

35^e ANNEE. — N° 891. — 18 AVRIL 1947

LE SALON
DE GENEVE

LE SPORT

VELOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue

Provisoirement
BI-MENSUEL
LE NUMERO :
15 frs.



TELEPHONE :
GUTENB. 73.32
4 LIGNES GROUPEES
C.I.C. POSTAL : 297.37

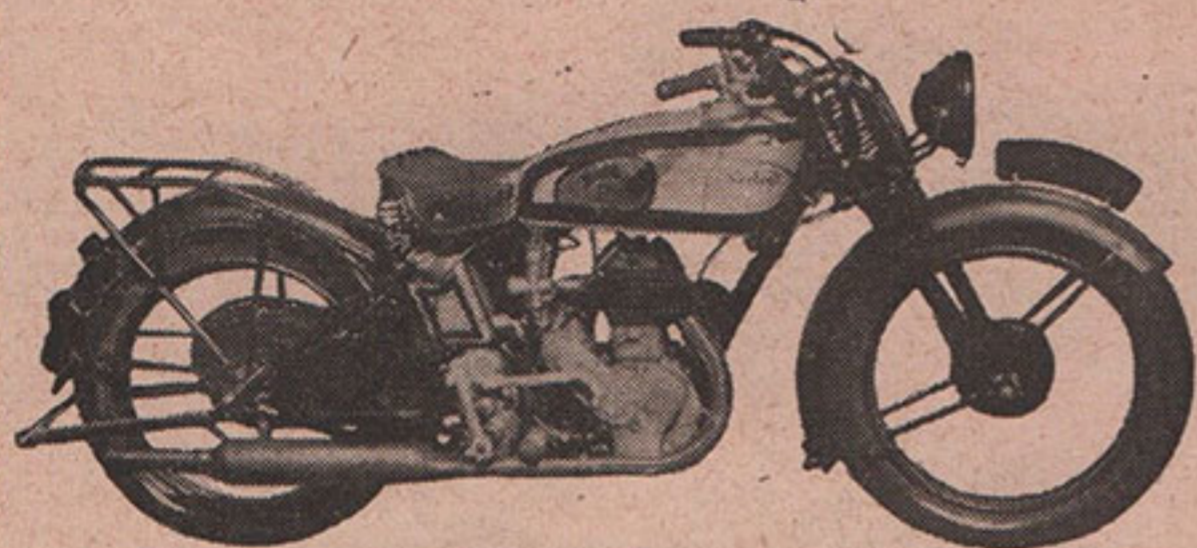
REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

Nos colonies d'Afrique du Nord abondent en coins pittoresques.
Voici le panorama d'une ville marocaine (photo Ch. Magne).

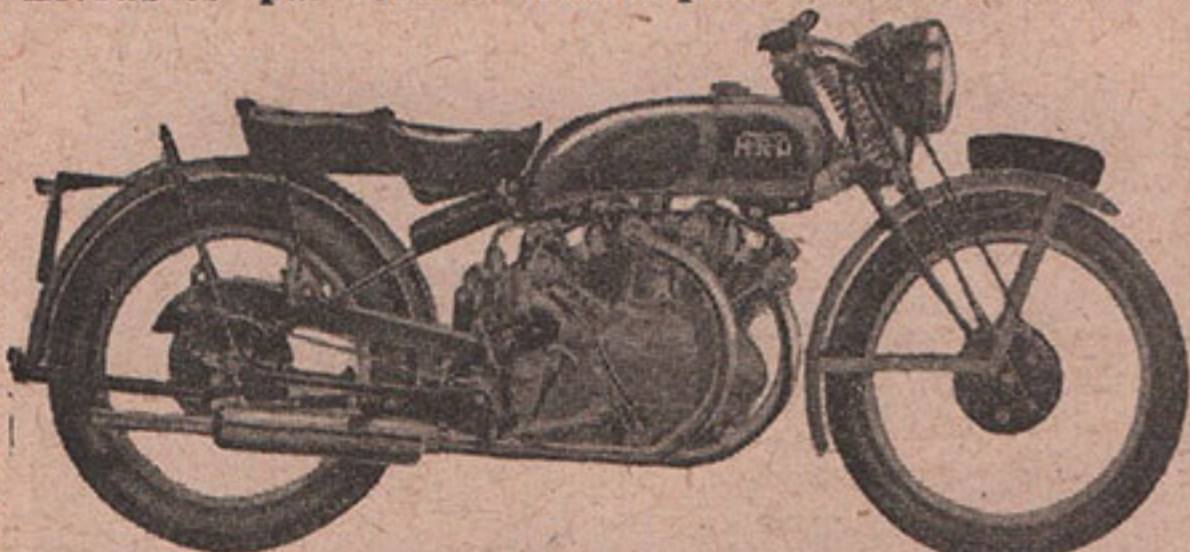
Le Salon
de la **Moto** continue
chez
GARREAU

SPECIALISTE MOTOS RAPIDES
PIECES DETACHEES ANGLAISES

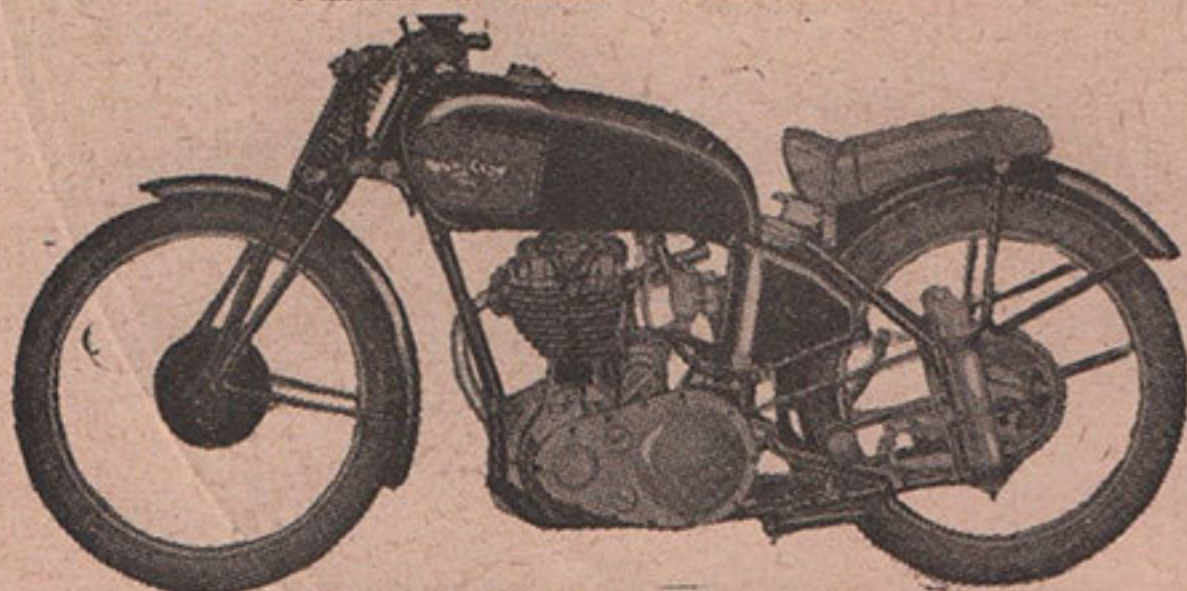
Norton



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



**Motos VINCENT HRD
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

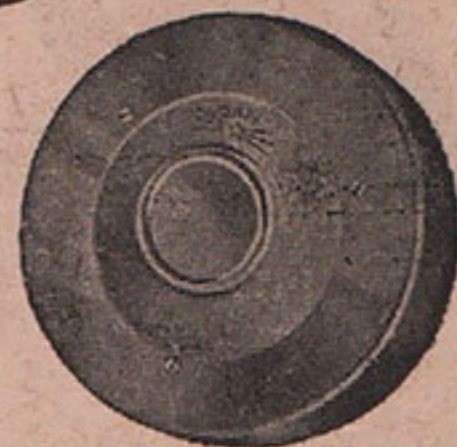


Téléph. :
LON. 09-10
et la suite

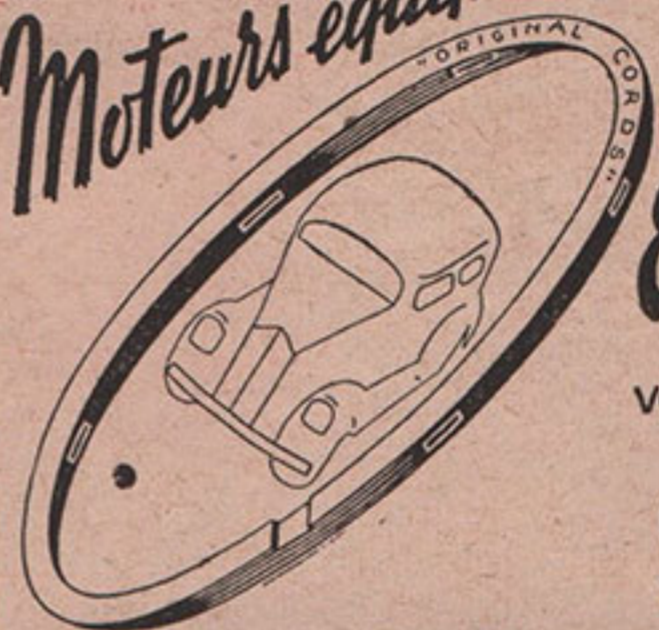
ALLUMAGE - ECLAIRAGE

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

USINES ET BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

XXI^e

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

GROUPE AUXILIAIRE

pour

**BICYCLETTES
ET TANDEMS**



LE PLUS PETIT

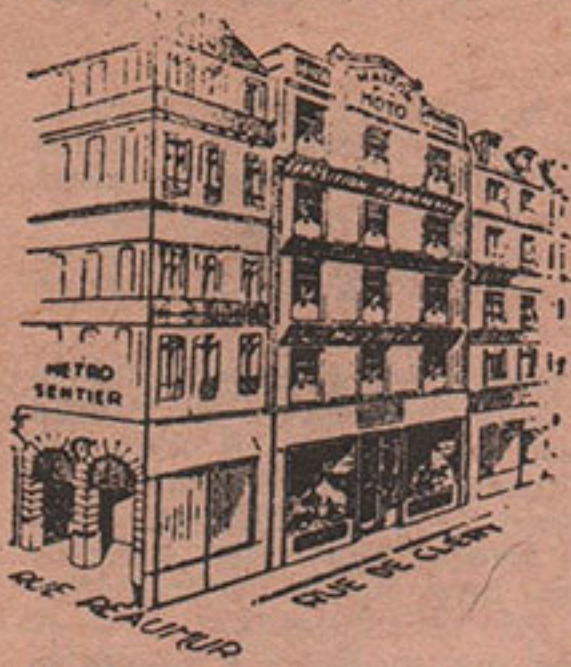
MOTEUR UTILITAIRE A 4 TEMPS

1 CV - 2 vitesses - 1 lit. 4 aux 100 kms
par la SECURITE ABSOLUE qu'il vous apporte.

Vitesse : 35 km. à l'heure

DISTRIBUTEUR GENERAL S.F.M.P.D.

23, rue de Bagnolet, Paris-20^e - Tél. ROQ. 63-78



REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE.
12, RUE DE CLERY, 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°s	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.

◆ MOTOCARS ITALIENS

La Volpe, surnommée par son constructeur « La plus petite voiturette du monde » comporte quatre roues, deux places côte à côte et un moteur 125 cmc. deux cylindres deux temps.

La F.I.M.E.R. est construite par une importante usine qui produit des motos, des cycles, des scooters, etc... C'est également une deux cylindres deux temps, mais d'une cylindrée de 250 cmc.

Ces machines, précisons-le, ne peuvent être importées pour l'instant.

◆ REMERCIEMENTS

A L'A. M. NIÇOISE

Le Moto-Club Châtillonnais se fait l'interprète de ses membres qui ont assisté à une fête récente organisée à Nice pour remercier bien vivement l'Amicale Motocycliste Niçoise de son cordial accueil, ainsi qu'au motoriste local Jeanne- ret qui a facilité très grandement le séjour de nos sociétaires sur la Côte d'Azur.

◆ L'ACTIVITE DE L'A. R. A.

Les agents motocyclistes de l'Assistance Routière des Assurances ont à leur actif, pour l'année passée, un bilan on ne peut plus élogieux. Plus de 2.931 motocyclistes ou automobilistes ont eu recours à leurs bons services.

◆ AVIS AUX MOTOCYCLISTES SINISTRES

Nous rappelons à tous nos lecteurs et abonnés que les déclarations de sinistres ou de pillages doivent être adressées avant le 1^{er} juillet 1947 aux Services de la Reconstruction du lieu du sinistre. Le Groupement National des Pillés, 5, rue Logellach, à Paris, ou 11, rue Ernest-Cauvin, à Amiens, est à la disposition des intéressés. Joindre une enveloppe affranchie.

◆ TARIFS DES PERMIS DE CONDUIRE

Une mauvaise interprétation d'un texte officiel nous a fait écrire, dans notre numéro du premier janvier, qu'il était nécessaire d'apposer sur la demande un timbre fiscal de 200 francs.

En réalité, la somme de 320 francs se décompose ainsi :

1° 20 francs pour le papier timbré de la demande.

UN PETIT FAIT parmi tant d'autres

SI l'il fallait encore une preuve de l'incapacité notoire et de l'incompétence des quelques milliers de bureaucrates dont nous sommes les esclaves, en tant que Français moyens et plus spécialement usagers de la rout, nous prendrions comme exemple un petit fait en apparence anodin :

Chaque motocycliste reçoit mensuellement un bon de 10 litres d'essence. Dès le début du rationnement, nous avons signalé tous les inconvénients que présente pour les motards la contrainte d'acheter le carburant par 10 litres : Obligation d'emporter assez d'essence au départ, impossibilité de ravitailler en route, étant donnée la faible contenance de nos réservoirs. Bien entendu, il est toujours loisible d'emporter avec soi une nourrice, encombrante au possible et difficile à arrimer. Mais le remède était beaucoup plus simple : La délivrance, chaque mois, de deux bons de cinq litres au lieu d'un de dix. La suggestion de « Moto-Revue » est restée sans échos, et les motocyclistes (plus encore les vélomotoristes), continuent d'être empoisonnés (le mot n'est pas trop fort), par suite de la mauvaise volonté des Pouvoirs Publics.

L'unité de vente de l'essence est le bidon de cinq litres. Rien ne peut donc s'opposer à cette modeste revendication. Quelques garagistes complaisants ont tourné la difficulté en « rendant la monnaie » au moyen d'un ticket portant leur cachet ou signature avec la mention « bon pour cinq litres ». Mais cette façon de procéder, outre les difficultés pratiques qu'elle soulève, est proscrite par les règlements en vigueur, ces règlements que personne n'observe à la lettre et qui sont prétextes à maintes tracasseries à l'encontre des détaillants. Nous devons donc exiger la délivrance du contingent mensuel en bons de cinq litres. Il est vrai qu'on poussera peut-être la mesquinerie jusqu'à objecter le prix ou la rareté du papier. Dans certains commissariats (le nôtre par exemple), on fait bien payer vingt sous l'imprimé de demande d'allocation qu'on nous oblige à renouveler chaque mois, alors qu'une simple signature serait amplement suffisante.

◆ LES MEDECINS MANIFESTENT

Le 7 mars, les médecins de la Seine ont manifesté pour protester contre la carence du gouvernement qui leur refuse la possibilité d'acquérir des voitures. Les motocyclistes seront-ils un jour obligés d'en faire autant ?

◆ LA PRODUCTION DES PNEUS

En 1946, nous avons produit 39.996 enveloppes et 32.212 chambres à air de motos.

◆ SOYEZ CORRECTS

Un confrère suisse reprend à l'usage de ses lecteurs le vieux slogan de « Moto-Revue » : Soyez corrects en route ! Les injures sont les arguments de ceux qui ont tort.

◆ ESCORTE ROYALE SUR TRIUMPH

Les quatre agents de la police motorisée qui ont accompagné LL. MM. George VI et Elisabeth d'Angleterre dans leur voyage en Afrique du Sud étaient pourvus de Triumph Tiger 100 deux cylindres 500 cmc.

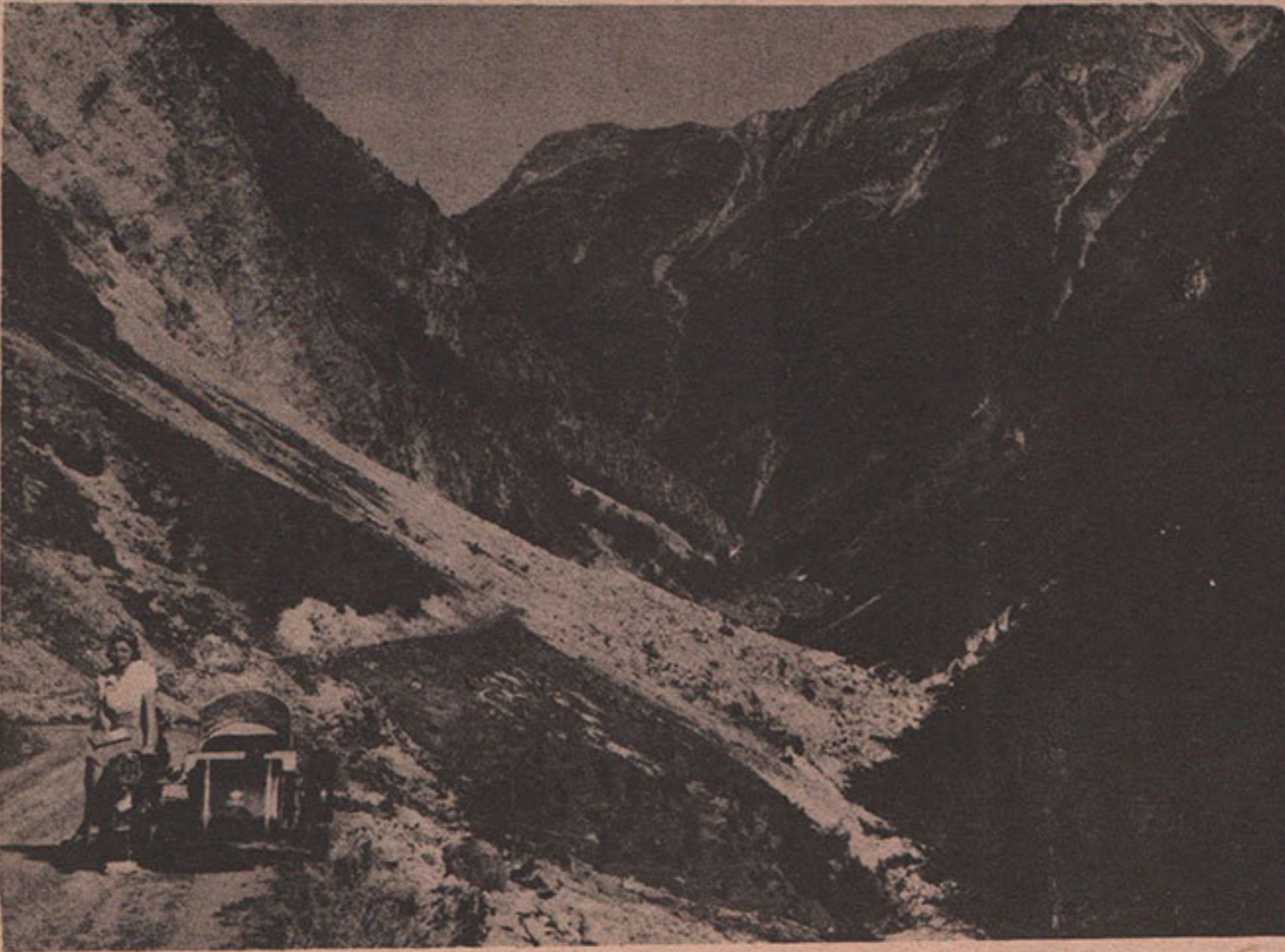
◆ DES COUREURS BRITANNIQUES SUR LE CONTINENT

Plusieurs conducteurs britanniques disputeront sur le continent Européen les principales épreuves de la saison 1947. Ont été désignés plus spécialement : Fergus Anderson, Peter Goodman, Eric Thomas, Tommy Wood, Whitworth et Dudley Word.

Ils se produiront le 20 avril au circuit de San Remo, le 27 avril à Barcelone, le 4 mai à Floreffe, le 11 mai au circuit de Paris, le 18 mai dans le Grand Prix d'entre Sambre et Meuse et le 25 mai, dans le Grand Prix des Frontières à Chimay.

◆ CAMPAGNE POUR LE SILENCE EN ITALIE

Le Ministère des Transports italiens a décidé d'intensifier la lutte contre le bruit. La police a reçu des ordres stricts pour réprimer les infractions à la loi sur le silence, particulièrement à l'encontre des amateurs d'échappement libre. On envisage jusqu'au retrait des permis. En Italie le silence est d'or !



Le défilé de Maupas dans le Glandon (photo de M. Faintrenies, abonné)

LES TRIBULATIONS D'UN TOURIST TROPHY

Savez-vous qu'un français remporta en 1946 le Tourist Trophy britannique ? Pas le T.T. des motos, bien sûr, puisqu'il n'eut pas lieu, mais celui des vélos. C'est en effet l'amateur Jean Baldassari qui s'adjugea la course cycliste de l'île de Man. Il devenait donc détenteur du trophée : Un splendide « Mercure » en argent, haut de 75 cms et d'un poids de 49 kilos, que les organisateurs expédièrent en France sans retard. Mais le colis fut perdu, retrouvé à Bordeaux et enfin retourné sur Paris. Mais la Fédération Française du Cyclisme, quoique détentrice provisoire du trophée, fut invitée par la Douane à verser 435.000 francs, remboursables, dès réexpédition du challenge en Angleterre, sous déduction des taxes et droits divers. Aussi l'objet d'art refusé par le destinataire prit rapidement le chemin du retour. Allons, voilà une mésaventure qui ne risque pas d'arriver à la Fédération Motocycliste Française.

QUE LE CIEL NOUS EN PRESERVE

Les actuelles réglementations suisses imposent aux motocyclistes helvétiques l'usage « d'indicateurs de direction pour « motocycles qui comprennent deux flèches de couleur orange, visibles de jour « et de nuit, l'une placée à l'avant, au « milieu, l'autre à l'arrière, au milieu « également, qui doivent se déclencher « simultanément sur une seule commande « et être bien visibles à distance.

On a tenté également, quelques mois avant la guerre, de nous imposer ces flèches lumineuses fragiles, encombrantes et inutiles, mais devant la désapprobation générale, le projet n'a pas abouti.

UN CHALLENGE LUCIEN PSALTY

Lucien Psalty, qui se souvient du temps où il participait aux compétitions, vient d'offrir un challenge à disputer cette année suivant un règlement à paraître bientôt. Cette œuvre d'art a été remise par son donateur à M. E. Hache, le sympathique président du Club Motocycliste de Grasse.

Applaudissons à cette généreuse initiative qui encourage les jeunes dans la pratique de notre sport.

ERREUR INEXCUSABLE

Nous avons quelquefois entendu des motocyclistes déclarer avec un sérieux imperturbable : « Mon moteur comprimé à 7 kilos ». Chaque fois nous avons souri sans rien dire, persuadé que l'ignorant qui plaçait cette phrase n'était pas un lecteur de « Moto-Revue ». Notre revue a publié à plusieurs reprises la définition du taux de compression et la formule permettant de le calculer :

$$T = \frac{V + v}{v}$$



Le challenge mis en compétition par Lucien Psalty.

T représentant le rapport volumétrique, V le volume de la cylindrée et v celui de chambre d'explosion. Le chiffre ainsi obtenu n'est donc qu'un simple rapport, et ne désigne aucune pression ou force comme bon nombre d'ignorants le supposent.

