

35^e ANNEE. — N° 892. — 2 MAI 1947

Moto revue

VELOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

TENDANCES
ACTUELLES

LE SPORT

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

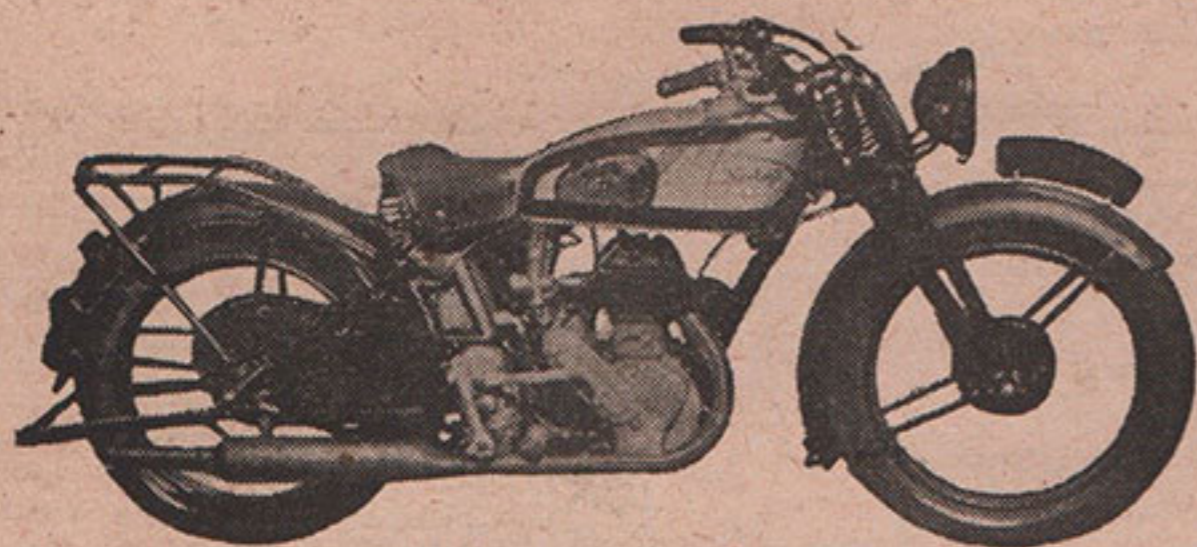
PARIS (2^e)

TRIOMPHE DU MOTO-CROSS A ROMAINVILLE
Un passage acrobatique du belge Van Hove, le grand vainqueur
de la journée.

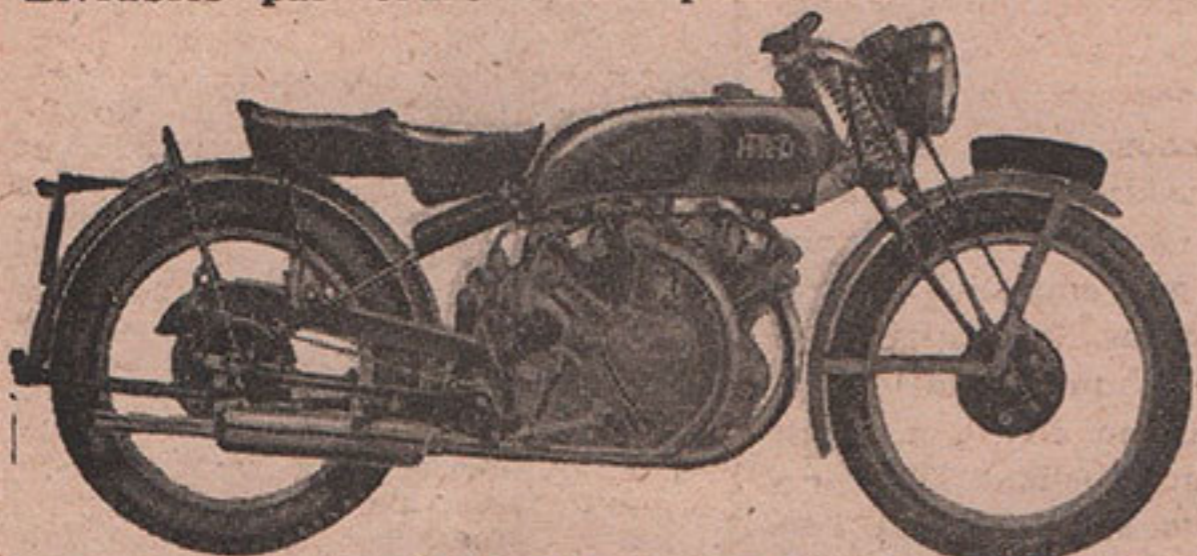
Le Salon
de la **Moto** continue
chez
GARREAU

SPECIALISTE MOTOS RAPIDES
PIECES DETACHEES ANGLAISES

Norton

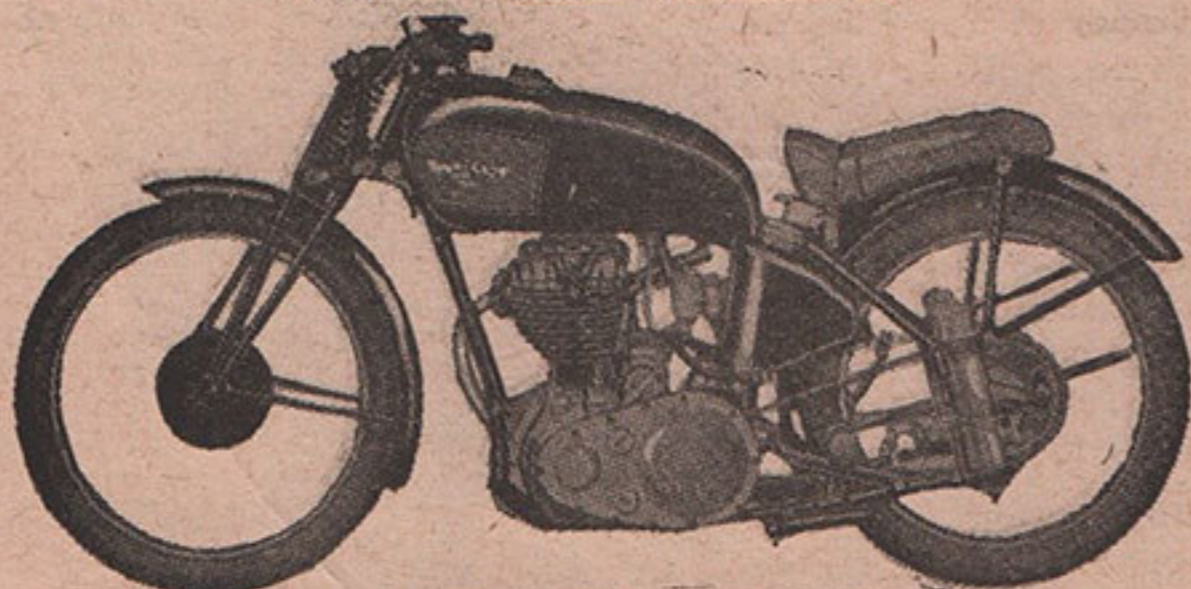


Actuellement quelques Motos NORTON
« Second - Hand » sont disponibles.
Etat de neuf absolu — Entièrement garanties
Livrables par ordre d'inscription des commandes



**Motos VINCENT HRD
EXCELSIOR et SCOTT**

Visibles chez GARREAU



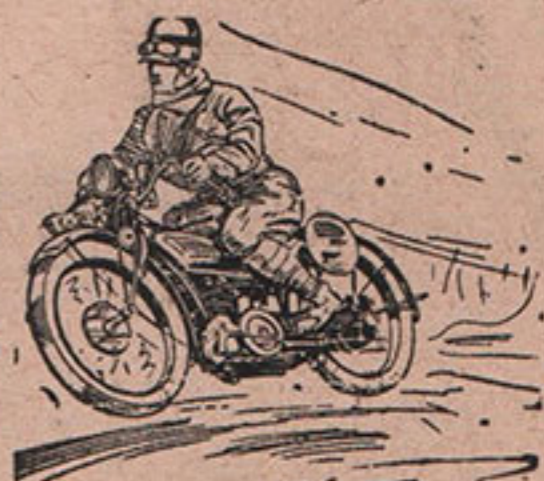
GARREAU

SPECIALISTE MOTOS RAPIDES

Assure la pièce détachée IMMEDIATE pour
toutes les motos Anglaises qu'il aura vendues
AGENT de TERROT, MOTOBECANE, MONET-GOYON
22, rue Robert-Lindet, PARIS-XV^e - VAU. 07-09
OUVERT LE SAMEDI FERME LE LUNDI



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)

FLETEX

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

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

FLETEX

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...

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

FLETEX 65, rue Jacques Dulud
NEUILLY-sur-SEINE

ABONNEMENTS

12 N°s	France	Etranger
	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.



REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12, RUE DE CLERY, 12
(Immeuble métro Sentier)
PARIS (7^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)

◆ DES RECORDS A MONTLHERY, BIENTOT ?

Les représentants d'une firme étrangère qui a battu à plusieurs reprises des records du monde sur l'autodrome de Montlhéry sont venus dernièrement reconnaître la piste. Pour des essais de machines de course, très certainement, mais peut-être aussi en vue de nouveaux records.

◆ UNE AUTRE RAISON DE GRAPHITER LES MOTEURS

L'huile actuelle se débite à la pompe, et on n'a pas, comme autrefois, la garantie d'une marque sérieuse et d'un bidon plombé. Il est certain que l'addition de graphite colloïdal à l'huile du moteur ne peut qu'améliorer les qualités de cette dernière. Si vous avez la satisfaction de posséder une machine neuve, une supersport de grande classe ou si vous avez fait refaire votre moteur, l'usage du graphite colloïdal s'impose.

◆ A LA FOIRE DE LYON

Les constructeurs suivants exposent leurs derniers modèles à la Foire de Lyon :

Automoto, Peugeot, Monet-Goyon, Magnat-Debon, New-Map, Ravat et Terrot.

De nombreux fabricants d'accessoires figurent également, ainsi que les principaux constructeurs d'automobiles. Dans l'ensemble, participation extrêmement intéressante. Nul doute que la Foire de Lyon 1947 ne batte tous les records d'affluence.

◆ LA QUESTION N'EST PAS RESOLUE

Marianne Weber, correspondante du Bulletin de la F.M.B. à Genève, écrit textuellement dans son compte rendu de salon : « Gilera n'a introduit la fourche télescopique que vu la demande de plus en plus pressante de la clientèle, mais ne lui accorde aucune supériorité ».

La firme d'Arcore livre d'ailleurs ses machines avec fourche classique ou avec fourche coulissante, au goût du client.

La courroie revivra-t-elle ?

LA Motosacoche du Salon Suisse a constitué une des plus grosses surprises qui pouvaient être réservées aux motocyclistes. Qui nous aurait dit qu'à plus de trente ans d'intervalle nous reverrions non seulement une transmission par courroie, mais encore un changement de vitesse progressif dont le principe ne diffère guère du Multi, du Gradua ou même de l'antique Foullaron. La courroie, quand elle fonctionnait dans des conditions idéales, c'est-à-dire à l'abri de l'eau et de l'huile, qu'elle n'était pas déchirée par son attache et ne s'allongeait pas exagérément, n'était pas sans charme. Et nous avons conservé un excellent souvenir de certaines machines à courroie. Il est infiniment moins désagréable de manipuler une courroie qu'une chaîne. La transmission par courroie est très douce, très souple et elle ménage moteur, transmission et cadre. Et l'avantage de réaliser un changement de vitesse progressif et même si on le veut, un changement de vitesse automatique ne doit pas être sous-estimé. D'ailleurs nous voyons l'industrie utiliser de plus en plus pour l'entraînement de machines-outils des courroies trapézoïdales. Ne considérons pas, à priori, la courroie comme une transmission démodée.

La courroie moderne prévue pour les motocycles est exempte de deux des principaux défauts des courroies d'autrefois. Elle comporte une âme d'acier et non plus de textile et ne s'allonge plus comme de la pâte de jujube. Elle ne comporte plus d'attache qui la déchire. De plus, les caoutchoucs utilisés ont un coefficient d'adhérence beaucoup plus élevé et sont beaucoup moins sensibles à l'influence de l'eau et de l'huile. Elles peuvent également transmettre, à dimensions égales, des puissances beaucoup plus élevées. Il n'est donc pas théoriquement impossible qu'en plus de la transmission acaténe, la chaîne ait à lutter contre une adversaire ressuscitée, la courroie.

Il faut reconnaître que, dans la transmission étudiée, il y a des détails d'une ingéniosité singulière, comme la démultiplication finale par engrenages. Le couple à transmettre par la courroie s'en trouve d'autant réduit. La protection de la courroie par un carter est une autre astuce fort heureuse. Cela n'est pas sans quelque analogie avec les vieilles transmissions où la courroie attaquait un moyeu arrière à changement de vitesse. Ces moyeux arrière étaient assez imparfaits. Ils étaient lourds, alors que la roue arrière doit être aussi légère que possible.

(suite page 106)

◆ LES ABSURDITES D'UN REGLEMENT

La réglementation du rationnement de l'essence continue à donner lieu à des brimades de toutes sortes à l'encontre des détaillants. Nul n'ignore qu'il est interdit à ces derniers de recevoir des tickets en dépôt. L'usager qui n'utilise pas dans le mois son contingent normal est placé entre deux alternatives : Entrepôser le carburant chez lui, ce qui est désagréable, encombrant et dangereux, ou laisser périmer ses titres.

Il existe pourtant une dérogation en faveur de certains usagers (Croix Rouge, Corps Diplomatique, etc...), et les raffineurs ont donné des instructions à leurs dépositaires, leur enjoignant d'accepter de la part des services sanitaires ou d'ambassade le dépôt des tickets avant l'achat du carburant. Mais les Inspecteurs ne l'entendent pas de cette oreille. Un débitant de nos amis se vit confisquer, lors d'une récente vérification, les bons que des ayants droit des catégories privilégiées lui avaient remis. L'inspecteur emporta les tickets et déclara au pompiste : « Vous direz à vos clients de venir s'expliquer à telle adresse ».

Le procédé sera certainement jugé du meilleur goût auprès des diplomates étrangers !

Dans le même ordre d'idées, savez-vous que des chauffeurs de taxis touchèrent leurs bons d'un mois déterminé avec 40 jours de retard, soit le 10 du mois suivant, cinq jours avant leur date de péremption. S'ils ne brûlent pas en cinq jours les 4 ou 500 litres du contingent mensuel, ils sont forcés en contrevention avec la loi. Il est vrai qu'ils ont la ressource de faire bâtir une citerne dans leur cave !

Puisqu'on peut le faire, qu'on nous rende au plus tôt la liberté du carburant. Cette abjecte comédie n'a que trop duré.

◆ MODIFICATIONS AU CALENDRIER

Le Grand Prix de Belgique, prévu pour le 7 septembre, sera disputé par anticipation le 6 juillet prochain, en substitution du Prix de la F.M.B., qui serait supprimé pour 1946.



M. Jean Fardiola, mécanicien à Bagnols-sur-Cèze, et sa fidèle Scott 350 cmc. « Flying Squirrel » qui lui donne entière satisfaction.

INFORMATIONS

◆ MARIAGES

M. Jaffré, le sympathique photographe reporter des épreuves motocyclistes, nous informe du mariage de sa fille, Mlle Josseline Jaffré, avec M. Georges Guiraud, ingénieur civil de l'Aéronautique.

D'autre part, M. Paul Aubour, de Limoges, qui court depuis 1937 sur Norton, a épousé le 15 avril dernier Mlle Janine Boisson.

A tous, « Moto-Revue » adresse ses meilleurs vœux et ses sincères félicitations.

◆ DES NOUVELLES DE GILLOT

Gillot reprend son activité sportive. Après sa victoire au Critérium Lyon-Charbonnières (1^{er} sans pénalisation, meilleur temps à la course de côte), il a participé à Alger-Casablanca-Alger. Nous le verrons également au Circuit de Haute Normandie, au Circuit de Provence et au Circuit des Vosges.

◆ UN NOUVEAU « POISSON D'AVRIL » MOTOCYCLISTE

La même revue « Moto-Magazine » a fait gober un magistral poisson d'Avril à nos amis belges. Son premier numéro d'Avril annonçait la présentation de la « Moto-Radar », avec dispositif permettant de voir à distance le véhicule venant par une rue latérale et masqué par des maisons, des bois ou un talus. La « Moto-Radar » était au rendez-vous, et on découvrit au regard des assistants une boîte

cube placée sur le tableau de bord et dissimulée par une housse. Horreur, l'installation de radar n'était... qu'un nécessaire à cirer les chaussures !

Rappelons que M. Faraday avait proposé l'emploi d'un « radar-moto » à M. Cherpitel, lors de la controverse assez vive qui l'opposa à ce dernier (voir notre numéro 880).

◆ LA F.M.B. PROSPERE

A la fin de 1946, la Fédération Motocycliste de Belgique comptait 13 500 membres environ. Au début d'avril, la liste des affiliés groupait 17 000 noms et les inscriptions continuent à affluer !

◆ STANLEY WOODS ACCIDENTE

Nous avons le regret d'apprendre que ce champion des champions, si simple, si cordial, est actuellement à l'hôpital. Il avait été en Suisse, selon sa coutume, pour se reposer et faire du ski, puis à son retour il participa au Hurst Cup Trial où il fit une dure chute dans la neige durcie. Une plaie à la cuisse nécessita une douzaine d'agraffes et il ne put sortir de l'hôpital avant la fin de mars. Nous lui souhaitons une rapide convalescence.

◆ UN DEUX TEMPS JAP

J.A.P. sort un deux temps ultra classique, très bien fini, mais il est difficile de se tailler une place dans un domaine où Villiers s'est assuré une si solide position.

◆ LES DEUX CYLINDRES VERTICAUX EN ANGLETERRE

En catégorie 500, il n'est pas douteux qu'ils prennent le pas sur les monos; en 350 la situation est moins nettement tranchée. En somme il semble que l'effort anglais se porte surtout sur la 125 et la 500. La 350 reste malgré tout populaire, mais les 175 et les 250 agonisent. Le quatre temps, à l'exception de la Scott, est seul représenté en 350 et en 500. Par contre, les petites cylindrées sont l'apanage du 2 temps. Cela est assez normal.

◆ UN DEUX TEMPS AMERICAIN DE PETITE CYLINDREE

M. Texier, à Paris, nous fait savoir qu'il existe aux U.S.A. des moteurs deux temps de petite cylindrée dont l'alimentation est assurée par injection directe. Ils sont employés comme moteurs auxiliaires dans l'aviation et présentent les caractéristiques ci-après :

Puissance : 2,5 et 4 CV.

Graissage séparé sous pression. Volant magnétique.

Refroidissement par air forcé. Le type 1200 D vertical développe 2,5 HP à 2.500 t.-m. et pèse 11 kilos environ, complet, avec réservoir. Il est construit par la McCulloch Motors Corporation, 610 West Century Bld, à Los Angeles, 45.

◆ GRAISSAGE A HUILE PERDUE

On ne peut pas ne pas être frappé par le nombre de lettres publiées par nos confrères anglais et vantant la longévité des moteurs dont le graissage est à huile perdue. C'est une question difficile à trancher, car ces moteurs ont des caractéristiques moyennes et sont difficilement comparables aux moteurs modernes très poussés à carter sec.

◆ A PROPOS DE L'EQUIPEMENT ELECTRIQUE DES DKW 250 et 350

M. Jean Vigot nous écrit :

Dans votre numéro du 1^{er} mars, vous donnez un plan électrique de D.K.W. 350 qui est archi-faux. Je m'étonne beaucoup qu'une si grossière erreur se soit insérée dans votre journal qui, jusqu'ici, ne nous avait fourni que des tuyaux exacts...

...Pour ne citer qu'un exemple, il n'est pas nécessaire d'allumer les phares pour klaxonner et pourtant, sur le dit plan, l'alimentation de l'inverseur phare-code est la même que celle de l'avertisseur.

— Veuillez regarder notre croquis, page 58 :

Le fil d'alimentation de l'avertisseur est celui d'en haut, partant de la borne 10.

Le contact ne fait qu'une mise à la masse. Evidemment, si l'on ne dispose pas de l'équipement d'origine, il est assez difficile de se rendre compte que l'inverseur phare-code et le contact d'avertisseur sont solidaires du même boîtier, mais n'ont pas de liaison électrique. Pourtant, tel qu'il est, le schéma que nous avons publié est celui d'origine de l'usine D.K.W., sur lequel nous avons traduit les légendes, et que nous avons aimablement communiqué « Motos-Service », spécialiste de l'équipement électrique, 29, rue Lantiez, à Paris.

◆ AU MAROC

Le Moto-Club Marocain organisera courant mai, deux belles épreuves : la première sera le circuit d'Anfa, sur 9 kms, et ensuite le Grand Prix du Sud, par Casa, Mazagan, Safi, Mogador, Marrakech, Ben Guérir, Settat, Casa, soit 708 kilomètres.

