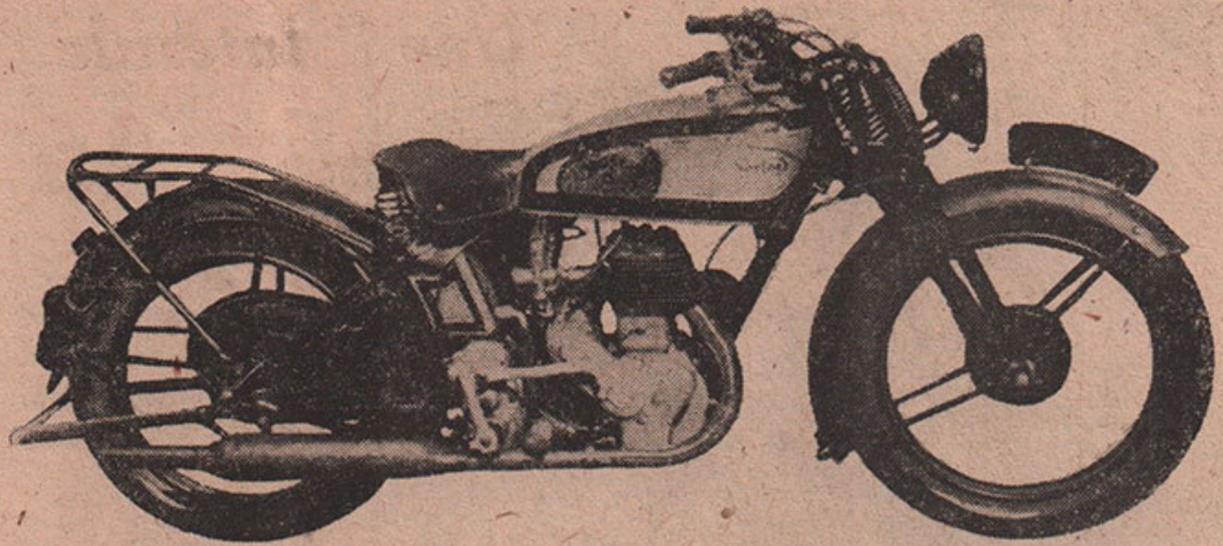
Il est supporté par trois roulements. La tête de bielle est montée sur deux rangées de rouleaux, sans cage. La bague intérieure de ce roulement est interchangeable. Le piston en alliage léger porte deux segments d'étanchéité et un racleur. Le jeu du piston dans le cylindre doit être de 0 mm. 144 à 0 mm. 170 sous le dernier segment, et de 0 mm. 094 à 0 mm. 120 à la base de la jupe.

Distribution par soupapes latérales commandées par deux arbres à cames indépendants. Jeux aux soupapes : à froid : admission : 15/100°. Echappement : 20/100°.

Avance ouverture admission : 25 à 30° ou 6 à 7 mm. Retard fermeture échappement : 25 à 30° ou 6 à 7 mm.



Le gros réservoir permet de longs parcours sans ravitaillements. Remarquez le guidon, donnant une position idéale pour le tourisme. La fourche à ressorts compensateurs est connue et éprouvée depuis longtemps.



La ligne est à la fois classique et puissante. Le porte-bagages type « armée » permet le montage derrière la selle d'un coussin de garde-boue.

Graissage par carter sec, à récupération. Le réservoir est placé sous la selle et contient environ 2 l. 25 d'huile. La double pompe, du type à engrenages est commandée en bout d'arbre moteur, à la base du carter de distribution. L'huile est épurée à travers un filtre en toile métallique placé à l'extrémité de la tubulure de départ, à l'intérieur du réservoir et envoyée sous pression à tous les points à lubrifier. A la tête de bielle et aux roulements de vilebrequin, par le trou fixé dans l'arbre moteur. Au piston, par de petits orifices ménagés à travers l'épaisseur du cylindre, qui dirigent l'huile où la pression latérale est

la plus forte. Un clapet à bille permet au trop plein d'huile de s'écouler et de tomber à la base du carter de distribution lorsque la pression est trop forte (quand le moteur est froid, principalement). Ce clapet se règle par une petite vis extérieure visible sur le carter de distribution. Le lubrifiant est également envoyé dans le carter qui renferme les soupapes, les guides et les ressorts, et aux engrenages de commande de magnéto. En retombant, il graisse les engrenages de distribution et retombe à la base du carter, d'où il est renvoyé au réservoir. Il y a un dispositif de graissage automatique de la chaîne secondaire.

Le carburateur est un AMAL 276-AT. Son réglage est le suivant : Gicleur principal : 160 = marche économique, 170, marche normale. Volet des gaz : 6/4, aiguille au cran du milieu.

Allumage par magdyno Lucas. Ecartement des vis platinées : 3/10^e de mm. Avance maximum : 17 mm. avec l'essence actuelle. La bougie préconisée est la K.L.G. M. 80. Ecartement des électrodes : 0,4/0,6 mm.

C'est donc, de construction initiale, et après la mise au point de M. Garreau, une excellente et robuste machine, aussi apte au solo qu'au sidecar, et dont la vitesse et l'accélération sont comparables à celles d'une bonne « culbutée ».

Je dirai pour finir que si la Norton 16H n'a pas les derniers perfectionnements de la technique moderne, comme la suspension arrière, la fourche télescopique, etc... c'est, dans la construction classique, une machine à laquelle je ne puis adresser aucune critique.

Daniel REBOUR

ECHOS MAROCAINS

RESULTATS EPREUVE A MEKNES

Santos, de Casablanca, remporte le Grand Prix Motocycliste des Colons. Le Grand Prix Motocycliste des Colons a eu lieu à Meknès, dimanche 2 mars, et se disputait sur un circuit de 315 kms de parcours (7 tours de 45 kms), très dur pour les machines.

CLASSEMENT PAR CATEGORIES

250, Higueiro (Casa) ; 350, Messaoud (Casa) ; 500, Santos (Casa).

CLASSEMENT GENERAL

1. Santos (Casa), 3 h. 31/10 ; 2. Higueiro

(Casa), 3 h. 37/41 ; 3. Zonco (Casa), 3 h. 52/37 ; 4. Messaoud (Casa), 4 h. 1/26 ; 5. Grimaldi (Meknès), 4 h. 19/30 ; 6. Alves (Meknès), 4 h. 23/2 ; 7. Gonzalès (Meknès), 4 h. 24/55 ; 8. Tobia (Casa), 4 h. 32/30 ; 9. Tomasino (Meknès), 4 h. 39/41.

Parmi les malchanceux de l'épreuve, citons Crovara, Martinez, Raguene, Delore, Nouaïsseur, Maury, Dafflon, etc.

Motos neuves. — A Rabat, quelques petites Koehler-Escoffier sont attendues au Cycle Moderne. En ville, notamment à l'Océan, on peut voir quelques petites

Motoconfort également, mais à quand les grosses machines, nombreuses, pour réjouir les yeux des motocyclistes ?

A signaler aussi une belle 500 Motobécane chez Ducloux.

D'Alger. — Aucune nouvelle du Moto-Club d'Alger concernant la grande épreuve internationale de Pâques, si ce n'est l'engagement probable d'un ancien marocain, sur 1000 Ariel, 4 cyl., Bouloch, l'agent de cette marque. Rappelons que l'épreuve doit se disputer sur le parcours Alger-Casa et retour, pour Pâques.

Ch. M.



Un passage de Poitte, vainqueur en 175 cc. professionnels, après une très belle course.

LE MOTO-CROSS de l'A.M.S. à Clamart

NOUS n'avons jamais douté de l'intérêt considérable à tous points de vue, des épreuves de moto-cross. Ce n'est certes pas la manifestation du 16 avril qui nous fera changer d'opinion. L'Amicale Motocycliste de la Seine peut être fière d'un succès mérité, qui laisse bien augurer du grand moto-cross international qu'elle compte organiser le 20 avril. Ce genre de courses est des plus fertiles en enseignements, puisque, comme le constata le speaker dans son franc-parler, « il fait travailler en même temps la machine et le bonhomme ». Ajoutons qu'il est des plus spectaculaires et qu'il attire les « non initiés » en nombre au moins égal à celui des amateurs de sports mécaniques.

C'est une excellente propagande qui démontre que la moto est aussi maniable que peu dangereuse. Les bûches sont nombreuses, mais la plupart du temps, le conducteur se relève aussitôt et repart, quand la machine n'a pas subi de dommages appréciables.

C'est un petit bois très éclairci à proximité de Clamart, qui avait été choisi pour le premier moto-cross de l'année. La visibilité était excellente et permettait de suivre les concurrents pendant la plus grande partie du parcours. Nous avons assisté à de véritables prouesses et la dernière course, en particulier, déchaina l'enthousiasme. Nous avons de fins pilotes de moto-cross que nous verrons bientôt se mesurer avec les belges et les anglais. A en juger par les résultats, nous ne doutons pas qu'ils figurent plus qu'honorablement auprès de leurs collègues étrangers.

De tout ceci, nous féliciterons l'A.M.S. et plus spécialement les responsables de l'épreuve, M. Fernand Meynier, qui donna les départs, comme Directeur de la Course, MM. Bedon, Guenin, Delaunay, Poitevin, Comte, qui se dépensèrent pour mener à bien leur tâche d'organisateurs.

LES COURSES

Les petites cylindrées ne réunissaient qu'un nombre réduit de concurrents. Bonin avait préparé pour la course des 125 cmc. une machine autrichienne à deux pistons. Des pépins multiples l'empêchèrent de faire valoir ses qualités pendant le déroulement normal de la course. C'est Drion, servi par son adresse autant que par la belle tenue de son vélomoteur à suspension avant et arrière, qui

s'adjugea la première place devant Cordier.

La course des 250 cmc., réservée aux amateurs, fut remportée par Marquet, du Motor-Club, sur une ancienne 175 cmc. latérales, ce qui ne donne que plus de mérite à son succès. Regrettons que l'excellent Verrechia ait dû abandonner prématurément.

En 250 cmc. professionnels, la victoire

d'Adnet fut un des plus beaux exploits de la journée. Adnet est un véritable virtuose du cross, et ses passages au Trou du Diable étaient guettés avec impatience par les amateurs de spectacle. Sa machine de moto-ball faisait merveille, et Adnet effectuait à cet endroit des bonds prodigieux de plusieurs mètres. Pérard, second de la catégorie, fit preuve de solides qualités.