Mais si cette erreur est excusable, alors qu'elle émane d'un néophyte ou même d'un motocycliste peu averti, il n'en est pas de même quand des techniciens, ou des gens se disant tels, la commettent à leur tour. Nous avons relevé cet affreux barbarisme dans une notice d'entretien récente. On y lit textuellement : « A titre d'indication, nos moteurs à soupapes latérales compriment à 5 kgs environ, et nos moteurs à culbuteurs à 6 kgs environ ». Pour mesurer la compression, ce constructeur doit probablement visser le tube d'un manomètre à la place de la bougie et donner un coup de kick ! Nous ne voyons pas d'autre explication.

ON SE PLAINT DE LA PREFECTURE DE SEINE-ET-OISE

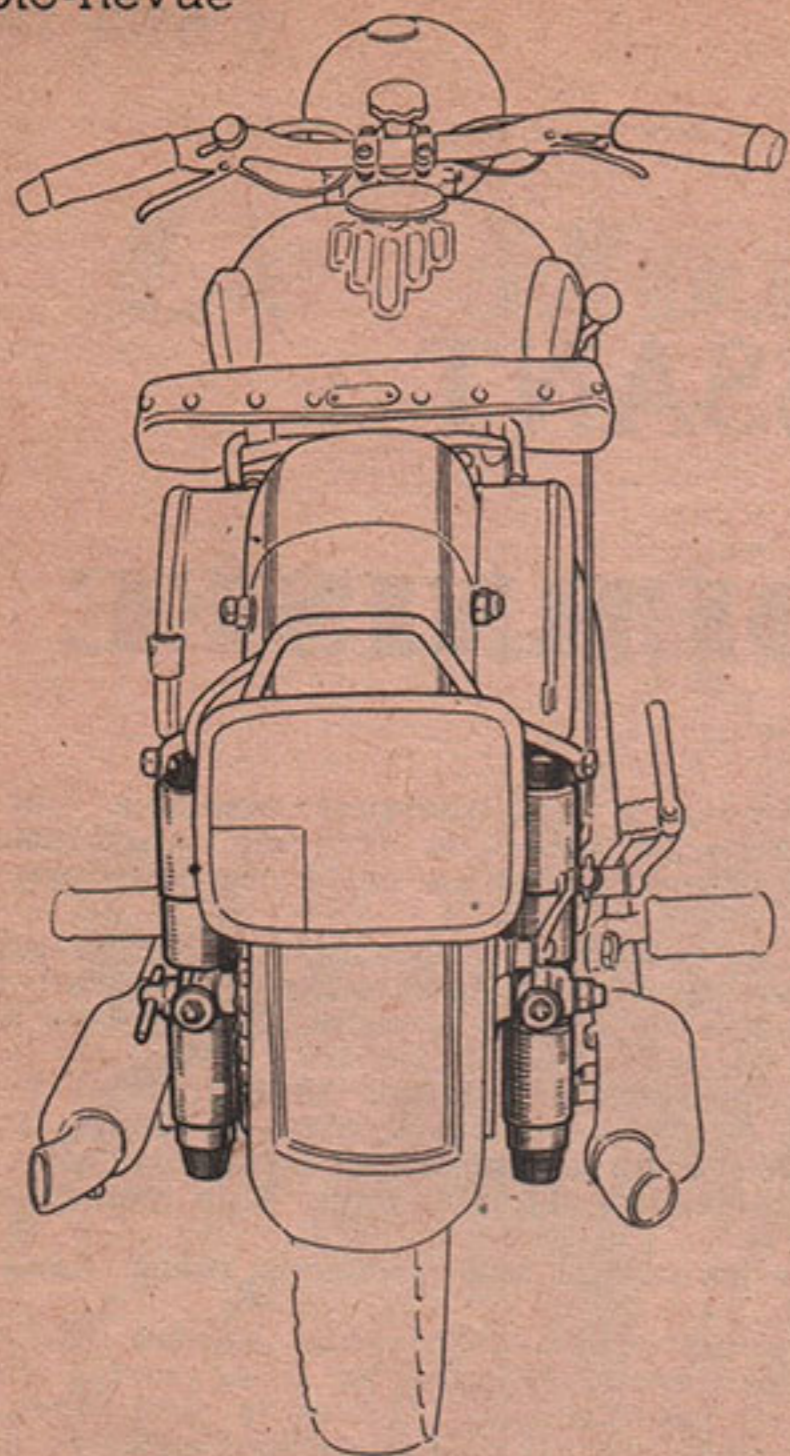
Nous avons reçu la lettre suivante de M. L. C., notre abonné de Villiers-le-Bel (Seine-et-Oise) :

« Je n'ai pas l'habitude d'abuser de vos colonnes pour des revendications personnelles. Mais aujourd'hui, je n'hésite pas à le faire, car mon cas n'est pas unique. Plusieurs camarades ont été en butte aux mêmes tracasseries que moi de la part du Service des Cartes Grises de Versailles.

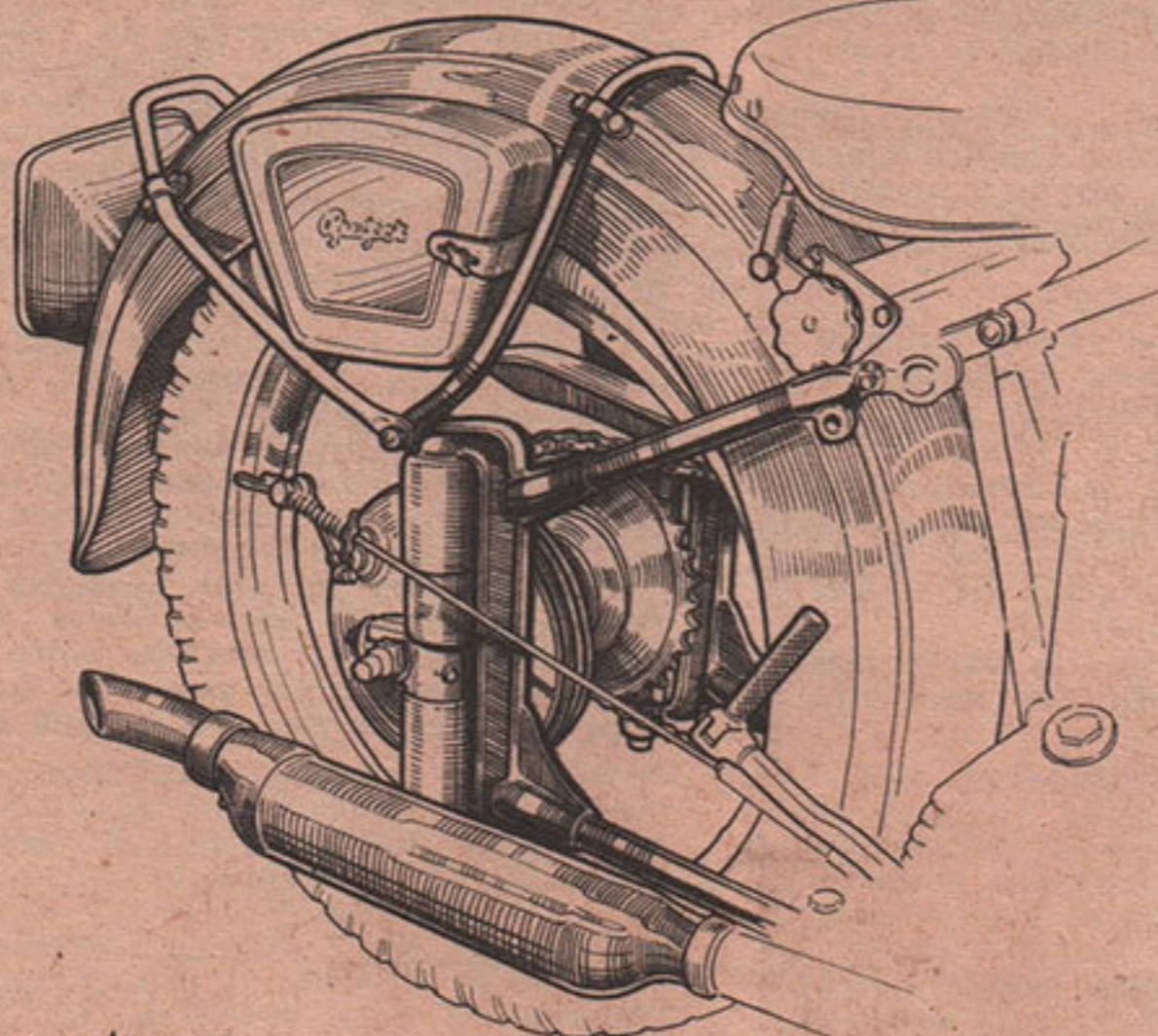
Vous n'ignorez évidemment pas qu'il est indispensable de faire immatriculer les vélomoteurs achetés avant la guerre. C'est le cas du mien. A trois reprises, je me rends à Versailles et à chaque fois, on me refuse la carte grise. Je me suis conformé strictement aux instructions données, mais le personnel tant masculin que féminin (d'ailleurs fort désagréable), manifeste sans cesse de nouvelles exigences. Malgré une feuille des Mines en bonne et due forme, on m'a obligé à repasser devant l'Inspecteur. Il a fallu ensuite faire en plus de la demande de carte grise une demande de réception (qu'on ne réclame pas à tout le monde, Dieu sait pourquoi). Enfin, en dernier lieu, on m'oblige à faire légaliser la signature du vendeur, sans s'occuper si celui-ci vit encore ou s'il y a possibilité de le retrouver (je l'ai perdu de vue depuis 1939). Le plus fort, c'est qu'on s'est contenté, pour un autre vélomoteur en ma possession, un mois plus tôt, d'un simple reçu timbré. J'en ai fait l'observation à un quelconque chef de service qui a levé les bras au ciel sans me répondre. Tout cela pour une méchante pétrolette achetée 300 francs un peu avant la guerre ! Les communications entre Versailles et les autres villes du département sont souvent laborieuses. C'est du temps et de l'argent dépensé en pure perte pour satisfaire les manies de quelques fonctionnaires tâtilons. Et le service est ouvert 2 heures le matin, 2 heures le soir. Si vous habitez aux confins de l'Eure ou de l'Oise, c'est la même chose. Quand à espérer obtenir la carte grise par correspondance, impossible. On garde le dossier des mois entiers et on le retourne en disant que quelque chose ne va pas. Tous ceux qui ont eu affaire à ces bureaux sont dégoûtés, mais comme on ne peut plus toucher l'essence sans présenter la carte grise, il faut y passer.

C'est avec ce genre de tracasseries qu'on dégoûte les gens les mieux intentionnés. Nous payons assez de droits et de taxes pour exiger des fonctionnaires un minimum de complaisance, d'honnêteté et de correction.

N.D.L.R. — Nous laissons à l'auteur de cette lettre toute la responsabilité de ses affirmations, mais nous tenons à signaler que nous avons déjà reçu plusieurs réclamations du même genre.



Vue d'arrière, la machine équipée de la suspension Grazzini, présente les gros tubes télescopiques, symétriquement disposés de part et d'autre de la roue arrière. A droite, côté frein, on remarque la légère surélévation du garde-boue, et sa fixation par arceaux fixés à la partie supérieure de l'armature.



Ci-contre : à droite, côté transmission, on voit combien cette « amélioration » présente un dessin net et loin de tout bricolage. Il est à noter que la tension de chaîne reste constante.

est remplacé par un d'un diamètre supérieur. La tension de chaîne reste constante : elle est réglée au montage par des boutons visibles en bout de pattes. Enfin précisons que les ressorts sont protégés de la boue et de la poussière par des tubes télescopiques en métal inoxydable; ils travaillent donc dans la graisse et les meilleures conditions possibles.

Puis, après avoir pris quelques croquis pour illustrer cette présentation, nous avons pu goûter les joies, trop brèves, mais combien probantes, de la suspension intégrale.

Je connais bien la 515 Peugeot, pour avoir, il y a déjà de longues années, fait de nombreuses centaines de kilomètres sur route et sur piste, en solo ou sidcar avec cette robuste machine que je tiens pour une des plus intéressantes mécaniques françaises. Bonne tenue de route, fourche assez confortable, moteur solide, et puissant (j'ai, en 1935, sur une ma-

Une " 515 " Peugeot à suspension arrière ! ... oui mais chez GRAZZINI

un dangereux martyr de torsion, de grands coups de chalumeau ou de dégauchissage toujours dangereux.

La suspension Grazzini a été étudiée pour s'adapter correctement et facilement à tout cadre rigide, moderne ou non; le travail peut être fait, soit par le spécialiste, soit par n'importe quel motoriste soigneux possédant la brasure. Un exemple de la diversité des cadres rajeunis; après cette Peugeot, Grazzini équipe une Harley-Davidson! C'est bien le cas de dire « Qui peut le plus peut le moins ».

Sans reprendre la description technique faite page 67 de notre N° 889 du 15 mars, il convient de rappeler la largeur de la portée d'axe, ce qui empêche complètement le danger de torsion verticale que pourraient occasionner les chocs causés à la roue par les dénivellations du sol; d'ailleurs l'axe d'origine

chêne de client et à l'improviste, avec phare et silencieux, dépassé 120 sur un tour de Montlhéry, ce qui est très convenable pour une moto « tourisme » non préparée, et nettement supérieur à ce qui se faisait à l'époque en France).

C'est donc avec les meilleurs éléments de comparaison que j'enfourchai la 500 Peugeot.

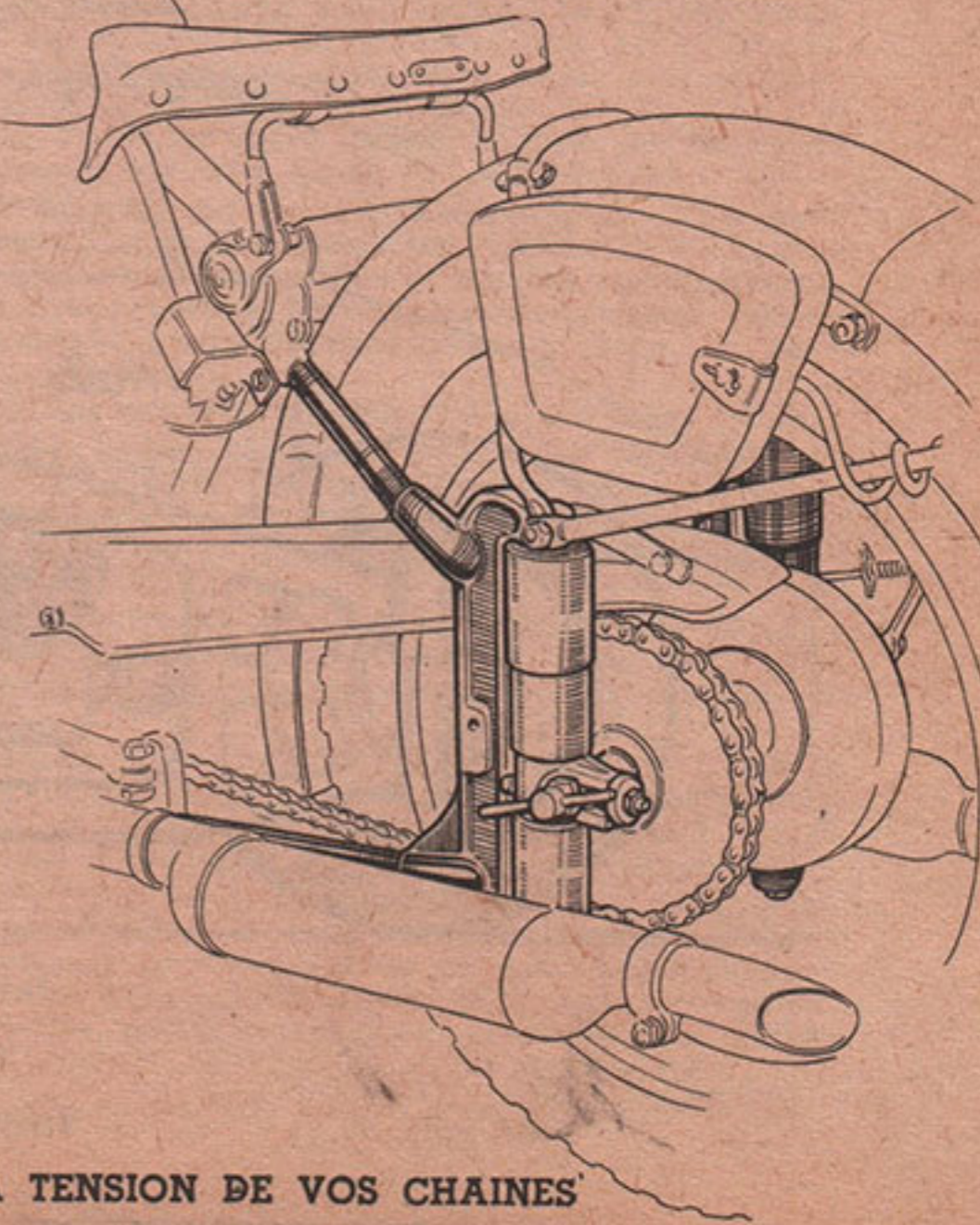
Je suis parti, sous la pluie (ah, cette veille de Pâques!) pour me remettre en main la machine et pour rechercher quelques passages pleins de trous ou de mauvais pavés.

J'en ai trouvé! J'en ai vu, mais je puis dire que je n'en ai pas senti! Car le confort procuré par la suspension arrière est tel que si la roue est secouée, le pilote est parfaitement isolé des réactions brutales de la route. Si cet avantage est le propre de toutes les suspensions arrières bien établies, il est bon de faire remarquer que confort, tenue de route et sécurité sont parfaits avec cette suspension adaptable à toutes les motos.

De retour près de l'atelier, j'avisai un passage, d'ailleurs interdit aux véhicules, en gros pavés disjoints et terminé aux deux bouts par un trottoir plus haut que la normale. Ayant profité du « bateau » devant une porte cochère et roulé quelques mètres sur un trottoir, je pouvais essayer à nouveau le confort sur ce sol parfaitement défoncé; puis, tant pis si ça cassé! j'ai quitté ce chemin en descendant le dit trottoir, bien d'équerre, à 25 ou 30 à l'heure. L'arrivée sur la roue avant fut un peu brutale, mais je n'ai rien senti de désagréable quand ce fut celle arrière qui arriva sur la chaussée. Ce petit essai fut le dernier; M. Grazzini voulait bien que je recommence en sens inverse, et que je monte le trottoir, mais la jante avant n'y aurait sûrement pas résisté.

Enfin, en sincère partisan de la suspension arrière, je finis en disant à ceux qui ont toujours un cadre rigide: essayez une suspension Grazzini.

Daniel REBOUR.



NOUS avons annoncé, dans notre numéro du 15 mars, que la suspension arrière due à Grazzini était commercialisée et que le prototype en était monté sur une 515 Peugeot. Aussi, comme tout bon motocycliste aimant le progrès et les belles réalisations, nous sommes-nous rendus rue du Marché-Popincourt pour examiner cette machine modernisée par la pose de cette suspension télescopique, et, vous vous en doutez, pour passer quelques gros pavés afin de juger par nous-même de l'efficacité et de l'esthétique de cette mécanique.

La 515, sortie de l'atelier, est livrée à notre application et à nos critiques.

L'allure générale n'est pas changée. Seuls, les coulisseaux arrières et le garde-boue un peu surélevé changent de l'aspect habituel. Mais on est surtout frappé de la netteté de la modification: en effet, rien ne fait sentir le bricolage, le rebondi, le « standard qui va sur tout » et n'est parfait sur rien.

Le triangle arrière du cadre a été coupé, et les tubes ont pris leur place dans les raccords orientables de l'armature en acier coulé. Après brasure et réémaillage, on a devant les yeux un nouveau cadre qui semble sorti du plus moderne des bureaux d'étude; et cela sans que les tubes d'origine aient subi

La moto idéale ?

UN PROJET INTÉRESSANT : LA MONOTRACE MODERNISÉE

J'AI lu avec un vif intérêt l'article de Monsieur Cherpitel dans votre numéro du Salon, ainsi que la réponse plutôt caustique que lui a fait Monsieur Faraday dans votre dernier numéro.

Bien que mon opinion personnelle sur cette question me fasse résolument pencher côté Cherpitel, cet ami du confort, du silence et des améliorations pratiques, je dois avouer que je juge ces Messieurs comme deux parfaits égoïstes !

En effet, le premier veut que tous les motocyclistes sortent habillés comme de vulgaires piétons, que leurs machines soient caparaçonnées pour que soit enfermé tout ce qui peut salir ou se salir, caché tout ce qui est si beau et si esthétique, c'est-à-dire : câbles, tubes et autres tuyaux.

D'autre part, il conteste le droit à ses semblables de tacher leur pantalon et de prendre de bonnes averses sur les reins.

Le deuxième tient à ce que tous ses frères (les vrais motocyclistes comme il dit !), sortent bardés de cuir ou déguisés en scaphandrier, il veut que leurs machines montrent coquettement leurs dessous, puis il se fâche tout rouge si on lui enlève le droit de tripoter une belle chaîne pleine de cambouis.

Comme son honorable antagoniste ne goûte pas comme lui la jouissance de se salir les mains, il l'envoie acheter une Rolls (ce qui est brutal au prix où est la f), ou lui conseille de faire de la route dans le métro (ce qui est mesquin étant donné le faible rayon d'action de celui-ci).

Paix, Messieurs ! Il en faut pour tous les goûts.

Pourquoi essayer d'imposer la moto de vos rêves, puisque des milliers de motards ont aussi des idées personnelles qu'ils considèrent bien entendu comme meilleures que les vôtres.

Qu'un grand constructeur, un vrai, lance une moto carrossée moderne et les amateurs de cet engin seront enfin satisfaits, quand aux autres, ils trouveront parmi les quelques dizaines de marques françaises ou étrangères de motos orthodoxes, matière à satisfaire leurs penchants.

Si cette machine à venir est bien comprise, le camp des orthodoxes s'amenuisera rapidement au profit des amateurs du deux roues confortable.

Monsieur Faraday nous a cité quelques marques, qui se sont déjà essayées dans ce genre de véhicule et il insinue que leur conception technique est la cause de leur peu de succès.

Il a vraiment tort, au moins pour une marque, j'ai nommé la « Monotrace » que je connais bien puisque j'ai fait soit à Paris ou sur les routes de France près de 100.000 kms avec cette machine.

Je m'occupe de moto carrossée depuis 18 ans, aussi je ne résiste pas à l'envie de vous faire connaître la copie d'une lettre que j'ai envoyée à un grand constructeur au mois de mai dernier, donc antérieure de six mois à la controverse « Cherpitel-Faraday ».

Puisse cette lettre m'ouvrir une modeste place dans la polémique en cours...