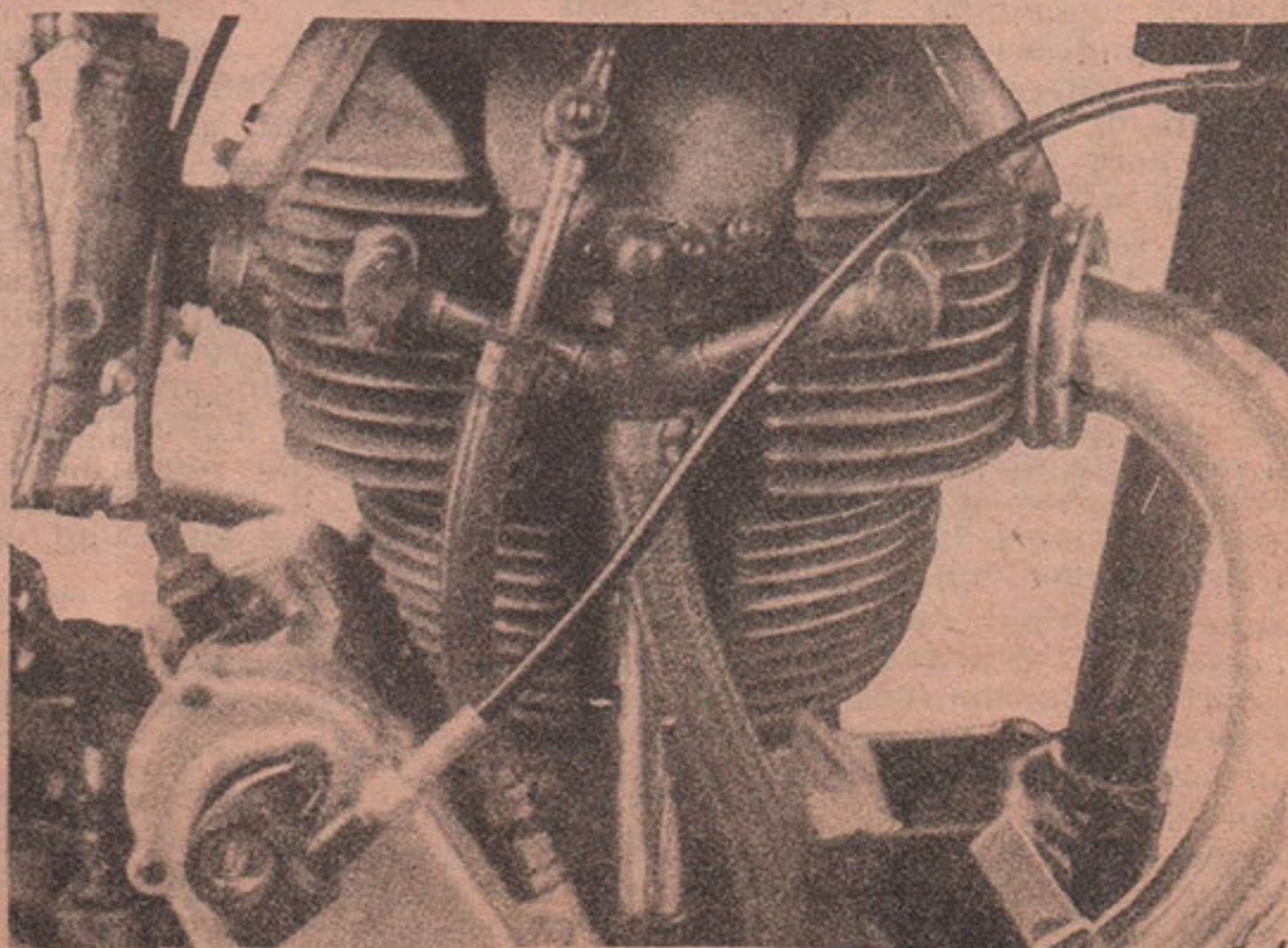
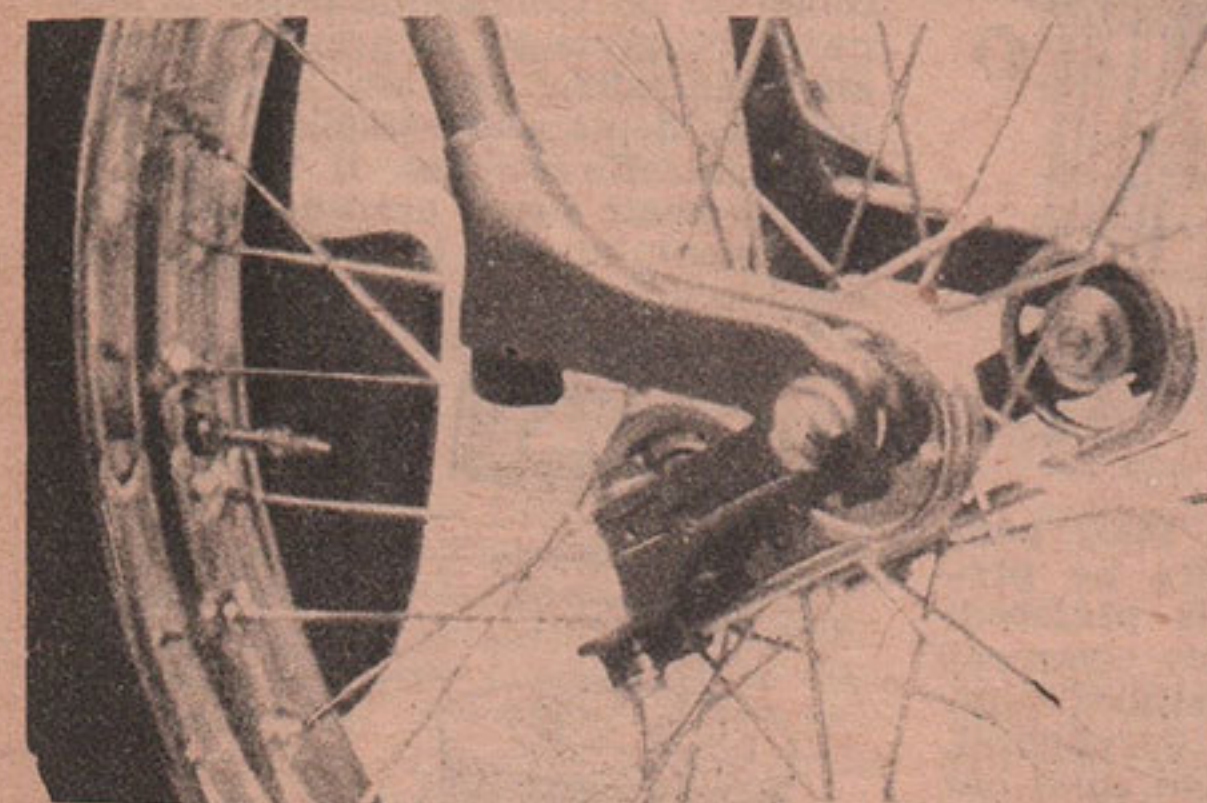
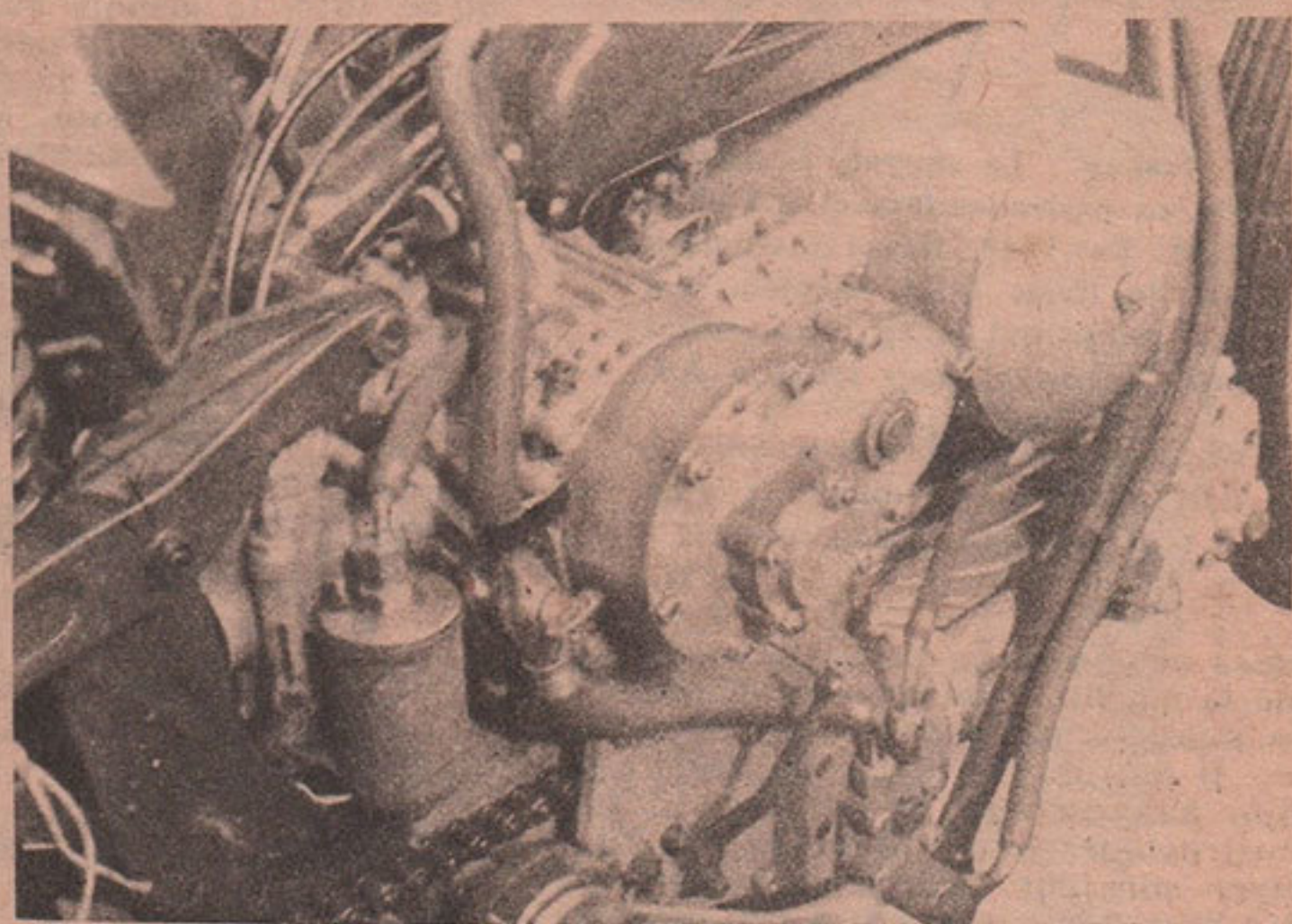
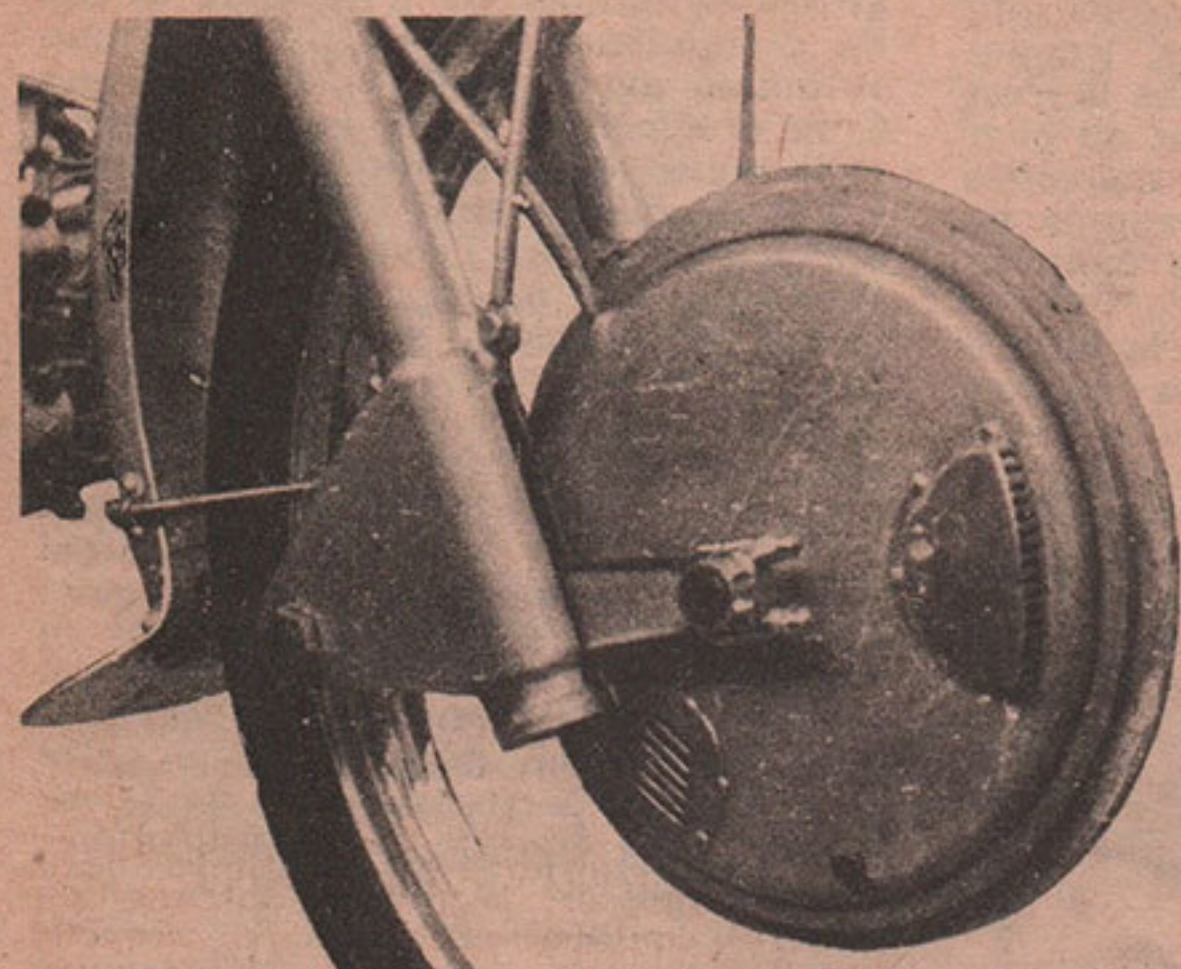
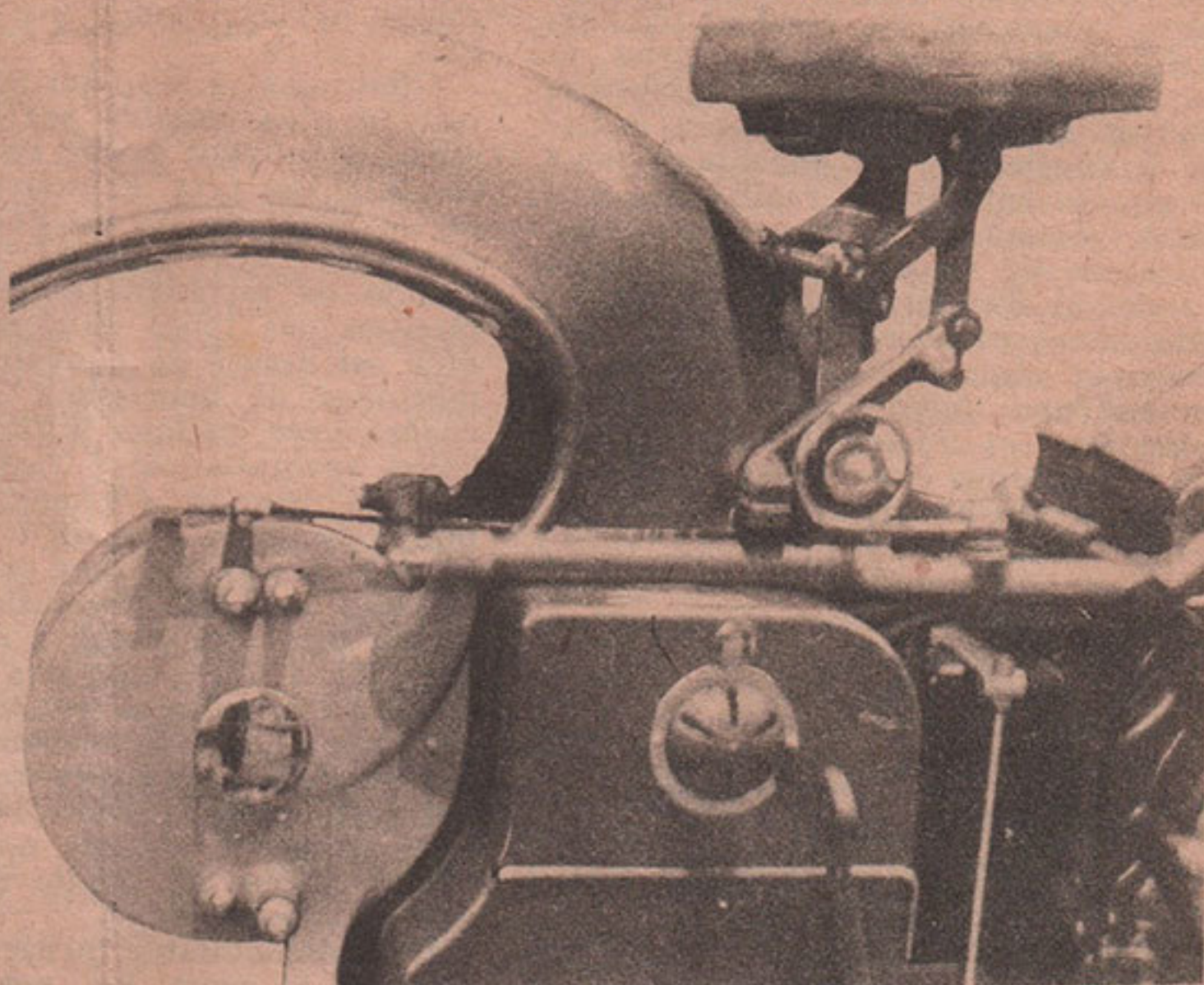
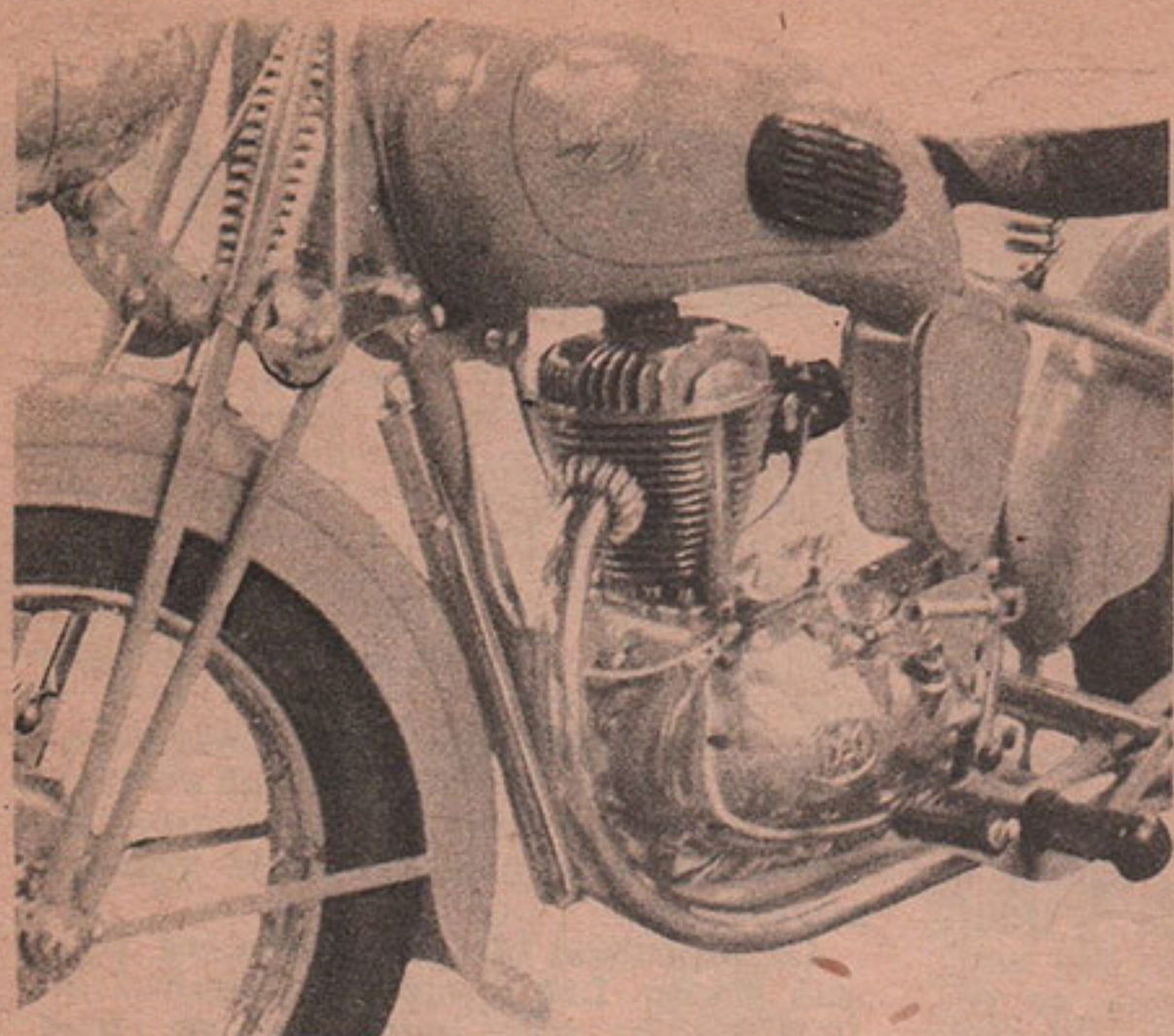
Un bravo pour le Moto-Club Marocain qui décidément est le premier, il faut le reconnaître, des clubs du Maroc, qui fasse un très bel effort pour la moto.