Poitte, victorieux en 175 cmc., ne fut pas moins brillant et se signala également par sa virtuosité. Ce fut certainement le meilleur « sauteur » de la journée : 7 mètres, paraît-il.

L'épreuve des 350 cmc. fut très animée. Elle comprenait notamment les deux grands as de la police routière : Blat et Dauge, qui se signalèrent déjà l'an passé. Pourvus de rapides machines anglaises spécialement préparées par Mazoyer, ils firent des étincelles tout au long du parcours. Blat mena pendant plusieurs tours, mais fut retardé par une panne bénigne. En traversant une flaque d'eau, il éclaboussa copieusement son moteur, inonda sa bougie, d'où court-circuit et un arrêt forcé. Dauge gagna devant Blat et Adnet, parti avec sa 250 cmc. En 350 cmc. amateurs, Perrenès, de l'A.S.P.P., prit le meilleur sur ses adversaires, terminant à deux minutes et demi du suivant immédiat.

Puis ce fut le plat de résistance de la journée, la course des 500 qui groupait les meilleurs spécialistes français du moment : l'Ecurie Flèche d'Argent Mazoyer au grand complet, dont le chef de file, sur une célèbre 500 deux temps autrichienne à quatre pistons, Blat et Dauge, vedettes de la précédente course avec leurs 350 cmc., Deshaies, Houel et l'amateur Engels du Motor-Club.

Blat prit sa revanche de la précédente course, devant son co-équipier Dauge, qui le suivait comme son ombre. Houel, spécialiste des circuits, se montra ahurissant d'audace, sans doute même un peu trop gonflé pour ce genre d'exercice, puisqu'il eut quelques petits accrochages avec les obstacles naturels. La



Trois vainqueurs qui furent chaleureusement applaudis. De gauche à droite : Dauge (n° 39), Blat (n° 38), de l'écurie « Flèche d'Argent », de Mazoyer gagnants respectifs en 350 et 500 cmc. et Adnet, premier en 250 cmc.

machine de Mazoyer avait les chevaux qu'il fallait pour accomplir une performance de premier ordre, mais sautait désagréablement, ce qui nuisait à sa tenue de route. Une suspension arrière eut été bien utile sur un tel parcours. Drion, gagnant des 125 cmc., et Bonin, qui avaient fait monter par Stignani les suspensions adaptables que nous avons présentées dans notre numéro précédent, en firent l'expérience.

Chez les amateurs, Engels, du Motor-Club, se distingua et aurait fait beaucoup mieux avec une machine plus appropriée.

Bonin, ayant pu réparer le dispositif d'allumage de sa 125 cmc., s'était joint aux concurrents de la dernière course et suivit hors concours l'épreuve des 500. Cette fois, sa rouge monture fonctionna parfaitement, mais il sema au passage repose-pieds, numéros de course, tringles de garde-boue, etc..., à la suite d'accrochages divers. Grand malchanceux de l'épreuve, Bonin aura bientôt sa revanche, nous n'en doutons pas.

RESULTATS

CATEGORIE 125 CMC.

1. Drion (A.M.S.), 6 tours en 29'16" 2/5;
2. Cordier (M.C.C.), 6 tours en 30'52".

CATEGORIE 175 CMC.

1. Poitte (A.M.S.), 6 tours en 24'25".

CATEGORIE 250 CMC. AMATEURS

1. Marquet (Motor-Club), 6 tours en 21'24" 2/5;
2. Weistroffer (A.M.S.).

CATEGORIE 250 CC. PROFESSIONNELS

1. Adnet (Motor-Club), 6 tours en 20'37";
2. Pérard (A.M.S.), 6 tours en 22'.

CATEGORIE 350 CMC. AMATEURS

1. Perrenès (A.S.P.P.), 8 tours en 30'18" 4/5;
2. Dartus (A.M.S.), 8 tours en 32'48" 4/5;
3. Tardivor (M.C.C.), 8 tours en 34'09".

CATEGORIE 350 CC. PROFESSIONNELS

1. Daugé (A.M.S.), 8 tours en 26'59" 1/5;
2. Blat (A.M.S.), 8 tours en 28'55";
3. Adnet (M.C.), 8 tours en 31'19" 1/5.

CATEGORIE 500 CMC. AMATEURS

1. Engels (Motor-Club), 8 tours en 28'58";
2. Perrenès (A.S.P.P.), 8 tours en 30'10" 2/5.

CATEGORIE 500 CC. PROFESSIONNELS

1. Blat (A.M.S.), 8 tours en 26'52";
2. Daugé (A.M.S.), 8 tours en 26'55";
3. Deshaies (A.M.S.), 8 tours en 28'09";
4. Houel (A.M.S.), 8 tours en 28'48" 1/5;
5. Mazoyer (A.M.S.), 8 tours en 28'53".

EPREUVES A VENIR

LE 20 AVRIL

LE PREMIER MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE L'A.M.S.

Loin de s'endormir sur ses lauriers, l'Amicale Motocycliste de la Seine organisera, le 20 avril prochain, un grand motocross international dans la région parisienne.

Nous voyons avec plaisir ces manifestations se multiplier et remporter un succès de plus en plus grand. Les beaux résultats obtenus le 16 mars laissent bien

augurer de l'avenir, et nous espérons fermement voir de nombreux crossmen de province et de l'étranger se joindre aux champions que nous avons applaudis à Clamart. Rien ne sera omis pour faire de la manifestation du 20 avril un véritable festival de sport et de propagande motocycliste. Aussi, nous invitons tous les coureurs et présidents de clubs à se renseigner dès maintenant chez M. Comte, 106, avenue Marceau, à Drancy (Seine). Les engagements seront clos irrémédiablement le 12 avril à 18 heures.



LE CIRCUIT DE VITESSE DU ROUSSILLON

L'Automobile-Club du Roussillon organise le 27 avril prochain, à Perpignan, une grande journée de sports mécaniques qui comprendra la deuxième édition du Grand Prix Automobile et un circuit de vitesse motocycliste. Une très belle participation est assurée.

Un Grand Prix Motocycliste Militaire sera organisé par les soins de ce club à une date qui sera précisée ultérieurement. Tous les grands as motocyclistes y participeront. Cette manifestation sera placée sous le haut patronage de M. le Général Bergeron et de M. le Général Oliva-Roger. L'organisation a été confiée à M. le Commandant Planel, chef du C. I.T. n° 5. Les motos utilisées seront des Royal-Enfield, Harley et Indian. Il y aura trois catégories : 350, 500 et 750. Le circuit vient d'être refait et permet des vitesses élevées.

Tous renseignements à la Commission Sportive de l'A.C. Roussillon, 5, Cité Bartissol, à Perpignan (Tél. 30-32).



LE PREMIER CIRCUIT DE REGULARITE DE L'ILE DE FRANCE (DIMANCHE 13 AVRIL)

Au début de cette saison sportive 1947, la Ligue Motocycliste de l'Île de France a voulu manifester son attachement à la cause motocycliste et à son développement par l'organisation d'une épreuve de masse accessible à tous les licenciés professionnels et amateurs de la Région Parisienne.

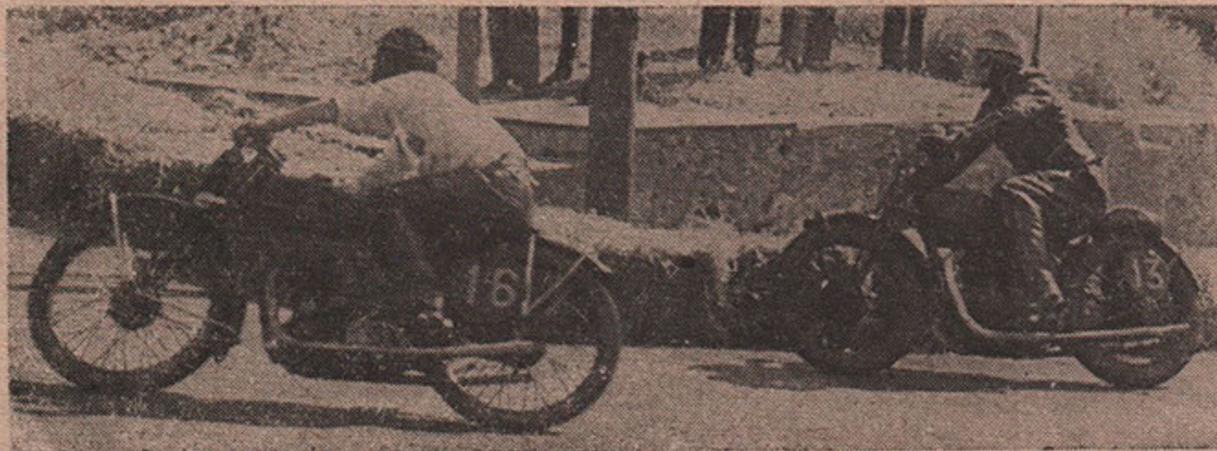
La L.M.I.F. organisera donc avec la collaboration de tous ses clubs adhérents son :

Premier Circuit de régularité de l'Île-de-France

Cette épreuve comprendra une épreuve « A » de régularité et une épreuve « B »



Une photo prise au cours du Circuit du Roussillon 1946.



L'ÉCHAPPEMENT LIBRE FAIT GAGNER UN PEU DE VITESSE... ET BEAUCOUP DE PROCES-VERBAUX

de maniabilité et de freinage (départage des ex-æquo de l'épreuve « A »).

La date retenue est celle du dimanche 13 avril.

Les concurrents seront répartis en six groupes différents avec moyennes imposées selon la force de la moto ou sidecar. L'épreuve « A » comportera deux itinéraires, l'un de 127 kms pour les petites cylindrées, l'autre de 154 kms pour les grosses cylindrées.

Le parcours empruntera l'itinéraire suivant : Départ (St-Cloud), siège du M. C. Clodoaldien, Rocquencourt, St-Nom-la-Bretèche, Maule, Mézières, Mantes-la-Ville (contrôle horaire), Septeuil, Richebourg, Maulette, Bourdonne, St-Léger-les-Yvelines, Rambouillet (contrôle horaire), Les Vaux-de-Cernay, Dampierre (contrôle de passage), les 17 tournants, Chevreuse, Bures, Orsay, Monthléry, autodrome de Monthléry (arrivée 154 kms).