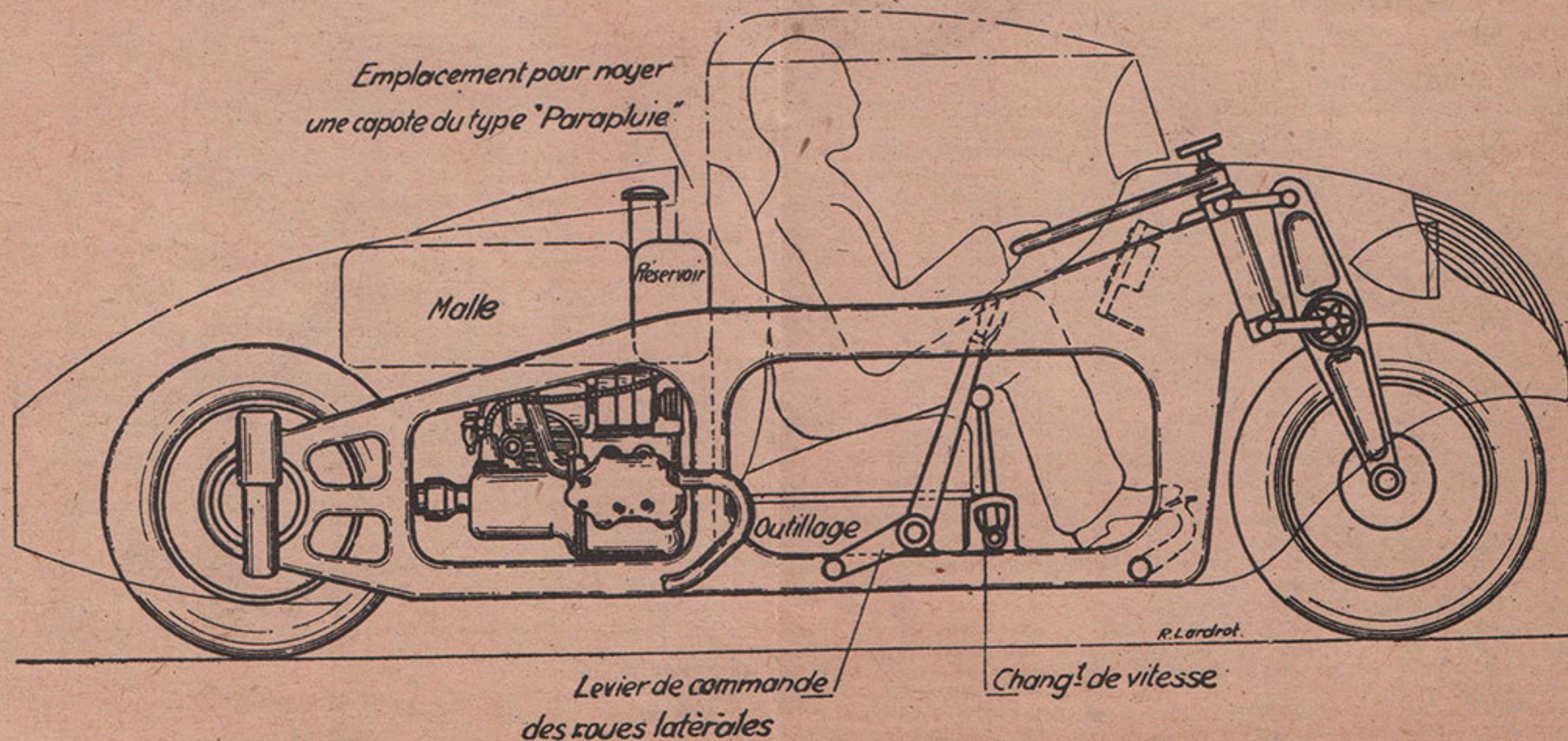
La reprise de la construction automobile s'avère difficile, et de longues années seront nécessaires à la sortie d'une voiture populaire à la portée de la clientèle moyenne ; et peut-être ne verrons-nous avant longtemps des voitures dans les mains de l'ouvrier et de l'employé.

Les prix prohibitifs des prototypes à sortir interdisent la reprise du tourisme d'avant-guerre qui était soutenu en plus grande partie par la voiture bon marché ou d'occasion. Le constructeur avisé qui sortirait un véhicule dont le prix de vente serait sensiblement égal à celui d'une moto, et offrant un confort approchant celui d'une voiture avec le rendement de celle-ci, trouverait auprès du public un accueil enthousiaste.

La solution idéale est la moto carrossée. Avec elle, seulement un train de deux pneus, pas de différentiel, assurance moto, prix de garage réduit.

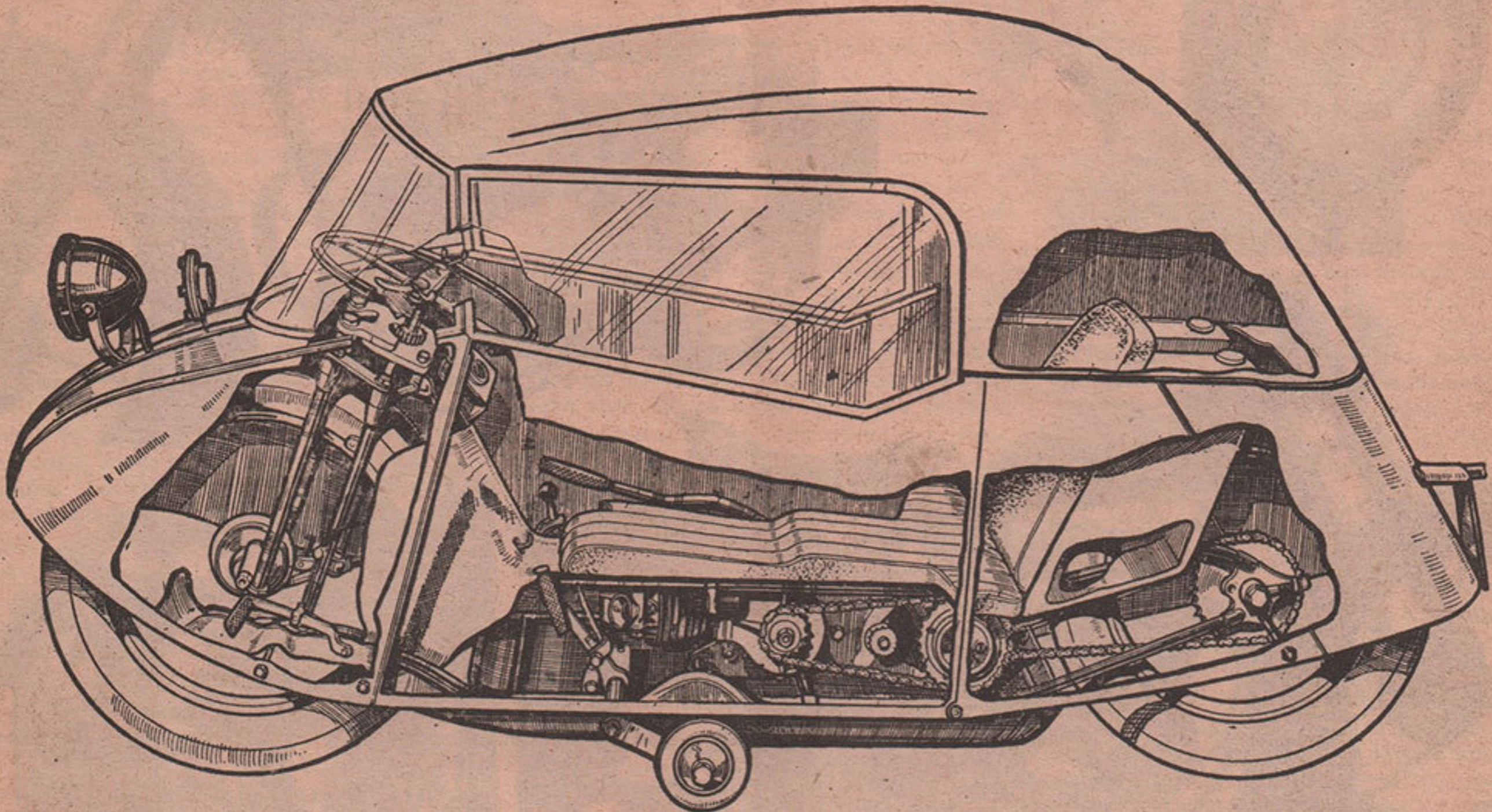
Je suis un fervent de cet engin, une Monotrace ayant fait ma joie pendant onze ans, sans accident et sans panne grave.

Je m'étonne que cette solution idéale de la moto n'ait pas tenté un seul constructeur français. L'intérêt suscité par ma Monotrace lors de mes passages dans les grandes villes de France augmente ma surprise de voir cet engin méconnu. Que de fois ai-je entendu cette réflexion : — « C'est dommage que ça n'a pas pris ». — Les raisons qui ont voulu que « ça ne prenne pas » n'étaient pas d'ordre technique.



Voici une illustration conforme aux projets de l'auteur.

Le Monocar Whitwood



Ce curieux véhicule, lancé en Angleterre en 1935, était une véritable voiture à deux roues : carrosserie, capote, glaces de côté, direction « Duplex » commandée par volant. Deux places en tandem. La partie motrice est celle d'une moto. Le monocar Whitwood n'est plus commercialisé aujourd'hui.

La Monotrace était plus confortable que la moto, moins dangereuse aussi, puisqu'une chute consécutive au dérapage était pratiquement impossible. Elle transportait deux personnes confortablement assises à la moyenne de 45 kmh., avec 4 litres au cent.

Contrairement aux apparences, sa tenue de route était étonnante, sa conduite plaisante, car le pilotage d'un deux roues en position assise est un agrément dont les conducteurs de motos et de voitures ignorent le charme; aussi tous ses usagers étaient-ils de véritables fanatiques.

Quelques vieilles Monotrace recommencent à rouler à nouveau, leurs possesseurs les ayant achetées complètes, ou en pièces détachées à grand renfort de petites annonces.

Je suis persuadé que si un grand constructeur lançait une machine du même principe, en apportant à sa réalisation quelques améliorations quant à la ligne et à certains détails mécaniques, si ce lancement, dis-je, était appuyé par une publicité intelligente et quelques démonstrateurs adroits, son succès serait énorme.

Je me permets de soumettre à votre attention un projet personnel concernant la moto carrossée.

Ce projet avait été élaboré à l'intention de « Moto-Revue », en 1936 (voir n° 674) à l'occasion d'une polémique sur ce genre de machine.

Le dessin, purement schématique, est tout simplement une CV2 Gnome-Rhône, dont le cadre a été allongé pour placer le pilote entre le moteur et la fourche, une suspension arrière a été ajoutée, celle-ci étant absolument nécessaire pour la position de pilotage assis.

La machine représentée est une monoplace qui doit pouvoir satisfaire les plus difficiles, tant au point de vue ligne qu'au point de vue confort du pilote (siège confortable, capote, malle, coffre à outils).

L'intérêt d'une monoplace n'apparaît pas tout d'abord, mais elle peut intéresser une certaine clientèle amateurs de compétitions, sportifs solitaires, etc... mais surtout le représentant qui trouvera là un engin propre et rapide, permettant un pilotage en tenue de ville, et dont les possibilités lui permettront d'agrandir considérablement son rayon d'action.

Elle permettrait aussi à la personne possédant déjà une voiture de réserver celle-ci pour les sorties familiales du dimanche, la monoplace servant la semaine à se rendre aux affaires avec des possibilités de vitesse et de maniabilité supérieures à la voiture, mais avec une économie de 60 %.

Naturellement, seule une biplace serait vraiment pratique. La difficulté est de concilier ces deux places avec une ligne potable. En effet, la simplicité de transmission et la bonne répartition des poids, demandent que le moteur soit à l'arrière, et si les deux occupants sont placés en tandem, il faudra, pour sauvegarder la ligne basse, asseoir le passager devant, et non dessus, comme pour la Monotrace.

Le problème est délicat, car un empattement de trois mètres est un maximum à ne pas dépasser? Mais la difficulté n'est pas insurmontable, car un moteur étudié spécialement, et dont les organes accessoires seront judicieusement répartis, pourra certainement trouver place sous le siège du passager.

Voici, à mon avis, les caractéristiques de la machine future:

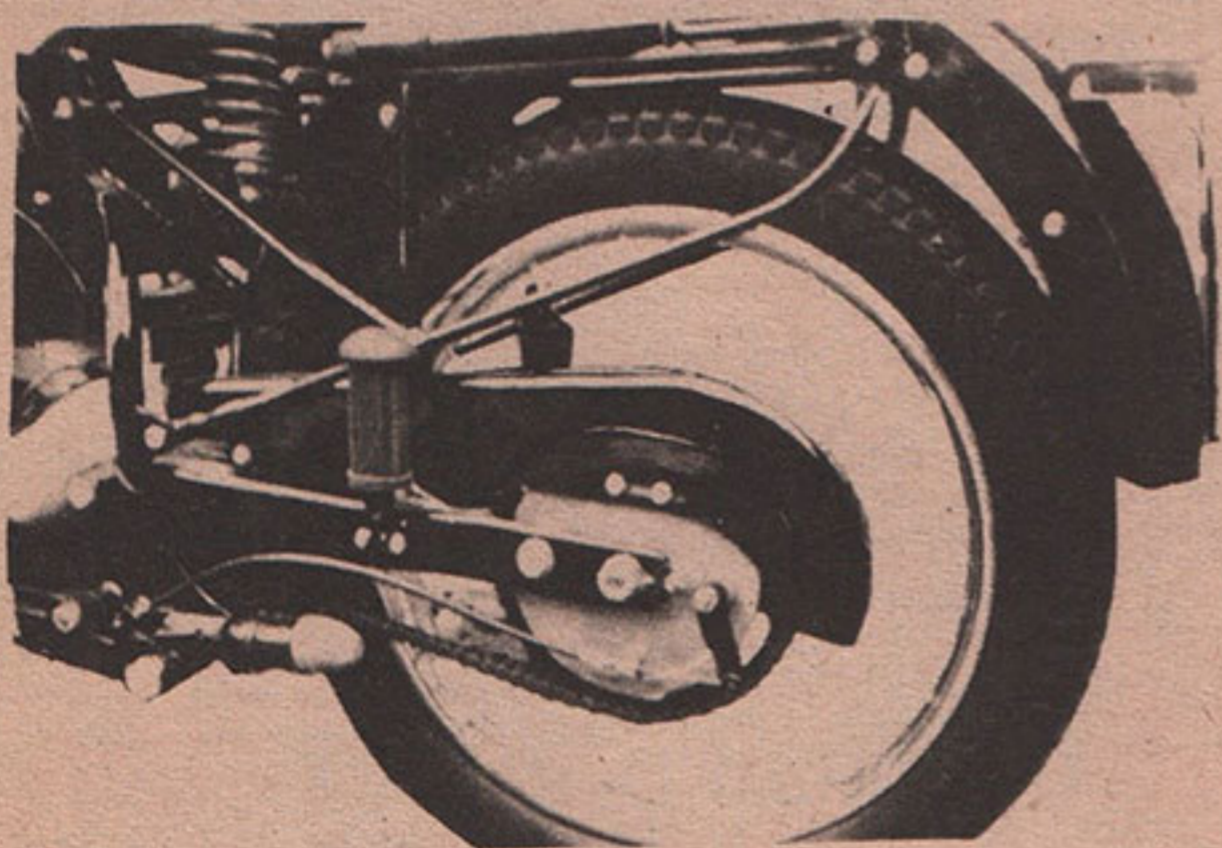
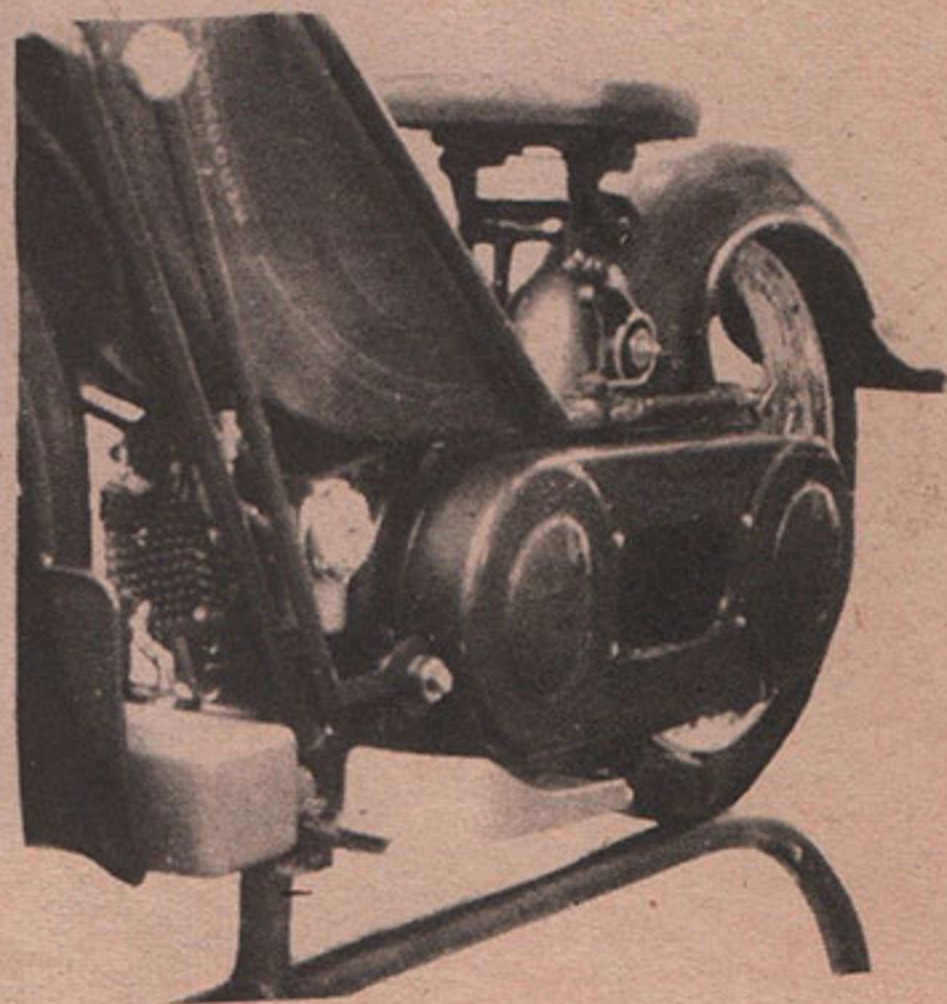
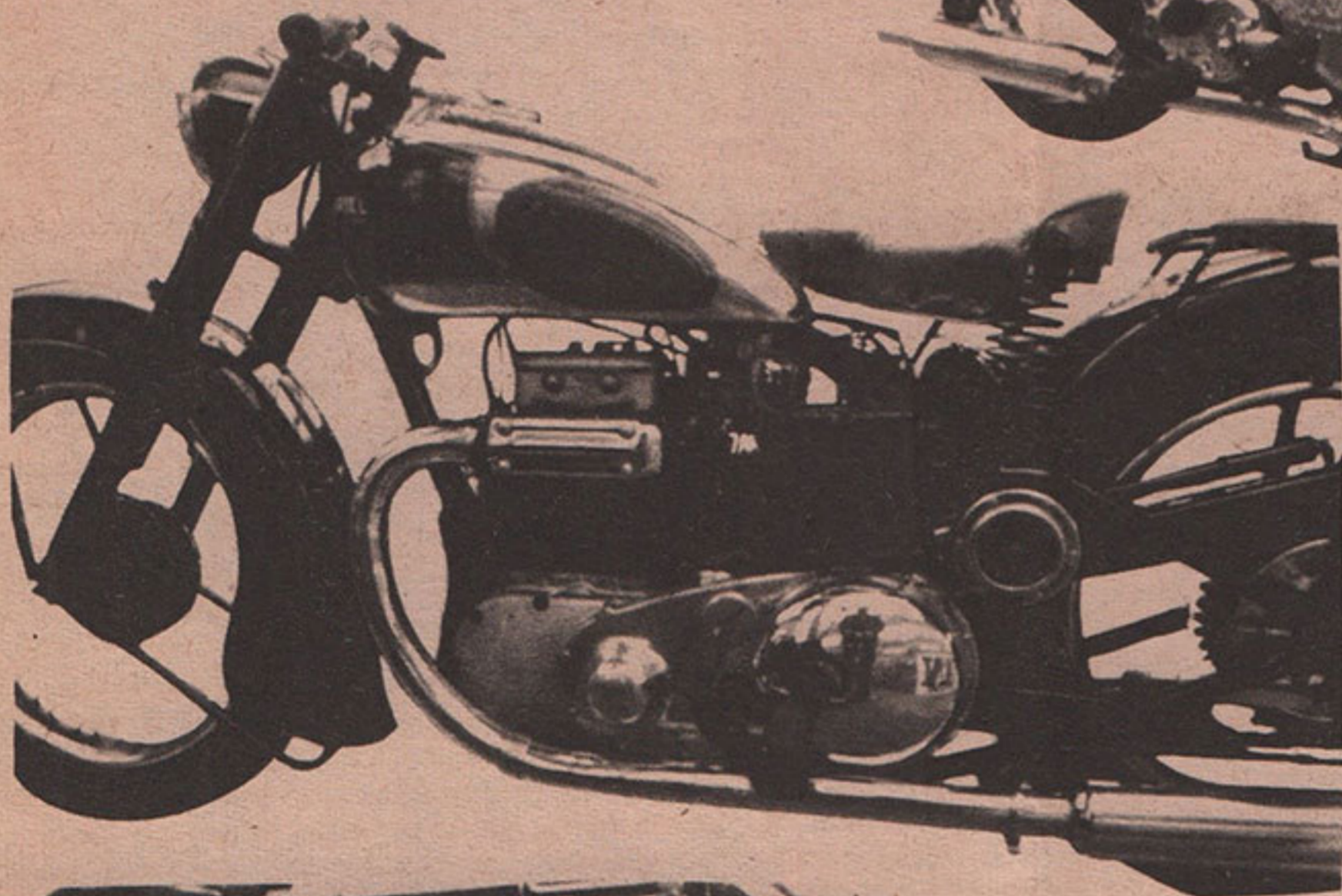
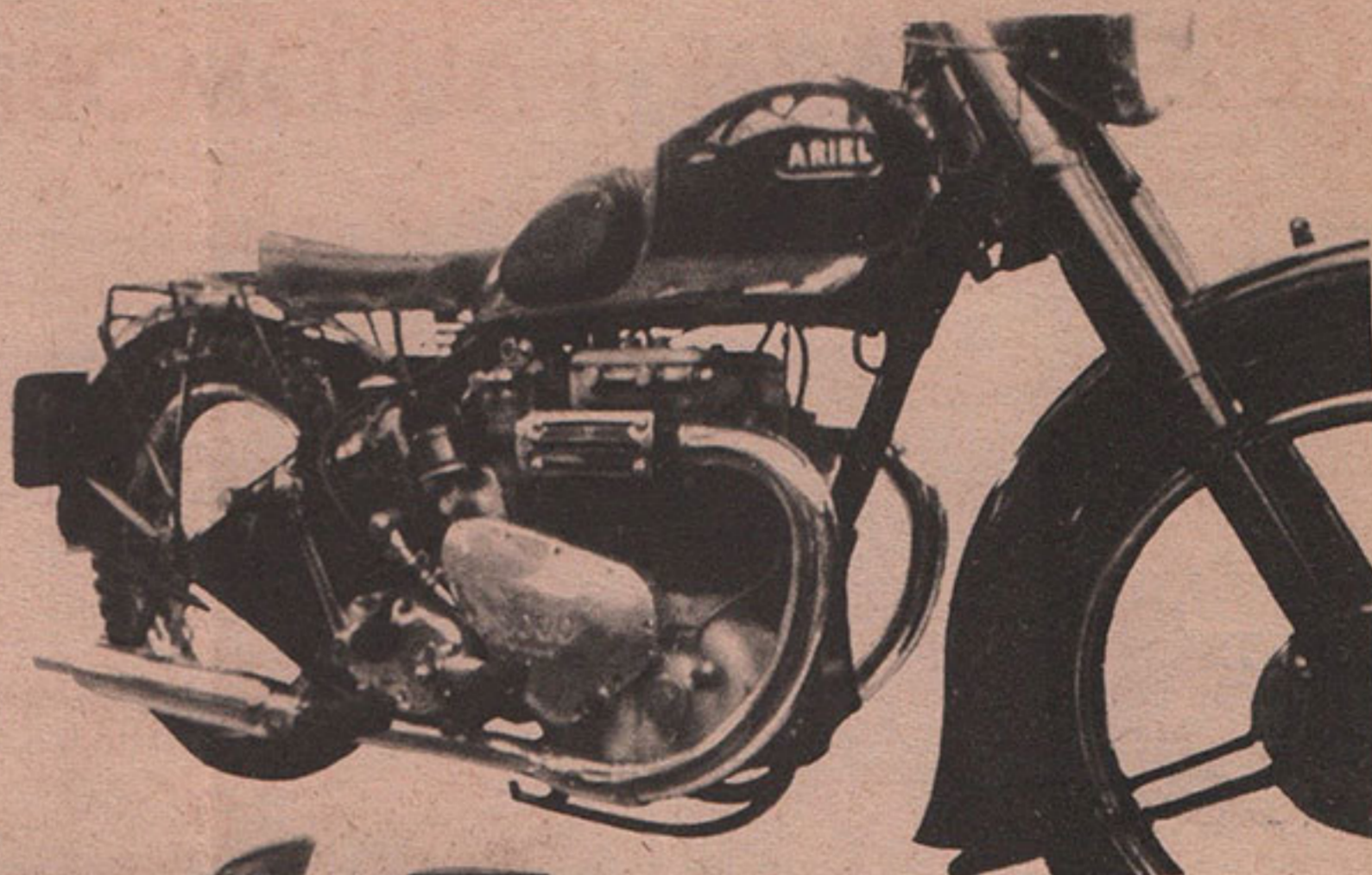
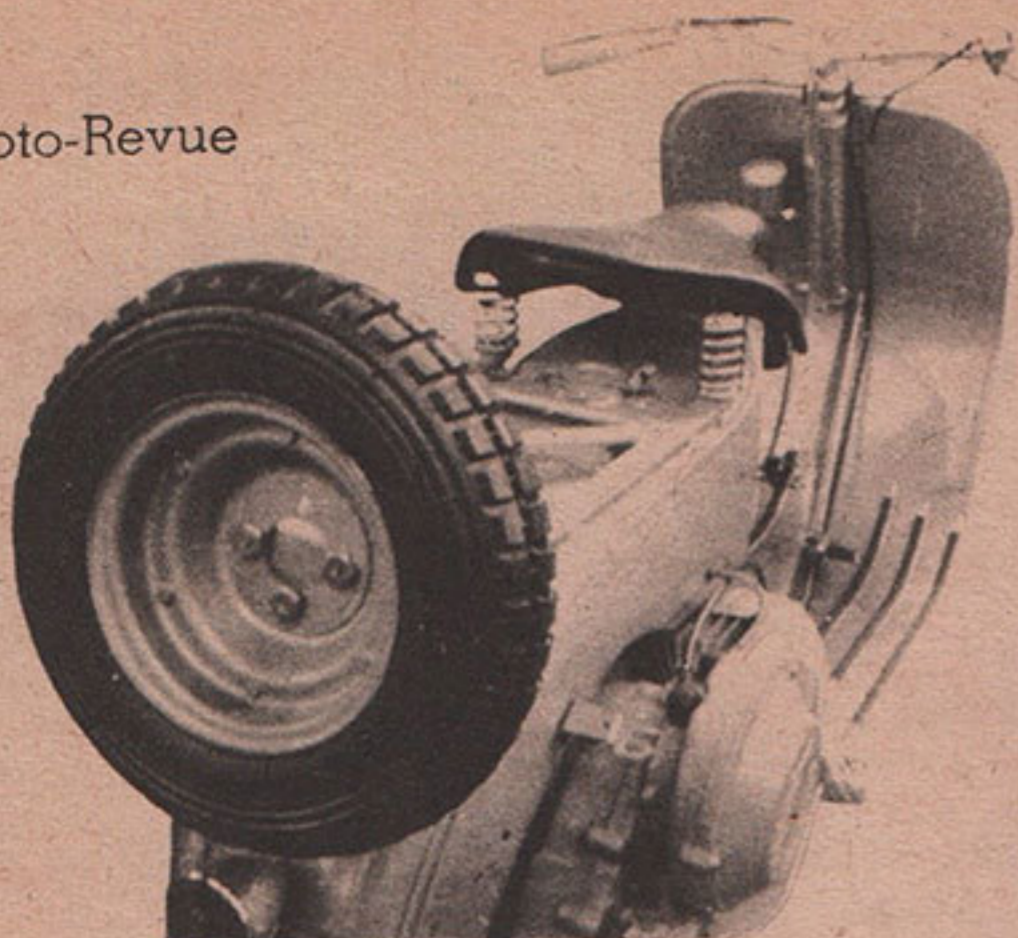
Deux places. Ligne basse. Moteur 2 cylindres flat-twin ou côte à côte. Refroidissement par air. Quatre vitesses. Carrosserie emboutie et soudée électriquement formant châssis. Moyeux à broche et roues interchangeable. Consommation : 4 à 5 litres.