× × ×

Bufflier au Maroc. La série continue, car un nouveau Bufflier est attendu à Meknès d'un moment à l'autre, chez M. Martinez.

VU A GENÈVE

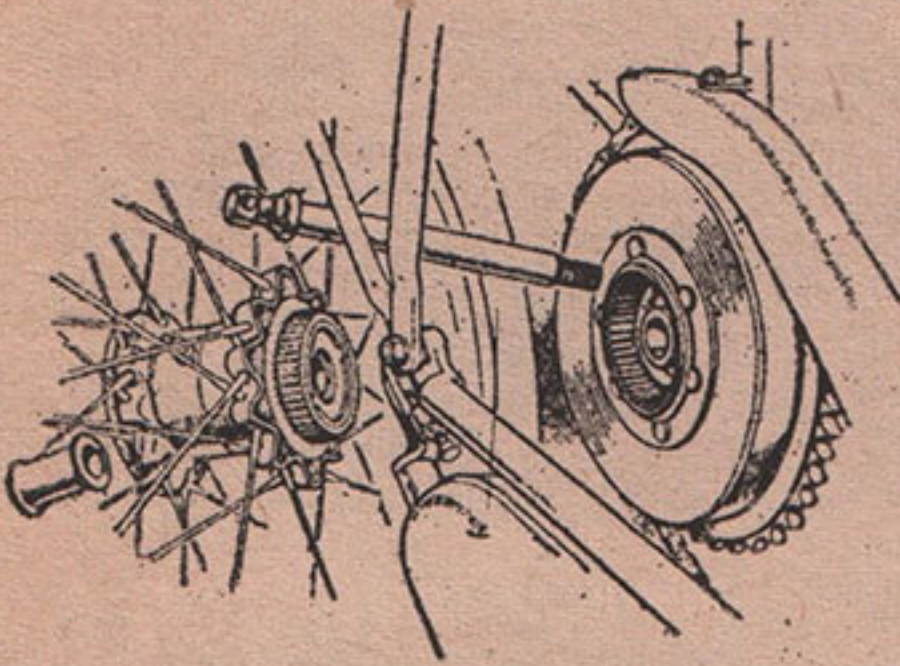
(lire notre compte rendu page 106)



A gauche, de haut en bas :
La 125 cc. Perfecta, équipée du bloc moteur français A.M.C.
L'énorme frein avant de la 500 Guzzi « Gambalunga » et
sa suspension par biellettes inférieures.
La curieuse suspension avant de la Motosacoche 200 cmc.
par ressorts en corde à piano.

A droite, de haut en bas :
L'arrière de la nouvelle Motosacoche aux conceptions
originales.
Le moteur de la 250 Guzzi à compresseur (vitesse 217 kmh)
La partie supérieure du moteur Velocette K.T.T. 350 et
ses tubulures d'huile.
La prise du compte-tours est en bout de l'arbre de magnéto.

NOUS sommes dans une période de transition. La période d'après-guerre est occupée par la réorganisation des moyens de production. Beaucoup d'usines ont dû, pendant les hostilités, ou bien fermer leurs portes ou bien être aménagées pour des fabrications de guerre. Celles qui ont continué à construire des machines pour les armées ont surtout réalisé des machines répondant au programme qui leur avait été tracé. Ce n'est pas alors le moment d'expérimenter des dessins entièrement nouveaux presque obligatoirement imparfaits, peu sûrs et réclamant une longue mise au point. Robustesse et régularité de marche sont les qualités essentielles des motos militaires. On ne demande pas des vi-



Ci-dessus : Le moyeu à broche est un perfectionnement qui s'impose. En 1947, il est inadmissible de livrer à la clientèle des machines qui n'en comportent pas, au moins pour la roue AR.

Ci-contre : Un porte-bagages réduit permettant l'utilisation d'un coussin de garde-boue.

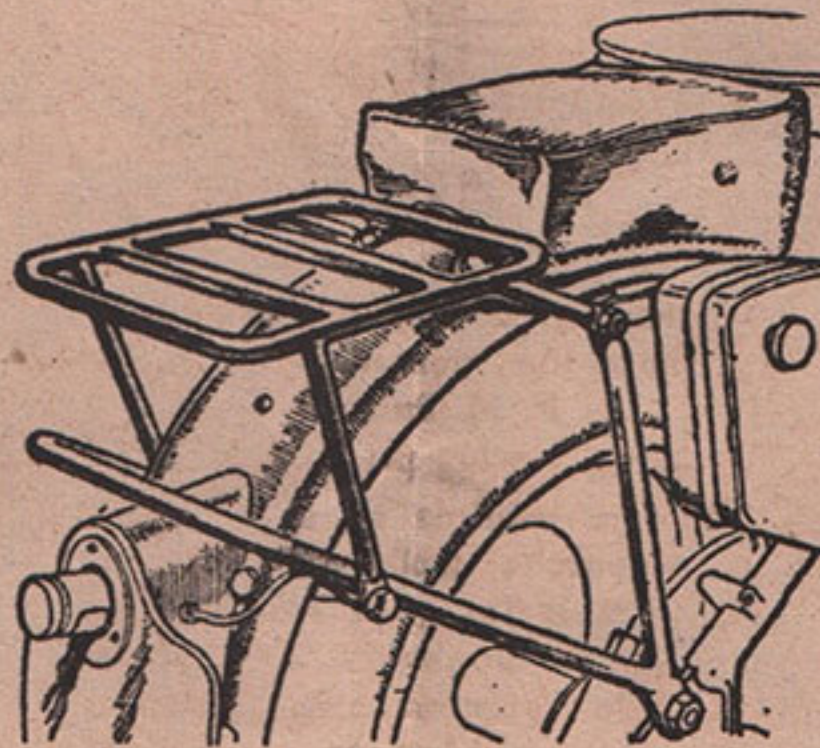
tesses élevées mais surtout la garantie que la machine soit capable d'effectuer les missions auxquelles elle est destinée. Il faut qu'elle passe le moins possible aux ateliers de réparation. Les constructeurs ont été amenés à s'appuyer sur leur expérience antérieure et à apporter seulement à des modèles existants quelques retouches pour qu'ils remplissent les conditions voulues. La paix venue, alors qu'il faut produire de grandes quantités de machines pour l'exportation, le constructeur qui a continué son activité pendant la guerre n'a pas le temps de se livrer à l'étude et à l'expérimentation de machines de conception nouvelle et très souvent il se contente de présenter ses machines du temps de guerre sous une présentation plus séduisante, ou même de reprendre ses modèles de 1939. Et même il abandonne pour le présent certains de ses modèles parce qu'ils sont coûteux à produire.

Les conditions économiques créent encore bien d'autres difficultés. Les matériaux de construction sont rares et on ne trouve pas toujours le métal qui convient exactement à l'établissement de telle ou telle pièce. Ajoutez à cela la pénurie de charbon ou de courant électrique, la rareté de la main-d'œuvre qualifiée et le prix sans cesse croissant des salaires, les char-

ges sans cesse plus lourdes imposées par l'Etat, le manque de machines-outils à grand rendement, toutes ces entraves qui paralysent, quand elles n'arrêtent pas complètement la production.

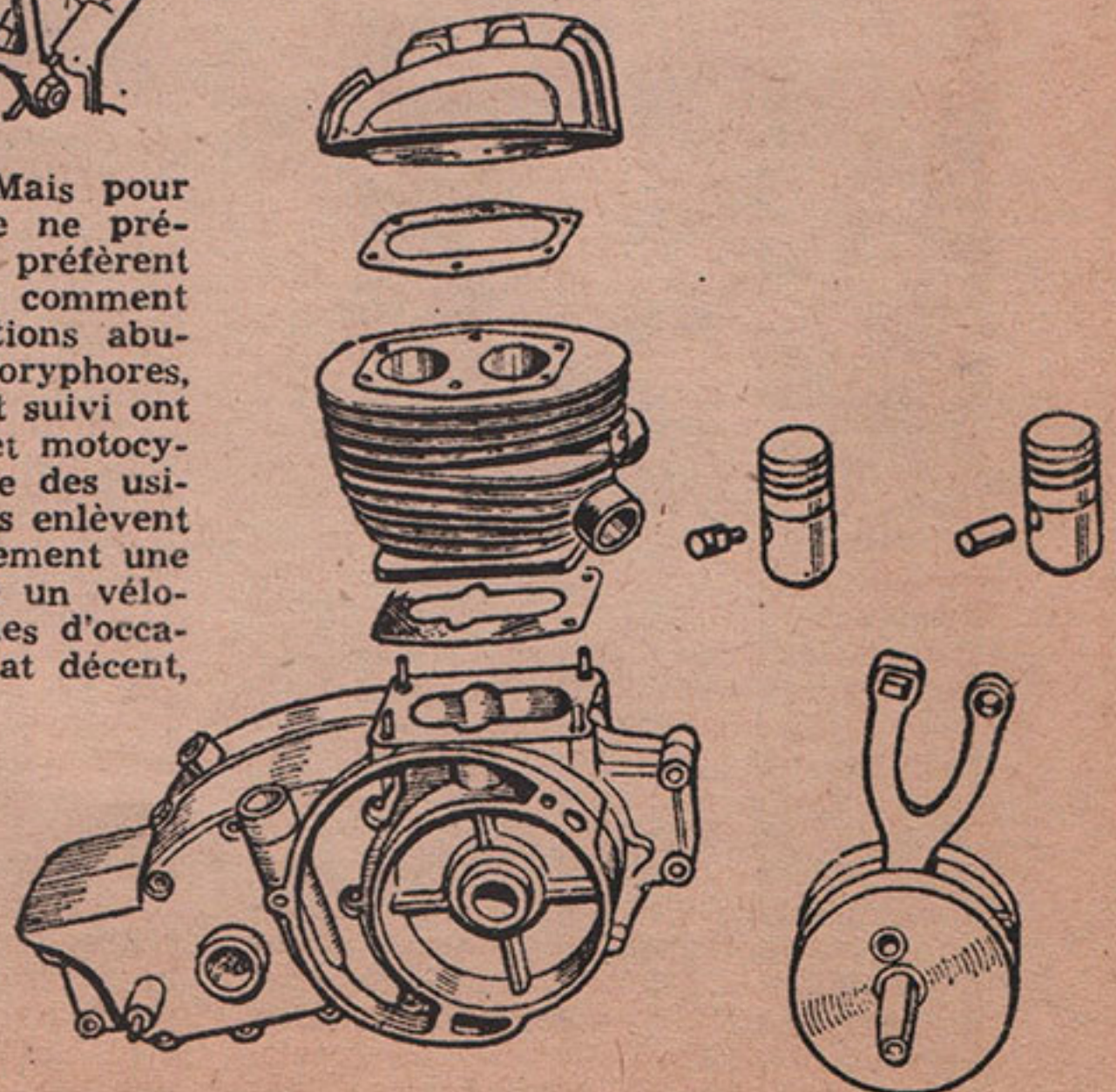
L'industriel a beau serrer et comprimer le plus possible ses prix de revient, il ne peut éviter l'augmentation continue des prix. Et pourtant sa marge de bénéfices ne lui permet pas de consacrer des sommes énormes à l'étude de machines entièrement différentes des types habituels. Et alors qu'il est assuré de pouvoir vendre ses machines de conception classique et encore avec quelque difficulté, la machine révolutionnaire risque fort de ne pas trouver d'amateur, car si le public veut que l'on sorte de la tradition et s'il réclame sans cesse des nouveautés, son bel enthousiasme se refroidit bien vite quand il s'agit d'acheter. Il y a donc bien des raisons qui, dans les conditions actuelles, s'opposent aux initiatives. Néanmoins il n'est pas de règle sans exception et on peut entrevoir quelques tendances nouvelles mais beaucoup de ces nouveautés ne seront livrées au public que dans un avenir assez éloigné.

Il était inévitable qu'après la guerre actuelle et pour les mêmes raisons qu'en 1918, le groupe auxiliaire réapparaisse. En effet, le petit nombre de S.P. délivrés pendant la guerre et dans la période immédiate qui suivit, et d'autre part les faibles attributions d'essence ont considérablement développé l'usage de la bicyclette et accru



le nombre des cyclistes. Mais pour beaucoup l'effort musculaire ne présente aucun charme et ils préfèrent un véhicule à moteur. Mais comment s'en procurer ? Les réquisitions abusives effectuées par les doryphores, puis celles excessives qui ont suivi ont vidé les parcs automobiles et motocyclistes. La production réduite des usines, les exportations massives enlèvent tout espoir d'obtenir normalement une voiture, une moto ou même un vélomoteur. Et les rares machines d'occasion, quand elles sont en état décent,

Ci-contre : Le moteur de la Puch 125 deux temps, deux pistons, à chambre d'explosion commune et bielle à fourche. Technique déjà ancienne et éprouvée.



TENDANCES

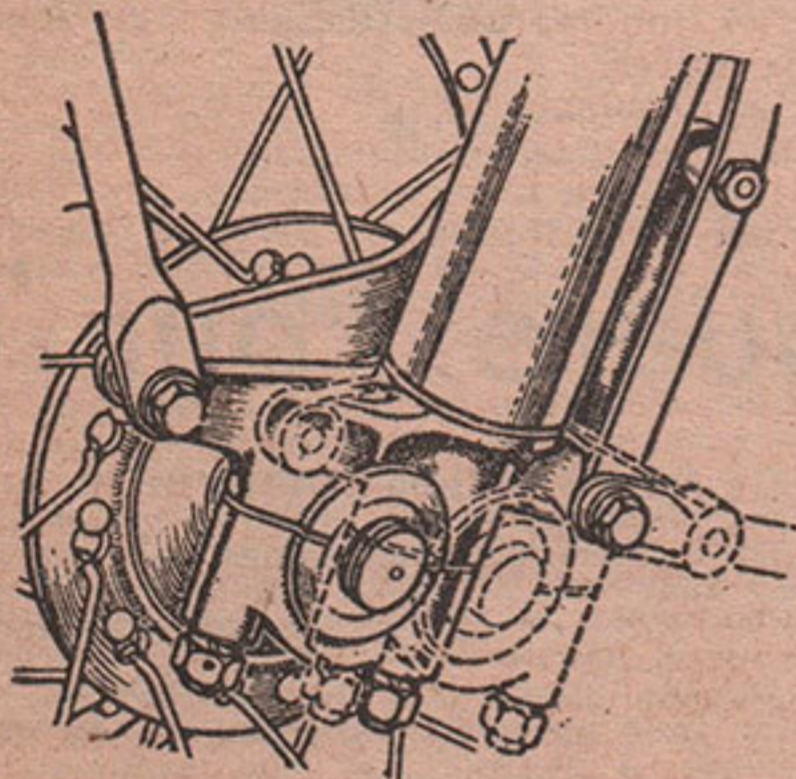
atteignent des prix effarants. Désir de se déplacer sans effort, quasi impossibilité de se procurer ce qu'on pourrait appeler un véhicule normal, ont amené une fois de plus nombre de cyclistes à souhaiter ce moteur minuscule et ultra léger qui leur permettrait de transformer leur bicyclette en une machine à moteur.

Et nombre d'inventeurs, envisageant l'immensité de la clientèle qui s'offrirait à eux, prévoient la fabrication en séries innombrables de petits groupes auxiliaires.

Le problème est plus aisément posé que résolu. Les groupes auxiliaires de 1918 étaient trop lourds et de trop grosse cylindrée. Ce n'est plus le cas du groupe moteur 1946 qui, avec une cylindrée de 35 à 50 cc., ne pèse que 5 ou 6 kilos. Le faible encombrement et le poids réduit facilitent le montage sur la bicyclette. Mais encore n'y a-t-il aucun accord sur l'endroit où ce moteur peut être monté : sur la fourche avant, au pédalier, sur le dessus de la roue arrière, sur le côté de la roue arrière. Et cette divergence de vue est bien explicable, car bicyclette et moteur ne constituent qu'un assemblage. Le problème de la transmission n'est pas non plus aisé à résoudre : galet sur le pneu avant, utilisation de la chaîne de la bicyclette (ce qui permet d'utiliser le dérailleur comme changement de vitesse, mais nécessite entre le moteur et la transmission de la bicyclette une énorme démultiplication), chaîne spéciale à partir d'un relai, courroie, engrenages. Une des formules d'engrenages les plus intéressantes constitue un compromis entre la chaîne et l'engrenage, la grande couronne étant entraînée par un petit pignon dont les dents sont remplacées par des rouleaux. En somme, il n'y a et ne peut y avoir aucun accord ni sur l'emplacement, ni sur la transmission.

ACTUELLES

Quelques rares constructeurs en France, et surtout en Italie, ont pensé que cet ensemble hybride ne pouvait pas avoir un succès de longue durée et qu'après la période de pénitence la clientèle préférerait une machine plus normale, plus équilibrée, plus étoffée, et c'est pourquoi ils ont étudié non seulement un groupe mais ils l'ont incorporé à une machine spécialement conçue.



Ci-dessus: la fourche coulissante P. M. Panther comporte un dispositif de fixation de roue qui permet de modifier la chasse suivant qu'on emploie la machine en solo ou en sidecar.

Chose curieuse : nous trouvons cette tendance en Angleterre, où les autocycles sont en quelque sorte intermédiaires entre nos machines à groupe auxiliaire et nos vélomoteurs. Ils ont, en effet, un moteur de 100 cc., une fourche élastique, mais d'autre part ont conservé un pédalier et ont une transmission directe sans changement de vitesse. Mais ces machines ne conviennent qu'à une clientèle assez réduite, à moins que leur prix de vente soit extrêmement réduit. En période normale, le groupe auxiliaire perdra sans doute de sa popularité. C'est, si on peut dire, une solution d'attente.

On peut, sans exagération, considérer comme un gros événement le développement en Angleterre de la petite machine de 125 cc., si largement utilisée par les troupes aéroportées au cours des hostilités. Elles remplissent toutes les conditions de la machine utilitaire : maniable, économique et capable néanmoins de réaliser des performances très suffisantes : 75 à l'heure et 50 de moyenne. A ces chiffres on se rend compte qu'elles égalent aisément les performances des anciennes 175, et il n'est donc pas étonnant que nous assistions au déclin de cette cylindrée, car la cylindrée en elle-même ne signifie rien. Ce qui importe, c'est ce que l'on pourrait appeler le programme d'utilisation d'une machine, et la 125 cc. comble les vœux de la plupart des motocyclistes. Elles ne présentent d'ailleurs rien de spécial avec leur mono deux temps, leur

transmission chaîne-chaîne, etc...

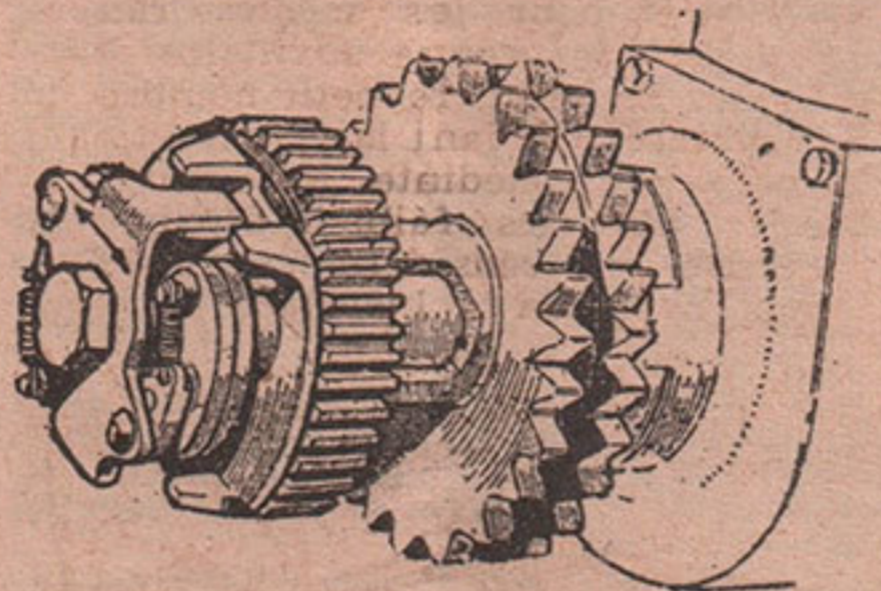
Il est très vraisemblable que la 125 se répandra également sur le continent et il en existe un prototype à deux cylindres deux temps à chambre de combustion commune. Et on peut prévoir, surtout si les règlements sportifs envisagent leur participation aux grandes épreuves, la production de 125 cc. de sport; bref le remplacement complet de la 175 par la 125.