Les différents horaires prévus pour cette manifestation sont les suivants : A partir de 7 h., porte de St-Cloud. Rassemblement général des participants.

A partir de 7 h. 30, départ en groupe encadré jusqu'à St-Cloud.

A partir de 8 heures, départs donnés de minutes en minutes à tous les concurrents.

Entre 11 h. et 12 h., arrivée des concurrents à l'autodrome de Monthléry.

A partir de 15 h., sur la piste de l'autodrome, organisation de l'épreuve « B » servant au départage des ex-æquo.

Au cours de cette épreuve trois challenges seront mis en compétition, deux réservés aux clubs participants, un aux concurrents professionnels, en outre des prix individuels récompenseront tous les participants.

Les engagements seront clos le 8 avril 1947, ils devront parvenir avant cette date à M. Rouquette Fernand, délégué au Tourisme, 3, rue de Lancry, Paris (10^e), accompagnés du droit d'engagement fixé à Frs : 150 par concurrent.

Pour tous renseignements sur cette manifestation, écrire au Secrétaire Général de la Ligue Motocycliste de l'Île de France, M. Cantalice Gabriel, 3, allée de l'Avenir, Clamart (Seine).



LE CIRCUIT DE FLOREFFE

L'organisation du Circuit de Floreffe (Belgique), est prévue pour le dimanche 4 mai 1947. Cette épreuve ayant le caractère international, les règlements de la F.I.C.M. seront strictement appliqués. C'est le Motor-Union Namurois qui en assurera la responsabilité.

Le circuit de Floreffe mesure 13 kms 600 au tour. Il a la forme d'un triangle. La course est ouverte aux catégories suivantes :

1^o Juniors 500, 350, 250, 175 cmc. Sidecars 600 cmc. maximum.

2^o Seniors et internationaux 500, 350, 250, 175 cmc. Sidecars 600 cmc. maximum.

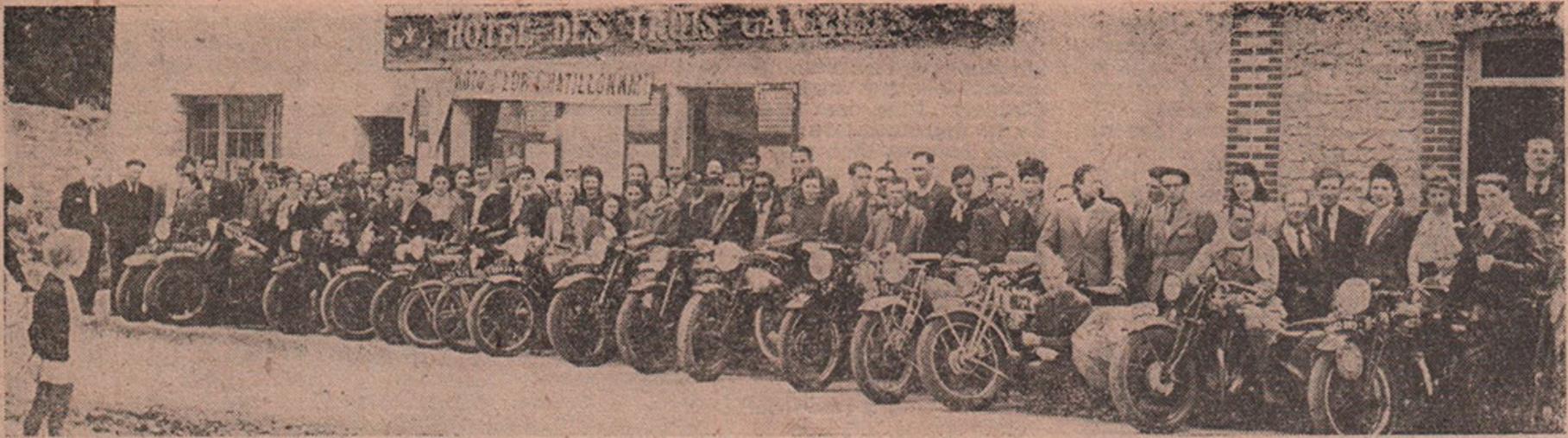
Les 350 et 500 Seniors et internationaux auront à parcourir 15 tours du circuit (204 kms), les 250, 12 tours (163 kms 200), les 175, dix tours (136 kms), ainsi que les sidecars. De nombreux prix en espèces figurent au règlement.

Ecrire à M. Mouart Achille, 6, rue des Carrières, à Namur, Secrétaire Général du Motor-Union Namurois.



LE GRAND PRIX DE BARCELONE RETARDE

Le Real Moto-Club de Cataluna a fait savoir que le Grand Prix de Barcelone qui devait avoir lieu le 27 avril, est reporté à une date indéterminée. La raison : L'impossibilité de se procurer des devises pour payer les prix et primes aux concurrents étrangers.



Sortie-promenade organisée en forêt d'Halatte, près Senlis, par le Moto-Club Chatillonnais, au cours de la saison 1946.

LE VII^e BANQUET ANNUEL DU MOTO-CLUB CHATILLONNAIS



Organisé dans les superbes salons de « La Tourelle », à Vanves, ce banquet, présidé par le Ministre de l'Intérieur, M. Edouard Depreux (qui est également président d'honneur du club), a obtenu un succès

considérable. Sous les fanions bleu et or du club, à la table d'honneur, on reconnaissait, à la droite du ministre, M. Cantalice, le dévoué président du M.C.C., ainsi que nos champions, Georges Monneret, vice-président d'honneur, Cauchy, Beauvais et Kiéné. Enfin, Mme et M. Cotten, conseiller municipal, représentaient M. le Maire de Châtillon.

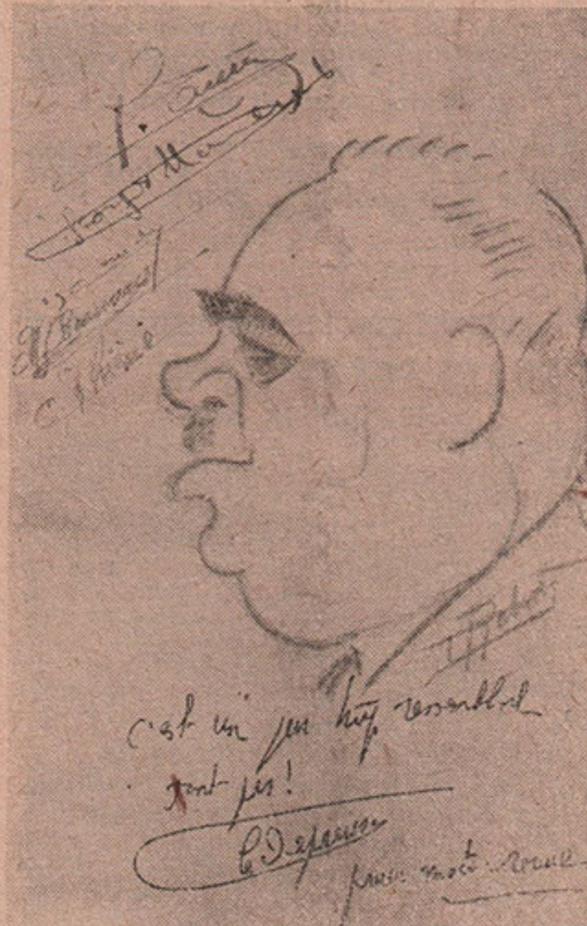
A la fin d'un succulent et abondant repas, généreusement arrosé, le président retraça l'histoire du club et indiqua les grandes lignes de sa future activité, il remercia également M. Depreux d'avoir accepté la présidence du banquet. Le ministre prit ensuite la parole et nous conta tous ses efforts, d'abord contre les S.P., ensuite pour l'essence libre. Nous avons donc appris que, dans les services « compétents », on croyait (doit on comprendre que l'on espérait), que les S.P. étaient éternels; que sur les quelques centaines d'employés attachés à ce service, deux sont devenus fous et que l'un d'eux est encore à St-Anne, se prenant lui-même pour un S.P. Enfin, M. Depreux obtint la suppression de cette ridicule autorisation.

Quant à l'essence libre, le ministre affirme que si les français ne buvaient plus de champagne ou si les françaises renonçaient aux parfums, l'économie serait suffisante pour permettre le retour à la liberté; d'ailleurs il y a le samedi et le dimanche des exercices de motorisation qui ne s'apparentent que de très loin à la Défense Nationale (sic). Et les attributions d'essence au petit bonheur! Que deviennent les milliers de litres d'essence donnés généreusement à certains paysans dont le tracteur n'est jamais sorti du garage, quand encore il existe! Et le carburant alloué à certains chauffeurs ou pêcheurs, dont pas plus le taxi que le bateau n'utilise l'essence, revendue au prix fort! D'ailleurs, ces attributions s'obtiennent plus facilement avec la recommandation d'un conseiller municipal qu'avec de vrais titres. Que l'on revise ces attributions et l'on pourra certainement augmenter nos pauvres 10 litres mensuels.

M. Edouard Depreux, vivement applaudi, annonce l'organisation d'une fête du M.C.C. au profit de la caisse des écoles de Sceaux et termine en nous laissant espérer la liberté de l'essence dans des délais assez courts.

Après les discours, la remise des récompenses, et MM. Henri Dourlans, Edouard Lafosse, Marcel Lempereur, Jean Sergant, Pierre Mainguy, Marcel Beras, Raymond Léonard, Henri Dusauge et Henri Sturbois reçoivent des

Clubs



Au banquet du Moto-Club Châtillonnais, le représentant de « Moto-Revue » a croqué sur le verso d'un menu le profil de M. Depreux, notre actuel ministre de l'Intérieur. On voit la spirituelle dédicace que ce dernier fit pour « Moto-Revue », ainsi que les signatures du Président du M.C.C., M. Cantalice, de Georges Monneret, Cauchy, Beauvais et Kiéné.

mains de M. Cantalice les médailles attribuées aux meilleurs propagandistes.

Le tour des chansons est venu, et, sur l'air « Les gars de la marine », tout le monde entonne l'hymne du M.C.C.; puis la place fut faite pour le bal de nuit, suivi d'une tombola richement dotée.