Par rapport à la Monotrace, l'abaissement du centre de gravité permettrait certainement de réduire la voie des roues latérales qui pourraient alors s'escamoter dans la carrosserie en position haute.

Il est évident qu'une telle machine, ne comportant d'autres aspérités que deux événements à la hauteur des têtes de cylindre et dont la hauteur machine-pilote n'excéderait pas 1 m. 40 aurait un rendement supérieur à la moto de même puissance.

Cette machine, construite en série, ne sera pas plus chère qu'une grosse moto, et la curiosité ainsi que l'intérêt suscités par l'apparition d'un engin aussi pratique qu'original, seront d'un gros effet publicitaire pour la firme qui l'aura lancée.

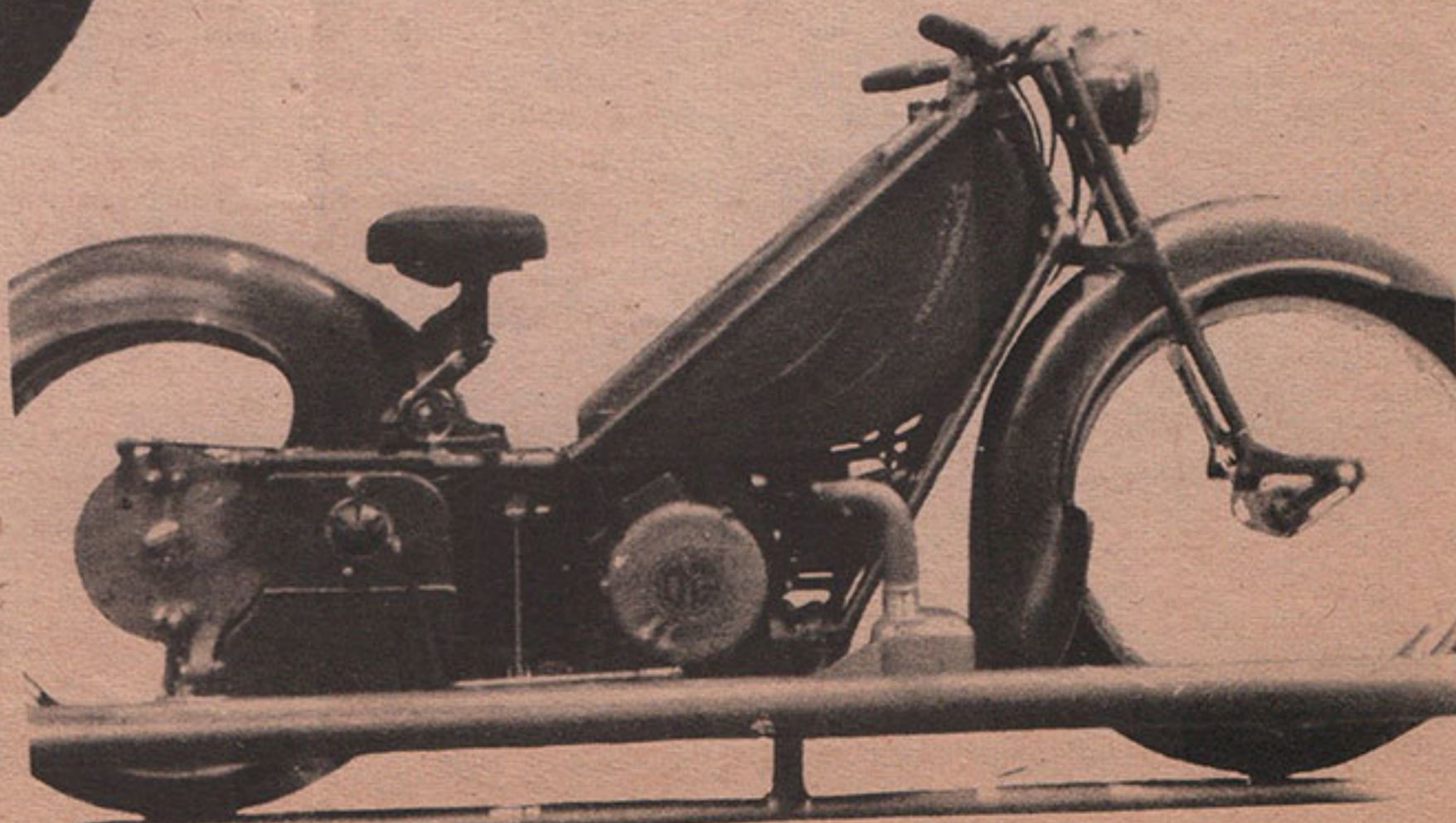
R. LARDROT.



A droite, de haut en bas : La 1.000 cmc. 4 cylindres Ariel square four à fourche télescopique. Un détail de la révolutionnaire 200 cmc. Motosacoche, montrant le carter de la transmission primaire (qui s'effectue par courroie), et l'originale forme des ailettes de la culasse.

Ci-dessus de haut en bas : L'emplacement de la roue de secours sur le scooter italien Vespa.

La 1.000 cmc. Ariel vue du côté transmission primaire. L'arrière de la 350 cmc. Douglas flat-twin. (Cette suspension postérieure s'effectue par barre de torsion). Ci-contre : Vue d'ensemble de la nouvelle Motosacoche. Le succès couronnera-t-il cette audacieuse réalisation ?



LA PRIORITE EST UNE BELLE CHOSE, LA VIE UNE PLUS BELLE ENCORE

A GENÈVE : LE SALON DE L'AUTOMOBILE ET DE LA MOTO

(De notre envoyé spécial)

Le Salon de l'Automobile et de la Moto qui vient de fermer ses portes dimanche 23 Mars, à Genève, a été sans contestation possible le plus important Salon International d'après-guerre au point de vue intérêt. Et ceci non seulement pour l'Auto, mais surtout pour la Motocyclette. Le local fut manifestement trop exigü et la Grande Galerie du premier étage était bien remplie par les motos de tous les pays : d'Angleterre, d'Italie, de Suisse, de France, de Belgique, des U.S.A., de Tchécoslovaquie, et... d'Autriche, parfaitement. Son succès, on peut s'en douter, a été formidable. Si vous le voulez bien, nous allons le visiter ensemble. Le premier stand est celui de « MOTOSACOCHE ». Une moto toute nouvelle, comme on pourra s'en rendre compte par les photos. Les constructeurs l'ont baptisée la « Motosacoché hors des sentiers battus ». Elle plairait aux partisans de M. Cherpitel, qui a su faire couler tant d'encre dans la polémique qu'il a soulevée il y a quelques mois dans nos colonnes. Cette moto a été établie pour pouvoir être utilisée par des personnes des deux sexes et de tout âge, et les constructeurs ont tout particulièrement recherché la facilité de conduite et une maniabilité particulière.

Mise en marche par démarreur automatique, confort de route assuré par des dispositifs de suspension tant sur la fourche avant que pour l'articulation de la selle. Dispositif de protection contre les intempéries (garde-boue, repose-pieds, etc...) tout y est étudié avec soin. Les commandes manuelles sont réduites et remplacées par des commandes automatiques ; le moteur a une fixation élastique, c'est un 4 temps de 200 cmc. à soupapes latérales, cylindre incliné à 12° sur l'horizontale : il a une disposition nouvelle des surfaces de refroidissement, graissage par pompe à engrenages qui projette un jet d'huile à l'intérieur du carter. Il n'a pas de carburateur ordinaire mais un « asservisseur » d'alimentation, qui permet une économie d'essence de 40 %. Allumage par volant magnétique, la charge de la batterie de 6 volts se faisant par un redresseur de courant. La mise en marche se fait par un grand levier de commande (sous un effort de 4 kgs.), le conducteur arme un ressort dont le déclenchement automatique intervient à fond de course. La transmission élastique souple, à changement de vitesse progressif est d'une conception nouvelle, 2 paires de poulies variables en V, l'une sur le moteur, l'autre sur le moyeu arrière, sont réunies par une courroie trapézoïdale, de forte section. La variation des rapports de transmission s'opère automatiquement dans les deux sens et est con-

trôlée hydrauliquement. Des réducteurs à engrenages à l'avant et à l'arrière, ainsi qu'un embrayage à sec à disque unique de grandes dimensions complètent le dispositif. Certes, d'aucuns souriront de voir des constructeurs tels Motosacoché (qui furent les premiers à adopter la chaîne) revenir à l'antique transmission à courroie. Mais quelle facilité de conduite du véhicule on obtient avec ce dispositif. Et le constructeur a soin de dire que les essais ont duré trois ans sur une distance de 50.000 kms. Deux freins indépendants sont disposés sur le moyeu arrière. La suspension de la roue avant est assurée par 2 ressorts en épingles à cheveux. La selle également est conçue sur ce même principe, et comme la roue avant, elle plonge sur l'obstacle, formant amortisseur de chocs. Le dessus de selle n'est pas de forme classique ; il est constitué par un simple siège plus confortable que la selle profilée habituelle, déclare le constructeur. Et quand il pleut, la machine à l'arrêt, on rabat ce siège vers l'avant le mettant ainsi à l'abri des intempéries. Espérons que nous aurons l'occasion de faire un petit essai pratique de cette moto originale.

F. N. — Nous retrouvons ici deux F. N. type 13, vues au salon de Paris. F. N. crée, innove, améliore. Et sa suspension à l'avant comme à l'arrière est totale. Rappelons que F. N. a conçu cette suspension basée sur le principe de la traction de la roue, et permettant d'absorber toutes les réactions dues aux aspérités des plus mauvaises routes. L'une de ces motos était accouplée à un châssis de sidecar à suspension indépendante, avec une splendide carrosserie STOYE. La 450 cmc. est vendue 2.925 frs. suisses (3.100 la type luxe) la 350 cmc. 2.800 frs. suisses (2.925 la luxe), la 250 cmc. 2.950 frs. suisses, la 350 cmc. O.H.V. 3.100 frs.

MOTOM. — Une bicyclette avec moteur auxiliaire originale. Tout semble ici avoir été étudié pour le maximum de confort ; si la ligne semble révolutionnaire, il faut reconnaître que ceux qui ont conçu cette mécanique ont parfaitement réussi.

MOTOBECANE. — C'est l'agence DEMONT qui représente notre marque française ; des vélomoteurs, pas de 4 CV. « utilitaire ». La « Mobyclub » 125 est présentée avec trois tons d'émail vert différents, et du chrome bien poli ; de même la standard latérales 125 cmc. avec émail marron ; la petite « Poney » en émail gris fer fait figure de parente pauvre à côté des deux autres, et c'est vraiment dommage. Les prix sont respectivement de 1.800, 1.550 et 1.100 frs. suisses.

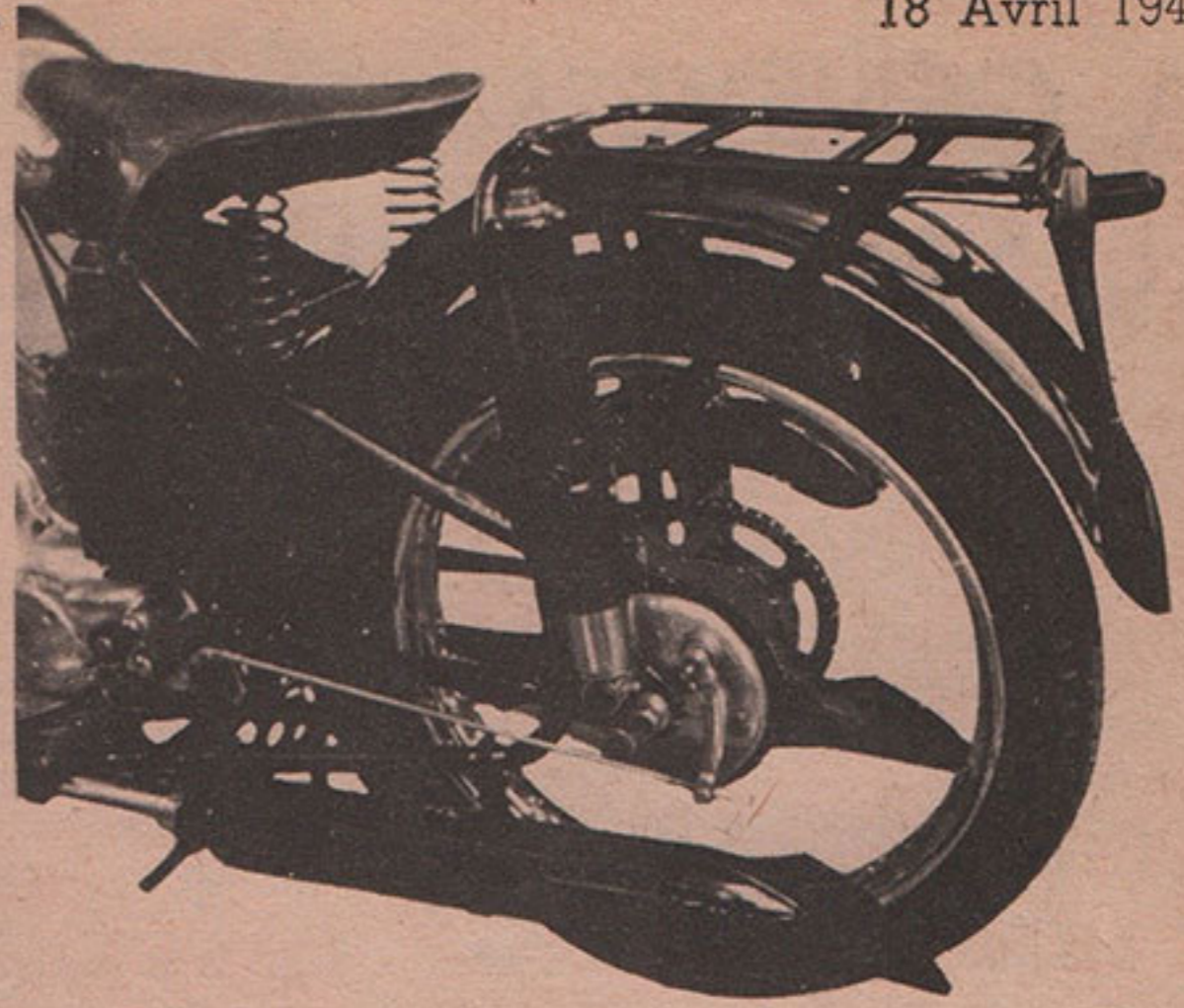
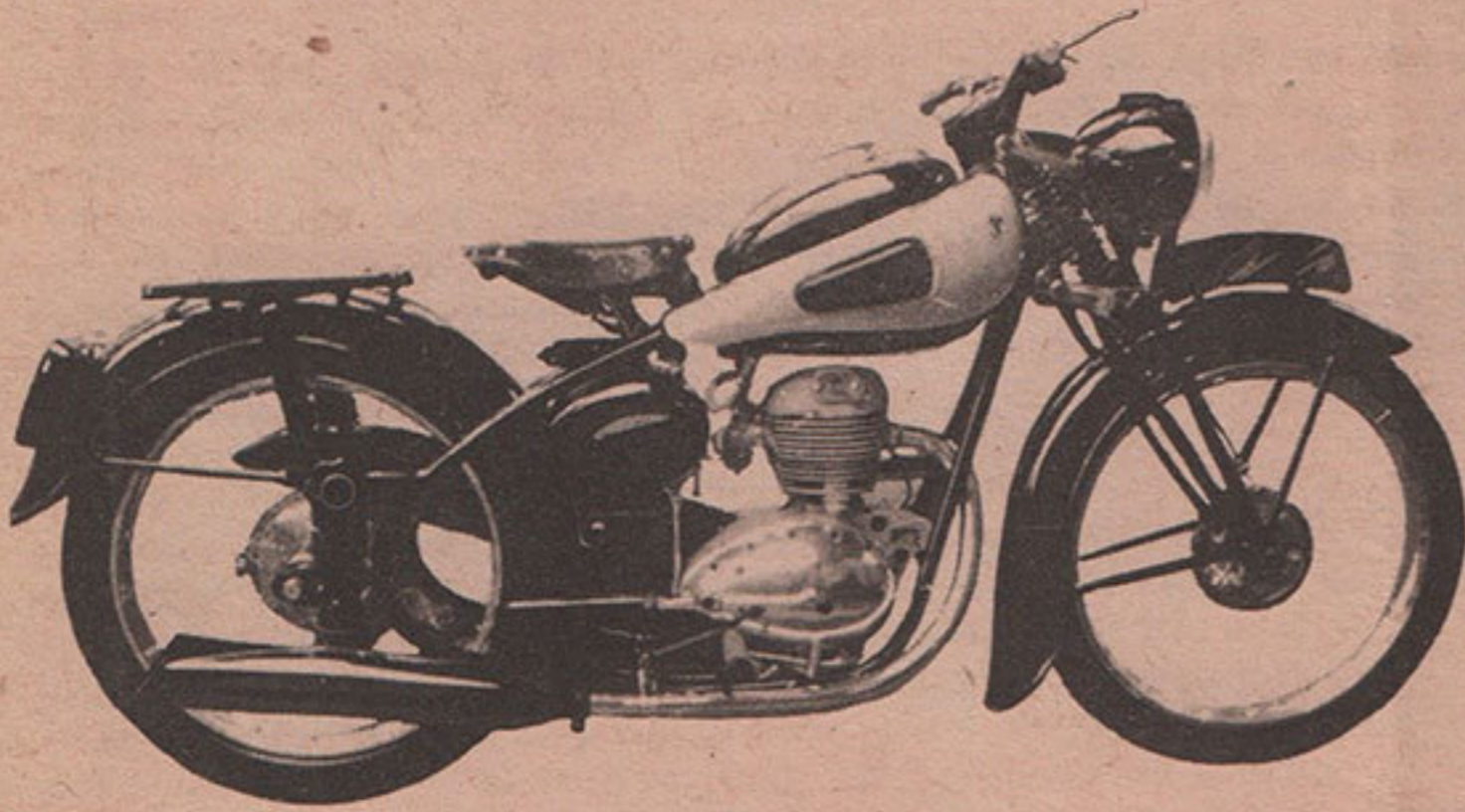
NORTON. — Présentée par le même agent que Motobécane, sur le même stand, rutilantes, impeccables dans leur émail noir et leur chrome poli, telles se présentent les « Grand Sport » 350 et 500 (5.000 frs.). Au centre « Celle qui a gagné 19 fois le T.T. », dit la pancarte, mais on a voulu dire le type, car cette moto est neuve et son émail et son chrome impeccables ; à côté la 16 H. 490 cmc., à 3.400 frs., la ES 2 490 cmc. « Sleeping confort ». Et toutes avec leur puissante fourche télescopique et suspension arrière. Seule la 16 H. « tourisme » n'a pas la suspension arrière ; on se demande pourquoi... Mais l'ensemble de l'exposition est impeccable.