Quant à la 250, elle semble devenir de moins en moins populaire.

350 cc. et 500 cc. restent les cylindrées populaires, les cylindrées de base de la construction motocycliste. Les 750 n'existent qu'à de rares exemplaires. Quant aux 1000 cmc. et au-delà, ce sont évidemment, à l'heure actuelle, des machines de haut luxe. Evidemment il est plus agréable de rouler dans une Rolls ou dans une Bentley que dans une voiture populaire, mais il est heureux pour les constructeurs et pour le public que cette dernière existe.

NOUVEAUTES

A examiner l'ensemble des machines dans une sorte d'image composite, on peut dégager certaines impressions



Ci-dessus : Le dispositif d'avance automatique généralisé sur les P. M. Panther.

Ci-contre : Tous les grands constructeurs anglais se sont ralliés à la fourche coulissante. On utilise simplement des ressorts antagonistes (Sunbeam), un dispositif oléo-pneumatique (Panther) ou une combinaison des deux systèmes (Matchless, Norton, etc...)

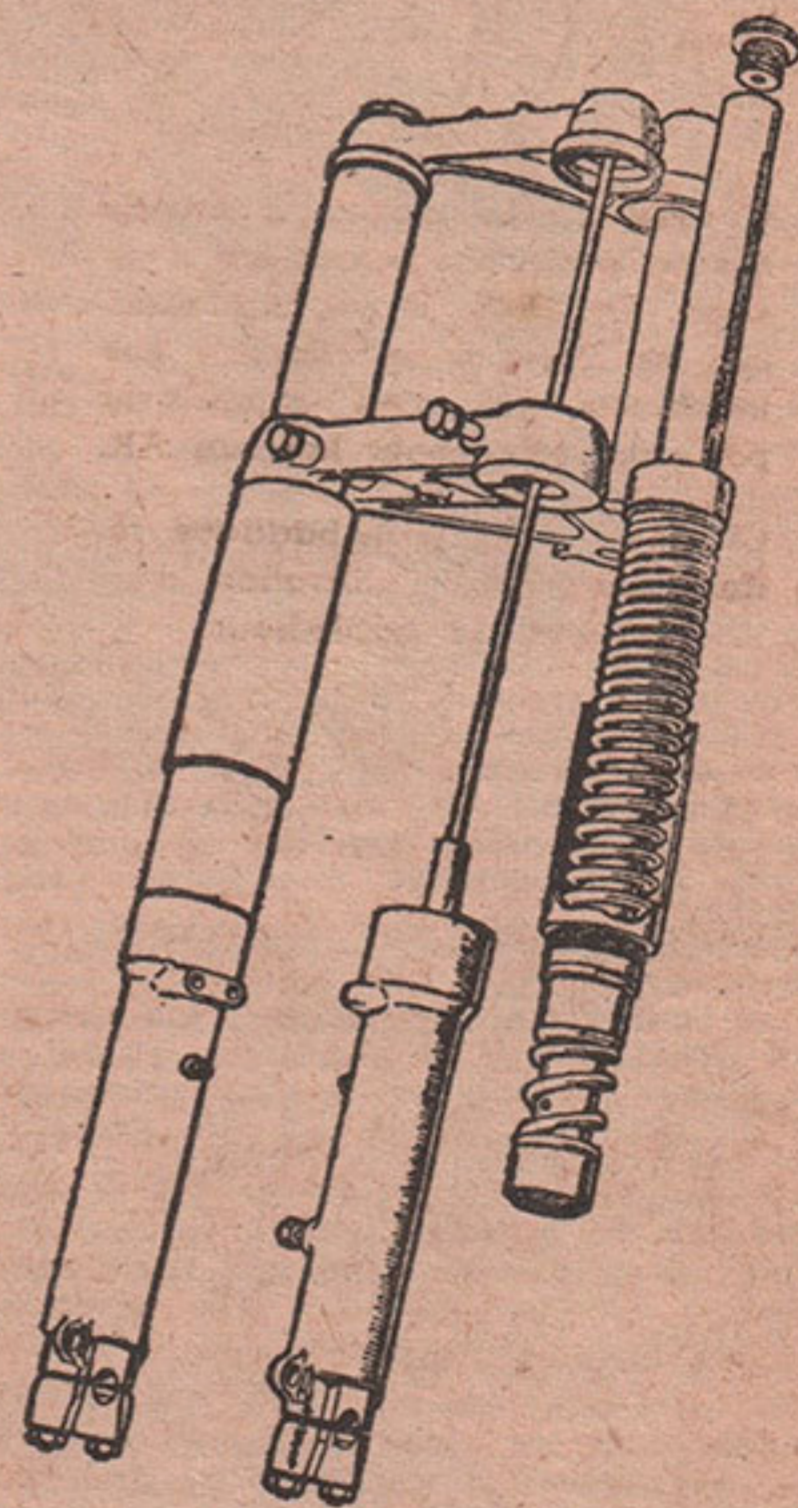
et essayer d'anticiper sur l'avenir. Mais il faut toujours envisager l'apparition possible d'un modèle révolutionnaire qui, contrairement à ses prédécesseurs, remporte un énorme succès commercial et exerce une influence décisive sur la construction motocycliste. Ne vivons-nous pas à l'âge des surprises, pas toujours agréables...

Nous avons décrit dans « Moto-Revue » un nombre considérable de fourches télescopiques. Il y a belle lurette que l'on connaissait les qualités de ce type de fourche. Magnat-Debon, Kœhler-Escoffier ou Scott les ont longtemps utilisées. Et nous les vîmes sur les Norton et les B.M.W. de course dans les années qui précéderent la guerre, cette fois avec des amortisseurs hydrauliques. Donc il est peut-être exagéré de les considérer comme une nouveauté sensationnelle. Mais

l'événement c'est qu'elles remplacent presque partout les fourches à parallélogramme.

Est-ce dire qu'elles possèdent sur ces dernières une supériorité aussi nette, par exemple, que dans la construction automobile, la suspension par roues indépendantes sur l'essieu rigide? Certes non, et il est curieux de constater que le constructeur d'une machine ultra rapide conserve la fourche à parallélogramme. Remarquons d'ailleurs que sa suspension arrière est à fourche oscillante alors que des suspensions arrière à glissières sont, en général, adoptées par les constructeurs qui montent des fourches avant télescopiques.

Il doit y avoir entre les suspensions AV et AR certaines relations déterminées si on veut que la machine tienne bien la route. Peut-être la construction motocycliste a-t-elle été attirée à la fourche télescopique par les trains d'atterrissage des avions. On a émis certaines craintes au sujet de la rigidité latérale des fourches télescopiques; cela paraît bien peu probable quand on considère la section des tubes. Les fourches télescopiques fatiguent sensiblement plus les cadres que

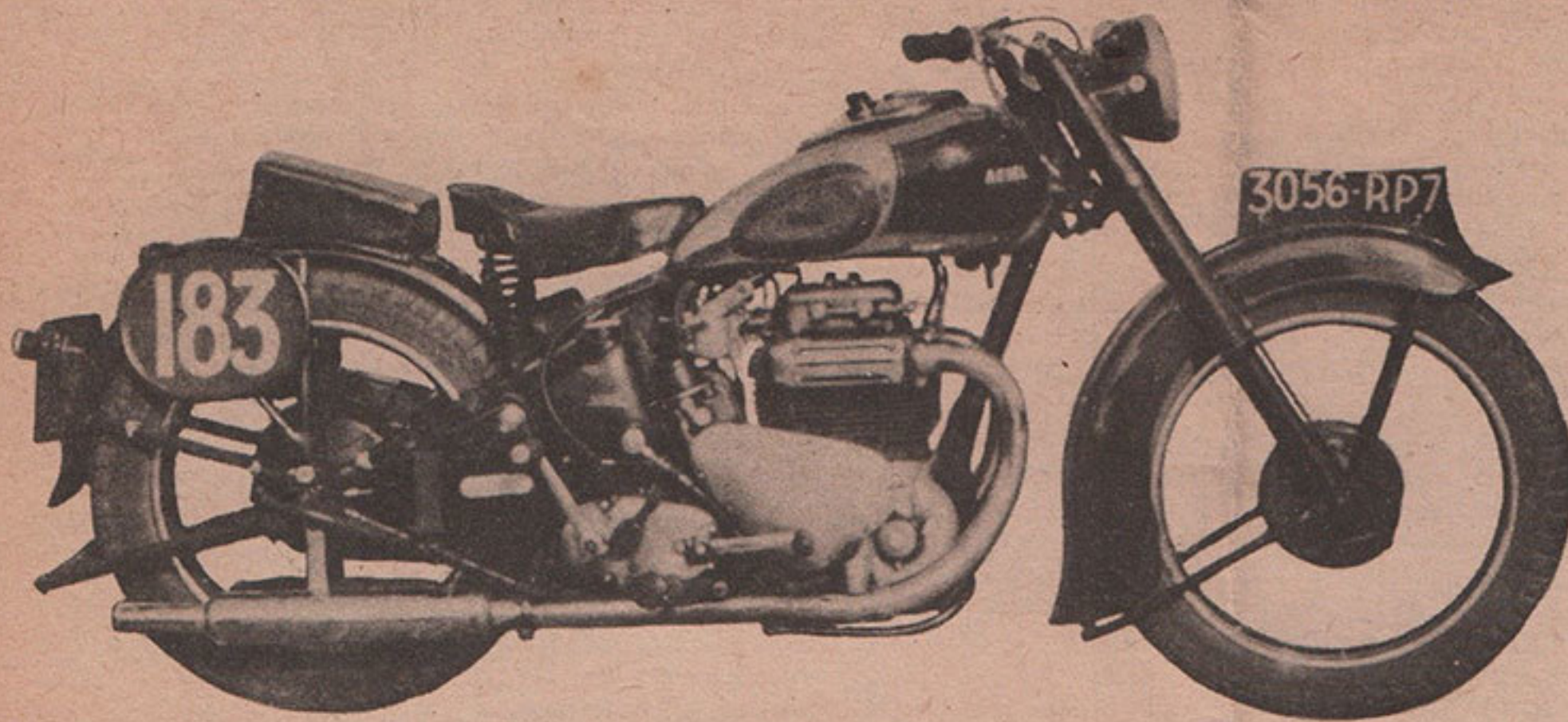


les fourches à parallélogramme, mais cela, avec les cadres anciens, provenait de la triangulation de la partie supérieure du cadre et de l'emploi de tubes et de raccords insuffisants. Un cadre comme celui de la Scott n'a jamais bronché.

Plus importante nous apparaît la popularité croissante du bicylindre dans les cylindrées moyennes,

Clichés
« The Motor Cycle et Motor Cycling »
(à suivre)

REGAIRAZ



La 1.000 Ariel, côté distribution, nous montre sa ligne racée, que la fourche télescopique a mis au goût « 1947 ». Notez combien le moteur est ramassé pour un 4 cylindres.

■
 UNE MACHINE
 DE TOURISME ET DE GRAND
 SPORT AUX PERFORMANCES
 « COURSE »
 ■

La 1.000 cmc. ARIEL "Square Four"

Il est toujours très agréable pour un motocycliste aimant vraiment la moto d'enfourcher une belle machine et de « faire un tour » sur celle-ci ; mais quand la machine en question est de la classe de la 1000 cmc. Ariel « Square four » (traduisez 4 cylindres en carré), le plaisir est au moins triplé ; je m'explique :

1° On chevauche une moto de grande classe, aux lignes élégantes et à la présentation luxueuse.

2° Cette monture a la souplesse d'une voiture américaine de luxe, et son échappement, discret, ronfle doucement comme celui d'une Buick ou autre Chrysler.

3° L'accélération en « boulet de canon », la vitesse pure, la tenue de route aux grandes allures et dans les virages en font une machine de sport capable de rivaliser victorieusement avec bien des 500 compétition gonflées !

C'est Paul Ladevèze qui m'a confié cette 1000 cmc. avec laquelle il remporta la première place au Circuit de régularité de l'Île de France. Cette Ariel, du dernier modèle 1947, ne comporte pourtant pas de suspension arrière, la marque ayant provisoirement abandonné cette solution.

La fourche est naturellement télescopique, et procure une tenue de route et un confort parfaits, grâce à son important débattement. Le confort a d'ailleurs été poussé à l'extrême, le souci dominant du constructeur ayant été de concilier une parfaite aisance de conduite et des performances exceptionnelles. Le guidon semi relevé, la large selle à rebord arrière, les repose-pieds placés suffisamment à l'avant, donnent une position « touriste » idéale, permettant difficilement de s'effacer. Mais quelle nécessité, pour un usager normal, de « faire la limande » sur un racer dépassant le 160 ?

La 4 cylindres Ariel est un dessin connu depuis longtemps. C'est une des rares polycylindres anglaises qui connaît un véritable succès commercial.

Le modèle initial, lancé en 1931, était un moteur 600 cmc. à A.C.T. commandé par chaîne. En 1933, on adopta la distribution par tiges et culbuteurs, et la cylindrée fut portée à 1.000 cmc. La construction de la 600 cmc., dans les années qui suivirent, fut reprise et abandonnée tour à tour. Le modèle 1000 cmc. est le seul qui subsiste aujourd'hui.

Le moteur « square four » se compose en quelque sorte de deux moteurs bicylindres côté à côté placés l'un derrière l'autre. Les deux vilebrequins sont réunis par des engrenages droits, sur le côté gauche. La distribution est placée à droite et commandée par une chaîne à tension constante et automatique (système Weller), la même qui entraîne la magnéto. Distribution par soupapes en tête parallèles, tringles de commande et culbuteurs (arbre à cames au milieu du moteur). Les soupapes sont verticales et les culasses ont une forme presque plate. Pour obtenir une bonne turbulence, on a monté des pistons creux, ce qui donne malgré tout une chambre d'explosion presque hémisphérique.

Les vilebrequins, démontables, ont leurs contrepoids de chaque côté et le volant au centre, disposition reprise aujourd'hui sur les moteurs « Vertical twin ».

A noter qu'il existe, entre les deux groupes de cylindres, un espace permettant à l'air de circuler au milieu du bloc. Bloc - cylindres et culasse sont en fonte.

Le graissage, par double pompe actionnée par l'arbre à cames est du type à carter sec et circulation. L'huile est soigneusement filtrée avant son introduction dans le moteur. Le réservoir, séparé et placé sous la selle, contient une importante réserve d'huile.

Le carburateur Solex est du type voiture, ainsi que l'allumage (magdyno avec distributeur vertical à plots).

La boîte 4 rapports, commandée par sélecteur incorporé avec indicateur de vitesse est séparée, la transmission primaire étant assurée par une chaîne spécialement renforcée fonctionnant dans un carter bain d'huile. Le débrayage est cependant accessible, grâce à une cloche amovible fixée par quatre boulons.

Voici quelques réglages et caractéristiques :

Diagramme de distribution :
 Avance ouverture admission : 10° avant P.M.H.

Retard fermeture admission : 50° après P.M.B.

Avance ouverture échappement : 55° avant P.M.B.

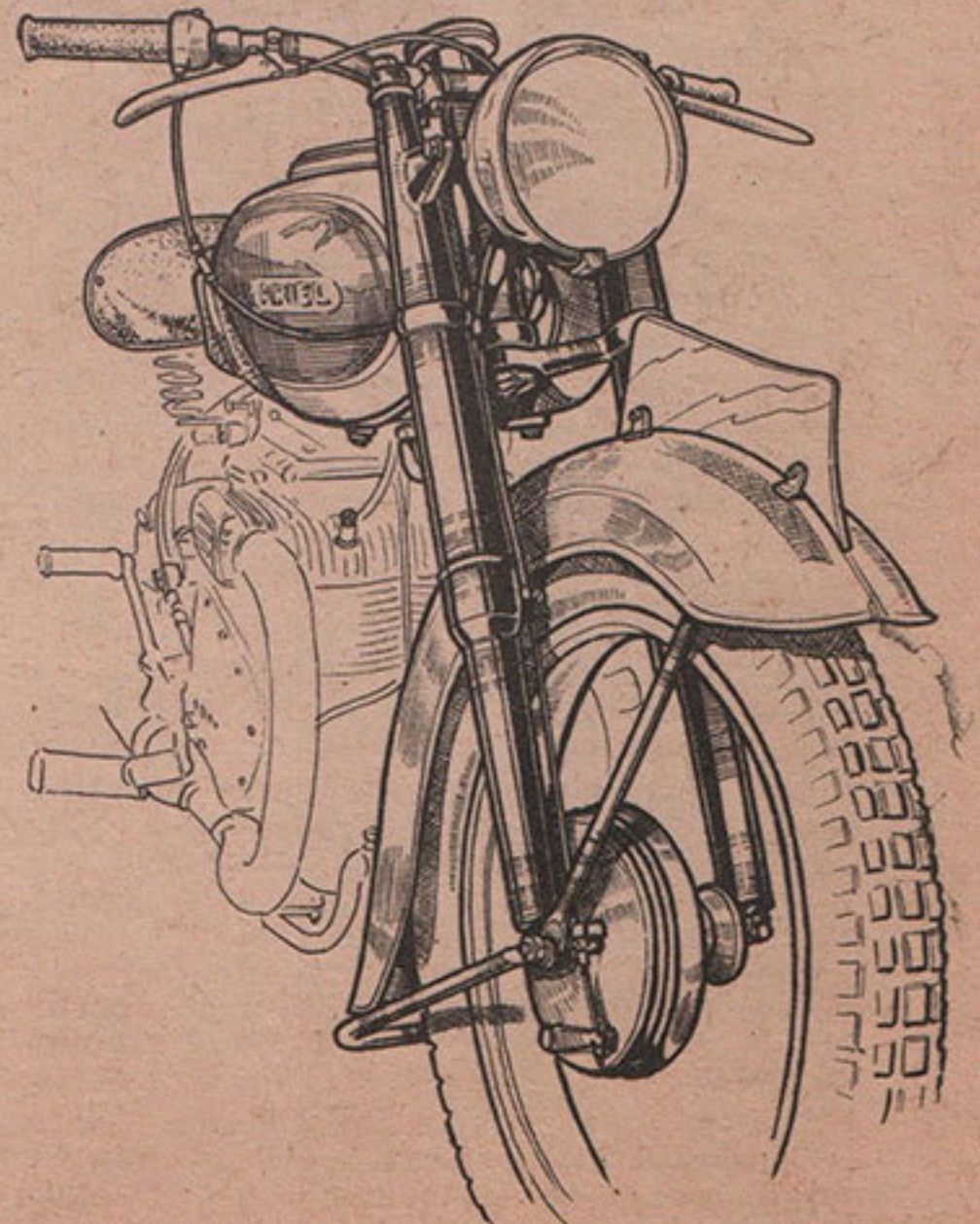
Retard fermeture échappement : 15° après P.M.B.

Carburateur Solex, réglage de base :
 Buse 26. Gicleur principal 130. Automaticité 240. Ralenti 45. Calibre d'air, 100. Starter (air) n° 4. Gicleur de starter (essence), 115.

Alésage : 65 mm. Course : 75 mm. Régime : 5.800 t.-m. Cylindrée exacte : 997 cmc.

Rapports de transmission : 12,1, 7,7, 5,7, 4,5 à 1. Freins de 175 mm. Le réservoir de carburant contient 18 litres, le réservoir d'huile 3 l. 500. La consommation d'essence est de 5 litres aux 100, la vitesse annoncée de 100 miles (160 kmh. passés).

Le pneu arrière est un 26x4, celui d'avant un 26x3,25.