Félicitons encore M. Cantalice et tout le bureau du M.C.C. pour cette belle fête qui prouve encore une fois la vitalité de notre sport.

D. R.

LA NUIT DE LA MOTO

La belle fête organisée le samedi 15 mars dans les Salons de la Mairie du 10^{me} arrondissement, par l'Amicale Motocycliste de France, a remporté un très grand succès amplement mérité par son organisation impeccable et la valeur de ses attractions.

Au haut du grand escalier était une exposition des principales machines françaises, réunissant la Roue Motrice P. P. Rousseau, la 55 Peugeot, les Vélocoteurs René-Gillet, Motoconfort, Monet-Goyon et Gnome-Rhône, la 350 2 temps 4 cylindres de cette dernière marque, une 350 latérales Terrot et enfin la fameuse 350 culbuteurs bi-cylindres « Sublime », qui, naturellement, était le clou de ce Petit Salon.

La soirée artistique, sous la présidence de M. René LE GRAIN, fut en tous points réussie, et on ne saurait en douter puisque le programme groupait :

Le fantaisiste Marval, Rachel Ropiquet et Pontie de l'Opéra, dans leurs danses classiques, Jacqueline Laurent, Jaime Morena, le prestidigitateur Ben Chetane, Jacques Mérand, Josette Daydé et Georges Ulmer.

Lucien Veyras, Secrétaire général de l'A.M.F., prit la parole.

Après avoir remercié le maire du 10^{me}, les présidents des clubs présents, M. René Le Grain, directeur de Montlhéry, qui présidait la soirée, les représentants des constructeurs, les coureurs Pahin, Bernard, Perrin, Cauchy, Kiéné et Georges Monneret, les représentants de la presse et enfin les artistes qui avaient prêté gracieusement leur concours pour le succès de cette fête de propagande motocycliste, le Secrétaire de l'A.M.F. dit son espoir et sa foi dans l'avenir, malgré la période de production insuffisante actuelle.

« Si toutes les Sociétés voulaient s'unir, le sport et l'industrie motocyclistes retrouveraient le lustre d'il y a 20 ans. Il faut que les dirigeants créent des centres d'instruction pour préparer les jeunes, développent le sport, organisent des épreuves accessibles à tous, et n'aient qu'une seule ambition : Servir.

Le public se pressa ensuite à un buffet remarquablement garni, pendant que l'on préparait la salle pour le bal, lequel dura jusqu'au jour.

COMMUNIQUES

AMICALE MOTOCYCLISTE BEAUNOISE. — Le 5 mars a eu lieu la première réunion sur convocation de l'A.M.B. depuis la guerre.

Une sortie promenade est projetée pour le début d'avril. Prochaine réunion le 2 avril prochain.

■ **MOTO-CLUB BASQUE.** — Le Moto-Club Basque renaît. Groupant des motocyclistes venus de Bayonne, Biarritz, St-Jean de Luz et du pays basque, la première réunion du Moto-Club Basque s'est tenue Dimanche 16 mars à la Maison du Tourisme de Biarritz. Trois sections ont été créées : Vélocitateurs, Motos Tourisme et Compétition, cette dernière section sera dirigée par MM. Bouillot, Lamouzy et Bacherés. Vélocitateurs et motocyclistes basques sont cordialement invités à adhérer à ce club, des disques numérotés aux couleurs basques sont à leur disposition. Tous renseignements seront provisoirement donnés par M. F. Arostéguy, Syndicat d'initiative Biarritz. Première sortie : Grand Prix de Pau 6 avril.

■ **UNION DES MOTOCYCLISTES VIGNEUSIENS.** — Une bonne nouvelle, votre club va reprendre son activité à Pâques et nous vous engageons vivement à aller vous y inscrire chez le sympathique motard M. Coste, 68, avenue de Rouvres, à Vigneux, tél. 0-94.

L'ex-président vous dit « Camarades motards, venez nombreux à votre club ». Nous donnerons la composition du bureau dans notre prochain communiqué.

■ **ASSOCIATION MOTOCYCLISTE DE LA SEINE.** — **MOTO-CROSS INTERNATIONAL.** — C'est avec plaisir que l'on peut annoncer que, pour la première fois en France, va se disputer une épreuve internationale de Moto-Cross.

Ce genre de compétition qui a soulevé l'enthousiasme des publics belges et anglais est en train de faire son chemin en France.

Nous allons pouvoir regarder comment vont se comporter nos as Nationaux en face de nos amis belges et anglais.

Cette épreuve qui doit avoir un grand retentissement réunira un nombre important de coureurs, car beaucoup de clubs régionaux auront à cœur de se faire représenter par leurs meilleurs éléments. Une magnifique coupe sera attribuée au club ayant les meilleurs places.

Engagements et renseignements : Ecrire à M. Comte, 106, avenue Marceau, à Drancy (Seine), ou au siège social, 4, place de la Porte Champerret, Paris-17^e.



M.C. PARIS. — Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie. — Calendrier des sorties d'avril. Pâques : sortie sur Tourville-la-Chapelle. Départ samedi à 14 h. et le dimanche à 7 h. porte Maillot. Itinéraire : Gisors et Forges-les-Eaux.

Une autre sortie est prévue pour le 6 aux Gorges de Franchard. Départ 8 h. porte Dorée. Regroupement à Melun chez l'ami Mariette, 1, rue de Paris. Le 13, participation des sportifs au Circuit de Régularité de l'Île de France. Rendez-vous des Touristes à 7 h. porte de St-Cloud. Après le départ des coureurs, les touristes se rendront en groupe à Montlhéry pour assister à l'arrivée de l'épreuve. Le 20, Seine Port par Draveil, Corbeil. Départs : porte Dorée 9 h. et 13 h. 30. Le 27, Andrézy, par St-Germain et Achères. Départs porte Maillot 9 h. et 13 h. 30. Pour les départs du matin, pique-nique.

Jeunes sportifs et touristes, ne restez pas isolés, vous avez certainement près de chez vous un bon club qui pourra vous donner satisfaction; le M.C. de Paris est peut-être celui-là, venez nous voir ou écrivez-nous pour obtenir tous renseignements. Réunions les 1^{er} et 3^e mercredis à

21 h. « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli. Renseignements à la Permanence, 19, r. Charles-V. Correspondance: F. Rouquette, président, 3, rue de Lancry, Paris (10^e).

■ **SPORTING MOTO-CLUB DE SENS.** — Siège social : Café des Sports, rue de la République. Nouveau comité pour 1947 : La réunion générale a eu lieu le 29 janvier 1947, il a été procédé à l'élection du comité, sa composition est la suivante : Président d'honneur, Barbier Pierre. Président actif, Rouif Robert. Vice-Président, Dardy Jean. Secrétaire général, Vignot Jean. Secrétaire adjoint, Truchy Georges. Trésorier, Fernand Ern. Membres asseurs : Roche Maurice, Leclerc André, Traineau Gustave, Giroto Raymond.

■ **MOTO-CLUB PICARD.** — Le Moto-Club Picard organise un grand Cross motocycliste le 7 avril 1947, aux carrières de St-Acheul, ancien vélodrome André Hotte, à Amiens. Le circuit aura 1 km. 250 environ de terrain varié. Cette épreuve se disputera sur huit tours du circuit. Cinq catégories : jusqu'à 175, 250, 350 et 500 cmc. Sidecars jusqu'à 1000 cmc. Une finale toutes catégories dénommée « Prix de la Ville d'Amiens » réunira les 15 meilleurs temps et obligatoirement les 1^{er} et 2^e de chaque catégorie, et sera couru sur 12 tours. Les engagements sont ouverts jusqu'au mercredi 26 mars à 24 heures. Un challenge interclubs se disputera par équipe de 3 coureurs classés au meilleur temps; un club pourra avoir plusieurs équipes.

Cette épreuve se courra conformément aux règlements de la Fédération Française motocycliste. Sportifs ! les dirigeants du Moto-Club Picard vous attendent le 7 avril à Amiens.

Agents et Spécialistes

UNE BONNE NOUVELLE
POUR LES « NORTONISTES »

Des Norton sans « tickets »

chez Ladevèze

Les Ets Lucien Psalty, actuellement dirigés par M. Ladevèze, avaient été chargés officiellement par l'Armée Britannique de la réparation des motos militaires Norton. Aujourd'hui, nous apprenons que nos alliés ayant décidé de réduire l'importance de leurs forces stationnées chez nous, abandonnent une partie de leur matériel. Ce matériel comprend un certain nombre de Norton qui ont été cédées au Service Français des Surplus Alliés pour être revendues au public sans bon d'achat, et à la taxe.

M. Ladevèze a été chargé de ces transactions comme agent général de Norton

à Paris, et donnera tous renseignements aux personnes que la chose pourrait intéresser. Nous avons appris que plusieurs Norton reconstruites par ses soins ont été acquises par la Police Municipale de Paris, pour les agents chargés de contrôler la circulation, ce qui constitue, est-il besoin de le dire, une référence de premier ordre.

Le beau magasin de Lucien Psalty, actuellement dirigé par M. Ladevèze avec la compétence et l'autorité qu'on sait. Les lecteurs de « Moto-Revue » y trouveront le meilleur accueil.

USAGERS DES TOILES « HIMALAYA »
ATTENTION !!!

LES TISSAGES HIMALAYA
COMMUNIQUENT :

Il nous est parvenu que des tissus de qualité inférieure étaient fréquemment offerts sous les marques :

HIMALAYA
RESISTEX
THIBET

Pour couper court à ces pratiques, désormais toutes nos fabrications porteront en lisière l'une de nos marques déposées.

Pour votre garantie, exigez donc sur la lisière de votre toile de tente les marques HIMALAYA ou RESISTEX

sur celle de votre tissu de sac de couchage la marque : THIBET.

ERRATUM

Nous avons signalé par erreur dans notre numéro précédent, que l'atelier de Grazzini, créateur d'une suspension arrière adaptable, était situé 13, rue du Marché-Popincourt à Paris. C'est en réalité au 16 de cette même rue qu'habite le sympathique agent motoriste. Prenez-en note.



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.