UNIVERSAL. — Les établissements SANDOS, de Genève, présentent la 500 cmc. O.H.V. Sport, et la 580 cmc. Boxer, s. v. Tourisme. Ces deux machines « de hautes qualités » fabriquées à Zurich ont une ligne aérodynamique du bloc enfermant complètement moteur et boîte de vitesses, la partie électrique et le carburateur. Le volant du moteur forme ventilateur et assure le refroidissement de la partie électrique, de l'intérieur du moteur, de l'huile, le filtrage et préchauffage mécanique de l'air ; un ensemble de brevets garantit la propriété de ces dispositifs. Les moyeux sont en métal léger, la fourche est télescopique, la selle oscillante et le cadre à suspension arrière. La 580 est à soupapes latérales et la 500 cmc. à soupapes en tête, avec régimes de moteur de 4.500 et 5.200 t.m., donnant une puissance de 18 et 24 CV., 115 et 130 km-h., et vendues 3.850 et 4.150 frs. suisses.

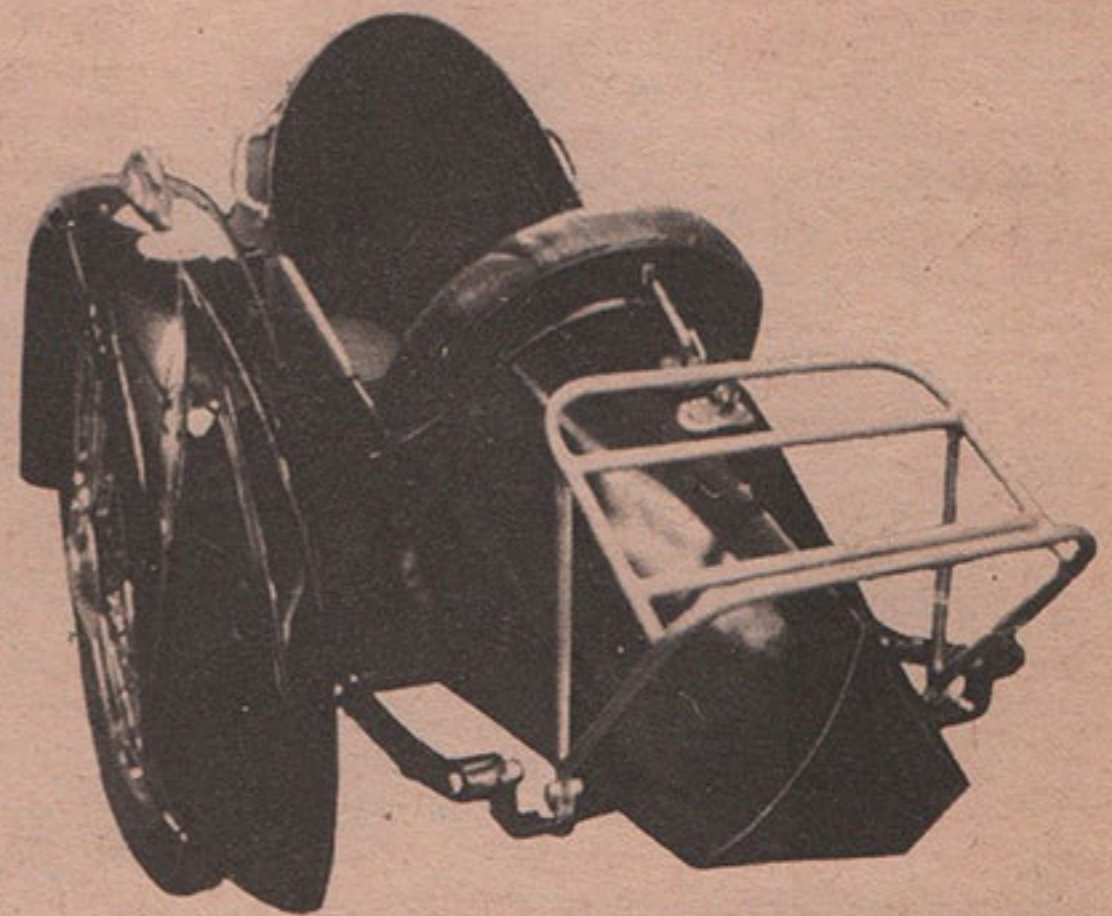
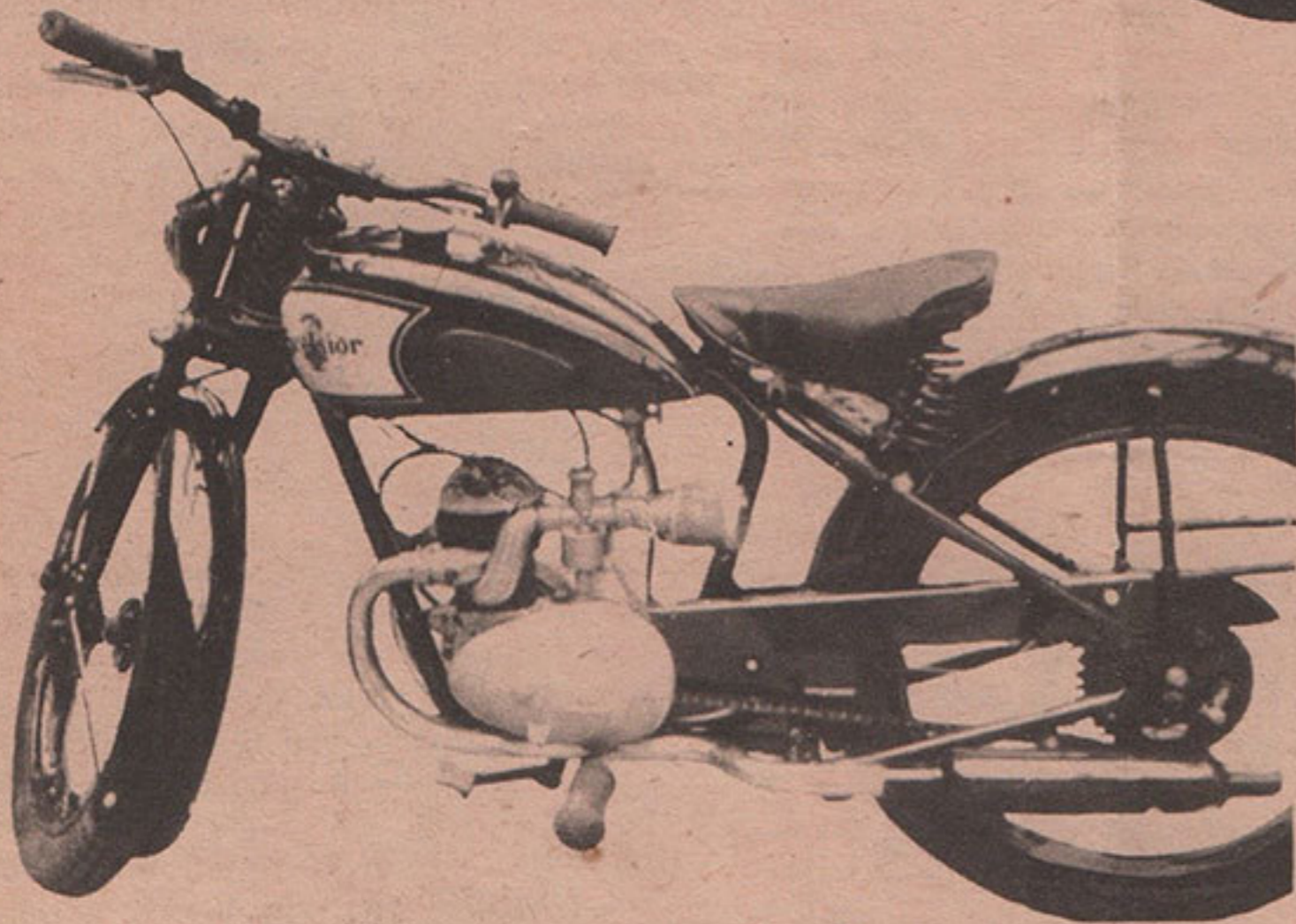
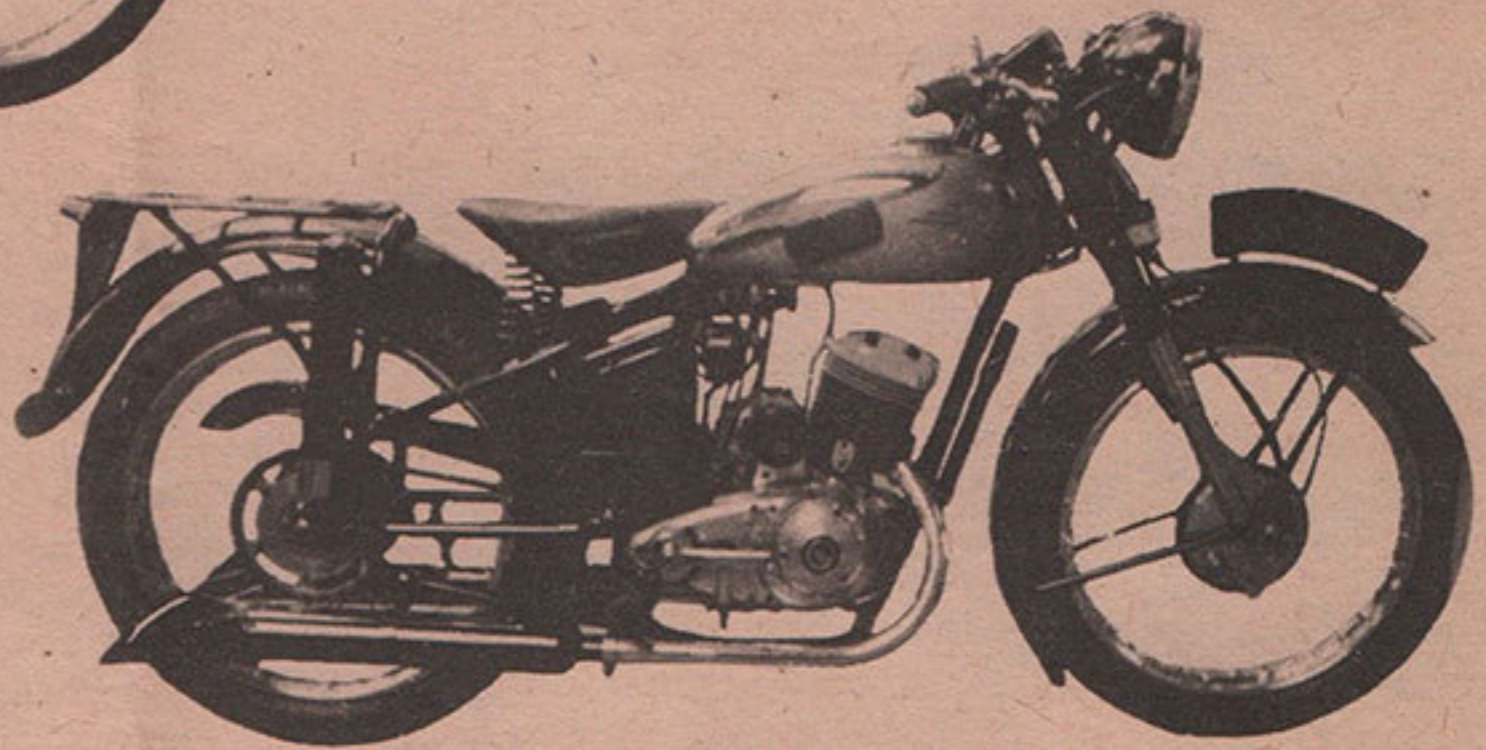
MAGNAT-DEBON. — Deux modèles, la 125 M 4, 4 temps à 2.000 frs. suisses, à l'émail impeccable, au nickel rutilant, certainement les deux machines françaises les mieux présentées du Salon. Toutefois, la 100 cmc. deux temps, était éclipsée par la 125 cmc. Elle est vendue 1.400 frs. MAGNAT vend également en Suisse la 250 cmc. type B.C.H. à 2.950 frs. La marque est représentée par MM. PRODHOM et NICOLIER de Genève, qui regrettent que ces machines ne soient livrables que dans quelques mois. La 125 M 4 est un bloc 4 temps à soupapes en tête, sélecteur au pied. M. TINEL, le Directeur compétent et charmant de Magnat-Debon travaille actuellement sur la 125 à suspension arrière, type M.K.S. qui sortira quand la série des 125 M. 4. sera en route... au prochain Salon Français.

GUZZI. — Nous retrouvons ici les belles motocyclettes que nous avons maintes et maintes fois décrites dans Moto-Revue. Sur le stand, figure la moto légère de 65 cmc. à 3 vitesses, modèle souple et maniable.

Ci-contre : La suspension arrière Gillet d'Herstal. Ci-dessous : Le vélomoteur 125 cmc. Terrot à culbuteurs, et suspension arrière réglable.

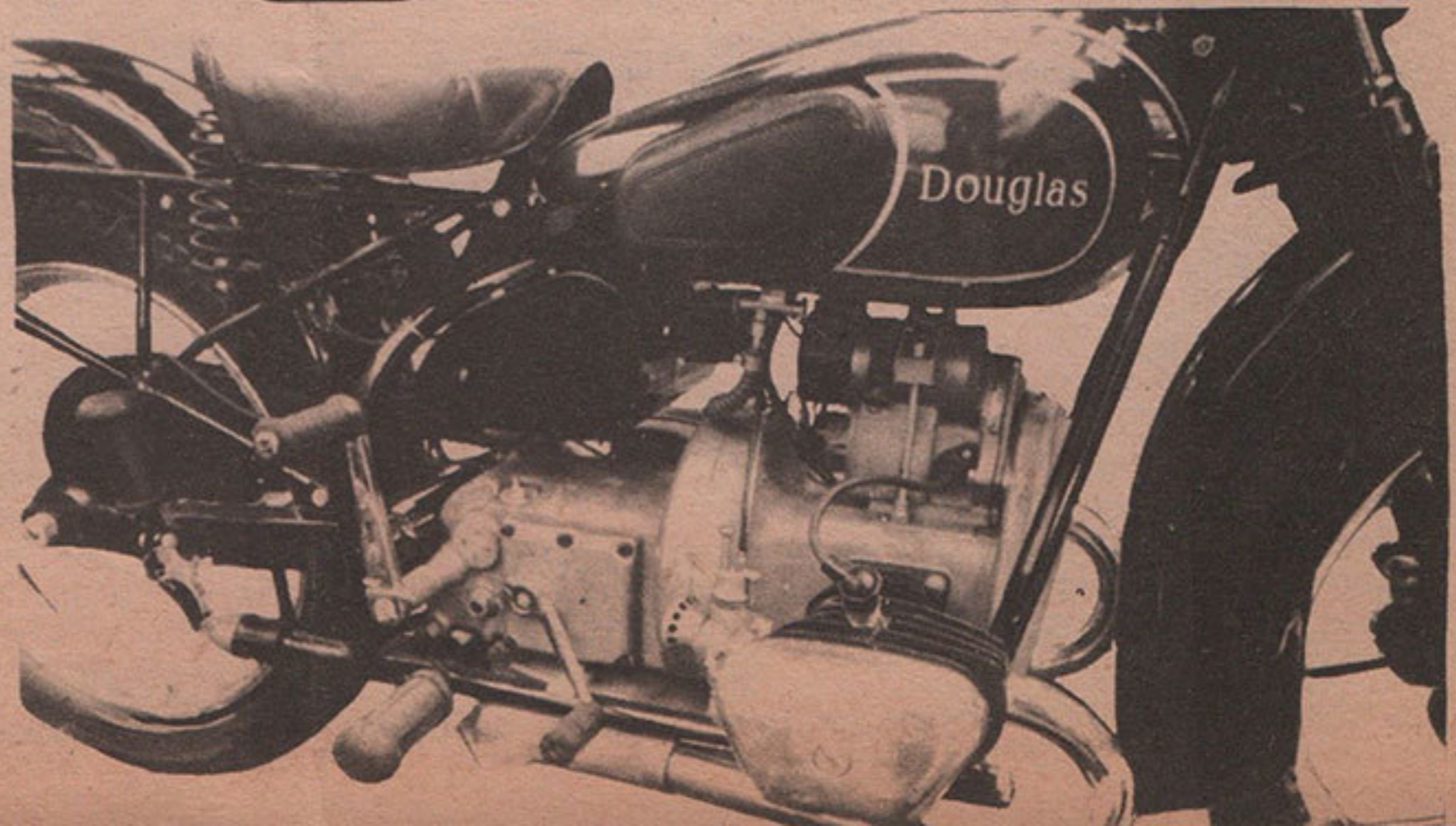


A droite : La 250 cmc. deux-temps Gillet d'Herstal, à fourche avant coulissante et suspension arrière. Au-dessous : Le seul sidecar français présenté au Salon de Genève : L'Impérial sport, des Ets. Marmonnier. Remarquez le porte-bagages fixé à l'arrière du side.



Ci-dessus : La 125 cmc. Excelsior à bloc moteur Villiers. C'est un deux temps à piston plat et double transfert. Cette moto légère anglaise n'a rien à envier aux modèles continentaux.

Ci-contre : La partie motrice de la 346 cmc. Douglas. Le moteur est un flat-twin transversal de belle allure. L'accessibilité des pédales de kick et de sélecteur est remarquable.



Cette machine est à 2 temps avec admission commandée. Le piston est sans déflexeur, le cylindre monté avec paliers à billes et à rouleaux. Cette machine est vendue 1.300 frs. L'« Airone » télescopique, « La 250 imbattable » comme l'appellent les constructeurs, le ruban bleu de la motocyclette. C'est une monocylindre à 4 temps, soupapes en tête à culbuteurs, 4 vitesses, réservoir d'une contenance de 13 litres. Allumage par magnéto. Embrayage à disques métalliques à sec, et cadre à suspension arrière élastique avec ressorts en spirale contenus dans un étui métallique sous le moteur et amortisseur hydraulique. La fourche AV. est télescopique avec amortisseur hydraulique. Cette machine est vendue 3.115 frs. A côté, « l'Albatros » (250 type compétition) qui est le pur sang de la fabrique, est livrée très parcimonieusement.

La G.T.V. 500 cmc. est une monocylindre à 4 temps, soupapes en tête, à 4 vitesses, et toujours avec cadre-châssis type Guzzi à suspension élastique. La fourche avant est ici classique, agissant par compression et amortisseurs réglables. Cette machine est vendue 3.725 frs. La « Condor » modèle 500 cmc. faisant 30 CV. est vendue pour 160 kmh. et dénommée « La flèche rouge des motocyclettes ». Le moteur est du même principe que les précédents. C'est un modèle de compétition. La « Gambalunga » est une splendide machine, la dernière créée par Guzzi. C'est une 500 (100x78), 4 vit. à culbuteurs. Elle a déjà fait quelques courses locales comme essais. Alimentée à l'essence elle atteint 190 km-h. C'est la machine qui courra le prochain Grand Prix International à Berne, pilotée par TENNI et BALZAROTTI.

GILLET-HERSTAL. — Ici nous retrouvons le fini et la bonne présentation confortable de la marque belge d'Herstal. La présentation est coquette. Les rubans aux couleurs belges, indiquent la nationalité. La 250 à culbuteurs, à fourche télescopique et suspension arrière est certainement une des machines les plus admirées du Salon. Une autre 250 à deux temps avec fourche télescopique, mais sans suspension arrière est à ses côtés.

INDIAN. — C'est la grosse machine de l'Armée, émaillée avec ce rouge vif que nous connaissons bien. Cette machine est bien seule à son stand, et elle ne semble pas susciter en Suisse, un bien gros intérêt. Mais enfin elle était au Salon, tandis que nous n'avons pas vu sa compatriote la Harley-Davidson.

AUGUSTA. — C'est dans le stand des Ets JAN - SA. de Lausanne, que sont présentés 2 vélomoteurs de 98 cmc. à 2 temps, 3 vitesses avec sélecteur. Dans ce même stand, nous avons remarqué les « ROYAL ENFIELD » notamment la 350 modèle G. soupapes en tête, 4 vitesses, sélecteur au pied, à fourche télescopique.

La 500 modèle J également à soupapes en tête, 4 vitesses et sélecteur, fourche télescopique, avec amortisseur hydraulique. Le graissage de la fourche est entière-

ment automatique. Enfin la 125 cmc. type R-E 2 temps à 3 vitesses est également visible.

VELOCETTE. — Dans le même stand avec les Magnat-Debon, les mêmes agents exposent : la 350 cmc. K.S.S. arbre à cames à 3.775 frs., la 500 cmc. culbuteurs à soupapes en tête à 3.535 frs., et la « Spécial Compétition » à 5.500 frs., la toute dernière de l'usine Velocette, qui, elle, a une suspension arrière, mais pas de fourche télescopique.

Velocette adoptera-t-il ces deux améliorations ? Souhaitons-le.

PEUGEOT. — Notre marque nationale présente ses motos émaillées au gris beige et bleu, avec des chromes rutilants.

Sur ce stand, les deux vélomoteurs le 55 D. (125 cmc.) et le 54 B. (100 cmc.) vendus respectivement 1.720 et 1.520 frs. ainsi que le triporteur à moteur que l'on rencontre fréquemment dans nos villes de France. Malheureusement la présentation brute du carter et du moteur détone un peu auprès de la présentation des vélomoteurs.

AUTOMOTO. — A côté de Peugeot. Quoique un peu parentes, leur présentation est différente : ici c'est de l'émail crème et grenat avec des filets bleus, jantes chromées, belle présentation.

B.S.A. — Deux motos, la 350 OHV compétition (B 32) et la 500 cmc. OHV Twin (A-7) ; ces deux motos ont déjà été présentées à Paris. Nous avons déjà parlé et publié des dessins et descriptions de la 500 2 cylindres verticaux dans nos numéros de 1946. Les B.S.A. font belle impression avec leurs fourches télescopiques, leurs sélecteurs au pied ; des pneus de 2,75 x 21 à l'avant, des 4.00 x 19 à l'arrière ; la 500 est vendue 3.500 frs. plus les taxes.

MOTO GILERA. — Un stand bien trop exigü pour loger toutes les motos présentées par la grande marque italienne au passé glorieux ; Une belle 250 cmc. Nettuno Sport au premier plan ; la 500 cmc. Nettuno Sport et 3 autres 500 Saturno dont 2 « Sports » et 1 « Tourisme ». Au centre, le groupe moteur Aspi ; un beau 125 cmc. avec sa transmission à cardan, sa suspension arrière, l'ensemble d'une netteté parfaite.

Dans le même stand, les vélos Ticino, équipés avec le moteur auxiliaire « Mosquito » qui se fixe sous le pédalier par deux simples colliers, en quelques minutes sans aucune modification. C'est un 38 cmc. 2 temps tournant à 4.200 t.m. à 30 km-h.

S.N.E.C.M.A. — (autrement dit notre Gnome-Rhône Français) nous trouvons exposées les machines que nous avons déjà vues au Salon Français. C'est la 350 type WM à 2 temps, 2 cylindres, 4 pistons, à 3 vitesses, sélecteur au pied, fourche télescopique. Elle est vendue 3.000 frs. suisses.

A côté d'elle est exposé le vélomoteur 125 cmc. 2 temps, type R 2, qui lui, est vendu 1.425 frs. suisses. Nous aurions ai-

mé voir, pour représenter un peu notre industrie, notamment quelques détails mieux présentés, mieux polis, mieux chromés. La 125 cmc. avec son carter peint de cette couleur argentée, son carburateur bleu et le tuyau d'échappement bien nickelé, faisait ressortir encore ces petits détails de présentation. Un « crevé » de la 350, montrait le fonctionnement des pistons et des bielles.