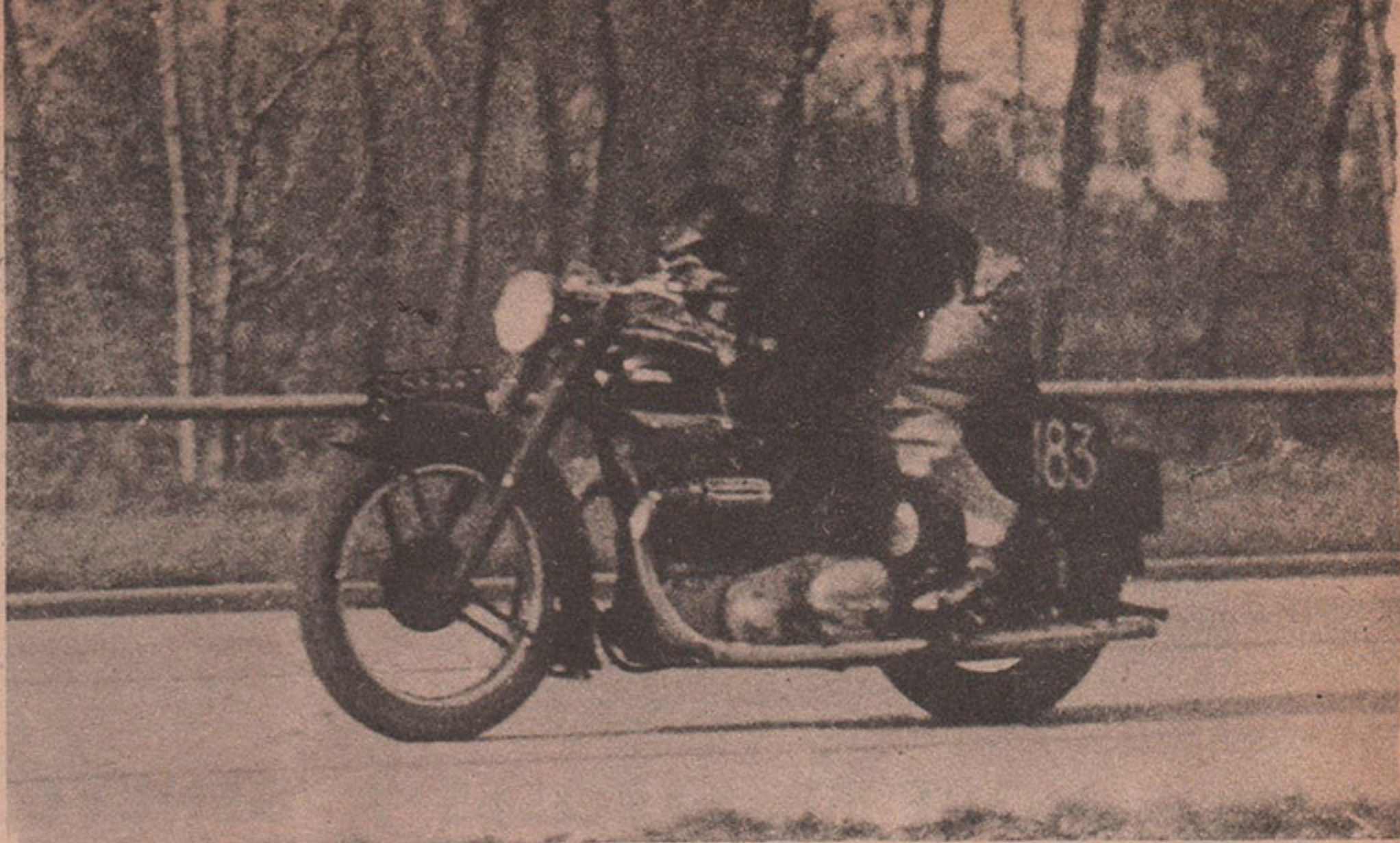
A plat pour l'essai de vitesse...
mais qu'est-ce que notre essayeur
va prendre par les partisans du
casque !

tré dans le réservoir, et n'ont donc pas la précision de temps pris au chronomètre. Mais pour donner des temps exacts à ces allures, il faut, ou aller à Montlhéry, ou disposer d'une base d'un kilomètre avec 2 chronos synchronisés. Contentons-nous donc des indications du « bord ».

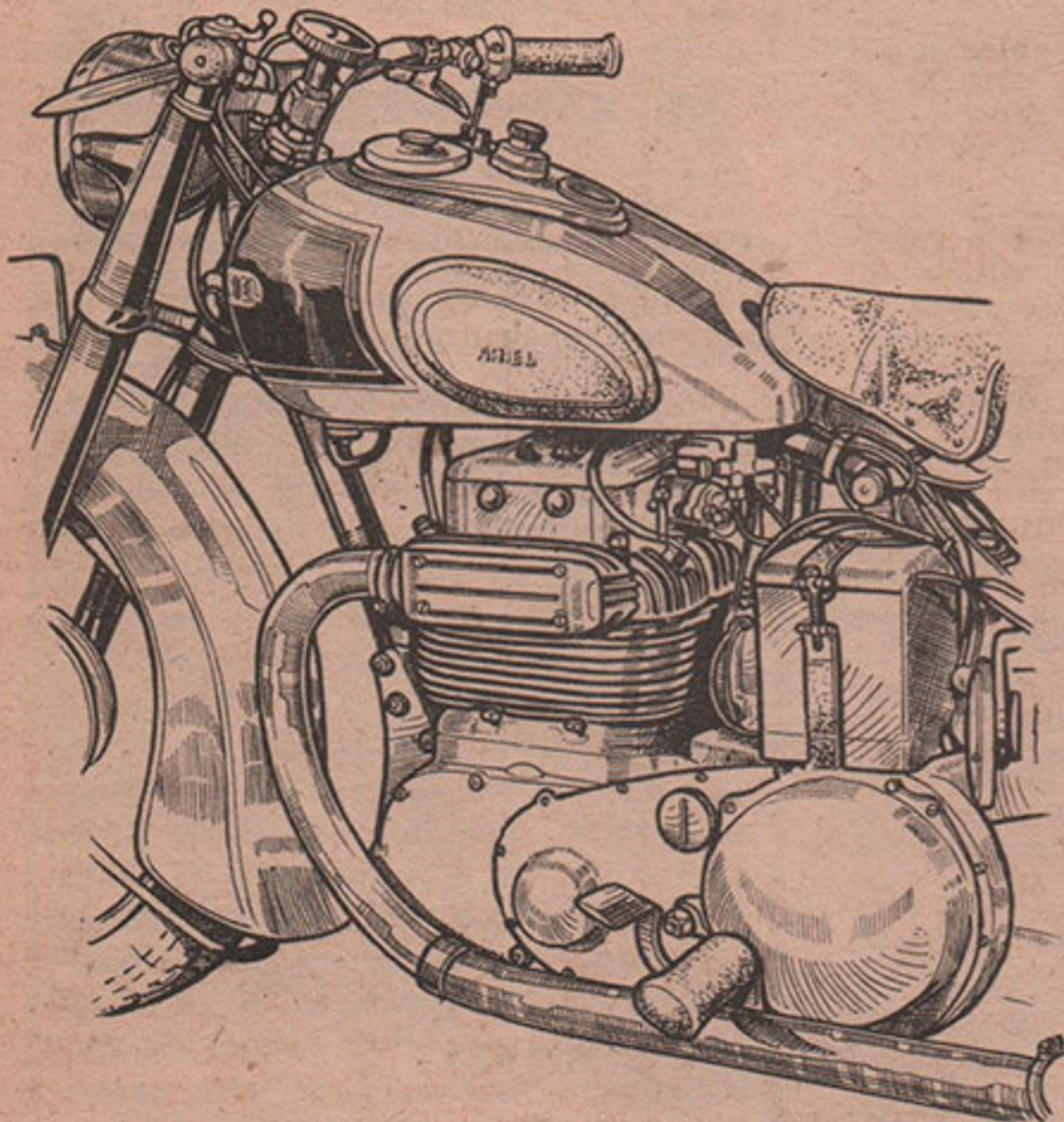
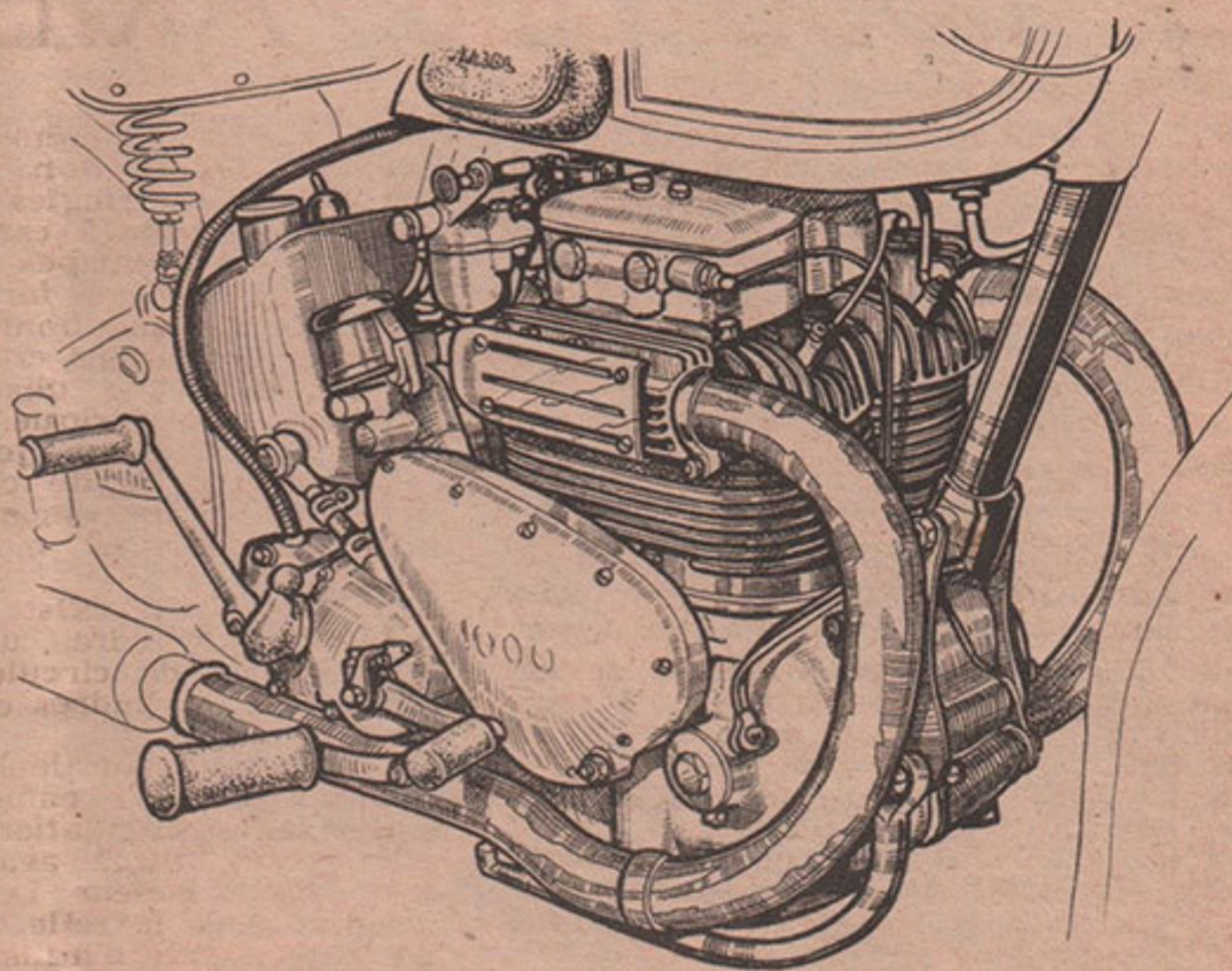
Partant de St-Cloud, l'autoroute monte jusqu'à Roquencourt; c'est donc en côte que je fis mes premiers essais :

En 1^{re} 60, en 2^e 80, le moteur n'étant pas à fond, mais c'est bien suffisant pour enclancher la 3^e; là, je tire un peu, et l'aiguille marque 120 quand je passe la prise. En position « tourisme », le chiffre de 140 est légèrement dépassé et pourtant, le pourcentage est assez fort.

Enfin, la route est suffisamment horizontale et j'essaye de me mettre à plat : ce n'est pas facile avec ma taille, sur cette machine à la position strictement routière. Les pieds sur les repose-pieds de passager, les genoux serrant la selle, le corps le plus couché possible, la poignée ouverte en grand, je jette un coup d'œil au compteur : ça dépasse les 150 ; un regard sur la route, un autre sur le cadran ; l'aiguille approche le maximum ! Enfin, quelques centaines de mètres plus loin, le 160 est dépassé ! Je me redresse et espérant que le collègue qui m'attendait au passage avec l'appareil photo ré-



A droite : le moteur de l'Ariel 4 cylindres, côté distribution. Il y a une circulation d'air au centre du bloc-cylindres.



Ci-contre : le même moteur côté transmission primaire, et la partie centrale de la machine. En bas à gauche : l'avant de la machine, montrant la fourche télescopique.

L'EPREUVE DE REGULARITE DE L'U.S. METRO

L'U.S. Métro organise le 18 mai prochain, au matin, un circuit de régularité qui se courra sur l'itinéraire suivant : Croix de Berny (départ), Palaiseau, Orsay, Limours, Rochefort-en-Yvelines, St-Arnoult, Sonchamps, La Hunière, Rambouillet.

Tous les motocyclistes titulaires du permis de conduire pouvant y participer.

Retour par Dampierre, Saint-Remy, Christ-de-Saclay, Bièvres, Petit-Clamart, Croix de Berny.

Soit au total 96 kms.

Pour tous renseignements, écrire au Secrétariat de l'U.S. Métro (Section Auto-Moto), 18, rue de Naples, Par.s. Tél. Lab. 73-51.

ETES-VOUS CELUI-LA...

Notre Service Commercial recherche Monsieur et jeune homme présentant et s'exprimant bien, ayant voiture ou moto, pour visiter clientèle. Stable et Rémunérateur. Ecrire ou voir notre Directeur, d'urgence.

glé au 1000^e de seconde n'a pas oublié d'appuyer sur le déclencheur, je fais un petit essai de freinage, qui (ceux qui connaissent les « Ariel » s'en doutent bien) est absolument concluant.

Résumons donc les qualités propres à la « Square Four » :

Vitesse : 160 (avec silencieux et phares), la courbe de puissance doit être extrêmement plate, car la différence est faible entre cette vitesse et celle réalisée en montée, et position tourisme.

Accélération : de tout premier ordre : tant que l'on est pas à fond, à n'importe quelle vitesse on reçoit le fameux « coup de pied au derrière » si l'on ouvre les gaz.

Souplesse : supérieure à celle de toutes les machines à l'essence que j'ai essayé.

Tenue de route : remarquable (alors que j'étais à fond, le passage sur un raccord du sol m'a fait lâcher les repose-pieds, sans que la machine flotte le moins du monde... et pourtant, le frein de direction était entièrement desserré, suivant mon habitude).

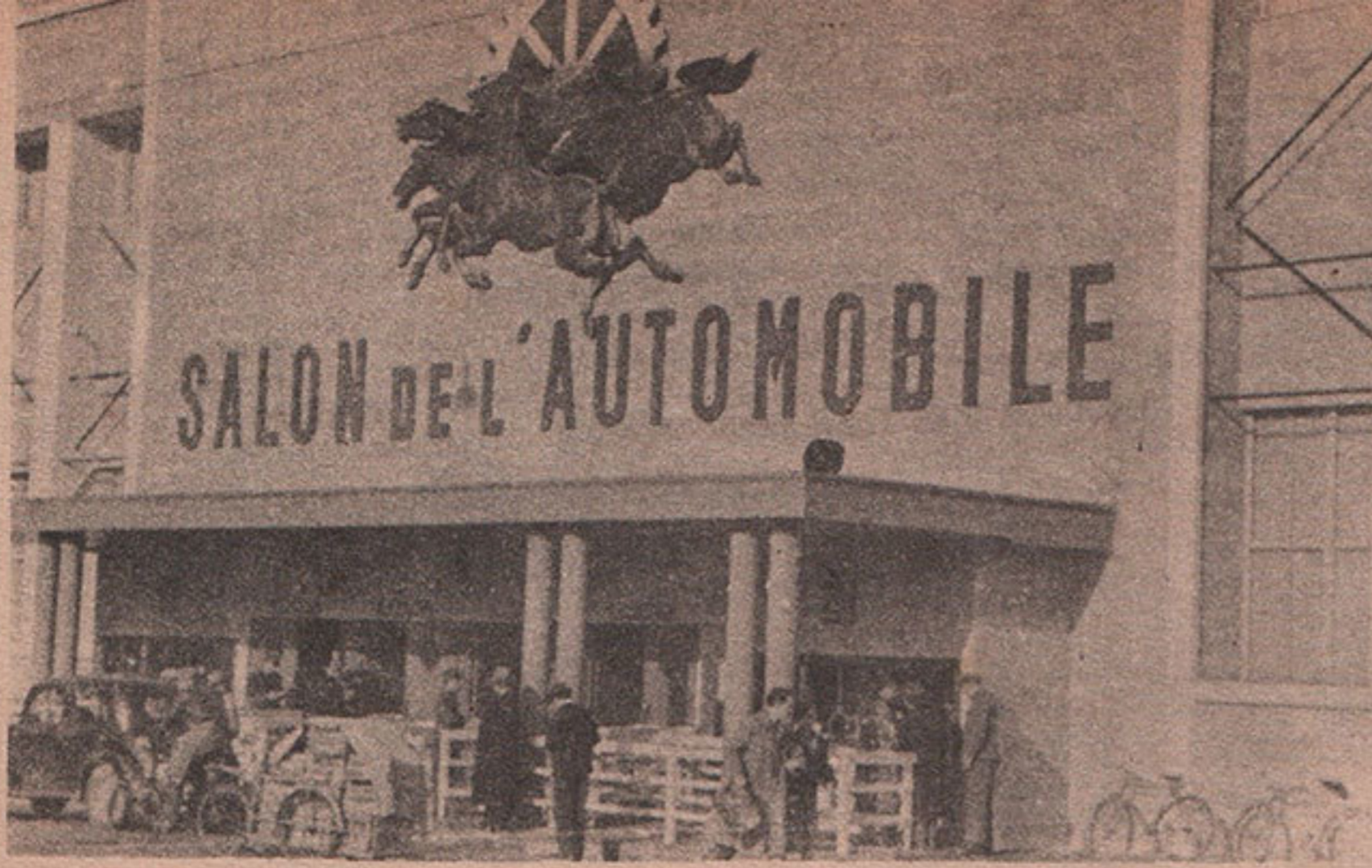
Silence : très satisfaisant.

Virages : il suffit de dire que M. Ladevèze a raboté les silencieux en virant lors de l'épreuve de l'Île de France !

Les autres qualités sont celles des machines anglaises de grande classe.

Pour finir, une confidence : je voudrais bien essayer une 1000 Ariel avec sidecar. Espérons que ce souhait sera un jour réalisé, car je crois que le compte rendu des performances en intéressera beaucoup.

Daniel REBUR



LES MODELES EXPOSES A GENEVE

(Suite de notre dernier numéro)

MONET-GOYON. — Les motos exposées sont les mêmes qu'au Salon de Paris. La petite 100 cmc. 2 temps, à 4 vitesses, sélecteur au pied, suspension arrière, éclairage par accus, redresseur sur volant magnétique, gros pneus 19x3, suspension par ressort enfermé, voilà la machine que Monet-Goyon prépare en ce moment.

La 100 « Utilitaire » type 53 G est vendue 1.400 F. S. et la 125 Villiers vendue 1.800 F. S.

Malheureusement, la présentation du modèle utilitaire laisse à désirer. Les tubes d'échappement sont peints avec cette peinture argenté mate qui donne un aspect de machine non finie, surtout à côté de la rutilante Guzzi qui lui fait presque vis-à-vis.

M. Dubois, l'agent général pour Genève, ne semble pas du tout satisfait de cette présentation et nous ne pouvons pas non plus lui donner tort.

IMPERIAL (Sidecars). — Encore une marque française et c'est heureux, car la présentation est remarquable. L'IMPERIAL GRAND RAID T34 a belle allure avec son émail noir et rouge et sa garniture chromée. Il est vendu 1.400 F. S.

L'Impérial Grand Sport T35 plus léger est destiné à une 350. Bien présenté, il est vendu 1.300 F. S.

A.B. — C'est une société italienne qui présente un triporteur à roue directrice. Son moteur est un deux temps de 125 cc. réalisant 4 CV. Le châssis est en acier étiré et soudé électriquement.

CUCCILO. — La maison Schmid, de Zurich, représente ce groupe moteur auxiliaire à grand rendement. C'est un moteur à 4 temps de 48 cmc. formant bloc à transmission par chaîne et qui se monte sous la boîte du pédalier. L'huile n'est pas mélangée à l'essence, car le graissage se fait par barbotage. Son système de graissage breveté est très original.

Ce groupe moteur est vendu 500 F. S. avec le vélo et 400 F. S. seul.

CONDOR. — La grande marque Suisse Condor présente une splendide motocy-

clette. La C580, d'une construction tout à fait moderne. C'est une 2 cylindres horizontaux, système Boxer (ou si l'on préfère flat-twin) à soupapes latérales et d'une cylindrée de 517 cmc. Elle développe 14 CV 1/2 à 3.000 t.m. et 17,2 CV à 4.000 t.m. Le graissage se fait sous pression par pompe à engrenages, la boîte formant bloc avec le moteur est à 4 vitesses.

Son cadre est en tube, la fourche avant à parallélogramme. Les roues sont montées avec des moyeux à broche et interchangeable.

Le poids est d'environ 190 kgs et le prix de 4.200 F. S.

Nous voyons également sur le stand la nouvelle « Condorette » qui est le vélomoteur classique à 2 temps, 3 vitesses, volant magnétique.

La Maison CONDOR, de COURFAIVRE, a fourni et continue à fournir le type armée 680 cmc. qui est monté avec un moteur « Universal » à soupapes latérales, 2 cylindres en V, et d'une cylindrée de 680 cmc., boîte à 4 vitesses, embrayage à sec à disques multiples.

DOUGLAS. — Une seule machine est présentée, mais vraiment nous pourrions dire le clou du Salon. Il est vrai que le prix auquel est vendue cette machine n'attirera peut-être pas beaucoup de clients, 3.450 F. S. C'est une machine à soupapes en tête avec les deux cylindres opposés, dispositif cher à la marque et qui, effectivement permet des redressements parfaits, ainsi du reste qu'un équilibre, une stabilité que l'on retrouve dans ces différents types de machines telles que la B.M.W.

PUCH. — La Maison Autrichienne STEYR-DAIMLER-PUCH a repris officiellement sa fabrication et nous apprenons là que l'usine travaille deux jours par semaine avec 6.000 ouvriers. Les représentants de Suisse attendent 200 machines en avril (ils en ont déjà reçu 25).