UNE OPINION D'USAGER

● J'ai lu souvent dans votre rubrique, « Tribune Libre », les différents goûts de nos camarades motocyclistes au sujet de la moto idéale. Il y en a qui tiennent à l'ancienne machine, d'autres à la machine tout à fait moderne. Eh bien, moi, dans ma carrière de motocycliste, j'ai possédé une quarantaine de motos de toutes sortes, de toutes marques, de la 100 cmc. à la 1200 cmc. Je ne veux pas vous parler de ces vieux clous. En 1912 (l'année de mon début), pour parcourir 30 kms, le piston a serré trois fois. Je portais toujours du pétrole comme remède. C'est vrai, le graissage n'était pas bien étudié et puis je ne connaissais rien dans la moto. Je voudrais tourner votre attention sur la moto moderne. Je peux vous parler par expérience et je pars de ce principe : la moto devrait rester simple et économique. Je ne suis pas conservateur, j'aime le progrès, je sais que la moto à deux cylindres est plus souple, mieux équilibrée, elle a des reprises foudroyantes. C'est vrai, mais je sais également que pour bien alimenter deux cylindres, il faut deux carburateurs. Je sais aussi que dans le bicylindre en V le cylindre arrière ne se refroidit pas bien, malgré le graissage abondant, tandis que le flat-twin cylindres horizontaux est meilleur, mais les parties basses des cylindres s'ovalisent assez vite par le propre poids du piston. Cet inconvénient est supprimé dans la machine à vapeur horizontale. Vous direz : « Mais tout de même la souplesse compte beaucoup ». Eh bien si vous tenez à la souplesse, prenez un moteur à quatre cylindres, et pourquoi pas à six cylindres ? C'est encore mieux, mais la moto approchera le prix de la voiture, et alors la moto ne sera pas le véhicule populaire, à part celui de quelques riches amateurs.

Comme on voit, la bicylindre a ses avantages et ses inconvénients. Pour que la moto reste populaire et conserve son succès commercial, il faut qu'elle soit à la portée de tout le monde. Pourquoi payer deux carburateurs, deux pistons, deux bielles, etc.... ?

Pour la moto de course, cela n'est pas la même chose, on peut mettre deux cylindres, et même un compresseur si le moteur n'est pas assez gonflé, mais cela n'a rien à voir avec la moto populaire. Nous sommes au vingtième siècle. Tout devrait être motorisé, la pédale supprimée ou réservée pour les coureurs cyclistes, mais pour obtenir cela, je le répète, la moto devrait rester simple et économique. Deux temps ou quatre temps ? c'est une question de goût. Les deux marchent très bien. Le moteur à deux temps, piston plat, n'est pas mal, mais toujours avec le graissage par mélange. Bloc moteur ou boîte séparée ? Mieux serait le bloc moteur. Pourquoi une deuxième chaîne ? D'ailleurs dans la moto moderne la chaîne devrait disparaître, mais que deviendrait l'industrie de la fabrication des chaînes ? A mon avis, le monocylindre n'est pas encore arrivé à sa perfection, mais malgré tout, jusqu'à 500 cmc., on peut l'utiliser et au-delà, c'est le bicylindre qui convient mieux. L'Allemagne a fabriqué beaucoup de bicylindres, mais croyez-moi, toutes

ces machines ont été destinées à l'armée. Ce n'est pas le peuple qui les achetait. Si l'on complique la moto on la tuera. L'Amérique l'a démontré.

Dimitri DIMITROFF, Paris.

APPROBATION

● Je prends aussitôt la plume, non, pour vous faire de la prose, mais pour applaudir la vôtre au sujet de « Propagande étrangère ».

Ceux qui vous critiquent sont, à mon avis des ignorants, des chauvins et je vais plus loin que vous, sans être si poli, des... (1).

Les constructeurs français n'ont qu'à nous sortir des machines « up to date » des aciers de qualité, des prix raisonnables et se montrer un peu plus commerçants.

J'ai eu affaire pour ma part, à la Maison Saroléa et la Société R. Bosch de Stuttgart, et je ne peux que faire des éloges pour ces maisons au point de vue commercial. D'autres camarades ont tenté des relations avec des maisons françaises, et le résultat s'est avéré déplorable. Il a fallu dans certains cas « montrer les dents ».

Donc continuez à nous livrer le secret des machines anglaises, américaines, italiennes, tchèques et même allemandes car votre axiome est juste en disant qu'il n'y a plus de frontières, ni de politiques pour la mécanique et le progrès. Et puis, quand le « Secret » du constructeur français pourra nous être servi par votre intermédiaire, nous jugerons ! Très drôle également votre article des lecteurs qui vous submergent. Je pense que M. Jacques F. de Bayonne, a sans doute oublié quelque chose dans sa demande : les photos.

Pour ma part et pour terminer cet écrit, je vous demanderai de m'expédier par retour du courrier une 1.000 H.R.D. modèle 47, contre remboursement (escompte 5 % bien entendu).

Merci d'avance. (Réserver amarante de préférence).

R. BRIEU

(1) Ici, une expression trop énergique pour que nous la laissions passer.

L'AVIS D'UN LECTEUR SUISSE

● Etant un vieux lecteur de « Moto-Revue », et appréciant combien ce journal pour son côté technique, mais n'ayant jamais pris part aux discussions dans la Tribune Libre, je me décide à apporter une voix parmi les autres sur la vraie machine, que pourrait désirer chaque motocycliste moyen, en tant qu'utilitaire.

1^o Premièrement le deux temps est à abandonner dans les grosses cylindrées, vu l'exagération de sa consommation et s'il y a simplicité dans sa construction et son prix d'achat plus bas cette éco-

nomie n'a aucun rapport avec la différence engloutie en huile et en essence.

2^o Même si la nouvelle formule est aux deux cylindres, histoire de mode, c'est un moteur qui coûtera plus cher qu'un mono à l'achat et à l'entretien et pour apporter quels résultats ? prix d'exécution plus élevé, plus d'huile, plus d'essence et dégrasages plus onéreux.

3^o Mon expérience m'a conduit aux constatations suivantes : le mono 4 temps bien conçu, culbuterie étanche, carters magnéto et primaire hermétiquement clos, restera malgré tout le meilleur marché des moteurs en rapport de sa puissance maxima obtenue jusqu'à nos jours et cela en restant économique sur tous les points énumérés plus haut, soit prix d'achat, consommation et entretien.

4^o Par ailleurs, et quoique d'aucuns prétendent le contraire, je puis assurer qu'un moteur réplique de course, comes en tête muni d'un carburateur normal et dont les rapports de transmissions auront été réduits restera le moteur le plus apprécié, aux accélérations exceptionnelles et d'une propreté (vu son usinage) étonnante, à la consommation réduite jamais atteinte par un deux cylindres. En exemple je roule actuellement sur une A. J. S. 1939 comes en tête, rapports 6.000 tours/160 kmh. réduits à 135 kmh. maximum, consommation moyenne sur tous les parcours avec une deuxième personne sur le siège arrière, 3 l. 1/2 aux 100, huile deux l. vidangés tous les 2.000 kms. même avec un taux de 7 à 1 du 40 en quatrième, décalaminages tous les 8.000 kms.

5^o J'en viens au cadre qui doit être rigide et je ne crois pas que la fourche coulissante (si plaisante, facile à nettoyer et si souple) ait un très long succès à cause de l'impossibilité d'un redressage même bénin. De même la suspension AR (très bonne à l'état neuf) qui accuse trop vite un jeu latéral des plus ennuyeux. Et quant aux flasques de protections pour moteur il faut en avoir eu pour savoir quels peuvent en être les résultats quand il faut les enlever pour une réparation (New-Hudson).

En conclusion, aimons la moto pour son côté sport tout en étant utilitaire et parce qu'elle est mo.o et ne cherchons pas à la transformer en jalosant la voiture (verra-t-on jamais skier en conduite intérieure) ce sont deux moyens de transports bien différents.

Ch. P. GENEVE

ET UN AVIS OPPOSE AU PRECEDENT

● La controverse Cherpitel m'a vivement intéressé parce qu'elle met en lumière deux conceptions différentes de la vie. D'un côté la stagnation dans l'actuel, l'établi, la négation du progrès continu, de l'autre, avec M. Cherpitel, la recherche, l'étude incessante de faits nouveaux qui entraînent automatiquement l'adoption de dispositions nouvelles, qui, même, si elles ne sont pas toutes à retenir, n'en participent pas moins à l'amélioration constante et indéniable de la chose qui en est l'objet : ici, la motocyclette.

La doctrine de M. Faraday nous conduirait, en automobile, au rejet de la traction pour revenir à la B.-2 sous prétexte que cette dernière donnait toute satisfaction à ses propriétaires.

C'est pourquoi, je suis tout à fait d'accord avec M. Cherpitel et que, comme lui, j'attends avec impatience une machine moderne qui soit propre, sûre et agréable à conduire. Et je crois que la grande série devrait permettre de la doter des principaux perfectionnements récents : suspension intégrale, polycylindre, bloc cardan, tout en restant dans des prix raisonnables.

Bernard
à Guérens

nos petites annonces

PRIX de la ligne de 26 lettres, signes ou espaces 75 frs.

MILLAND

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

MOTOS A VENDRE

ZUNDAPP KS 750 nve equip. side orig. caisse grand sport. BAILLY, 8, r. des Bretons, Maisons-Alfort. ENT. 11-84.

GNOME-RHONE 250 luxe 39 parf. ét. pn. mot. com. pneus. CHERUBIN, 147 b., r. Chemin-Vert, Paris-11^e. A part. 19 h.

A V. moto Dresch 500 avec side, culb. enfermés pneus neufs, bon état.

A V. moteur Zundapp 750 type OZ 74 4 v. réduct. marche arrière, b. ét. BLANCHARD, 2, bd Henri-Arlet, Sarlat (Dord.)

B.M.W. 750 culb. R16 rem. à neuf, voir sam. et dim. GAL-LINARI, 240, av. Général de Gaulle, Champigny (Seine).

750 culb. Brough sup. tr. rap. ét. imp. pns nfs, bas px. CORNIAT, 25, r. Chavez, Drancy, ts l. jrs, sauf dim. 18 à 20 h.

MOTO Saroléa et side Roy tr. b. ét. sortant de rod. 350 culb. S'adresser CONFISERIE, 41, rue des Couronnes (20^e), sauf lundi et mardi.