SIDES-CARS GEKO. — Ici nous trouvons une industrie du side-car, spécifiquement suisse. Le fini en est parfait. Il y a cinq modèles dont deux splendides et d'un confort recherché. Emaillés en deux ou trois couleurs, ils dénotent tous les soins que les suisses savent apporter à leur fabrication, depuis le type populaire, jusqu'au modèle le plus luxueux. C'est-à-dire ailant de 798 frs. complet avec 4 attaches et éclairage électrique, jusqu'à 1.200 frs. pour le modèle avec carrosserie 2 places.

TERROT. — Notre marque, j'allais dire Nationale, contentons-nous de dire « Dijonnaise », est bien présentée. Ce sont les mêmes modèles que nous avons vus à Paris. La 125 à soupapes en tête, 4 vit. et sélecteur. 2.000 F.S. La 350 à soupapes latérales, à 4 vitesses et sélecteur : 3.250 F. S. et enfin la 125, un tout dernier modèle avec suspension arrière, moyeux à broche à l'avant et à l'arrière, avec tendeur de chaîne automatique, et coffre à outils sur le réservoir. Il y a également le petit vélomoteur 100 cmc., 2 temps, 3 vitesses : 1.400 F. S. Toutes ces machines, nous les avons déjà vues au Grand Palais.

CASEYS. — Montre une machine 125 à 3 vitesses qui porte sa marque. Elle est munie du moteur VILLIERS. Ce stand est bien aménagé, car la maison CAROUGE représente de belles marques, notamment notre marque française RAVAT. Mais malheureusement RAVAT n'a encore rien pu trouver et l'usine de St-Etienne qui manque d'outillage attend qu'on lui envoie de Suisse, où présentement on lui en prépare.

Nous trouvons aussi dans ce stand :

EXCELSIOR. — La 125 classique à moteur VILLIERS, 3 vitesses, changement par levier.

NORMAN. — C'est encore une 125 classique à moteur VILLIERS avec double tube d'échappement.

BIANCHI. — Nous trouvons exposées 2 125 à l'émail vert d'eau et chrome pour les unes, et pour les autres de l'émail noir, et sur les réservoirs des bandes chromées avec la marque classique du vautour BIANCHI déployant ses larges ailes. La 125 à suspension arrière est une 2 temps vendue 1.800 frs.S. La 250 également est toujours à suspension arrière, confortable, trapue, donnant une impression de grande puissance, avec le renflement de son carter du moteur à l'avant faisant réservoir d'huile. Ce modèle est vendu 2.400 F. S.

C. L.

(à suivre)

La vie des Clubs

Nous invitons une fois de plus MM. les Secrétaires et Présidents de Clubs à réduire au maximum leurs communiqués et de n'y faire figurer que l'indispensable. Merci.

AVIS IMPORTANT

SORTIES EN GROUPE

Dans le but d'organiser la visite en groupe de nos jolis sites de France, quelques fervents de la moto adressent pour se joindre à eux, un appel cordial à leurs camarades lecteurs de « Moto-Revue » possesseurs de machines françaises multicylindres à cardan, ajoutant ainsi aux charmes de la promenade le plaisir de sillonner nos routes sur de belles machines de chez nous.

Pour se mettre en rapport, écrire à M. E. Brouillot, 149, rue d'Alésia, Paris (14^e).



MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. (Tourisme - Sport - Camping). — En raison de l'activité intense que se propose de déployer le M.C.C. au cours de la saison qui s'ouvre, nos sociétaires sont priés de noter que

nous tiendrons pendant les mois d'avril, mai et juin des réunions bi-mensuelles qui auront lieu au Siège social à 21 h., tous les premiers et troisièmes jeudis de chaque mois.

Le calendrier du mois d'avril s'établit ainsi qu'il suit :

13 avril : Participation des sportifs au Circuit de Régularité de l'Île-de-France. Rassemblement de l'équipe à 7 h. porte de St-Cloud. Pour les touristes, rendez-vous au siège à 9 h. 30. Départ 10 h.

20 avril : Réunion d'information au siège de la Section de Malakoff, Café Bouscasse, place du 11-Novembre, à 11 h. Visite à notre ami Georges Monneret à son magasin de Montrouge. Départ du siège social à 9 h. 30. L'après-midi Cross Motocycliste de l'A.M.S.

27 avril : Réunion d'information au siège de la section locale de Boulogne-Billancourt, Bar « A Pile ou Face », 189, bd Jean-Jaurès, près place M.-Sembat, à 11 h. Visites à nos amis Kiéné et M. Perrin, à leurs magasins respectifs.

Pratiquants d'engins mécaniques ne restez pas isolés... et dans votre intérêt, adhérez au M.C.C. Renseignements et adhésions reçus tous les jours au siège social, Café Raymond, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

MOTO-CLUB PICARD. — Le préau de la rue des Minimes était comble, le samedi 15 mars, et de nombreux couples travestis avaient répondu à l'invitation du Moto-Club Picard qui organisait un bal masqué au profit de la caisse et placé sous la présidence d'honneur de M. Maurice Vest, conseiller général, maire.

Le Comité au complet s'était dépensé pour que la plus chaude ambiance régnât au cours de la soirée : l'orchestre, composé de très bons éléments (tous membres du Moto-Club), avait reçu pour consigne de « tout casser » et c'est avec plaisir que les danseurs constatèrent l'entrain de l'ensemble.

Vesr minuit trente, eut lieu un concours de travestis, doté de prix intéressants en espèces qui fut suivi avec beaucoup d'intérêt par toute l'assistance.

Et c'est fort tard dans la nuit que l'on pensa à se séparer.

MOTO-CLUB DE NORMANDIE. — Composition du Bureau du « Moto-Club de Normandie » pour l'année 1947 :

Président : Bourdel R.; vice - prés.: Vittecoq L., Thiéry M.; Secrétaire : Mme Coisy; secrétaires adj.: Dupré A., Chavoutier Js.; trésorier : Launay A.; trésorier adj.: Blondel M.

Capitaines de Route : Dumont H., Declercq H., Colmard R.; Chérançe G., Gressent Js.

Siège social : Transféré au Chien qui Fume, 57, rue d'Amiens, Rouen. Téléphone 36-63.

AMICALE MOTOCYCLISTE FLERIENNE. — Le 2 avril, il a été décidé la remise en activité du jeune club. Six sorties sont prévues pour cette saison. Motocyclistes bas Normands, groupez-vous sous le fanion jaune et bleu de l'A.M.F., siège social, Hôtel de la Poste, rue Nationale, à Flers de l'Orne.



MOTOR-CLUB. — La soirée du 22 mars, organisée par le Motor-Club, au profit de son écurie tango et vert 1946, a remporté le succès que ses organisateurs espéraient malgré les difficultés de la réalisation.

C'est avec une salle comble que débute à 21 h. 30 le concert présenté par une charmante speakerine, et soutenu par un orchestre de premier ordre. Les numéros : chants, fantaisie, danses, clowns, alternent pour la plus grande satisfaction des spectateurs. Précédant l'entr'acte, le Président, M. Auvray, remercie M. Fouarre, représentant M. Legrain, pour la ténacité dont tous deux ont fait preuve, en nous redonnant l'autodrome de Montlhéry. Il remercie également MM. les Présidents de clubs qui confirment par leur présence leur attachement à la Ligue Motocycliste Régionale de l'Île-de-France, d'où une parfaite entente, MM. les Constructeurs, à qui il demande de faire le maximum pour que revivent les bonnes journées sportives motorisées d'avant-guerre, ensuite la Presse à qui il demande un soutien plus actif, car elle est intermédiaire entre le club et les amateurs de notre sport motorisé. Puis le Président passe à la distribution des enveloppes qui doivent récompenser les coureurs amateurs et professionnels (écurie 1946), non pour leurs performances, mais pour leur courage et leur ténacité à vouloir vaincre, car ils sont chanceux ou malchanceux.

Les amateurs : Guérin, Emo, Gaudre, Hire, Lamontagne, Vitran, Bancherand, Duguet, Florit, Aimo, Engel, Gorse, sont présents. Les professionnels reçoivent une prime de tenue de club récompensant la fraternité avec laquelle ils traitent leurs amis les amateurs. Sont appelés : Adnet, Beauvais, Lhéritier, Francoise, Morin, Mandel, Wagner.

La soirée se poursuit ensuite jusqu'à l'aube, dans l'ambiance familiale habituelle au Motor-Club.

CHANGEMENT D'ADRESSE

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



M.C. DE PARIS. — Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie. — Comme il avait été annoncé précédemment, le M.C. Paris a fait le 30 mars une sortie sur Châteaudun avec rencontre dans cette ville

avec le M.C. de Touraine. Cette manifestation de propagande motocycliste à laquelle s'étaient joints quelques membres du M.C. Orléannais, fut des plus réussies, puisque plus de 60 motos, en parc fermé, firent l'admiration des habitants de Châteaudun. Au cours d'un repas fort réussi, où la plus franche camaraderie ne cessa de régner, les présidents des deux clubs firent ressortir l'amitié qui unit le M.C.T. et le M.C.P. depuis de nombreuses années, se remémorèrent les vieux circuits de Touraine et se donnèrent rendez-vous au prochain qui a lieu le 18 mai. Après de nombreuses photos, les membres des deux clubs se séparèrent à regret, mais espérant fermement se retrouver bientôt et cette fois plus nombreux encore.

Sortie du 20 avril : Seine Port par Draveil et Corbeil. Rendez-vous porte Dorée 8 h. 45 et 13 h. 15. Sortie du 27 avril : Andrésy par St-Germain et Achères. Rendez-vous porte Maillot 8 h. 45 et 13 h. 15. Calendrier de mai : le 4 : Montlhéry (journée de l'A.M.F.). Le 11 : Forêt de Chantilly (muguet). Le 18 : Circuit de Tourisme de Rambouillet. Le 25 : la sortie est à l'étude. Horaires dans notre prochain numéro. Sportifs : Le M.C. Paris, qui a eu une nombreuse participation au Circuit de l'Île de France, compte sur vous pour renforcer encore ses équipes pour le Circuit de Touraine.

Réunions les premiers et troisièmes mercredis du mois, à 21 h., aux « Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli. Renseignements à la Permanence tous les jours, 19, rue Charles-V. Archives 87-51 et correspondance à M. Rouquette, président, 3, rue de Lancry, Paris-10^e.



S.M.C.P. — Sport-Tourisme - Camping. — Le S.M.C.P. a organisé sa fête annuelle le 2 mars ; commencée dans la gaité, la nouvelle saison 1947 verra

notre club reprendre son activité des années ayant précédé la guerre.

Le programme d'avril débutera par une sortie camping pour les fêtes de Pâques, à Mauperthuis, camp de Ste Auberge. Le 13, participation au circuit de régularité de la Ligue Motocycliste de l'Île de France, regroupement à Montlhéry. Le 20, Ermenonville, la Petite Sablière. Le 27, Pontarmé, camp aux poteaux de la Butte aux Gendarmes.

Les isolés sont cordialement invités à ces sorties, ainsi qu'aux réunions des premiers et troisièmes mercredis de chaque mois, à 20 h. 30, au siège, Brasserie Henri-IV, place de la Bastille.

LA FLECHE, MOTO-CLUB DE VINCENNES ET SA REGION. — Au cours de la réunion générale qui a eu lieu au siège, 54, rue de Montreuil, à Vincennes, il a été procédé à l'élection du nouveau bureau pour la saison 1947-1948.

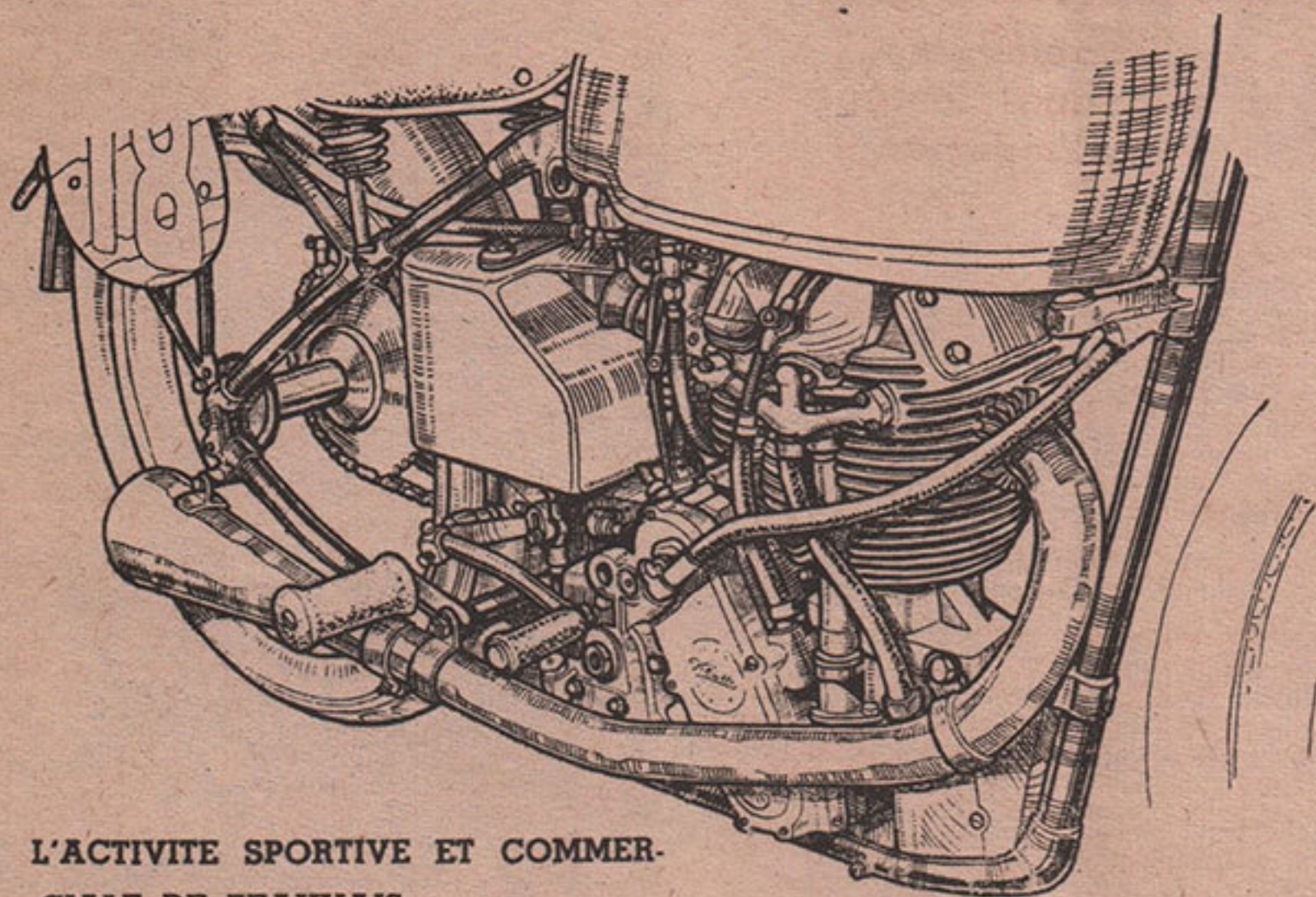
Président d'honneur : M. Garnier Marcel. Président : M. Le Masson Emile. Vice-Président : M. Moteau Georges. Secrétaire général : M. Grandame Emile. Trésorier : M. Descombes Roger. Commission touristique : MM. Teissier, Vaillant et Demole.

Il a été décidé que le dimanche 27 avril verrait le départ nouveau de la Flèche vers la grande activité dont elle faisait preuve avant 1939.

En effet, le 27 avril prochain, tous les membres possesseurs d'un véhicule sont invités à se réunir au siège à 14 h. 15, en vue d'une première sortie touristique sur la Forêt de Sénart.

Une deuxième sortie est prévue pour le 11 mai sur Ozoir la Forêt. Venez nombreux.

NOS AGENTS ET SPECIALISTES



◆ L'ACTIVITE SPORTIVE ET COMMERCIALE DE BEAUVAIS

Nous avons annoncé dans le numéro du premier octobre de « Moto-Revue » que Beauvais disposerait pour la saison 1947 d'une nouvelle machine de compétition : C'est aujourd'hui chose faite. Beauvais reprend la Velocette 350 cmc. de Loyer, qu'il conduira alternativement en solo et en sidecar. Nous n'avons pas besoin de préciser qu'il saura mettre à profit les qualités transcendantes de la K.T.T. Le passé sportif du conducteur et de la machine en sont les plus sûrs garants.

Cependant, pour la prochaine course parisienne, nous verrons encore Beauvais au guidon de son équipage habituel. Il aura comme sidecariste un passager de marque : M. René Doumer, qui n'est autre que le petit-fils du regretté Président de la République. Ajoutons que M. René Doumer, motocycliste convaincu, a acheté à Beauvais son ensemble Motobécane, le même avec lequel il fut si souvent victorieux de 1938 à 1946.

Au point de vue commercial, Beauvais ne manifeste pas moins d'activité.

Les amateurs de vélomoteurs « up to date » seront comblés, puisqu'ils peuvent obtenir chez lui la livraison rapide, avec bon, du nouveau 125 cmc. Terrot, bloc 4 temps à culbuteurs, 4 vitesses, sélecteur et suspension arrière réglable. Agent Terrot, Motobécane et Monet-Goyon. Beauvais livre également sous quelques jours les sidecars Bernardet et Précision.

◆ LES MOTOS BENELLI EN FRANCE

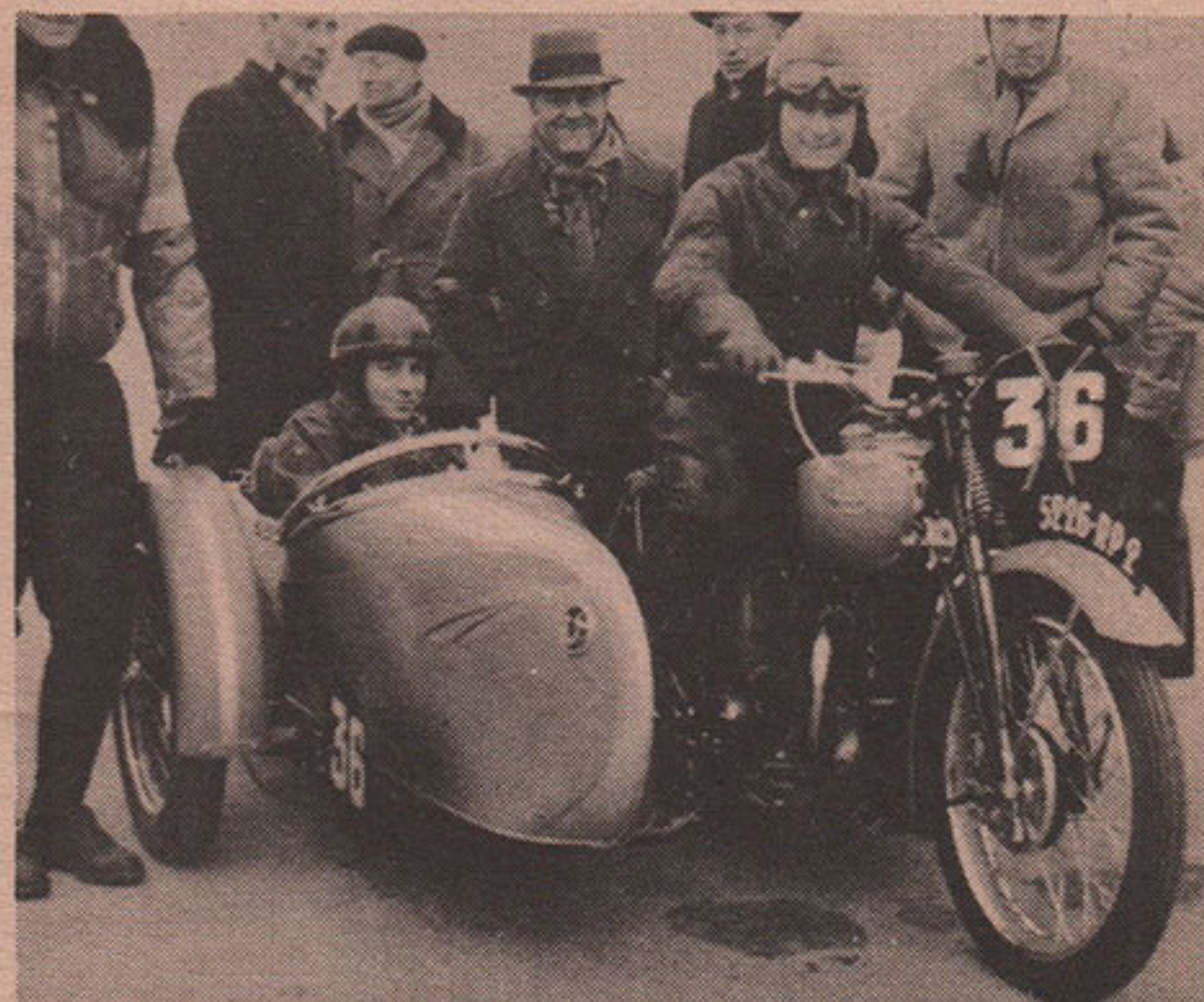
Paul Cocuet, vainqueur de nombreuses courses en 1939 à Montlhéry en 250 cmc. et son mécanicien R. Leyrat, ont ouvert un magasin de ventes et réparations : Cocleyr, 11, rue du Petit-Pont (rue St-Jacques), Paris (5^e). Danton 42-37.

Un atelier bien équipé et des mécaniciens spécialistes en machines étrangères leur permettent de donner toute satisfaction aux motocyclistes parisiens.

En plus d'agences françaises, ils ont obtenu, lors d'un récent voyage en Italie, l'agence générale pour la France de la marque Benelli.

Dès que les circonstances le permettront (l'usine Benelli étant sinistrée), ils présenteront les belles machines de cette marque.

Ci-dessus : Le nouveau racer de Beauvais : La 350 cmc. Velocette K.T.T. avec laquelle Loyer gagna les principales courses françaises en 1946. Ci-contre : Beauvais sur son bel ensemble Triumph - Précision, photographié à Montlhéry. Ajoutons que Beauvais livre de nouveau les sidecars de Tourisme Précision.



En attendant, ils vendent d'occasion des motos entièrement révisées et sont à votre disposition pour tous renseignements. Tous les motocyclistes, et plus spécialement ceux qui se recommanderont de « Moto-Revue », sont assurés de recevoir aux Ets Cocleyr le meilleur accueil.

◆ POUR APPRENDRE A BIEN CONDUIRE...

Un ouvrage que tout débutant, et même des motocyclistes avertis doivent lire, c'est :

L'ART DE CONDUIRE

Un ouvrage pratique, copieusement illustré par les dessinateurs spécialisés de Moto-Revue. Sachez régler vous-même votre moto, Assurez-en son entretien, le premier contact avec la moto, sur la route, Comment se tenir en machine, Tansad et Sidecar, la Compétition, Vitesses et Tourisme, etc., etc.. Voilà quelques chapitres qui vous éduqueront et vous plairont (115 pages — francs 125, envoi par poste 145). Versez à notre compte postal 297-37. Pas d'envoi contre remboursement.

◆ REMERCIEMENTS A CHARRIER

Abonné de votre Journal, je viens vous signaler l'empressement et la cordialité que j'ai trouvés chez M. Charrier, rue d'Orléans, à St-Cloud, qui dépanna ma B.M.W. (vilebrequin hors d'état) en un temps record.

Je serais très heureux si vous pouviez en faire « mention » dans les colonnes de notre Journal à Tous. Ne manquez pas de recommander la Maison Charrier aux possesseurs de Machines étrangères, ils trouveront là un accueil sportif et chaleureux.

A. GAVAGE, Herstal (Belgique)

◆ PERMANENCE FLERTEX A LA FOIRE DE LYON

Comme l'an dernier, Flertex recevra ses Commissionnaires-Distributeurs de 17 à 20 heures, tous les soirs, au « Bar du Petit Tonneau », 2, rue Stella.