Le modèle présenté ici est bien connu de nos lecteurs. C'est la « Puch » 125 cc. à selle suspendue. L'usine pense en sortir 250 en septembre. Elle aura vraisemblablement

la fourche télescopique. Elle est vendue 1.600 F. S.

JAWA-C.Z. — Passons à la Tchécoslovaquie. Ces machines construites par l'usine d'armes de Brno, entreprise nationale Tchécoslovaque, portent les marques JAWA et C.Z.

Nous avons du reste vu ces machines au Salon de Paris.

La 250 JAWA, machine originale par sa présentation très moderne, moteur de 248,5, faisant 9 CV. L'allumage se fait par batterie avec générateur, éclairage par dynamo. L'embrayage à disques multiples garnis de liège, baigne dans un bain d'huile. La boîte 4 vitesses forme bloc avec le moteur. La suspension arrière est assurée par des ressorts à boudin, recouverts par des étuis en acier, la fourche avant du type télescopique. Cette 250 2 temps est garantie 100 kmh.

NIBBIO. — Un joli petit scooter, selon une formule qui tend à devenir populaire en Italie. Nous en avons publié déjà diverses photos. C'est une deux temps 98 cmc. à 2 vitesses.

ALCYON. — Si Alcyon ne fabrique plus de motocyclettes pour la France, nous retrouvons néanmoins exposé au Salon un vélomoteur 100 cmc. à moteur Zurcher à 2 temps, 3 vitesses, qui est vendu 1.490 F. S.

Il est donc vendu plus cher que l'ensemble des machines françaises similaires.

(FIN)

LA COURROIE REVIVRA-T-ELLE ?

(Suite de notre Editorial)

On s'était efforcé de loger dans un minimum d'espace un mécanisme compliqué et relativement fragile, se dérégulant facilement et par surcroît nécessitant un réglage délicat. Mais avec un petit bicylindre, les résultats étaient, malgré tout, assez satisfaisants.

Actuellement, la nouvelle Motosacoche n'est guère plus qu'un prototype et il serait prématuré de vouloir porter sur elle un jugement définitif. Mais ni Motosacoche, ni Marchant n'ont l'habitude de se lancer inconsidérément dans les aventures. Il ne s'agit certainement pas d'un de ces dessins hâtivement réalisés pour faire sensation à un Salon. Nous suivrons donc les essais avec une attention toute particulière.

Mais qui aurait dit qu'après une éclipse de près de trente ans, la courroie ferait de nouveau son apparition!

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.

Le Circuit de Pau

1) Le départ des 500. 2) Anderson, 1^{er} en 500. 3) Anderson en action. 4) Le malchanceux Loyer. 5) Houel dans une courbe. 6) Paboletta, 1^{er} amateur en 500. 7) Laurent, 1^{er} des 350, et la Reine de Pau.



C'ÉTAIT la première édition du circuit motocycliste de Pau. De l'avis général, la réussite fut complète. Un temps idéal, une foule nombreuse, moins compacte cependant que celle qui assista au Grand Prix Automobile, mais on ne peut plus enthousiaste. Enfin, des bagarres serrées, tant du côté « amateurs » que « professionnels ». Plusieurs notabilités de la cité et de la région, tant civiles que militaires, ont assisté à la manifestation de la Tribune d'Honneur. Ce dimanche de Pâques fut donc une splendide journée de sport motocycliste et il ne faut déplorer qu'une chose : l'adversité qui coûta à nos as nationaux les places d'honneur qui leur revenaient légitimement.

A 15 heures, après les séances d'entraînement, les concurrents amateurs se rassemblèrent pour le départ, au nombre de seize, 350 et 500 cmc, confondus.

Lamouzy (500 cc.), prend la tête devant Paboletta (500 cc.), Nieto (350 cc.), Cogliati (350 cc.), Lesur (500 cc.), dans l'or-

dre. Le Tarbais Prat a quelques ennuis mécaniques, mais poursuit néanmoins.

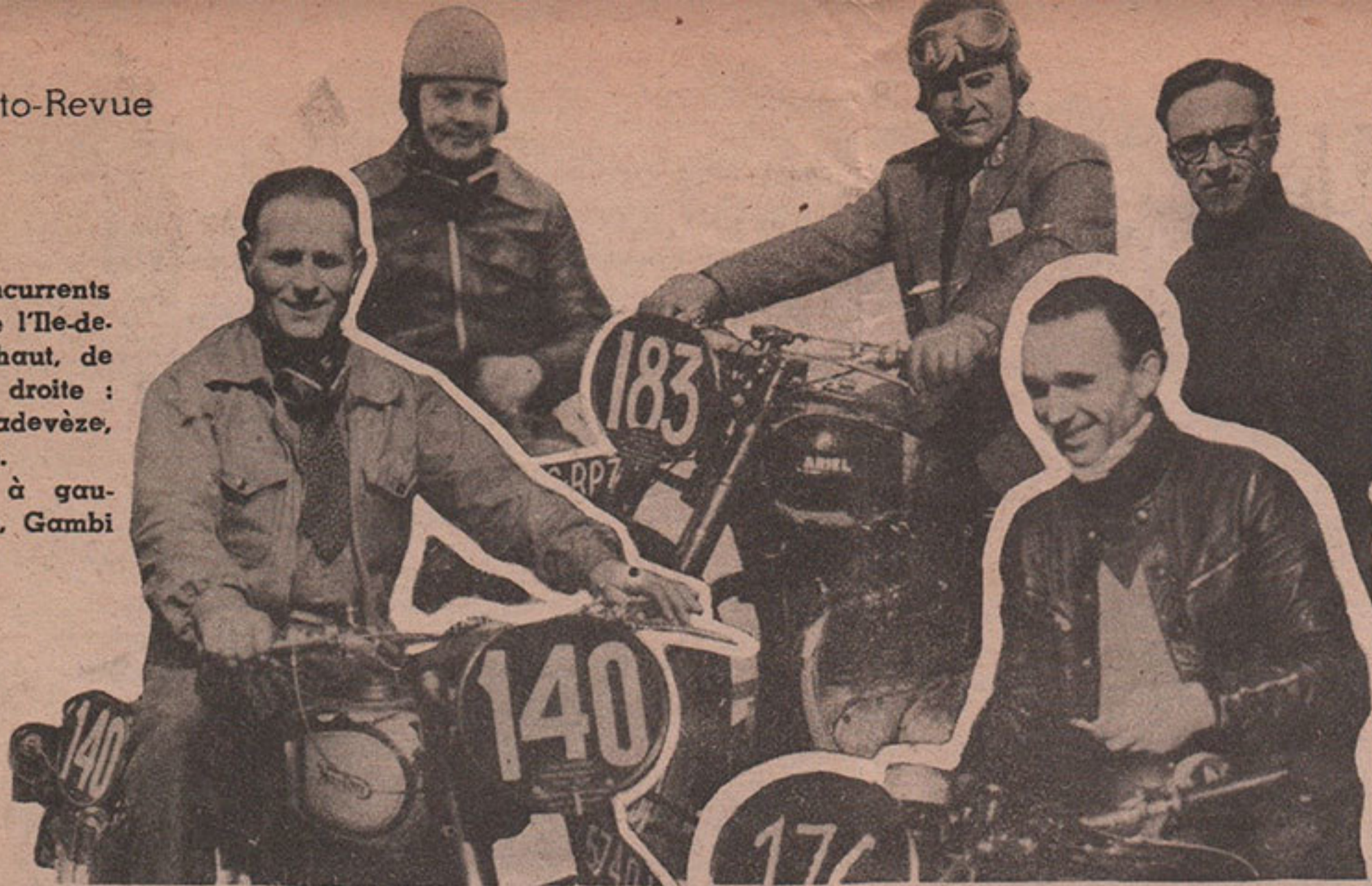
Les positions restent à peu près inchangées pendant le tour suivant, mais au troisième, Nieto s'empare du commandement, ayant réussi à dépasser Paboletta. Lamouzy n'est plus qu'en troisième position.

Nieto accentue son avance et se détache nettement de ses rivaux jusqu'au 8^e tour, où un dérapage malencontreux lui fait perdre de précieuses secondes que Paboletta met à profit. En effet, ce dernier devient leader au 10^e tour. Nieto, victime d'un tuyau d'échappement mal fixé, doit s'arrêter de nouveau, laissant à Lamouzy la seconde place.

Paboletta gagne sans être inquiété outre mesure, donnant au Moto-Club Basco-Bearnais la victoire en 500 amateurs. En 350 cmc, Nieto gagne devant Cogliati, 2^e, avec un tour d'avance sur le troisième de sa catégorie.

Très belle course, dont il faut féliciter les participants, et qui captiva d'un bout

Quelques concurrents du Circuit de l'Île-de-France. En haut, de gauche à droite : Lefèvre, Ladevèze, Kiéné. Au-dessous, à gauche : Reuille, Gambi



clistes de sa région désireux de pratiquer leur sport favori. Il a actuellement la lourde tâche de mettre sur pied le circuit de vitesse international de St-Cloud. Après l'obtention des autorisations ministérielles, la préparation du circuit qui se trouvera dans le cadre de verdure du magnifique parc de St-Cloud, d'un développement de 3 kms environ commencera. Pour les isolés, permanence du M.C. Clodoaldien. Inscriptions et adhésions 21, rue d'Orléans, à St-Cloud.

M.C. D'ANTONY. — Le M.C.A. organise le dimanche 11 mai 1947, à l'occasion de la Fête communale, sous le patronage de la Ville d'Antony, un Rallye-Ballon doté d'un challenge et de 10.000 francs de prix. Le départ du ballon aura lieu à Antony au lieu dit : « Le Village », à 15 heures. Renseignements et demande de règlements au Siège Social, 1, rue A.-Meunier, Antony (Seine).

UNION MOTOCYCLISTE VIGNEUSIENNE. — Au cours de l'assemblée générale qui a eu lieu le jeudi 10 avril 1946, le nouveau bureau a été ainsi constitué : Président : F. Coste, Vice-Président : Caule, Secrétaire : Nautin, Secrétaire Adjoint : J. Coste, Trésorier : Fauconnier, Directeur sportif : Norroy, Commissaire sportif : Bridoux. Le Bureau sortant expose immédiatement le plan de l'exercice 1947 comme suit : Sortie mensuelle prévue d'avance au calendrier touristique. Organisation méthodique et sportive de chaque sortie. Prochaine sortie : 4 mai 1946 à Montreau. But de cette sortie : Cueillette du muguet. Départ : 68, av. de Rouvres, à 13 h. 30 précise.

MOTO-CLUB DE TOURAINE. — Le Moto-Club de Touraine a organisé le 30 mars dernier une sortie sur Chateaudun avec rendez-vous avec le Moto-Club de Paris. Une trentaine de machines dans chaque club, cela faisait un beau groupe. Le repas pris en commun avec nos amis parisiens fut empreint d'une saine gaieté et le moment de la séparation arriva au regret de tous et l'on se quitta en souhaitant l'extension de ces rencontres inter-clubs qui ne peuvent que renforcer la solidarité et l'union de la grande famille des motocyclistes. D'autre part, le 18 juin, un circuit de vitesse pour amateurs, règlement national, sera organisé, il sera ouvert aux catégories 125, 175, 250, 350 et 500 cmc. Renseignements et engagements au siège : Café de l'Époque, 9, place Jean-Jaurès, Tours (I.-et-L.), ou chez le Président : M. Dumoulin C., 14, rue de la Chevalerie, Tours (I.-et-L.).

MOTOR-CLUB. — Rentrant du Moto-Cross d'Amiens, c'est avec joie que nous constatons les progrès que fait le sport motorisé, si délaissé dans le monde sportif. Le Motor-Club n'a pu y donner toute sa mesure, du fait que plusieurs des membres engagés se sont excusés de ne pouvoir y participer. Notamment Vitran, notre courageux coureur, nous privait de son concours, sa mère, Madame Delaunay, étant décédée; nous lui présentons nos sincères condoléances. C'est avec joie, par contre, que nous avons appris la naissance d'un joli petit garçon chez notre coureur Marquet, qui, lui non plus, n'a pu se présenter à notre cross d'Amiens. Toutes nos félicitations aux parents. Tous les vendredis à 21 heures, les dirigeants du Motor-Club se feront un plaisir d'accueillir toute personne désirant obtenir des renseignements sur le sport mécanique.

AMICAL MOTOR-CLUB DE GRASSE. — Le Challenge Psalty illustré dans notre dernier numéro, sera attribué au motocycliste de l'Amical Motor-Club de Grasse ayant obtenu, sur deux années consécutives, le meilleur classement au cours des épreuves réservées aux membres du club et qui comprennent trois rallyes de régularité et deux courses de côte dont l'une se disputera sur le parcours classique du Domaine de Rothschild.

MOTO-CLUB MAROCAIN. — Président : De Verax, Vice-Président : A. Berr, Secrétaire Général : Dafflon, Secrétaire Adjoint : Hamant, Trésorier : De Santos, Trésorier Adjoint : Granon. Commission sportive : Président : Semichkrath, Vice-Président : Gaillard, Secrétaire : Kint, Secrétaire Adjoint : Perriraz, Assesseurs : Vinceneau, Bianchard, Den Hartigh, Espagne, Carra, Legrand. Chronométrateurs officiels : Bartholot, Beupère.

Et le calendrier marocain de ce club s'avère fort intéressant si nous en jugeons par ce qui suit : 4 mai : Casablanca, Marrakech, Casablanca. 18 mai : Circuit d'Ain-Sebaa (Casa). 1^{er} juin : Kilomètre de la Victoire (Rabat). 15 juin : Coupe des Algériens (Meknès). 29 juin : Course de côte d'Anfa (Casa). 14 juillet : Circuit de l'Océan (Rabat). 3 août : Circuit des Zaers. 17 août : T.T.M. Marocain (Circuit d'Anfa) Casa. 7 septembre : Coupe des Cafetiers (Meknès). 28 septembre : Circuit du Sud (800 kms).

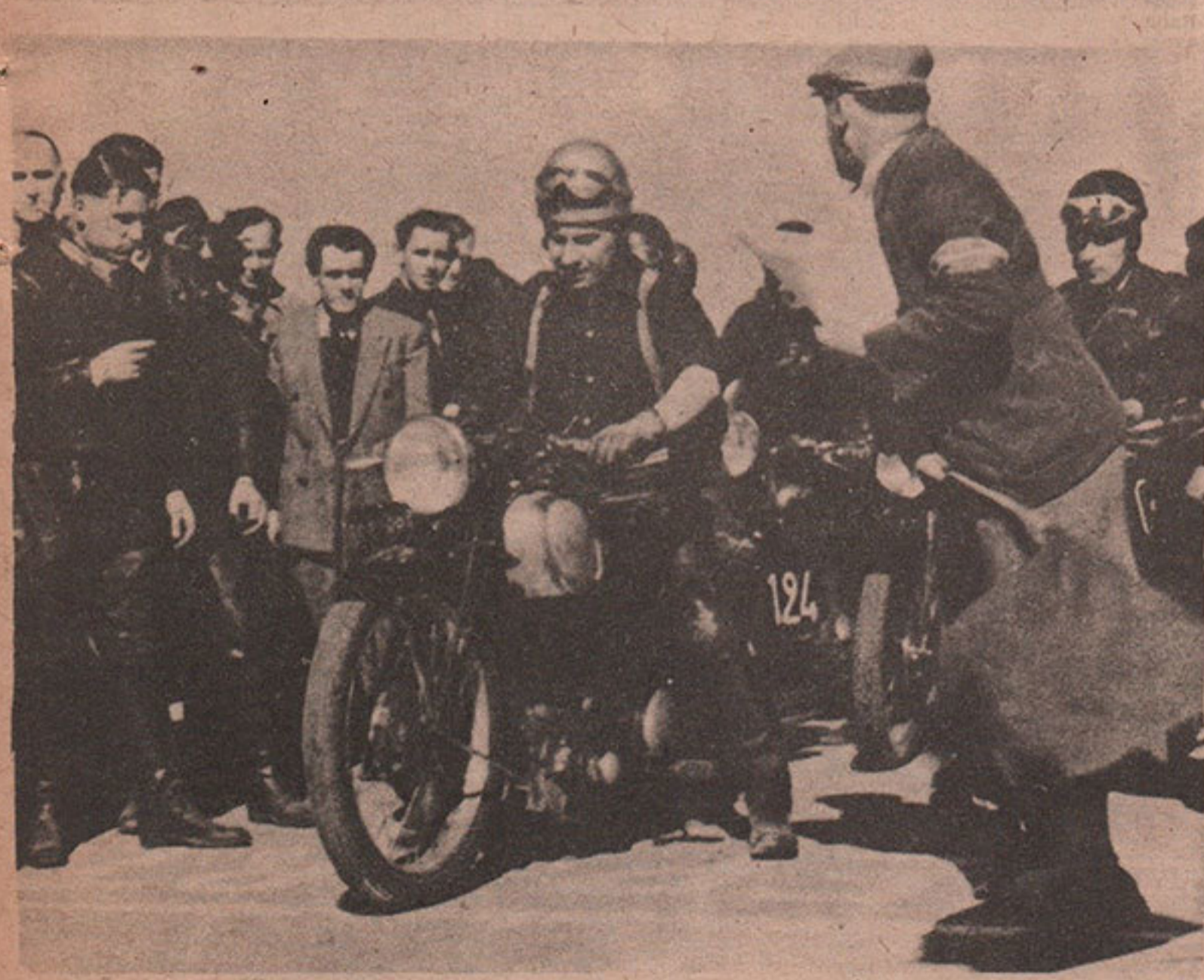
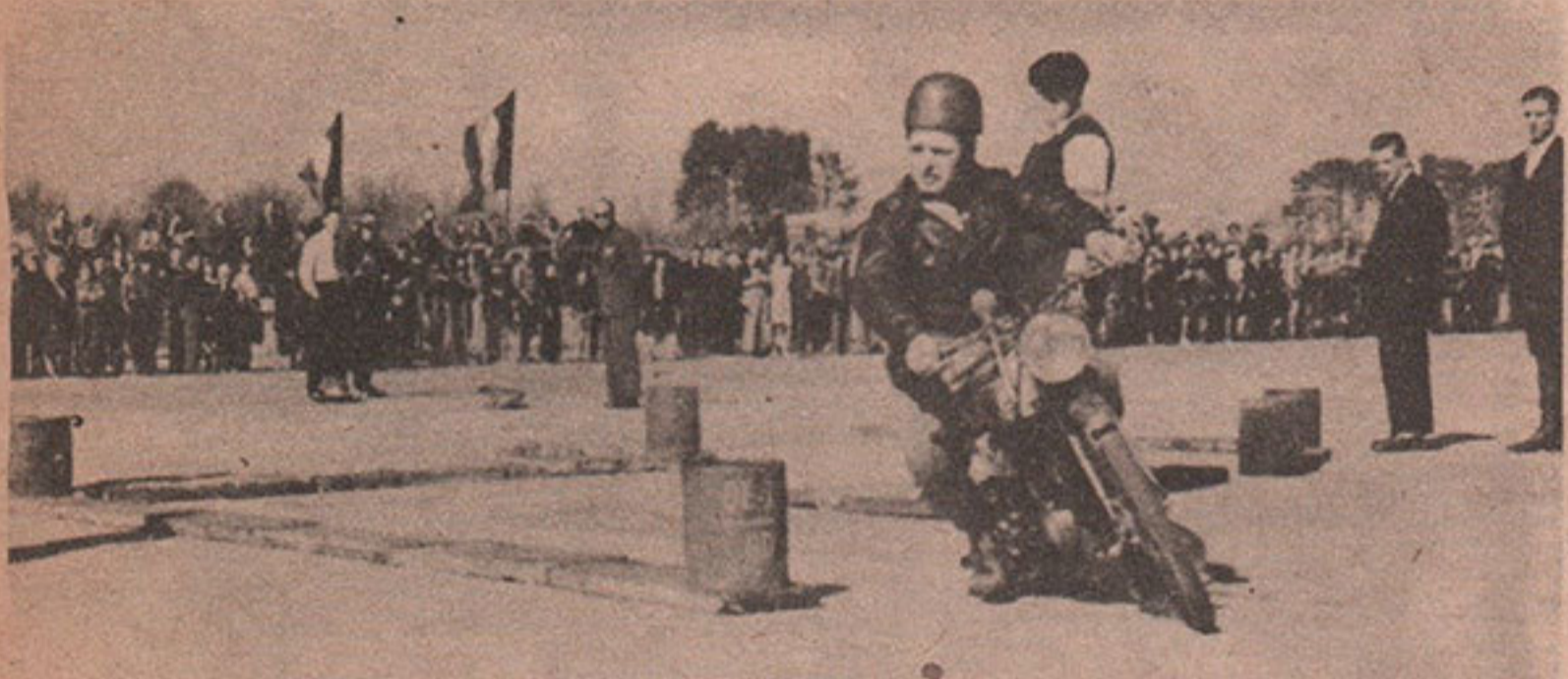
MOTO-BALL CHAMPIONNAT DE FRANCE. Moto-ball-Club Villeneuvois bat Racer de l'Ondaine par 6 buts à 0.