350 MOTOBECANE sup. cul. 4 vit. mod. 39, moteur à roder. HERMAN, 37, rue des Graviilliers, Paris (3^e).

TRIUMPH 250 cmc. 2 cyl. type Hérisson.
Motobécane 4 temps.
Terrot 2 CV 2 temps.
FRANÇOIS, 17, r. Le Bua-20^e.

TERROT 500 comp. Jap rac. 4 v. sélect. impec. BASSERY, 18, r. Guillemot, Chaville.

INDIAN 750 mod. 43, type 741 B com. nve, roulée 700 k. VAUGIN, 18 b., bd Stalingrad, Malakoff (Seine).

PEUGEOT 3 CV pn. b. état, moteur nf, Raymond GORIN, St Pierre du Chemin (Vendée)

PEUGEOT 515 supersport side Bernardet «Record du monde». MONTAIGU, R. St-Privé (Yon.)

HARLEY 1000 cc. avec sidecar Bernardet 1 place 1/2 grand routier, bon état, pneus neufs, 60.000 francs.

Amilcar 7 CV C.G.S. Sport Bordino tr. b état, bons pneus. 85.000. BOUDAL, «MOTO-REVUE».

PART vend s. Terrot Jap 500 culb. carrosserie sport, pneus neufs. BICKEL, 184, r. Saint-Martin, Paris (3^e).

ARIEL 4 CV culb. 4 V sélect. impec. avec ou ss side. ROQ. 71-27, 50, bd Charonne.

VELOM. Terrot imp. GRATECAP, 14, r. Danton, Levallois.

SUP. cul. 500 4 vit. sélect. ét. nf. BOUCHET, pl. de l'Eglise, Draveil (S.-O.). Tél. 67.

MATCHLESS 4 CV 4 v. télesc. abs. neuve. ROLAND, 10, imp. J.-David, Asnières. Vis. sam. dimanche matin.

350 PUCH 2 tps 2 cyl. 4 v. sélect. CAFE, 62, r. Couronnes.

750 RENE-GILLET tr. b. état, susp. arrière. CHAUMET, 34, r. Molière, Montreuil (Seine).

NEW-MAP 500 culb. av. très joli side émail chrom. neufs. TESSIER, 9, r. Madagascar, Paris, av. 9 h. Apr. 19 h.

STANDARD 500 ACT susp. AR av. side Précision 3 pn. neufs, présentation de luxe. PIERRE, 34, av. Foch, Saint-Maur.

B.S.A. 7 CV 1939, sidecar. Peugeot 5 CV 1939 side. Terrot 350 comme neuve. Ardie 125 sélecteur.

D.K.W. 500 2 cyl. neuf. D.K.W. 350 4 vitesses. D.K.W. 250 neuf absolu. Sides Bernardet neufs. Monet 5 CV culb. side.

F.A.M., 8, avenue St-Ouen. Métro La Fourche, Paris-18^e.

N.S.U. 250 vélomoteur mono et 3 vit. MAGNAT, 86, aven. de Verdun, Issy-les-Moulineaux.

SIDE mod. roue susp. ét. nf. GOIFFON, 247, rue Vaugiradr.

SUPERBE moto Dollar 350 culbuté toute équipée comme neuve, 60.000. MAURICE, 19, r. de Neuilly, Rosny-sous-Bois.

B.S.A. culb. 500 mod. 34, side parf. état, 100.000 fr. 122, r. Fontainebleau, Athis.

250 N.S.U. culb. mod. 1943, ét. nf. MICHEL, 19 bis, av. Foch, Saint-Maur (Seine)

HARLEY 1200 marche arrière av. side Bernardet grd tour. parf. ét. TRIPET, 9, r. Lucie, Choisy-le-Roi (Seine).

MONET-GOYON 350 mag. pr. int. JACQUOT, 53, av. V.-Hugo Choisy-le-Roi. Tél. BEL. 10-54.

G.-RHONE 750 av. side Bernardet 1 pl. 1/2 gr. coffre. JACQUOT, 53, av. V.-Hugo, Choisy-le-Roi. Tél. Bel. 10-54.

B.M.W. R23 neuve culb. téles. Terrot 500 lat. tr. belle. HURNI, 13, pas. Lathuille, Paris-18^e

MONET 500 mag lat. et side Terrot, excellent état. PAGE, FIG. 93-46, le matin.

VOUS cherchez une moto ? MEN. 99-86. TRANSACT'MOTO 104, rue Haxo, Paris (20^e).

VELOM. Monet-Goyon 38, 3 vit. 94 bis, rue Sartoris, La Garenne (Seine), après 17 h.

PART. vd moto F.N. 500 culb. side b. ét. pn. nfs, bas prix. DUMONT, DID. 48-04.

MONET-G. 100 c. Gillet-H. 2 t. 350 New-imp. 500 culb. 2 roues motos av. pneus. ABBA-DIE, 2, r. Marseille (10^e).

A V. Petitbi équipé VAP, tandem Petitbi et Petitbi. CONCIERGE, 13, r. Gauthey (17^e).

SIDE Terrot 350 culb. 35. PARFUMERIE, 16, r. de Vienne-8^e

ARIEL 350 culb. mod. 41 nve. FERIERE, Cité Fleurs, Corneilles-en-Parisis (S.-O.).

GNOME-RHONE type X 40 750 culb. sélect. fab. 1943.

B.S.A. 250 culb. sélect. avec side léger, moteur New-Map neuf 125 culb. 4, rue Hoche, Colombes. Tél. CHAR. 08-47.

MOTOBECANE 250 b. ét. PITOU, 3, r. St-Nicolas (12^e).

VD DARMONT 38 c. nf. Cherche Sandford ou voit sport 6 CV. OFPC, 6, r. Ordener (18^e)

750 B.M.W. culb. type armée avec châssis side très bon état. S'adresser RESTAURANT BLEU, 18, rue Robert Lindet, Paris (15^e).

PART. vd 500 Saroléa 4 vit. tr. b. ét. Tél. ITA. 15-46.

PEUGEOT P. 108 250 lat. impec. 82, av. des Pervenches, Savigny-s.-Orge. Ne pas écrire.

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

VENDS ou éch. 175 Peugeot 4 temps P109 tr. bon ét. contre 350 ou 500 très bon état. HENRI, GRA. 31-16.

VDS moto 3 CV JAP lat. bon état, 25.000 et suis ach. moto 350 culb. bon ét. Ecr. DUMA-NOIR, école Théo Roussel, Montesson (S.-et-O.).

B.S.A. 500 étoile bleue et moteur seul, même type. BROCHARD, 80, r. Grenelle (7^e).

N.S.U. 125 cmc. état neuf, sélecteur au pied. Tél. 103 à Bobigny.

VD vélom. grd sport Peugeot 3 vit. sélect. le matin, 9, rue Augustin-Thierry, 20^e.

350 MOTOBECANE superclub abs. v. nve, sélect. 4 vit. RACINE, 62, r. St-Dominique (7^e) Dimanche, lundi matin.

MOTOBECANE 500 lat. bon ét. 31.000 fr. LAPORTE, 73, r. Châteaubriand, Rueil.

A VENDRE Zundapp 600 culbuteurs parfait état. CAREL MOTOS, Briouze (Orne).

MOTOBECANE 250 bloc mot. bon état, 30.000. PITEL, Les Rotours par Putanges (Orne).

PART. v. vélom. Motobécane 2 t. 1945 ét. nf. MILLIOT, 7, r. Puvis de Chavanne (17^e).

VEND ou éch. ctre épave 500 side Précision c. neuf. REVERCHON, 29, rue du Docteur Rebatel, Lyon. (3^e).

V. ou éch. av. soult c. pl. puis. bel. P109 175 bl. mot. 39 b. pn. écl. acc. klax. 14 à 18 h. sauf sam. dim. TRET, 17, q. Austerlitz. GOB. 21-82.

PART. vd Peugeot P108 3 CV chromée ét. neuf, pn. excel. GABAUD, 4 b. Bd J.-Jaurès, Boulogne-Billanc. Mol. 28-16.

350 TRIUMPH all. 2 tps 4 vit. sél. abs. neuve, pneus neufs, prés. imp. 75.000 fr. THIZEAU, Gde Rue, Selles-s.-C.

SANDFORD 6 CV s. prés. pns neufs, mot. Ruby frs. Bx. J. PONNELLE, Abb. St-Martin Beaune (Côte d'Or).

TOUTES LES CARRIERES DE L'AUTOMOBILE

Motoriste. Mécanicien-chauffeur, Electricien-réparateur, Employé 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.)

COURS TECHNIQUES AUTO.

rue du Docteur Cordier, SAINT-QUENTIN (Aisne)

B. M. W.

Toutes répar. machines récentes Anglaises - Allemandes

MOTOBECANE

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

LA MOTO

REPARATIONS

L. BATIFORT

Pistons, Réalésage. Rectifications. Réfections embiellages
30, rue Deguinguand, LEVALLOIS-PERRET - PER. 42-75

ASSURANCES IMMEDIATES

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

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

MOTO - SPORT
RAY. BONIN
 Spécialiste motos Anglaises
 et toutes marques
 14, rue Collange, 14
 LEVALLOIS-PERRET
 Tél. PEREire 09-93
 Achat — Vente — Echange
 Réparation

G. R. 350 Major état neuf, samedi 5 avril, 14 à 18 h. 33, pl. de la Madeleine, Paris.

AUTOMOTO A9 4 CV ét. de march. pn. nfs. BOYER, 37 b. r. Claude Perrasse, 16^e. Aut 32-59

PART. vd Sunbeam 500 culb. état neuf, M. ROULLIN, 208, r. St-Maur, Paris (10^e).

PEUGEOT 4 CV culb. absol. nve, garantie, offres à PELLE-TIER, 45, r. Bourgogne, Paris.

VEL. Terrot 1 CV VM parf. ét. 18.000 fr. DUBUC, 24, r. Joannès, Gagny. Tél. Raincy 12-90.

ON DESIRE ACHETER

ACHETE ou éch. tansad bipl. c. tansad ord. DIEUX, 113, r. Saint-Charles (15^e).

Capote p.-brise pr side Précision, g. m. BEAUGEZ, 7, rue F.-Fauvre, Vincennes.