◆ SAINT-PAUL MOTOS REPREND SON ACTIVITE

L'ancien magasin de Halhoute, Saint-Paul Motos, 19, rue Charles-V, à Paris, est de nouveau en activité. La nouvelle direction présentera un choix exceptionnel de belles mécaniques qui pourra satisfaire les plus exigeants.

Les Ets Lisita (telle est la nouvelle raison sociale de Saint-Paul Motos), réserveront un excellent accueil à tous les motocyclistes leur rendant visite de notre part. Une adresse à retenir.

◆ BRETOCYL TRIOMPHE A PAU

Les lubrifiants graphités sont plus en faveur que jamais et c'est logique. On peut dire sans être taxé d'exagération que l'emploi du graphite est une assurance contre les pannes mécaniques graves. Le serrage, le grippage, sont inconnus avec les moteurs rodés et lubrifiés avec ce produit à l'état colloïdal. L'usure, elle, diminue dans de grosses proportions.

Nos champions motocyclistes en sont si fermement convaincus que les meilleurs l'emploient de façon régulière dans leurs machines de course et le Bretocyl a sans aucun doute une part de responsabilité dans leur succès. Au Grand Prix de Pau, les trois premiers en 350 cmc. (Laurent, sur Velocette, Anderson, sur Guzzi, et Loyer, sur Velocette), comme les trois premiers en 500 cmc. (Anderson, Laurent et Houel, tous trois sur Norton) employaient le Bretocyl graphité. Le résultat a prouvé qu'ils avaient bien placé leur confiance.

A travers le Sport

LE BOL D'OR AU BOIS DE BOULOGNE

Nous apprenons aujourd'hui que le Bol d'Or aura effectivement lieu sur le circuit du Bois de Boulogne, à la Pentecôte.

L'ami Mauve s'est dépensé sans compter pour obtenir l'autorisation définitive, car bien entendu, les obstacles n'ont pas manqué. Mais aujourd'hui, grâce à sa ténacité, nous sommes certains de voir du beau sport du 24 au 26 mai prochain, sur le Circuit du Bois.

Dès à présent, engagements et renseignements à M. Mauve, 29, boulevard du Havre, à Colombes. Tél. CHAR. 15-61.

LE CIRCUIT D'ENDURANCE DE HAUTE NORMANDIE

Le Moto-Club de Normandie organise le dimanche 27 avril prochain, sous le patronage des journaux Normandie et Normandie Sprint, avec le concours de l'Automobile-Club de l'Ouest, le 12^e Circuit d'Endurance de Haute-Normandie.

Cette épreuve se disputera sur le parcours : Rouen, Gournay-en-Bray, Forges-les-Eaux, Buchy, Neufchâtel, Londinières, Eu, Dieppe, Saint-Valery-en-Caux, Cany-Barville, Fécamp, Etretat, Le Havre, Bolbec, Lillebonne, Caudebec-en-Caux, Yvetot, Rouen, soit 391 kms. La compétition est ouverte à tous les motocyclistes professionnels, amateurs et indépendants, pour les machines d'une cylindrée de 175 cmc. à 1000 cmc., ainsi que pour les sidecars de 350 cmc. à 1000 cmc. et les cyclecars jusqu'à 1100 cmc.

Les engagements seront reçus à partir du dimanche 30 mars, au siège social « Au Chien qui Fume », 57, rue d'Amiens, à Rouen, tél. 36-63. Une permanence sera établie les dimanches 30 mars, 6, 13 et 20 avril, de 10 heures à midi.

Date inscription limite : mardi 22 avril 1947.

LE CRITERIUM LYON-CHARBONNIERES

Le premier grand rallye de l'année a été organisé en collaboration par l'Automobile-Club du Rhône et le Motorcycle-Club de Lyon.

Tandis que l'A.C.R. s'était consacré à l'organisation du rallye automobile, le M.C.L. avait assuré celle du Critérium réservé aux motocyclettes.

Etaient seules admises les machines de tourisme. Les motos et sidecars de course, ainsi que les engins ne présentant pas un caractère de construction définitive étant exclus de la compétition.

L'épreuve fut disputée sur un parcours routier de 818 kms 500 comportant deux boucles. La première, partant de Lyon et passant par Saint-Etienne, Le Puy, Clermont-Ferrand, Thiers, Roanne, le Col des Echarmeaux et Lyon s'est disputée dans la nuit du vendredi 21 au samedi 22 mars. Après un repos de quelques heures, les concurrents quittèrent à nouveau Lyon, allèrent sillonner le Bugey, le Jura et la Bresse et furent de retour dans l'après-midi du même jour à Charbonnières, petite station thermale aux portes de Lyon.

L'étape de nuit disputée sur des routes parfois en état déplorable fut extrêmement pénible pour les machines et pour les hommes. Trois seulement purent soutenir sans encourir aucune pénalisation les moyennes imposées : 54 kmh. pour les motos 500 et 1000 cmc. et les sidecars 1000 cmc.; 50 kmh. pour les motos 350 et

les sidecars 600 ; 45 kmh. pour les motos 175 et 250 et les sidecars 350.

Une épreuve de maniabilité disputée devant le Casino de Charbonnières et une course de côte de 1 kilomètre départ arrêté et arrivée lancée furent disputées dans la journée du dimanche 23, afin de départager les concurrents ex-æquo.

Finalement, le classement s'établit ainsi :

Motos 175 cmc. — 1. Frannier ; 2. Moschetto.

Motos 350 cmc. — 1. Houg ; 2. Froment.

Motos 500 cmc. — 1. Gillot (Terrot) ; 2. Depolo ; 3. Gazazian ; 4. Chapuis.

Sidecars 600 cmc. — 1. Delabre.

Sidecars 1000 cmc. — 1. Sceaux ; 2. Varrot.

Concurrents ayant régulièrement terminé la course sur route.

Catégorie 175 cmc., 45 kms. 5 Partants. — 1. Frannier, sur 125 cmc. 120 pts) ; 2. Moschetto (120 pts).

Catégorie 350 cmc., 50 kms. 12 Partants. — 1. Houg (20 pts) ; 2. Froment (405 pts).

Catégorie 500 cmc., 54 kms. 9 Partants. — 1. Gillot, sur Terrot (sans pénal.) ; 2. Depolo (280 pts) ; 3. Gazazian (280 pts) ; 4. Chapuis (290 pts).

Sidecars 600 cmc., 50 kms. 4 Partants. — 1. Delabre (135 pts).

Sidecars 1000 cmc., 54 kms. 5 Partants. — 1. Sceaux (sans pén.) ; 2. Varrot (sans pénal.).

CLASSEMENT DES NON CLASSES DU CRITERIUM SUR LES EPREUVES

Catégorie 350 cmc. — 1. Granger ; 2. Etienne.

Catégorie 500 cmc. — 1. Betemps.

Catégorie 600 cmc. Sidecars. — 1. Lamborot.

EN BELGIQUE

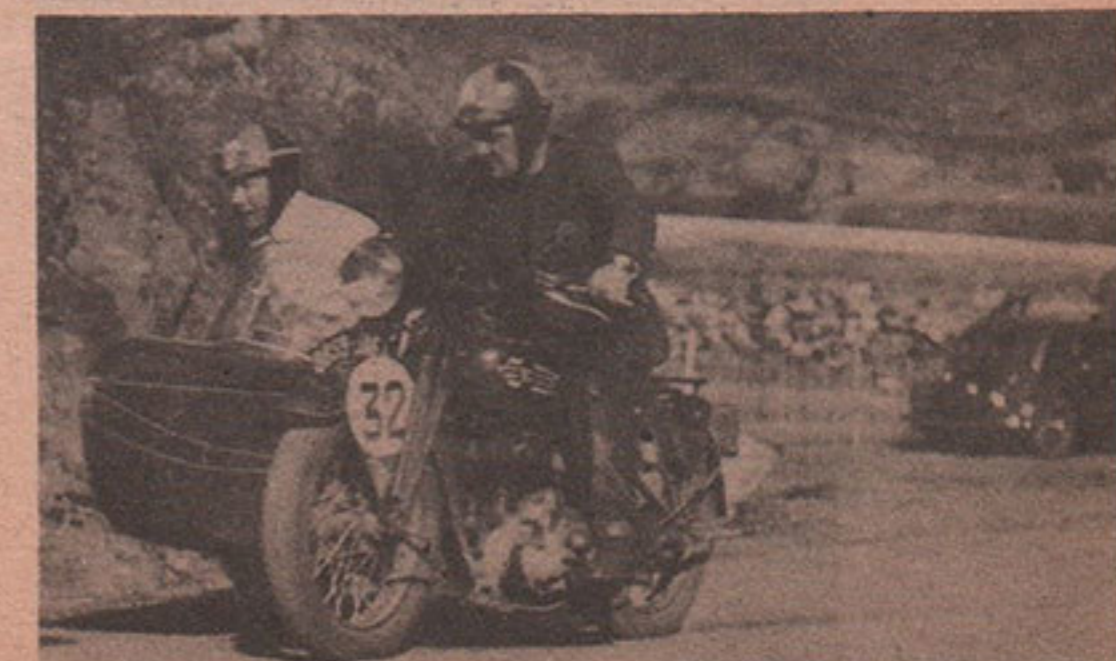
Le kilomètre lancé de l'A.M.C.B. a été organisé le 30 mars dernier sur l'autoroute Bruxelles-Anvers.

La vitesse la plus élevée fut réalisée par René Milhoux, sur une 1000 cmc. Vincent H.R.D., marchant à l'essence pure, soit 168 kmh. 224. Au cours d'un essai, la vitesse de 178 kmh. fut dépassée. C'était la machine de service d'un confrère belge, avec son équipement complet et sans préparation aucune, qui permit à Milhoux cette remarquable performance. Le journaliste Jacques Ickx précise que cette H.R.D. « Rapid Model » est utilisée journalièrement sur la route et en tous terrains et qu'elle couvrit la distance : « dans un glissement silencieux des plus remarquables ».

Une autre performance qui doit retenir l'attention est celle de Masuy, sur sidecar 600 cmc. B.M.W. à compresseur, qui atteignit 156 kmh. 521. La machine qu'il conduisait était celle de notre compatriote Charrier, qui, très sportivement,

Au Critérium Lyon-Charbonnières.

De haut en bas : Le départ de la 2^e boucle. Frannier, premier en 175 cmc., pendant l'épreuve de maniabilité. Houg, premier des 350. Sceaux, vainqueur des sidecars 600 cmc.



l'avait mise à la disposition du coureur belge. Qu'il trouve ici toutes nos félicitations pour ce beau geste.

RESULTATS

1000 cc. (essence) : 1. Milhoux (Vincent-H.R.D.), 168 kmh. 224; 2. J. Ickx (Vincent-H.R.D.), 163 kmh. 630.

500 cc. (carburant libre) : 1. Serge (F.N.), 162 kmh. 162; 2. Laurent (Norton), 159 kmh. 292; 3. Verdonckx (junior), 97 kmh. 297.

500 cc. (essence) : 1. Martin (Norton), 156 kmh. 521; 2. Grossens (junior), 155 kmh. 172; 3. Machuroux (junior), 148 kmh. 760; 4. Seneberg (junior), 136 kmh. 363.

350 cc. (carburant libre) : 1. Herman (Norton), 151 kmh. 260; 2. Puttemans (Saroléa), 141 kmh. 732; 2. Puttemans fils (junior), 139 kmh. 534.

350 cmc. (essence) : 1. Laurent (Velocette), 152 kmh. 542; 2. Jossart (Saroléa), 148 kmh. 760; 3. Sybertz (Norton), 142 kmh. 857; 4. Dauwe (Norton), 140 kmh. 625. 5. Sosman (Saroléa), 139 kmh. 534.

6. Philips (Norton), 136 kmh. 363; Maxy (junior), 136 kmh. 363; 8. Ergé (Norton), 135 kmh. 338; 9. Bruyland (junior), 120 kmh.; 10. Roland (junior), 166 kmh. 129. 250 cc. (carburant libre) : 1. Derniwez New-impérial, 120 kmh. 805.

250 cc. (essence) : 1. Erge (Excelsior), 135 kmh. 338; 2. Guy (Excelsior), 126 kmh. 760.

Sidecars (carburant libre) : 1. Masui (B.M.W.), 156 kmh. 521; 2. Van de Maele (junior), 110 kmh. 429.

Sidecars (essence) : 1. Puttemans (Saroléa), 132 kmh. 352; 2. Tilmant (Saroléa), 130 kmh. 434; 3. Van den Horne (junior), 116 kmh. 129.

Essais hors-concours : Milhoux (1000 H.R.D.), 178 kmh. 217; J. Ickx (1000 H.R.D.), 174 kmh. 757; Serge (F.N. 500), 173 kmh. 076; Laurent (Norton 500), 160 kmh. 714; Ergé (Norton 350), 148 kmh. 760; Dauwe (Norton 350), 145 kmh. 161; Van Wetter (Delahaye 3.500), 139 kmh. 534; Nicolay (Alfa--Roméo 1750), 126 kmh. 760; Roffieri (Opel-Six), 115 kmh. 384.

LES RESULTATS

350 cmc. amateurs : 1. Cogliati (M.C. Bigourdan), 15 tours (41 kms 544), en 37' 6" 5/10 (moyenne 67 kmh. 181); 2. Dehez (M.C. Bordeaux), à 1 tour.

500 cmc amateur : 1. Paboletta (M.C. B.B.), 15 tours (41 kms 544), en 36'10" (moyenne 68 kmh 930); 2. Lesur (M.C. Avignon), 36' 22" 4/10.

350 cmc. professionnels : 1. Laurent (Velocette), 20 tours (55 kms 392), en 43' 27" 1/10 (moyenne 76 kmh. 187); 2. Anderson, 43' 28" 7/10; 3. Loyer (Velocette), 44' 50" 1/10; 4. Lamarque (Alcyon), à 1 tour.

500 cmc. professionnels : 1. Anderson (Norton), 25 tours (69 kms 240), en 50' 42" 6/10 (moyenne 81 kmh. 924); 2. Laurent (Norton), 51' 39" 9/10; 3. Houel (Norton), à 1 tour; 4. Lafon (Triumph), à 2 tours.

A la suite de cette épreuve, voici comment s'établit le classement pour le « Casque d'Honneur » de Moto-Revue :

Professionnels

Loyer	8 points
Houel	7 points
Lafon	5 points
Lamarque	5 points
Behra	1 point

Amateurs

Cogliati	5 points
Paboletta	5 points
Dehez	3 points
Lesur	3 points

EN ANGLETERRE

ON SE PREPARE POUR LE T.T.

Bien que le T.T. professionnel 1947 ne soit pas appelé à grouper autant de partants que quelques années avant la guerre, il y aura tout de même des concurrents de haute classe et l'épreuve sera intéressante.

En première ligne, nous trouvons Norton avec Daniell, Lyons et Bell. Craig dirigera à nouveau l'équipe Norton. Dans la catégorie Senior et d'une manière moins certaine en Juniors, on verrait des deux cylindres A.J.S. On parle comme montes probables de Jock West, de Graham et peut-être de Frith. Il n'est pas impossible que la deux cylindres qui fit sensation avant-guerre réapparaisse. Mais quels seront les pilotes? Il est possible que certains coureurs continentaux s'engagent. On parle également d'engagements privés de possesseurs de Guzzi. Et c'est à peu près tout ce qu'on sait pour l'instant.

LES 200 MILES DE L'ULSTER

Une vague de motophobie sévit partout et le Ministre du Commerce aurait refusé d'autoriser la fermeture des routes pour l'organisation de cette course. Elle était particulièrement intéressante, parce qu'elle servait de galop d'essai pour les machines du T.T.

WHITE AUX SIX JOURS

Le célèbre coureur anglais J.H. White, surnommé « Crasher », fera sa rentrée aux prochains Six Jours Internationaux, qui se disputeront en Tchecoslovaquie. White est maître d'école et ses élèves remportent depuis huit ans les premières places dans le classement des Ecoles du Sussex. A un journaliste qui lui demandait les raisons de ce succès, il répondit : « J'ai en moyenne de 20 à 25 élèves par année : une ou deux fois par semaine je leur raconte mes souvenirs de course, tout en faisant en même temps une leçon de géographie ou d'histoire se rapportant aux pays et aux villes dont je parle à mes élèves. Je n'ai jamais eu des auditeurs plus fidèles et plus zélés ».

LE CASQUE D'HONNEUR de "MOTO-REVUE"

DANS le but de récompenser le meilleur pilote français de chaque année, et de le désigner au public lors des épreuves où il participera, « MOTO-REVUE » met en compétition annuelle un « Casque d'honneur » aux couleurs de notre revue, et portant l'inscription : « Casque d'honneur de « Moto-Revue », Critérium des Champions, et le millésime.

Voici le règlement pour l'attribution de cette récompense :

ARTICLE I

Un « casque d'honneur » est mis en compétition tous les ans par « Moto-Revue ».

ARTICLE II

Ce casque est attribué au pilote français ayant totalisé le plus grand nombre de points dans les épreuves de vitesse (côtes ou circuits) tant nationales qu'internationales disputées en France ou à l'étranger, d'après l'article IV.

ARTICLE III

Chaque coureur français partant dans une course inscrite au calendrier obtiendra le nombre de points auquel il a droit d'après l'article IV. Chaque quinzaine, il sera tenu un compte total des points ainsi obtenus et un classement provisoire sera donné à titre indicatif. Chaque coureur est prié de faire parvenir à « Moto-Revue » 12, rue de Cléry, Paris-2^e, dans la semaine qui suit l'épreuve à laquelle il vient de participer, son classement et l'indication exacte de la course.

ARTICLE IV

Le classement sera établi de la façon suivante :

Pour une place de 1 ^{er}	10 pts.
» 2 ^e	6 pts.
» 3 ^e	4 pts.
» 4 ^e	3 pts.

Points non cumulables

Pour départ pris réellement dans une course de vitesse : 1 point.

Pour course terminée dans les délais (avec figuration au classement officiel) : 2 points.

Points cumulables

Dans les courses internationales, disputées en France et à l'étranger :

1 ^{er} des Français	3 pts.
2 ^e »	2 pts.
3 ^e »	1 pts.

Pour les Grands Prix Nationaux 1947 :

- Grand Prix de Barcelone.
- Grand Prix de Suisse.
- Grand Prix de Prague.
- Tourist Trophy.
- Grand Prix de Hollande.
- Grand Prix des Nations (à Berne).
- Grand Prix de Belgique.

les points seront doublés.

Ce classement porte sur les épreuves inscrites au calendrier national et international, du 30 Mars au 16 Novembre 1947.

Il ne sera pas tenu compte d'un classement séparé pour les amateurs ; ceux-ci seront classés à part uniquement dans le cas de course spéciale réservée aux amateurs et bénéficieront alors d'un nombre de points réduit de moitié.

Le résultat sera publié dans notre premier numéro de décembre 1947. Nous tiendrons naturellement au courant nos lecteurs sur le classement provisoire après chaque course.

LE GRAND PRIX DE PAU

Le temps et la place nous manquent pour publier aujourd'hui le compte rendu complet du Grand Prix de Pau. Nos lecteurs le trouveront dans le numéro suivant.

Nous devons signaler cependant la malchance incroyable qui poursuivit nos représentants : Loyer, qui mena en 350 jusqu'à l'avant-dernier tour et qu'une panne de bougie fit rétrograder de la première à la troisième place, alors qu'on s'attendait à le voir passer la ligne en vainqueur. Behra, après avoir inquiété Anderson, dut se retirer de la course des 500 pour avarie mécanique. Enfin, Loyer qui prit également le départ en 500, abandonna dès le début pour panne d'allumage.

INDIAN 12 CV pn. neufs ét. marche. BAILLY, 6, r. St-Gilles, Paris, 3^e. ARC. 70-26.

GNOME-RHONE type X40 750 culb. sélect. fab. 1943, 4, rue Hoche, Colombes. CHAR. 08-47

MOTOBECANE 100 ét. nf px intér. LAROCHE, 37, av. de Choisy, Paris.

SUPERBE moto Terrot 350 latér. 4 temps sélect. au pied tout dernier mod. du Salon, absolument neuve. Tél. MAI. 92-70, après 19 heures.

MONET-GOYON 500 culb. pn. nfs moteur parf. ét. conv. pour side. VASSOR, 1, bd G.-Péri, Champigny (Seine).

SIDE R.-Gillet 46, ét. neuf, 3.000 kms. GAUMONT, 13, r. Grange-Batelière, Paris, 9^e.

V. MOTO Saroléa 350 lat. mécan. ent. refaite, bon pn. px 25.000 frs. LUBON René, Ferme des Gravières, Fontenay-le-Fleury (Seine-et-Oise).

VELOM. Terrot 3 v. c. nf. HUBERT, 6, r. Berzelius, 17^e, matin av. 9 h. ou apr. 20 h.

TERROT 4 CV culb. sport 4 v. Terrot 5 CV culbutée. D.K.W. compl. à remonter avec pap. Monet-Goyon 2 CV. Moteur Terrot bloc moteur, refait à neuf avec acc. AUFFRE, La Ferté Macé (Orne). Tél. 89.

VELOM. Motoconfort ét. nf. PATERNE, 25, av. St-Ouen-17^e

PART. vd cause dép. Bugatti 4 pl. décap. 10 CV tr. b. ét. vis. GARAGE, 32, rue de Meaux, 19^e. Métro Combat.

TERROT 39 175 culb. sélect. 4 v. ent. chrom. TAY, 35, r. Nationale, Boulogne-s.-S. Mol. 34-62

B.M.W. 200 culb. card. reconstr. ent. orig. équip. élect. ts acc. tr. belle pn. excell. B.M.W. 350 lat. incomp. cadre et moteur ss carb. Ecrire 2, rue du Grand Bail, Douai.

350 F.N. lat. méc. parf. bons pns, moteur 350 Monet, ét. nf. BODINIER, 30, r. Maroc, 19^e.

ZUNDAPP KS 600 1943. CAFE 1, av. du Château, Vincennes.

ZUNDAPP KS 750 culb. 1943 4 vit. sélect. cardan marche AR, tr. bon ét. bons pns bat. et selles neuves. Possède side sans la roue et bloc-moteur recharge. MOTTE André, 30, rue de Fourmies, Avesnes-s.-Helpe (Nord).

TERROT 350 culb. HSS peu roulé. 50.000. Le soir 7 h. 42, bd P.-V.-Couturier, Montreuil. Métro Mairie.

SIDE Gnome-Rhône 7 CV ét. méc. parf. b. pns, 90.000 fr. Vis. 12, r. Monceau, 8^e.

F.N. 350 lat. tr. b. ét. interm. s'abst. HABRIAL, 85, rue des Sources, Antony (Seine).

N.S.U. 500 culb. 4 vit. f. 39 sélect. éclair. Bosch. augeot 4 CV 350 lat. type A. Gros bloc chromé coulet verte, tansad ét. impec. Monet Grd Sport 175 3 vit. moteur Villiers. M. DESSIN, Suresnes Motos, 21, bd Henri-Sellier, Suresnes. Tél. LON. 16-29.

A V. moto Puch 350 moteur refait neuf. FREVILLE, Gendarmerie, Evreux (Eure).

PEUGEOT 350 culb. sport ent. neuve, 2 échap. CALAPODIS, 106, av. Paris, Gennevilliers.

500 B.S.A. M20 side Vannod pns et méc. parf. ét. tél. 969, 76, al. de la Dhuis, Gagny.

Pour réparer ou reconstruire vos motocyclettes d'origine allemande, marques diverses, etc., etc...