Non classés : Hue (M.C. Paris) et Cossif (M.C. Picard).
2^e série : 1. Mazoyer (A.M.S.); 2. Thuillier (A.C.M.P.); 3. Engel (M.C. Paris); 4. François (E. Lille); 5. Seeaux (A.M.S.).

GRAND PRIX D'AMIENS (10 tours)
1^{re} série : 1. Blat (A.M.S. PP); 2. Deshayes (A.M.S. PP); 3. Dauge (A.M.S.). Non classés : Thuillier et Verachter.
2^e série : 1. Bazelis (E. Lille); 2. Engel (M.C. Paris); 3. Drion (A.M.S.); 4. Boinin (A.M.S.); 5. François (E. Lille).
Le Comité remercie les personnes qui ont prêté leur concours à la réussite de la belle manifestation du dimanche 7 avril aux carrières de St-Acheul. Le challenge à disputer sur deux années a été gagné par l'équipe de l'Association Motocycliste de la Seine « Ecurie Flèche d'Argent » qui le gardera jusqu'à l'an prochain. La distribution des prix combla les concurrents qui repartirent heureux de leur journée.

LE CIRCUIT DE VITESSE D'AVIGNON

Nous espérons recevoir sous peu le compte rendu détaillé de cette épreuve, que nous publierons dans notre dernier numéro de mai. L'anglais Anderson a remporté trois catégories (250, 350 et 500). Nougier (175 cmc.) et Chevallier (sidecars 600 cmc.) gagnèrent leurs catégories respectives. Il faut noter en 350 et en 500 cmc. la magnifique défense de Berthier, et le malencontreux accident survenu à Cauchy. Ce coureur a fait une chute et a dû être hospitalisé, avec une fracture du tibia. Nous lui adressons nos meilleurs vœux de prompt guérison. Voici les résultats :
175 cmc. : 1. Nougier (Magnat-Debon), 36 kms en 21' 50" 1/5 (moy. 72 kmh. 200); 2. Picout, 29' 48"; 3. Bardé (M.C. Avignon), 29' 49"; 4. Bori (M.C. Avignon); 5. Oréel (Lyon), etc...
250 cmc. : 1. Anderson (Guzzi), 48 kms en 34' 28" 3/5 (moy. 80 kmh. 402); 2. Nougier (Magnat-Debon), 34' 39"; 3. Sauvin (M.C. Avignon), à 1 tour; 4. Peany (M.C. Roussillon); 5. Pache, etc...
350 cmc. : 1. Anderson (Velocette), 60 kms en 42' 20" (moy. 81 kmh. 350); 2. Guit (Velocette), 42' 28"; 3. Nougier, 42' 30"; 4. Martin (Velocette), 43' 8".
500 cmc. : 1. Anderson (Norton), 60 kms en 41' 59" (moy. 84 kmh. 540); 2. Berthier (Saroléa), 41' 59" 2/5; 3. Martin (Norton), en 42"; 4. Lafon (Saroléa), à 1 tour; 5. Peraldi (Norton), à 1 tour, etc...
Sidecars 600 et 1000 cmc. : 1. Chevallier (Glera), 24 kms en 15' 16" 2/10; 2. Combes, en 16' 12"; 3. Sauvin (M.C. Avignon), 16' 26"; 4. Vera, à 1 tour.
Le meilleur tour général a été accompli par Berthier, en 1' 33" (moyenne 89 kmh. 419).
Chevallier a accompli le meilleur tour des sidecars en 1' 51", moy. 74 kmh. 918.



350 cmc. — 1^{re} série : 1. Dauge (A.M.S.); 2. Bazelis (E. Lille); 3. Seeaux (A.M.S.); 4. Adnet (M.C. Paris); 5. Castel (M.C. Picard).
2^e série : 1. Blat (A.M.S. PP); 2. Verachter (E. Lille); 3. François (E. Lille); 4. Fontus (A.M.S.); 5. Thuillier, à un tour (A.C.M.P.); Non classés : Rogiez (M.C. Picard), abandon.
3^e série : 1. Maison (M.C. Picard); 2. Vasseur (M.C. Picard); Non classés : Deramondt et Renard, abandon.
500 cmc. — 1^{re} série : 1. Deshayes (A.M.S. PP); 2. Dauge (A.M.S. PE); 3. Viaud (M.C. Picard); 4. Drion (A.M.S.).

Au centre : Leclercq pendant l'épreuve de maniabilité. Ci-dessus : Perrin attend le signal de M. Mauve

Clubs

AMICALE MOTOCYCLISTE DE LA SEINE. — Tous nos membres et les personnes s'intéressant au sport mécanique sont invités à assister à notre Assemblée Générale qui aura lieu le 6 mai prochain, au siège social, 4, place de la Porte Champerret, au cours de laquelle seront projetés les films pris à Clamart et à Romainville.
MOTO-CLUB CLODOALDIEN. — Avec le beau temps, le plein essor du Moto-Club Clodoaldien se manifeste par sa participation à toutes les épreuves sportives, tant régionales que provinciales. Le M.C.C. organise aussi des sorties auxquelles sont conviés tous les motocy-

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

Les Motocyclettes **NEW-MAP**

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

livraison
immédiate



Poids à vide : 19 kgs

Charge utile : 100 kgs

Pneus confort : 400 A

Prix : 3.945 francs

Vente libre et directe sans bon à

PARIS : 30, rue de Charenton « Paris-Lyon-Motos ».

LYON : 124, rue Lacassagne « Motocyclettes New-Map ».

BORDEAUX : 63, rue de Bègles « Bordeaux-Motos-France ».

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

CHEZ ROLLET & C^{IE}

64, RUE DE LA FOLIE MERICOURT, PARIS XI^e TÉL. ROQUETTE 80-42

*On trouve
bon accueil
et un certain nombre
d'accessoires cycles
et motos*

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

marcel perrin

50, av. Ed.-Vaillant

BOULOGNE (Seine)

Tél. : MOL. 29-62

MOTOS OCCASIONS REVISEES

Cette quinzaine, quelques vélomoteurs Motobécane 125,

4 temps, disponibles immédiatement contre bon.



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 Vélomoteurs

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M.P.

REPARATIONS
MISE AU POINT
ACHAT et VENTE
Equipements Electriques
(Lucas - Bosch - Noris)

HURNI

13, Passage Lathuille, 13

PARIS-18^e — MAR. 58-27

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)

TOUS SPORTS

VENTE ACHAT ECHANGE

Toutes motos. Toutes mar-

ques. Chromage. Emaillage

Cycles route et course

Vente de vélos d'enfants

NOTARI Pres

44, rue des Poissonniers, 44

PARIS (18^e) Mon. 58-99

Marc PIAULET

MOTOS

Vente Achat Echange

neuf et occasion

Dépannage — Réparation

Moto-Ecole

62, av. de Choisy, Paris-13^e

GOB. 80-70

Pour réparer ou reconstruire vos moto-
cyclettes 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

SILENCIEUX
WILMAN

1^{er} PRIX au dernier
Concours du T.C.F.



3, rue d'Evreux - Courbevoie (S.)

HARLEY - DAVIDSON

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

Réparations — Révisions

Pièces détachées d'origine

Pièces disponibles pour

moteurs 750 cmc. Armée

Achat - Vente

PNEUS

AUTOS — MOTOS — VELOS

Rechapages par spécialistes depuis 17 ans

RENOVA -- PNEUS

6, rue de la Cerisaie — PARIS-4^e

B. M. W. — ZUNDAPP
ACHAT toutes pièces

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



En haut à gauche : Bonin suivi de Blat, en haut d'une butte. A droite, un passage de Dauge. En dessous : Au départ de la course internationale, Deshaies, Forster et Van Hove. A droite, Blat, Dauge et l'ancien coureur Bernard. A gauche : Baselis, Frost, Verachter et Bessan.

LE MOTO-CROSS DE L'A.M.S. A ROMAINVILLE

Une splendide manifestation. On s'attendait à un succès certain : Ce fut à tous points de vue un triomphe qui dépassa les prévisions les plus optimistes. On a évalué la foule à 15.000 spectateurs qui manifestèrent un enthousiasme frénétique aux passages les plus palpitants des courses internationales. Car l'épreuve avait une signification toute particulière, puisque pour la première fois dans la région parisienne, nous avons pu voir des vedettes d'Angleterre et de Belgique se mesurer avec les nôtres. Les « crossmen » étrangers concurrent des fortunes diverses, mais se taillèrent la part du lion. Les français, comme il fallait s'y attendre, durent s'incliner. Mais il est indiscutable qu'avec plus d'entraînement et pour peu qu'ils disposent bientôt d'un matériel « ad hoc », ils puissent acquérir rapidement la classe internationale. La plupart d'entre eux n'ont que leur bonne volonté et leur bourse personnelle, alors qu'ailleurs, de véritables écuries patronnées par les firmes se sont constituées. Chez nous, l'effort d'un Mazoyer reste exceptionnel et nous voyons des authentiques comme Poitte, Bonin, Blat et d'autres livrés à leurs seuls moyens. Il faudrait évidemment que nos constructeurs s'intéressent de plus près à la question moto-cross et envisagent sans retard la création de services de courses spéciales et de machines appropriées. Est-ce trop leur demander en l'an de disgrâce 1947 ?

Nous ne croyons pas inutile de rappeler que l'Anglais Forster, engagé en 500 cmc. sur A.J.S., est un ex-recordman du T.T. de l'île de Man, qu'il doit courir cette année sur Velocette. Il est infiniment regrettable que Forster ait abandonné par suite d'ennuis mécaniques.

Le Belge Van Hove, qui remporta l'épreuve finale à peu de distance de son compatriote Deshaies, fut sérieusement challengé par Frost qui conserva longtemps la tête et fut malheureusement retardé.

Toutes nos félicitations iront aussi aux concurrents français : Les agents motocyclistes de Versailles Blat, Poitte et Dauge, aux parisiens Bonin, Perennes, Engel, Margerie ; aux lillois Baselis et Verachter qui, répétitions, se sont défendus comme des lions. Thuillier, du M.C. Picard, nous fit la meilleure impression et aurait réussi sans une rupture de chaîne une performance de premier ordre.

RESULTATS

Prix René Mariahi (jusqu'à 250 cmc.) 10 tours, 15 kms : 1. Blat (A.M.S.), en 21' 18" 2/10 ; 2. Poitte (A.M.S.), 21' 34" ; 3. Bonin (A.M.S.), 22' 5" ; 4. Lerouge (M.C.C.), 23' 37" 1/10.

Prix Etienne Richard 350-500 cmc., 8 tours, 1^{re} série : 1. Verachter (Lille), en 16' 12" ; 2. Thevenet, 18' 40" ; 3. Brassine, 19' 32" ; 2^e série : 1. Dauge (A.M.S.), en 15' 36" ; 2. Méjazon, 16' 17" 2/5 ; 3. Mazoyer, 16' 58" ; 3^e série : 1. Perenes (A.S.P.P.), en 16' 21" 1/5 ; 2. Baselis, 16' 22" ; 2. Margery, 17' 1". Finale (12 tours) : 1. Baselis, 23' 1" 4/10 ; 2. Verachter, 23' 25" 3/10 ; 3. Perches, 24' 47" ; 4. Margerie 23' 20", à 1 tour.

Prix Grizzly (international) : 1^{re} série, 10 tours : 1. Frost (G.B.), en 18' 42" ; 2. Vanhove (B.), 18' 43" ; 3. Porthon (B.), 18' 55" ; 4. Deshaies (F.), 18' 55". 2^e série, 10 tours : 1. Bessan (G.B.), 18' 8" ; 2. Delhaes (B.), 18' 35" ; 3. Viaud (F.), 19' 44" ; 4. Dauge (F.), 19' 45". Finale, 15 tours : 1. Vanhove (A.J.S. 500 cc.), en 26' 47" 1/5 ; 2. Delhaes (A.J.S. 350 cc.), 26' 54" 4/5 ; 3. Bessan (Matchless 350 cc.), 27' 1" ; 4. Frost (Norton 500 cc.), 28' 6" 2 ; 5. Dauge (Ecurie Flèche d'Argent Mazoyer), 28' 17" ; 6. Deshaies (Ecurie Flèche d'Argent Mazoyer), 28' 17" 1/5.

Nous avons pu remarquer parmi les participants du Circuit de l'île de France, un grand nombre d'agents de la région parisienne. Plusieurs d'entre eux avaient invité leur personnel à courir à leurs côtés, ce qui constitue un heureux précédent. Voici quelques motoristes qui ont fait des étincelles le 13 avril.

LADEVEZE

Le Spécialiste des motos anglaises, vainqueur en catégorie « plus de 500 cc. » sur une 1000 cc. 4 cylindres en carré bien connue, voit son contremaître Reuille prendre la première place en 500 cc. amateurs. Gambi, client et ami de M. Ladeveze, est le grand vainqueur de l'épreuve de maniabilité, entère le classement en 500 cc. et le challenge « Professionnels », attribué au conducteur ayant fait le meilleur temps de l'épreuve B.

Grillon et Muller, mécaniciens du magasin de la rue Brunel, terminent respectivement 4^e en 500 professionnels et 5^e en 500 amateurs.

PERRIN

Perrin prend sa revanche d'Alger-Casablanca et termine premier en 350 cmc. professionnels. Hunault, premier en 250 cmc. amateurs et Chailloux 4^e en 350, sont « mécaos » chez Perrin, qui montait lui-même une des 350 de la marque anglaise dont il est agent général, la même qui court P.P.P. 39.

Une nouvelle qui intéressera de nombreux vélomotoristes, Perrin disposera bientôt de quelques vélomoteurs Terrot dern'ier modèle 125 cmc., 4 temps à culbuteurs, disponibles de suite pour les titulaires de bons d'achat.

ADNET

Adnet est premier en sidecar 750 cmc., ce qui ne surprendra personne, puisqu'il est, comme chacun sait, le grand spécialiste du sidecar.

GARREAU

Garreau n'avait délégué qu'un concurrent, mais la qualité remplaçait la quantité, puisqu'il s'agissait de son genre : Lefèvre, et d'une des 500 cmc. latérales des surplus qu'il vend couramment, avec le réglage « performance » (voir le n° 890 de « Moto-Revue »). Lefèvre fait 2^e en 500 et 3^e ex-æquo à l'épreuve de maniabilité, devant plusieurs culbutées « up to date ».

KIENE

Robert Kiéné, agent à Billancourt, pilotait la remarquable machine de compétition qu'il a montée pendant ses loisirs forcés, alors qu'il était réfractaire à la « relève ». Cette 500 a belle allure, avec son gros réservoir, son cadre double berceau et ses moyeux coniques en duralumin pris dans la masse. Le moteur est un Blackburne Long Stroke.

Kiéné gagne en sidecars 600 cmc., faisant le troisième meilleur temps à l'épreuve de maniabilité.

MAUCOURANT

Maucourant, trop pris par sa clientèle, n'avait pu préparer à temps une 125 cmc. Mais Leclercq était au départ et termina premier, avec une machine de cette cylindrée. Spécialiste des concours de maniabilité, Leclercq réalise le deuxième meilleur temps à Monthéry.

Lorin, le mécanicien de Maucourant gagne en 175 cmc. Tous deux conduisaient des machines construites avec la collaboration de Maucourant et de Leclercq.

BEAUVAIS

Beauvais, qui courtait, ainsi que nous l'avons annoncé, avec M. René Daumer comme sidecariste, avait monté un moyeu avant à deux tambours d'un diamètre exceptionnel. Il termine 2^e des sidecars 600 cmc. Il eût été un prétendant dangereux à la première place, sans un petit accident survenu à la fixation de roue de side qui nécessita une réparation de fortune.

LISITA

Le nouvel agent de « Saint-Paul Motos » se classe 4^e en sidecars 600 cmc. à la suite d'une malencontreuse rupture de chaîne.

CHARRIER

Charrier délaissait la B.M.W. à compresseur pour une imposante bicylindre « made in U.S.A. ». Il n'eut pas d'incident de route, mais fut victime de la solidarité... familiale. M. Létang junior, son beau-frère, montait pour la première fois une 350 cmc. de compétition achetée la veille et connu quelques ennuis de bougie. Charrier le dépassa et prit de ce fait un peu de retard.

ARCHIVES 87-81

C'est le n° de téléphone de Saint-Paul Motos, Ets Lisita, 19, rue Charles-V, que nous avons omis de préciser dans notre dernier numéro.

LE DIMANCHE, TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE : REDOUBLEZ DE PRUDENCE

TUYAUTERIES SOUPLES

ESSENCE ET HUILE

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

PAUL TOULLEC

Ingénieur Constructeur

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

MONET-GOYON 500 1939 culb. nve. Matchless 350 civile tr. b. HURNI, 13, pass. Lathuile-18°.

PEUGEOT 515 avec sidecar sport Simard 4 v. sélecteur, nve, pneu neuf. VIALA, 53, av. Mar.-Foch, Béziers (Hérault).

MOTOS garanties état neuf : Ardie 125 cmc. 3 v. sélecteur. Monet-Goyon 175 Supersport. D.K.W. 350 cmc. 4 vit. 1943. Monet-Goyon 5 CV 4 v. 1945. Monet-Goyon 5 CV culb. side. Terrot 5 CV culbut. side. Magnat-Debon 5 CV culb. 1940. Gnome-Rhône 2 cyl. culb. 5 CV Gnome-Rhône 6 CV sidecar. Terrot, Puch, Ariel, Zundapp. Sidecars seuls, etc...

FAURIE, 8, av. St-Ouen, Paris. Face sortie métro La Fourche.

500 CULB. Motobécane type B.S. parf. état, pns nfs, équ. compl. GUT. 80-72.

SOYER 350 A.C.T. parf. état, 45.000, de 9 h. à 18 h. sf dim. MUR, 15, rue Saint-Sabin.

TRIUMPH angl. 350 culb. 4 v. sélect. der. mod. c. nve. MAR. 45, r. J.-Lacroix, tél. Mén. 63-30

GILLET-HERSTAL 500 culb. 4 v. sélect. modèle 39, CAFE, 62, r. des Couronnes. MEN. 63-30

MATCHLESS 40 4 v. sél. pied b. ét. Garage CLOQUET, 185, rte Nationale, Viroflay (S.-O.)

GNOME-RHONE 5 CV CV 2 culb. pn. et ch. neufs, parfait état. Tél. de 8 h. à 10 h. MASSIOT, INV. 10-06.

500 culb. 39 B.S.A. Roy. Emp. impec. pn. mécanique. BOURLON, 108, route Reine, Boulogne (Seine), après 18 h.

4 CV GNOME-RHONE bon ét. pneus neufs. S'adr. 56, rue Amiral Mouchez, Paris (14°).

MOTOCONFORT 500 culb. 39 sup. culasse sélect. 4 vit. SONOVE, 8, r. Chât.-Landon-10°.

DOLLAR 5 CV culb. moteur Jap b. ét. px intér. éch. pneus vélo c. pn. moto 350x19. Ecr. DAVIAU, 7, rue Désirée-Dautier, Bonneuil (Seine).

PART. v. Triumph speed-twin 500 2 cyl. ét. nf, ap. 18 h. GASTON, 56, r. Murillo, Vanves.

F.N. luxe 350 parf. ét. tansad Mérat. PERRIN, 8, pl. Epars, Chartres. Tél. 11-82.

500 CARDAN b. ét. pn. nf. PETROW, 17, r. de Paris, Clichy.

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

PAUL MOTOS

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

ACCUMULATEURS



BATTERIES MOTOS

12, rue Creuzet, Lyon

Tél. : Parmentier 46-17

A. PIGASSE, Ingénieur - Chimiste

POUR VOITURE

moteurs échange standard

D. K. W.

POUR MOTOS FRANÇAISES ET ETRANGERES

Grand choix de pièces adaptables et d'origine

MOTOS A REMONTER DE MARQUES DIVERSES

Expéditions en province

NIVEL, 225, r. de l'Université, Paris-7°. Inv. 56-95

PART. vd moto Triumph ang. 500 culb. 75.000. 14, av. Germaine, Chennevières (S.-O.).

750 B.M.W. culb. type Russie, chas. side tr. b. ét. Henri SIMON, 1, square Léon-Guillot, Paris (15°). Après 19 h.

VELOM. Terrot neuf, BARNEVELD, 7, r. A-Bailly, Courbevoie. Déf. 30-24, 12 à 14 h. ap. 18 h. 30

MATCHLESS 350 pn. neuf 42. DEBILLE, 4, pte Bagnolet, Paris

PART. vds René-Gillet 1000 cc. susp. AR, av. side tr. b. ét. excel. pns. 65.000. RIMBAULT, 52, rue Monge, Paris.

NORTON 500 cmc. int. course, gagné 2 grands prix 1946. Garantie 150 kmh. BEDON, 28, rue Marius-Aufan, Levallois.

DARMONT Morgan cabriolet décap. 2-3 places, très bon état. VARENNES, 6, av. Wilson Pavillons-sous-Bois (Seine).

A V. sup. Terrot 175 Sp. 39, sélec. pns et méc. imp. HAS-TE. Tél. GRE. 33-05.

INDIAN 741 2 cyl. ét. nf. 1.500 kms. Téf. LAB. 02-72.