EP. TERROT 350 av. papiers. FOURES, 7, imp. Robert (18^e)

CHERCHE moteur 350 Terrot lat. ou culb. et réservoir essence. VION, 44, rue de la Compté, Boran (Oise).

EPAVE ou moto ou châss. incomplet 5 CV Peugeot ty. 172S MULLER, 61 b., r. Planchat, XX^e. Tél. ROQ. 69-69.

ACHETE Gnome-Rhône 800 cc. type AX2 bon ou mauvais état même incomplètes. FAURIE, 8, av. St-Ouen, Paris. Mar. 45-07

PART. ach. B.M.W. R 51 ou R 66, R 61, R 71 ou R 73 en état ou épave. Ch. aussi culotte fourrée. MERCIER, 39, r. de Valois, Paris-1^{er}. CEN. 88-51.

PART. ch. D.K.W. 350 même usagée av. cart. grise. Ecr. GILBERT, 232, boulevard Raspail, Paris (14^e).

CHERCHE 250 ou 350 ét. nf. mod. récent. LHERONDE, 9, r. Denfert - Rochereau, Le Perreux. Tremblay 15-33.

ACH. 1 sélecteur 1 branche pour boîte à vit. Albion 4 vit. Ecrire TSCHOPP, 4, montée de Vouliat, Saint-Etienne.

CHER Monet 350 mod. récent, épave à remont. DUC, 3 bis, r. Paris, Franconville (S.-O.).

CHERCHE un cyl. mot. Darmont spécial eau, FOUGERES, Tessé-la-Madeleine (Orne).

SUIS acheteur deux moteurs complets 350 ou 500 préfér. 2 cyl. complets en parfait état. GILBERT, 132, boulevard Saint-Germain, Paris (6^e).

CHERCHE roue AV et AR B. M.A. à courroie. DAVID, 17, av. Chanzy, La Varenne (S.).

GILLET-HERSTAL 350 lat. av. châssis side très bon état, pn. presque neufs. MOUZA, 13, r. de l'Yonne, Montreuil (S.-et-M.). Tél. 388.

CH. épave D.K.W. 125 cc. 3 v. sélec. COSTENOBLE, 164, r. de Lille, Roncq Blanc Four (Nord)

ACH. épave 350 Terrot RDA ou auro av. pap. GUIGNON, Francheville-le-Haut (Rhône).

DARMONT spécial ou Sandford b. ét. Ecr. tous dét. cond. et px. SICHERE, 7, r. de Romainville, Paris (19^e).

PART. ach. 500 angl. ét. nf. NEDEY, 65, r. Réaumur (2^e).

CHERCHE épave moto avec pap. Ecr. RAFFIN, 48, rue F. Faure, Colombes (Seine).

ECHANGES

ECH. roue AV, roue AR, pont et arbre, boîte vit. comp. B. M.W. R 75 et cadre av. fourche contre mêmes pièces B.M. W. R 71. DAVANTURE, 27, r. l'Aviation, Drancy (Seine).

500 COMPET. F.N. grand prix contre petite voit. MOUTIE, 7, av. des Ternes, soir ou sam.

VEND ou éch. c. pet. camion 1 René-Gillet 750 1939 impec. 1 René-Gillet 1000 susp AR, avec side grd routier impec. Berni, Châteauneuf-s.-Charente

ECH. R.-Gillet 6 CV 4.600 kms a. side c. voit. 6 CV. MEUNIER, 49, av. Argenteuil, Asnières (Seine).

ECH. B.S.A. 2 cyl. 500 méc. parf. pn. nfs c. Sandford ou Darmont spécial. LAMMENS, 7, av. Petite Hollande, Marq-en-Barœul (Nord).

MONET-G. 350 culb. LS 4S c. nve contre 5 pneus et ch. 140 X40. G. MAURICE, 7, r. J.-Jaurès, Créteil. GRA. 19-55.

DIVERS

CONTRE la pluie tabliers, pélerines, vestes, cuissards, serretêtes, casques, gants, etc... REVIL Ets, 82, av. des Ternes. ETO. 15-53, seuls spécialistes pour tous équipements, accessoires moto, cycle, auto.

V. cadre comp. av. réservoir 350 MB B4 2 roues triport. av. pn. nfs 700X45. MOUFLETTE, 49, av. Jaurès, Sartrouville.

A V. boîte vit. Burman 3 rap. FENDT V., Terrasson (Dord.).

PNEUS et chambres nf occasion, silencieux tubulaires, garde-boue enveloppant, batteries, pièces moteur et boîtes Terrot 250 et 350 occasion. F.A.M., 8, avenue Saint-Ouen, Paris (18^e).

TOUTES réparations, réalésage embiellage, chromage, émailage mieux et moins cher que partout ailleurs, devis gratuit. F.A.M., 8, av. de Saint-Ouen, Paris. Métro la Fourche. Tél. MARC. 45-07.

A V. Opel 7 CV t. b. état, 1 combin. aviateur RAF neuf. BOUCHARLAT, 23, r. St-Antoine, Etampes (S.O.). T. 543.

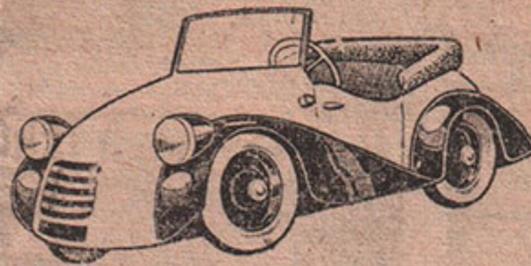
MOTEUR 4 CV D.K.W. voiture complet. av. allumeur. 1 lot pneus 400X18, chambres 26X350, 1 bloc moteur F.N. 350 comp. HURNI, 13, pass. Lathuille (pl. Clichy) (18^e).

LA PETITE VOITURE IDEALE

60 kmh. 3 L. aux 100 kms

V.E.L

41, rue Gaultier — COURBEVOIE (Seine)



CATALOGUE
sur DEMANDE

faciliés de
paiement

aménagement spécial pour invalides

VDS moteur compl. et pièces Morgan 9 CV. RENAUDIN, 3, r. de Bondy, Paris (10^e).

VD side G.-Rhône 38 T. DS p. état, reprendrais D.K.W. 198 cmc. ou Sim. DECRESSIONNIERE, 76, rue V.-Hugo, Puteaux, dim. et soir 19 h.

A V. pneu Hutchinson 27X3 extra strong ribed R. Ventresque, Nt en cuirs, bd F. Mistral, Narbonne (Aude).

A V. écl. électr. moto neuf, dyn. march. disj. Phare, accu. POMES, 49, r. Petit (19^e).

VDS pièces détach. ttes marques, dyn. compl. D.K.W. bicyl. Cherche card. complet Gnome X, Agence TERROT, Luçon (Vendée).

CABRIOLET Citroën mot. nf, bs pns, D. REBOUR, 10, r. Delarivière Lefoullon, Puteaux.

OFFRES D'EMPLOIS

CLINIQUE des cadres, 16, rue Danton, Levallois, demande bons compagnons répar. cadres

ON DEMAND. bon mécanicien connaît. parf. moto « NEUILLY MOTOS », 34, av. G. Clémenceau, Neuilly - Plaisance. Tél. 230.

FONDS DE COMMERCE

VENDS magasin cycle et moto atel. répar. Agence exclusive gros bourg, près Clermont-Ft. beau log. Ecr. DACHEUX, 35, reu Ste-Claire, Clermont-Ferrand (Ppy-de-Dôme).

A V. ville import. centre fond artisan cycles, motos. Aff. sérieuse, cause santé. MEUNIER, R. Lavilatte, Guéret.

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
Cll. 12-51

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

ACHAT ET VENTE

Toutes Motos

Pièces détachées — Mise au point — Spécialiste Terrot et Motobécane

BARRE MOTOS

123, avenue Foch, 123
LE PARC SAINT-MAUR

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

JEUNES GENS!... N'HESITEZ PLUS

POUR VOS ETUDES
PAR CORRESPONDANCE CHOISISSEZ L'

I. P. S. F.

Institut Professionnel Supérieur Français
17, rue d'Astorg — PARIS (8^e)

— Documentation gratuite —

UNE BRILLANTE CARRIERE VOUS
ATTEND GRACE A NOTRE METHODE
D'ENSEIGNEMENT MODERNE



AUTOMOBILE

Mécanique — Electricité
Conduite, etc...

Nos cours permettent d'obtenir le brevet d'automobiliste militaire

AVIATION

Visite — Conférence

de l'aérodrome
Baptême de l'air gratuit

NOTRE DEVISE : FAIRE MIEUX ET MOINS CHER

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

COMPTOIR DE PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS

4, R. CHAPTAL, LEVALLOIS

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS RÉALÉSAGES PIÈCES POUR MOTEURS CHAISE

Peugeot — Motobécane
Terrot — Zurcher
Accessoires
Porte - bagages, Tan - sad.
Repose-pieds, Porte-bidon,
etc... Clés à bougie « Inoxy »
Fournitures exclusives
aux agents

TOUS SPORTS

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

NOTARI Propriétaire

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

Achat — Vente — Echange
FRANCE - MOTOS
Réparations, Reconstruction

Robert KIÉNÉ

Coureur Spécialiste
73, quai du Point-du-Jour
BILLANCOURT
Près Pont de Billancourt
Tél. : MOL. 31-28

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

STOCK DISPONIBLE

D.K.W. - B.M.W.

N.S.U. - ZUNDAPP

etc.

Pièces adaptables
de notre fabrication

VENTE — ACHAT

Motos — Epaves

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux

Tél. : LON. 02-63

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

6, B^d RICHARD-LENOIR-PARIS

MOTO-BASTILLE
La Maison du Motocycliste

Toutes les pièces détachées
tous les accessoires
et spécialités

Venez
ou
écrivez

Vous trouverez
tous les accessoires
toutes les pièces

demandez notre
liste contre
10^{fr} en timbres

Terrot, MOTOBÉCANE : Expedition, contre Remb^t

B. M. W. — ZUNDAPP

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

ACCUMULATEURS MAP BATTERIES MOTOS

12, rue Creuzet, Lyon Tél. : Parmentier 46-17
A. PIGASSE, Ingénieur - Chimiste

Ets F. DUMONT Dépositaire Gurtner

Bougies - Carburateurs - Avertisseurs

8, rue du Mont — PONTARLIER (Doubs)

AVIS IMPORTANT

AUX MECANICIENS ET ARTISANS AUTO

DOUBLEZ VOS GAINS en connaissant à fond toute l'au-
tomobile 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-Élysées, Paris.
Documentation B-20 et spécimen contre 9 frs en timbres.