LE CENTRE BMW

Séquestre de l'Administration des Domaines dispose d'un stock de pièces DE TOUTES MARQUES

131 bis, avenue de Neuilly, NEUILLY
Maillot 44-62 — Fermé le dimanche



STÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, rue de la Condamine — PARIS-17^e

PIGNONS TOUTES MARQUES

ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES

RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES

CARTERS de BOITES et de MOTEURS

ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESSES —

EMBIELLAGES — REALESAGES — REPARATIONS DE

DYNAMOS — MAGNETOS et VOLANTS MAGNETIQUES

Redressage de Cadres et Fourches Motos et Vélocycleurs

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M.P.

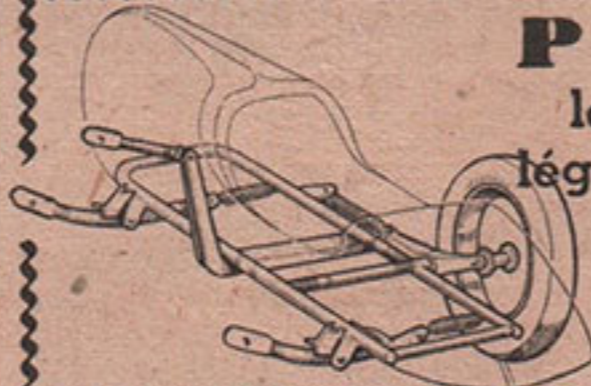
P O I N A R D

le spécialiste du side-car léger à suspension intégrale

Bté S.G.D.G.

54, r. Et.-Dolet, Cachan

Tél. : ALE. 34-41 (Seine)



Poignée Tournante

DUPLIX

AIR ET GAZ

Ets SEMONSU - BERAUD

46-48, r. Sainte, Marseille

Dépositaire Régional :

H. PISCAGLIA

95, rue d'Italie, Marseille

SAINT-PAUL MOTOS

AGENT TERROT, MOTOBECANE, MONET-GOYON, etc...
SIDES BERNARDET VENTES — REPARATIONS
SPECIALISTES ZUNDAPP — D.K.W. — N.S.U.

LISITA S^r : 19, rue Charles-V, PARIS-4^e — Tél. ARC. 87-54

Disponible : Zundapp 600 culb. — D.K.W. 350 — N.S.U. 250 culb. — Terrot type VA — Terrot R.G.A.S. 500 culb. — Royal-Enfield 500 culb. — Vélocycleurs — Bicyclettes

UNE MOTO N'EST PAS MODERNE SI ELLE N'A PAS UNE SUSPENSION ARRIERE

R. GRAZZINI

rajeunira votre machine en lui adoptant sa suspension arrière télescopique.

CONFORT — TENUE DE ROUTE — SECURITE

16, Rue du Marché Popincourt — PARIS. Tél. ROQ. 17-03

350 ZUNDAPP culb. 39 imp. 175 Motobécane 2 tps récente. 250 N.S.U. culb. parf. état. 350 Excelsior Maxman tour. 1200 Indian susp. pres. imp. RAPID MOTO, 21, r. d'Orléans, Saint-Cloud (Seine-et-Oise).

B.S.A. 350 ét. nf. S'adres. MORIN, 12, r. Steinlen, 18^e.

GNOME-RH. 4 CV culb. CMI. ROBICHON, 35, r. Balagny-17^e

MATCHLESS 350 sup. cul. sélect. 4 v. four. télesc. nve. 43, 100.000 fr. JOINO, 28, al. de la Dhuis, Montreuil.

TERROT 250 lat. ét. parf. pn. imp. sam. 14 à 18 h. 109, av. Galliéni, Bagnolet (Seine).

SIDECAR C.S. 4 HP, bon état, pneus neufs. SALTZMANN, 125, r. Haie-Cop, Paris, 19^e.

PEUGEOT 108 3 CV mod. luxe b. état, 40.000. Vis. le soir 18 h. 30, 21 h. SIMONNET, 20, av. Mathurin-Moreau, Paris, 19^e.

B.M.W. R-62 side capote, bons pns, parf. ét. CONCIERGE, 16, pass. Petites-Ecuries, 10^e.

DOLLAR 500 cmc. culb. mot. c. neuf, bons pneus. COUSTET, 6, rue de Paron, Verrières-le-Buisson (Seine-et-Oise).

MONET-GOYON 4 CV 2 tps, mot. Villiers 3 v. ét. nf, eq. comp. écl. tansad. URIEN, 350, r. Saint-Honoré, Paris.

MOTOBECANE 100 cc. 4 t. cmc nve. SOUBEN, 20, r. Taylor.

175 MONET (champ. France) moteur Villiers d'orig. abs cmc nve, 43.000 fr. SOUBEN, 20, rue Taylor, 10^e.

MOTOCONFORT 250 bloc mot b. ét. REVIL, 81, r. Convention, 15^e. Vis. jusq. 16 h.

PART. vd tandem à mot. Denny, b. ét. FEUILLET, 173, av. Prés.-Wilson, Plaine St-Denis (métro Pte Chapelle).

ALCYON 3 CV 2 t. émail. à nf, b. ét. MEKIFFA, 89, rue de Bagnolet, 20^e.

BICYCL. av. mot. auxill. ds le cad. remorque taxi Lefol, bon état. MEKIFFA, 89, rue de Bagnolet, 20^e.

PEUG. 301 c. cab. déc. imp. SURJON, 15, r. de l'Etoile-17^e.

CYCLECAR Morgan type S.T. O. 7 CV tél. GOB. 76-91, 11, rue de Mirbel, Paris, 5^e.

SAROLEA 600 cmc. 4 vit. av ou ss side. MIRBEAU-MOTOS, 35, r. Oct.-Mirbeau, GAL. 41-92

A V. ou à éch. c. 350 état nf sup. vélom. Prester sélect. ét. nf, b. pn. FAVARD, Theuville par Grisy (S.-et-O.).

VDS 175 M.G. 2 tps parf. ét. b. pns, Ecr. CHAWLOWSKI, 9, r. G.-Agutte, Paris-18^e.

PART. vend side 500 Royal-Enfield. Téléph. heures trav. CEN. 36-23, autres heures à ANJ. 20-28.

SPLENDIDES 500 4 soup. 4 v. 350 culb. 4 vit. 1940. MOTO-CHAMPERRET, 9, av. Porte-Champerret, Paris, 17^e.

MOTOBECANE T44 380 cmc soup. lat. nv. circ. huile parf. ét. Faire offre TRIN. 20-29.

ON DESIRE ACHETER

RECHERCHONS plusieurs moteurs Ariel 500 culbut. et toutes pièces détachées anglaises. LA-DEVEZE, 50, r. Brunel, Paris. EP. Gil.-Herstal 500 av. pap. PAGES, 62, rue Pouchet, 17^e.

MOTO-BASTILLE

Expédition contre remboursements.

Liste sur demande 10 frs

Pare-figure 142. Siège AR.

Sacoche cuir pr moto 2.800

Casques moto de 1.200
1.315 et 2.000.

Phares, équipements électriques pour motos

Avertisseurs et sélecteurs pour vélomoteurs et motos

Carburateurs tous modèles

Moteur VAP pour vélo

SIDECARS Terrot, Carpio, Bernardet pour toutes motos et vélomoteurs

tous prix :

12.000 — 20.000 — 25.000

27.000 et 30.000

6, Bd Richard - Lenoir, 6
PARIS (11^e)

SURESNES - MOTOS
VENTE. ACHAT. REPAR.
Occas. grd choix d'access.

A. DESSIN

Ag. off. Terrot, M.-Goyon,
Motobécane, Gnome-Rhône
21, bd H.-Sellier, LON. 16-29
SURESNES (Seine)

Réalésage Autos, Motos
Réfection rapide embiellage
soupapes, pistons spéciaux
pour motos étrangères et
sport

LE REALESAGE MODERNE

23, rue Edouard-Jacques,
PARIS-14^e. M^o Montparnasse
SUF. 65-02

Marc PIAULET

MOTOS

Vente Achat - Echange
neuf et occasion

Dépannage - Réparation
Moto-Ecole

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

ACHAT ET VENTE

Toutes Motos

Pièces détachées - Mise au
point - Spécialiste Terrot
et Motobécane

BARRE MOTOS
123, avenue Foch, 123
LE PARC SAINT-MAUR

LISEZ

**La REVUE
AERONAUTIQUE**

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

CH. paire roues Gillet-Herstall 500 cmc. acc. toute offre raison. SEJOURNE, 16, rue Houdart, Paris, 20^e.

CHERCHE moteur B.S.A. 2 cyl. 500 J-12 ou ses organes. R. KONECNY, 1, rue du Transvaal, Marseille (B.-d.-R.).

ACH. 350 culb. max. 1935 parf. état, off. dét. et prix. TRET, 17, q. Austerlitz. GOB. 21-82.

ACHETE épave ou mauv. ét. 500 culb. moteur Blackburne. LECLAIRE, 19, r. Henri-Lepage, Nancy (M.-et-M.).

PART. cherche carb. comp. pr Zundapp K 500 latéral. MAGUET Roger, 184, bd Voltaire.

CHERCH. épave 500 Terrot ou Ariel. BRICHE, 3, bd Thiers, Béthune (Pas-de-Calais).

CH. épave N.S.U. 250 av. pap. PETRE, 65, r. Meslay, Paris-3^e.

GILLET-HERSTAL 2 tps réc. parf. état méc. J. ROBERT, La Ferrière-Dougne (Doubs).

ACH. épave ou m. état B.M.W. 500-600 ou 750 culb. R.61 ou R.66 av. pap. vds Dyn. Lucas, p. ét. LEOUTRE, 29, r. Montjoux, Besançon (Doubs)

CHER. D.K.W. 500 2 cyl. tout der. mod. f. off. et détail LARREA, 63, cité Michelis, Saint-Loup, Marseille (B.-du-Rh.).

SUIS ach. moteur pour Sachs 100 cmc. 2 vit. même mauv. état. F. GALLIOT, 17, r. des Ouches, Argenteuil (S.-et-Oi). Tél. ARG. 03-29.

ACH. side Impérial ou Précision. CHATEL, 40, villa Taral, Bagneux (S.-et-O.).

ACH. D.K.W. 350 type NZ. HARY, 35, rue Beaugard, 2^e. Central 68-76.

CHER. sélect. complet type P. 515. Ecr. imprim. Lefort, 8, r. Darcet, Vichy (Allier).

PART. ch. tri à mot. ch. vt. 4 à 500 k. si poss. ét. indif. GAUTHIER, 7, r. Ernest-Roche, Paris, 17^e. Urgent.

ACH. pns talon 710x105. MARCHACH, 2, r. Tribunal, Strasbourg

Achète side droite, écr. prix. Braun, 150, r. Silly, Boulogne-S.

CH. épave Ariel 350-500 ss pap. ch. b. vit. même mar. MARTINEZE, 18, r. Miollis, Nice.

PART. ach. à part. moto réc. 500 ou 750 accid. ou épave av. pap. Faire offre : BAS, 70, av. J.-Jaurès, Vitry-sur-Seine.

SUIS ach. épave D.K.W. 198 cc. av. pap. KIENE, 73, qu. Point du Jour, Billancourt (Seine).

2 PN. voit. 12x45 ou 13x45 av. chambres à air, si possible. Ec. M. WILLY, MOTO-REVUE

4 à 8 CV + side même incomp. LAUGIER, 7, rue F.-Faure, Vincennes (Seine).

SIDE b. ét. pour 750 Harley. STEPHANE, 7, r. Lecuirot-14^e.

ACH. Victoria N.S.U. 250 culb. ou sim. ét. ind. CHABANNE, 48, r. des Rancy, Lyon (3^e).

ACH. B.M.W. ou Zundapp 500 600 1^{re} main ét. nf. impec. Faire offre dét. à BON, Langeac (Hte-Loire).

CH. pneus 27x3,25 ou 27x3,50, jante 21. Ch. side g. SCHWOERER, 17, r. Rouget-de-l'Isle, St-Etienne (Loire).

CH. HARLEY ou René-Gillet Indian b. px av. ou ss side compl. même ss pn. LOUIS. BOT. 19-67.

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

CH. épave Terrot 350 avec pap. KERVRAN, 13, r. Raym. du Temple, Vincennes.

SIDE a droite Bernardet, Grand Routier ou similaire. Faire offre CHAZET LA GRAND SAULT, Chézy-sur-Marne (Aisne).

ACH. épaves Matchless 350 incomp. accid. av. pap. Ecr. RICHARD R., Plombières-les-Bains (Vosges).

ECHANGES

AMILCAR 6 CV torp. 2 pl. c. side 500. GUILLON, 46, r. Camille Pelletan, Levallois.

A V. ou échange cyclecar à moteur ctre vélom. ou moto. BOULAIRE, 2, r. Bouilloux-Lafont, Paris, 15^e.

V. ou éch. cardan, culasse nve, kick mag. dy. B.M.W., Zundapp roue all. éc. R. Giroux 5, av. Carnot, Gretz, qui transm.

VD ou éch. c. vélo Solex, vélom. 4 tps Motob. ét. nf. THIZEAU, tabac, Selles-s.-Cher.

DIVERS

A V. moteur et boîte Zundapp KS 600 neuf. LAROCHE, 10, r. Delarivière-Lefoulon, Puteaux, 19 h. 30 à 20 h.

V. qq. m. Ferrodo 20x5 le m. 130 frs. LABRANDE, 7, r. de Freycinet, St-Etienne (Loire).

PHARE neuf aérodyn. avec compt. vites. et ampèr.m. au plus offr. minimum 3.000 frs. J. BERNARD, 67, bd de Courtars, Montluçon (Allier).

CHAMBRES à air moto vélom. silencieux tubulaires chromés garde-boue enveloppants, moteurs et boîtes Terrot 250-350 et pièces. FAURIE, 8, av. St-Ouen, Paris.

A V. moule électrique pour rechargement de pn. vélo et vélom. MOREAU, 2, rue du Buisson Saint-Louis, Paris, 10^e.

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

A V. Moteur Gnome CV2, 5 CV, 4 v. excel. ét. 20.000 frs. FOIRET, 7 b., bd du Sud-Est, Nanterre (Seine).

Pneus. Cycles. Motos. Répar.

LUC et THEO

LA MAISON ROUGE

ex-coureur professionnel
Spécial. de la moto. Pièces
détachées toutes marques
Achat - Vente - Echange
29, av. de Fontainebleau
Kremlin-Bicêtre. T. Ita. 23-17

Le Spécialiste de la Moto
Anglaise et Allemande
et les pièces détachées
Vente - Achat - Echange

MOTO - STAND

42, av. Jean - Jaurès, 42
ARCUEIL. Tél. ALE. 03-35

A V. pn. nf 760x105. MORIN,
49, r. Orangerie, Versailles.

REOUVERTURE de la Maison
DALBIAC, 1, r. des Jardins St-
Paul, 4^e. Chaînes, fournitures,
access., pièces détach., etc...

URGENT vend cause départ
fond cycles motos, armes, élec-
tricité. Agence génér. marques
Ville industr. env. de Nancy.
450.000. Ec. prop. HEERTMANS
66, r de France, Nice (A.I.M.)

VDS roues Dyn. moteurs pces
div. B.M.W. R 75, Zundapp,
Gnome 750 culb. Victoria, D.
K.W., N.S.U., 350 épave, vé-
lom. Monet S.G. 3 tr. incomp.
BOURGEOIS, 2, rue Lippmann,
Paris, 20^e.

UN PNEU 7,50x20 Continen-
tal extra cme nf av. chambre.
BOT. 19-67.

A V. cadre, pont, fourche, roue
B.M.W. R 12. BELFENY, 12, r.
Christine, Paris (6^e).

POUR R. Gillet 6 CV boîtes
moteurs, cadres tr. bon état,
bas prix. BONET, 6, villa des
Charmilles, Paris, 15^e.

OFFRES D'EMPLOIS

CHER. bon mécanicien moto,
sérieux et trav. R. KIENE, 73,
Quai du Point du Jour, Bil-
lancourt (Seine).

DEMANDES D'EMPLOIS

SPEC. mot. 32 a. cher. empl.
dans grand atelier, grandes
connais. moteurs voitures et
poids lourds (Diesel et es-
sence). J. DESSIMOZ, chef
mécanic. Domaine Soprovin,
Route de Bornier, Sidi Bel
Abbes (Algérie).

FONDS DE COMMERCE

EN PLEINE exploit. vds fonds
achats-vente mécan. autos,
motos, Moto-Champerret, 9, av.
Porte Champerret, Paris, 17^e.

LISEZ...

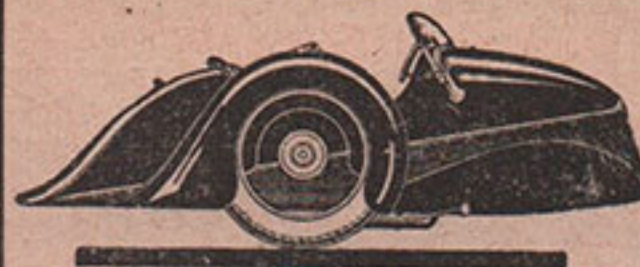
L'actualité
Automobile

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

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

MOTOS DRESCH D.F.R.
DRESCHMOTOR

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



L. SIMARD

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

**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 «Inox»
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 Prêt

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

EMAILLAGE

AU FOUR et à FROID
SABLAGE

MERCIER

63, rue Albert, 63, PARIS
GOB. 47-04

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

MOTOS-DANTON

PIECES DETACHEES — REPARATIONS toutes marques
VENTES ET ACHATS MOTOS

STOCK PIECES DETACHEES HARLEY-DAVIDSON

Type M.P. 750 lat.

DISTRIBUTEUR SIDECAR SIMARD

14, rue Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine). — PER. 19-11



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'ob-
tenir le brevet d'automobi-
liste militaire

AVIATION

Visite — Conférence
de l'aérodrome

Baptême de l'air gratuit

RADIO, DESSIN, INDUSTRIE¹

NOTRE DEVISE FAIRE MIEUX ET MOINS CHER

AGENT DIRECT DE MOTOCONFORT

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

HALL de la MOTO

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

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^e

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 immédiate-
ment contre bon

ACCESSOIRES
SAKER
LEVALLOIS



POIGNÉES TOURNANTES
POUR MOTOS
VÉLOMOTEURS .CYCLES
GUIDONS DE 22 et 25



SAKER LEVALLOIS
LEVIERS N°250 MANETTES
N°260



SAKER LEVALLOIS - SAKER

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

PAUL MOTOS

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

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° Billancourt. MOL. 15-46

Vve H. BARTHELEMY

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

Agence exclusive

MOTOBECANE

Pièces détachées

Réparations par Spécialistes
Achats - Ventes - Echanges

STOCK IMPORTANT

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

STATION SERVICE

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

" UNE NOUVEAUTE "

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 Sté Lucien PSALTY-Paul LADEVEZE et Cie. Spécialiste MOTOS ANGLAISES

Agent officiel des plus grandes marques du monde

NORTON — ARIEL — PANTHER — BROUGH-SUPERIOR — RUDGE

MOTOS A VENDRE : LIVRABLES DE SUITE,
ETAT NEUF GARANTI

ZUNDAPP 4 cylindres 800 cc. — 2 ZUNDAPP bicylindres culb. 4 vit. 600 cc. — 2 B.M.W. 750 cc. culb. 4 vit. fourche télescopique, suspension AR. — TRIUMPH 500 cc. bicylindre culbuteurs 4 vit. — ARIEL 350 et 500 cc. culb. 4 vit. de toute beauté. — F.N. 500 culb. 4 vit. culasse bronze. — NORTON 350 cc. arbre à came, culasse bronze. — TERROT 500 R.S.S.E. culbut. 4 vit. — GNOME-RHONE Su-

per Major 350 cc. culb. 4 vit. — MONET-GOYON 500 culb. et 500 latérale 4 vit. — VELOMOTEURS : MOTO-BECANE 125 cc. — N.S.U. 125 cc. — SACHS 125 cc. — ROYAL-ENFIELD et TRIUMPH 4 vit.

Faire offre pour : MOTOS ORIGINE 1947
TRIUMPH 500 cc. bicylindre, fourche télescopique, 1.800 kms. — ARIEL 500 cc. culb., fourche télescopique, 1.200 kms. — NORTON 500 cc. culb., fourche télescopique, suspension AR, 1.200 kms. — 2 ARIEL 1000 cc. 4 cyl. culbuteur (dont une avec suspension AR), etc., etc.)

DIRECTION GENERALE :

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.

FLETEREX

dispose d'une documentation Freins et Embrayages pour les motocyclettes anglaises.

La période actuelle rendant difficile la publication d'un catalogue spécial.

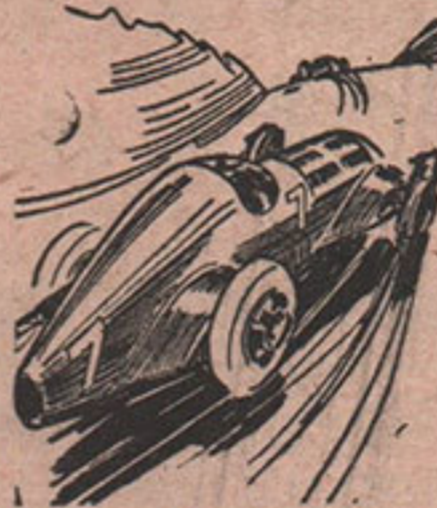
FLETEREX

est à la disposition des motoristes pour leur fournir tous renseignements dans les types qui les intéressent :

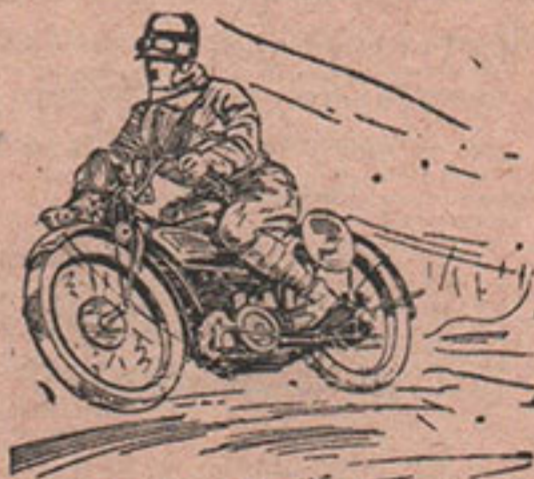
A.J.S. — A.J.W. — ARIEL
BROUGH-SUPERIOR — B.S.A.
CALTHORPE — COTTON — COVENTRY-
EAGLE — DOUGLAS — EXCELSIOR
FRANCIS - BARNETT — LEVIS
MATCHLESS — MONTGOMERY
MORGAN — NEW - IMPERIAL
NORTON — OEC, etc., etc...

FLETEREX peut regarnir toutes les frictions sur demande. Consultez-nous pour prix et délais.

FLETEREX 65, rue Jacques Dulud
NEUILLY-sur-SEINE



Un progrès sensationnel dans le graissage des hauts de cylindre



**le BRETOCYL
GRAPHITÉ**

« le superlubrifiant des champions » qui a triomphé partout en 1946 avec SOMMER, CHIRON, WIMILLE

LOYER, PERRIN

et encore au Grand Prix de Pau 1947 avec ANDERSON sur Norton et Laurent sur Velocette

sera utilisé à nouveau par tous les grands champions dans toutes les compétitions motocyclistes et automobilistes pour 1947.

PUISSANCE — SOUPLESSE — SECURITE
SUPPRESSION DU CLIQUETAGE

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

Société BRET-OIL

4, rue JEANNE-D'ARC, ISSY-les-MOULINEAUX - MIC. 18-30
qui vous adressera son coffret de 15 flacons, dose correspondant à 150 litres de carburant pour le prix de 240 francs
(Baisse de 10 % comprise)