MOTOS PARIS - NORD CYCLES

AGENCES GNOME - RHONE — MOTOBÉCANE

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

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

REPARATION - MISE AU POINT - VENTE

FRANCE - MOTOS

R. PITTARD

REALESAGES — REFECTION D'EMBIELLAGES
ACCESSOIRES — EMAILLAGE

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

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

HARLEY - DAVIDSON

22, r. de Picpus, PARIS-12^e

Réparations — Révisions
Pièces détachées d'origine
Pièces disponibles pour
moteurs 750 cmc. Armée
Achat - Vente

Vve H. BARTHELEMY

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

Agence exclusive

MOTOBÉCANE

Pièces détachées

Réparations par Spécialistes
Achats - Ventes - Echanges

ETS BONNET

VELO SOLEX

Motos, VéloMOTEURS, Cycles
Toutes Marques

VENTE EXCLUSIVEMENT
A LA TAXE

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)

M^o Billancourt, MOL. 15-46

AUTO-UNION -- D.K.W.

STATION-SERVICE

83

Avenue de la Grande-Armée

83

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

" UNE NOUVEAUTÉ "

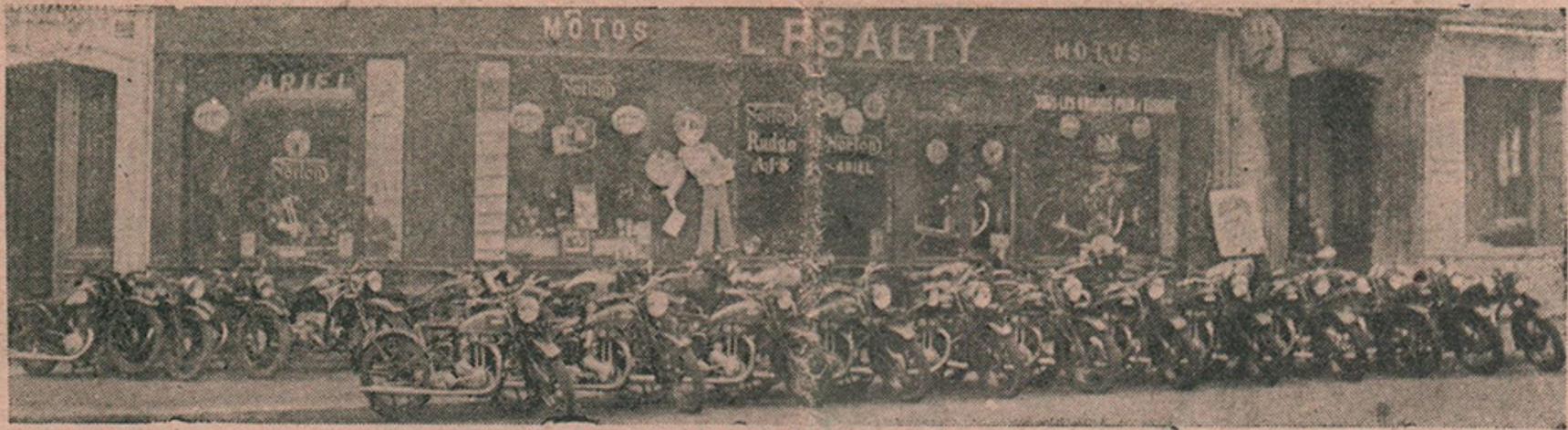
Le véritable confort, avec

LA POIGNEE (LICENCE) SOUPL — CAOUTCHOUC
pour Vélos et Motos

FERREBŒUF Frères, 47, rue Marius-Aufan, 47

LEVALLOIS-PERRET — (Tél. Per. 05-07)

Accessoires en gros



GRANDE EXPOSITION

Lucien PSALTY

Spécialiste MOTOS ANGLAISES

Agent officiel des plus grandes marques du monde

NORTON — ARIEL — PANTHER — BROUGH-SUPERIOR — RUDGE

MOTOS DISPONIBLES DE SUITE :

NORTON 500 arbre à cames, culasse bronze, suspension AR, type International 30. — NORTON 350 arbre à cames, culasse bronze, type International 40. — NORTON 500 arbre à cames, culasse fonte. — NORTON 500 culbuteur. — NORTON 500 latéral. — NORTON 350 culbuteur. — ARIEL 1000 cc. 4 cylindres culbuteur, suspension AR. — ARIEL 500 culbuteur. — ARIEL 350 culbuteurs. — ROYAL-ENFIELD 350 culbuteur superculasse. — ROYAL-ENFIELD 350 latérale. — TRIUMPH 500 2 cylindres culbuteurs. — TRIUMPH 350 culbuteurs. — TRIUMPH 350 latérale. — SAROLEA 600 culbuteurs

4 vitesses, sélecteur. — SAROLEA 600 latérale 4 vitesses, sélecteur. — D.K.W. 500 bicylindre suspension AR. — MONET-GOYON 350 culbuteurs 4 vitesses, sélecteur, suspension AR. — MONET-GOYON 500 culbuteurs, moteur Mag, 4 vitesses, sélecteur. — Sidecar MOTOBECANE 4 CV superculasse, état neuf 1939. — MATCHLESS 4 CV superculasse, fourche télescopique. — GNOME-RHONE 4 CV culbuteurs, sélecteur, 4 vitesses Super Major. — TERROT 500 superculasse, 4 vitesses, sélecteur. — SACH 125 cmc. — D.K.W. — N.S.U. — PUCH 3, et 5 CV. — NORTON des surplus alliés, disponibles de suite, à voir sur place.

NOUVELLE DIRECTION :

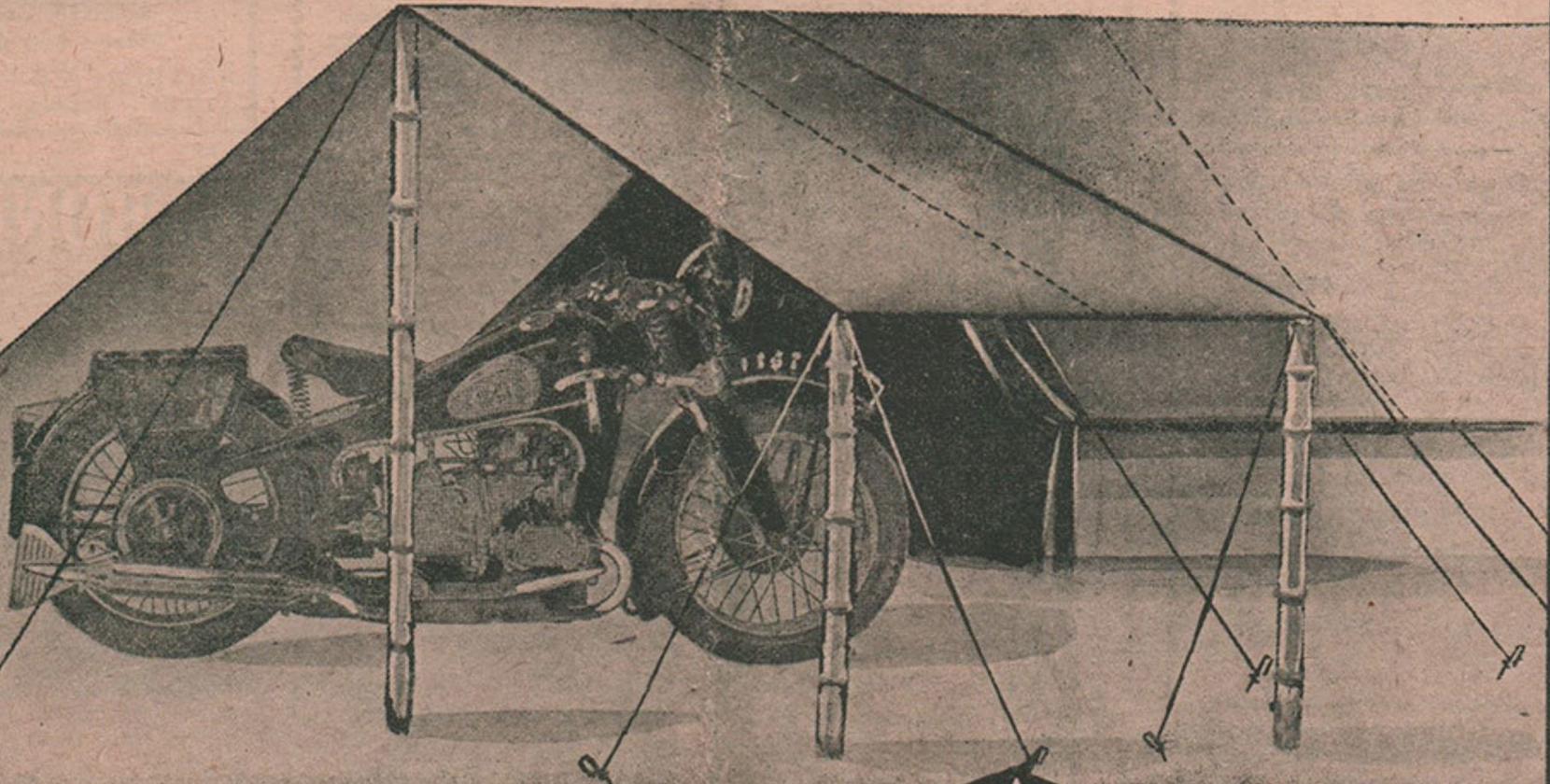
Paul LADEVEZE

SPECIALISTE MOTOS RAPIDES

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

Nous nous excusons auprès de notre clientèle du retard apporté aux lettres et expéditions, mais nous recevons plusieurs milliers de lettres par semaine.

CAMPEURS! exigez les toiles garanties



HIMALAYA • RESISTEX • THIBET

VENTE EXCLUSIVE AUX FABRICANTS :

8, RUE DU CARDINAL-MERCIER, PARIS

PIGALLE 89.45

AGENT de la RÉGION SUD-EST M. BARDIN, 10, Rue Jean-de-Tourmes, LYON

HIMALAYA