ZUNDAPP 600 cc. neuve F.N. 350 comme neuve, plusieurs 250 b. ét. Vélo. Alcyon neuf. NIVEL, 225, rue de l'Université. INV. 56-95.

VDS Terrot 4 CV culb. HSSP 3 vit. sél. 1939, équ. comme neuve. Ecr. E. BOUHOURS, Hôtel des 3 Rois, Voves (E.-L.)

BORIS vend la mieux réussie des SAROLEA DE COURSE 500 cc. cme neuve, état mécan. impec. mise au point par Grizzly, cadre nf, compte-tours, compteur 200 kmh. Plus de 25.000 frs de pièces spéciales de rechange, couvercle distribution, pompe à huile, soupapes, maneton, bielle, piston, engrenage boîte 21 dents, tire-embr., tire-pignon. Pour kilom. lancé : guidon, nourrices, alcool et huile et coupe-contact. Présent. haut luxe, roues chromées. Réf. course : Plus grde vites. à Jolis-Bois, 4 vict. consécut. en 1945, plus grde vitesse Grd Prix Nice 1946. Elle fut la machine de l'International Michel, elle sera la machine d'un champion. S'adresser MASUY, 30, rue Jourdan, à Bruxelles.

TOUTES LES CARRIERES DE L'AUTOMOBILE

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

- Préparation au Service militaire dans l'Armée motorisée
- Conduite, entretien et dépannage de tracteurs agricoles
- Autorails Chemin de Fer de France et des Colonies
- Mécanicien-dépanneur des P.T.T. (Rens. grat. sur dem.)

COURS TECHNIQUES AUTO,
rue du Docteur Cordier, SAINT-QUENTIN (Aisne)

TERROT 350 culb. bon état. CLOUP, 5, rue Quatrefages-5°, métro Jussieu, le matin.

D.K.W. 2 cyl. S.B. LAMY, 5, r. J.-Leclaire, 17°. Ecr. ou tél. MARC, 41-99.

ARIEL neuve 4 CV culb. sél. 110.000 ou contre voit. sport Terrot 4 CV 40.000 tandem. JEAN, 43, r. des Abbesses-18°.

D.K.W. 350 4 vit. sélect. tout origine parf. ét. 85.000. NAI-GEON, 33, r. Malar, Paris-7°.

MOTO Puch 4 cyl. 5 CV parf. ét. marche rapide pns neufs. ARNAULT, 15, r. Saint-Mars, Etampes (Seine-et-Oise).

ZUNDAPP 600 nve. MAX, 26, r. Salengro, Bicêtre. Tél. ITA. 09-65. Av. 9 h. et apr. 18 h.

TRIUMPH anglaise T 80, 4 vit. sélect. 350 cmc. état neuf. Voir ou écr. TURIGNY, 52, r. de la Goutte d'Or, Paris (18°).

TERROT 350 lat. 75.000. AMIOT 179, bd Delambre, Argenteuil.

ZUNDAPP KS 600 ét. nf. CAFE 28, r. Dautancourt. MAR. 18-14

B.M.W. 7 CV 4 v. parf. état. CHAUVEL, 28, r. Dautancourt. N.S.U. 250 splend. supercul. nve. 124, r. Compans (19°).

INDIAN 1200 type 74 splend. mach. décor. orig. neuve. METAIS, 5, villa P.-Verlaine. Métro Botzaris.

DIVERS

V. tr. b. garnit. pr moto, 2 valis. et pet. malle port. 14, rue Clémenceau, Nantes (L.-Inf.).

VDS vélo av. VAP ét. nf ou éch. cont. moto ss roues. Vds cuisin. élect. PIOCH, 64, av. J.-Jaurès, Rosny-sous-Bois.

TOUTES chaînes. DALBIAC, 1, rue Jardins St-Paul, Paris-4°.

VDS bloc mot N.S.U. 198 cc. parf. ét. GOUEMAND, 79 b., r. A.-Briand, Levallois (Seine).

A V. side très b. état. BASSE, 7, pass. Prévost, Paris (13°).

A VEND. moteur Gnome-Rhône V2 5 CV, rodage 500 k. CIOTTI 26, r. de Paradis-10°. Pro. 61-58

A VEND. 3 pneus et chamrb pr side Indian ou Harley. Voir Conc. 117, r. du Temple.

Vente. Achat. Réparations

AGENCES :

Terrot, Monet-Goyon

M.R., Motobécane

SPECIALISTES :

N.S.U., D.K.W., Zundapp

R. GRAZZINI

16, r. du Marché-Popincourt

PARIS - Tél. Roq. 17-03

B. M. W.

Toutes répar. machines récentes Anglaises - Allemandes

MOTOBECANE

PILZ, 25, rue de Chabrol - PARIS-10° .. TAI. 89-87

Vve H. DARTHELEMY
1, Bd Voltaire, ASNIERES
GRE. 15-97 et 34-12
Agence exclusive
MOTOBECANE
Pièces détachées
Réparations par Spécialistes
Achats - Ventes - Echanges

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

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

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

DIVERS

VD magn. dyn. France pr bicycl. LACROIX, 2, r. Ernestine-18°.

A V. 2 pneus talon av. gu. pr vélot. Hutchinson 600 x 65. COURTOIS. PRO. 14-97.

A V. pn. 25x3.00 TBE cad. B.M.W. av. réser. à émail, bat. 6 v. 6.000 frs. DOR. 62-79.

A V. magn. dyn. France, roues Terrot nues ét. nf. MIOT, 9, r. St-Maur, ce, Suresnes (S.).

A V. châssis s.-car B.M.W. 8.000 frs. Magn. dyn. France 3500 frs. ROBBE, 52, bd G.-Péri, Malakoff (Seine).

MOTEURS boîtes Blackburne, Terrot, Chaise, Jap, F.N., Mag, etc... Occasions bas prix pièces détachées, roues Zundapp et autres marques, garde-boue enveloppants, silencieux tubulaires chromés, phares, batteries, chaînes, pneus, chambres, etc... FAURIE, 8, avenue de Saint-Ouen, Paris.

REMORQ. 2 m. x 1 m. pns et roues moto. BONET, 6, Villa des Charmilles (15°).

VD ou éch. pn. vélot. c. pn. moto 26x3.50 repas. Odé. 35-99.

GEORGES-IRAT 6 CV 39 4 vit. CONCIERGE, 16, r. du 14-Juillet, Pré Saint-Gervais.

5 CV CITROEN camionnette b. état de marche. S'adresser ROMANET, 10, r. des Capucins, Courcouronnes (S.-et-M.).

B.M.W. 309 carros. Simca-8 décap. ét. nf. BAILLY, 8, rue des Bretons, Maisons Alfort. Tél. ENT. 11-84.

A V. moteur Citroën 11 CV perfo. abs. neuf. ANDRE, 48, rue Greneta, Paris (2°).

VOLEE seule saxonette ayant rebord ancrage des rayons côté gauche extérieur au tambour. GOUTEYRON, 25, bd J.-Jaurès, Boulogne (Seine).

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

V. 6 CV Renault vélo f'll. PIPART, La Chapelle St-Rémy.

VD mot. nfs aux. Ven av. acc. mot. D.K.W. 350, 6 bis, r. du Chemin-Vert, Aubervilliers, S.

PNEUS et chambres moto, vélot. vente, achat, échange réparations, rechappage. FAURIE, 8, av. de St-Ouen (18°).

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

DESIRE trouver personne pouvant confier machine complet, pr Bol d'Or. R. BADOUREAU, 5, r. Lunéville (19°).

ON DESIRE ACHETER

CHERCH. selle amér. bipl. pièces dét. Indian 1200, machine ou épave av. pap. LAMY, 2, r. Hittorf, BOT. 22-51, 13 h. 30

ACH. voit. sport assez puissante, même en châssis. Mme BARON, 146, av. J. Jaurès, Pantin (Pte de la Villette).

SIDE vélot. occ. GUIBBAUD, 54, villa Faucheur, Paris-20°.

PART. ach. Matchless 500 ou 350. THOMAS R., 17, avenue G.-Péri, Saint-Ouen (Seine).

EPAVE 250 cc. Puch, Raymond LEFORT, 107, av. A.-France, Choisy-le-Roi, BEL. 04-11.

RECH. épave 200 D.K.W. av. pap. KIENE, 73, quai du Point-du-Jour, Billancourt, Mol. 31-23

MOTOSACOCHE 350 ou 500 m. épave. RENE, 18, r. Ligner-20°

1° RECH. moteurs Scap Ruby et autres bons modèles sports. 2° Serions intéressés par prototypes nouveaux pour compétitions automobiles. LAMBERT, Giromagny (T.-d.-B.).

ACH. 6 CV R.-Gillet ét. indif. bas prix. DIMITRI, 11, r. de Pondichéry, Paris (15°).

ACH. N.S.U. 198 cmc. 2 t. b. ou m. état même s. pneus. PIERONI, 20, av. du Plessis, Plessis-Robinson (Seine).

SIDE écr. px. GUIRAUDOU, 5, av. B.-Juliette, Champigny-s.-M.

ACH. B.M.W. susp. AR, ou anglaise, parf. ét. ODE. 35-99.

CH. 2 pn. 300x19 ou 25x330. VAN DE PUTTE, 8, r. du Petit Château, Charenton (Seine).

CHER. pour Ariel 500 ou 350 carter distribution et couvercle disques d'embrayage. Magnéto, dynamo Luca, roue AR. R. DUBOIS, 71, rue Lamendin, Béthune (P.-de-C.).

RECH. moteurs Velocette, Norton, B.S.A., av. papiers. CAS-TEL SAVY, Berlette (P.-d.-C.)

ECHANGES

CAMIONNETTE Berliet 1.000 k. vd 40.000 ou éch. c. moto. MI-CHAUD, 68, r. Gare, Ezanville

500 B.S.A. M 20 1940, impec. ent. d'origine, rlé 3.000 kms, contre 350 culb. m. état de préf. Matchless télesc. MAURIN, 18, r. Vauxhall, Calais.

ECH. camion Henschell 7 t. 5 ess. épave à rem. mécan. comp. c. moto Zundapp KS 600 ou B.M.W. polycyl. b. ét. NAUDIN, 35, r. la Prévoyance, Vincennes (Seine).

ART. ébéniste échang. sup. ch. à coucher mod. contre moto 350 ou 500 bon état. CALLE M., 24, r. Carnot, Pierrelaye (S.-O.)

VD ou éch. 1200 Indian side mod. 40, cav. abs. neuf, ctre voit. 5 ou 7 CV. MEUNIER, 59, r. Barbus, Montreuil. Cli. 08-60

ECH. Triumph angl. 500 Tiger 100 chom. c. nve. ctre 6 à 8 CV voit. même ét. TROUSSET, 71, bd Strasbourg, Rennes (I.-V.)

ECH. accordéon chromatiq ital. 90 Basses ctre vélot. OUVRIE, 21, av. Joffre, Chatou.

ECH. Motob. 500 cmc. culb. sélect. parf. ét. pn. neufs, ctre pn. voit. 150x40. LACOMBE, 5, r. des P.-Champs-1^{er}. Cen. 88-39

FONDS DE COMMERCE

M^e VENDOME, notaire à St-Riquier, (Somme), à céder bon fonds Motos-Cycles, Agence grandes marques.

DERNIERE MINUTE

V. moteur 800 Gnome-Rh. av. boîte et pont. 16.000 f. WEISS, 106, bd V.-Hugo, Clichy.

350 MOTOBECANE sup. cul. mod. 39, impec. pn. nfs. int. s'abst. TETARD, 34, bd Ornano

B.S.A. 500 WM 20 année 1940 latér. 4 v.t. sélec. écl. élec. impec. photo sur dem. TER-RI, 163, Mondenard, Tél. 2547 Bordeaux.

CH. pièces, épaves Sandford, pn. renf. 274, capote. MOR-GAN, 10, rue Lamark.

INDIAN 1000 susp. AR impec. HAZE, 16, r. Rebard, Chaville
PEUGEOT 515 Zundapp 2 cyl. 2 t. 500 cmc. Monet 500 tous 4 vit. sélect. 7 bis, Gros de Capeu, Nice (A.-M.).

GN.-RHONE 500 cul. 2 cyl. card. type CV2 ét. nf. pn. b. ét. MOULIE drog. Eauze (Gers)

A V. 2 pn. 2 ch. nf 26x3.50. MAL. 22-90, dim seulement.

D.K.W. 4 CV mod. 1944 ét. nf, faire offre : SUWALSKI Léon, 69, r. E.-Zola, Hérisson (Nord).

VENDS ou éch. contre Sandford B.M.W. R 12 impec. rouge et chromé Saroléa 350 culb. spéc. grd luxe, v.t. au pied. A. BERT, 47, cours Bonnevaux, Romans (Drôme).

A V. combi. cuir noir neuve, taille 1 m. 70. MAUCOURANT, 147, bd Ney (17°).

500 ARIEL culb. Norton 500 arbre à came. SOYER, 92, rue Rochechouart (9°).

PET. cyclec. 2 CV 3 r. pn. nfs. 45.000 fr. NOEL, 10, rue Gide, Levallois, PER. 19-10.

SANDFORD Ruby 7 CV cul. p. ét. 4 pn. nfs 100 G. FROGER, St-Denis, Gatine (May.). Tpr

RENE-GILLET 750 2 cyl. av. side. FLORIN, ARC. 50-34, de 9 heures à 12 heures.

MATCHLESS télesc. 4 v. imp. GODERE, 8, r. René, Viroflay.

VD ou éch. plus faibl. épave 1200 Indian susp. AR avec side et papiers, ss pneus. Ecr. SALVAT, 22, Montbret, Rouen.

MAGNAT-DEBON 4 CV lat. parf. ét. SCHNEIDER, 113, bd Barbusse, Montreuil, le matin.

198 D.K.W. 3 CV 1943 impec. noire et chrom. mot. et pn. nf 75.000. 92, av. Rigny, Bry (S.).

175 TERROT parf. ét. BOURSIER, 30, r. Thiers, Billancourt

B.S.A. 500 lat. 4 v. mod. 40, 22, rue Ad.-Jédor, Drancy (Seine).

B.M.W. 350 monocyl. 4 CV. DURU, 52, bd Serrurier, 19°. Après 16 heures.

RENE-GILLET K 8252 av. side ét. nf. BOURGOIN, 1, av. R. Samuel, Clamart, MICH. 06-84.

VELOM. Peugeot 100 cc. mod. 1947, jamais roulé, 14, rue Gabrielle, Villemonble.

350 CULB. mot. nf. c. vélot. récent Peugeot ou Velos' ex Priollaud, 11, r. Moulin-Joly-11°

TERROT 500 1944 av. side 2 châssis. WAGNER, 17, r. Vincennes, Bagnolet (Seine).

A NOS LECTEURS — Avis important

Les difficultés de se procurer du papier — qui sont de plus en plus grandes — mettent toutes les publications devant des problèmes réels très ardues. En ce qui nous concerne, nous assurons (et nous assurerons toujours) par priorité le service régulier à nos Abonnés. Que nos lecteurs nous excusent s'ils ne trouvent plus régulièrement notre Revue chez leur marchand de journaux habituel. Mais qu'ils insistent auprès de lui pour qu'il demande aux Messageries distribu-

tives le nombre de numéros qu'il peut vendre et s'il ne peut obtenir satisfaction, qu'il nous écrive directement. Et puis, qu'est-ce qu'une somme de 170 francs (12 numéros) pour s'assurer la collection de « Moto-Revue » si celle-ci vous intéresse. Et elle intéressera bien plus encore prochainement... Mais pour cela, ceux qui auront su s'abonner en seront les privilégiés. Demandez à votre marchand de vous abonner. Compte courant postal : Paris 297-37.

VOLANTS MAGNÉTIQUES

21-23, Rue
Parmentier
PUTEAUX



Téléph. :
LON. 09-10
et la suite

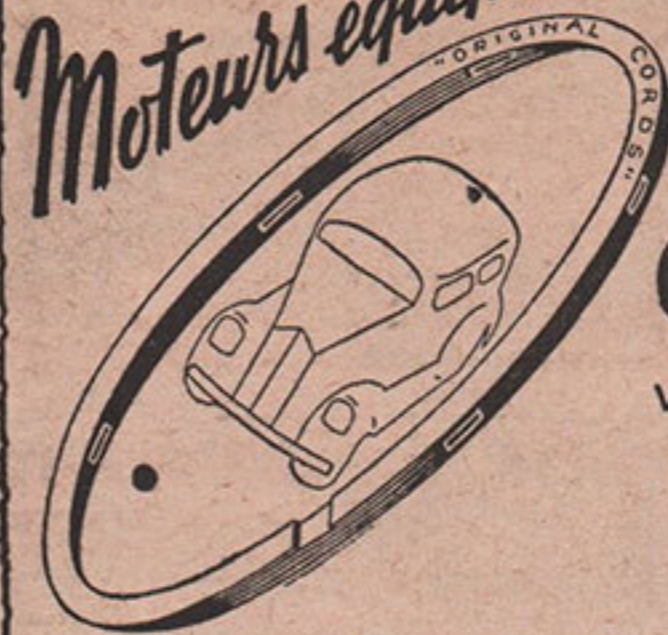
ALLUMAGE - ECLAIRAGE

pour

Velomoteurs 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 TÉL. GAL. 92-19

COMPTOIR DE PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS

4, R. CHAPTAL, LEVALLOIS

PIÈCES DÉTACHÉES
POUR MOTOS
RÉALÉSAGES
PIÈCES POUR MOTEURS
CHASSE

Peugeot - Motobécane
Terrot - Zucher
Accessoires

Porte - bagages, Tan - sad.
Repose-pieds Porte-bidon,
etc... Clés à bougie « Inox »
Fournitures exclusives
aux agents

Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

GAIN DE
PUISSANCE

AMAC

ÉCONOMIE
D'ESSENCE

40, rue de Villiers
LEVALLOIS



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

GURTNER

PONTARLIER (Doubs)

PIECES

PRESTER - JONGHI
AUBIER - DUNNE

Débrayages L. P.
Pignons de chaîne SACH
Moteurs auxiliaires V.A.P.
Service expéditions province
Remise à neuf des moteurs
Aubier et Jonghi
Cylindres échange standard
ACCESSOIRES

R. CLERGE

ADRESSE PROVISOIRE :
107, bd Lefebvre, 107
PARIS (XV^e)

Cherche local 200 à 500 m²

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

6, B^d RICHARD-LENOIR-PARIS

MOTO-BASTILLE
La Maison du Motocycliste

Toutes les pièces détachées
Tous les accessoires
et spécialités

Venez
ou
écrivez

MOTOBECANE
BRET & GOYON
MATCHLESS
CYCLES OLYMPIA

Vous trouverez
tous les accessoires
toutes les pièces

demandez notre
liste contre
10^{fr} en timbres

Terrot. MOTOBECANE : Expédition contre Remb^t

AUTO-UNION .. D.K.W.

STATION-SERVICE

83 Avenue de la Grande-Armée 83

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

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.-Vallant, 172
BILLANCOURT (Seine)
M^o Billancourt. MOL. 15-46

Achat - Vente - Echange
FRANCE - MOTOS
Réparations, Reconstruction

Robert KIÉNÉ

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

MILLAND

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

ACCESSOIRES SAKER LEVALLOIS



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



SAKER LEVALLOIS
SAKER LEVALLOIS SAKER



GRANDE EXPOSITION

et EXPOSITION DE MACHINES DE COURSE

Sté Lucien PSALTY Paul LADEVEZE et Cie. Spécialiste MOTOS ANGLAISES

LE PLUS GRAND CHOIX DE MOTOS DE FRANCE

Agent officiel des plus grandes marques du monde

NORTON — ARIEL — PANTHER — BROUGH-SUPERIOR — RUDGE

OCCASIONS REVISEES ET GARANTIES
LIVRABLES DE SUITE :

B.S.A. 500 Etoile d'Or et 350 culbuteur sélecteur. — F.N. 500. — M 86 culbuteur sélecteur. — ARIEL 350 et 500 RH culbuteur sélecteur. — TRIUMPH 500 2 cylindres Big twin et 500 2 cylindres Tiger 100 et 350 latérale 4 vitesses. — NORTON 350 culbuteur sélecteur et 350 Internationale, arbre à cames et 500 arbre à cames. — MATCHLESS 4 cylindres 600 à suspension arrière et 350 culbuteur sélecteur. — SAROLEA 600 culbuteur sélecteur. — ARIEL 1000 4 cylindres culbuteur. —

ZUNDAPP 800 4 cylindres et 600 2 cylindres et 250 2 temps. — B.M.W. 750 culbuteur fourche télescopique suspension arrière. — D.K.W. 350 2 temps et 500 2 temps suspension arrière. — GNOME-RHONE 350 culbuteur sélecteur. — TERROT 500 R.S.S.E. culbuteur sélecteur. — MONET-GOYON 500 culbut. sélecteur. — TERROT spécial 500 culbut. (très rapide).
A VENDRE BAS PRIX : GNOME-RHONE 500 2 cylindres. — N.S.U. 350 et 500 culbuteur sélecteur solo ou side. — ARDIE 125. — MATCHLESS 4 CV fourche télescopique. — Sidecar GNOME-RHONE-X A 2 état neuf, etc..., etc...

DIRECTION GENERALE :

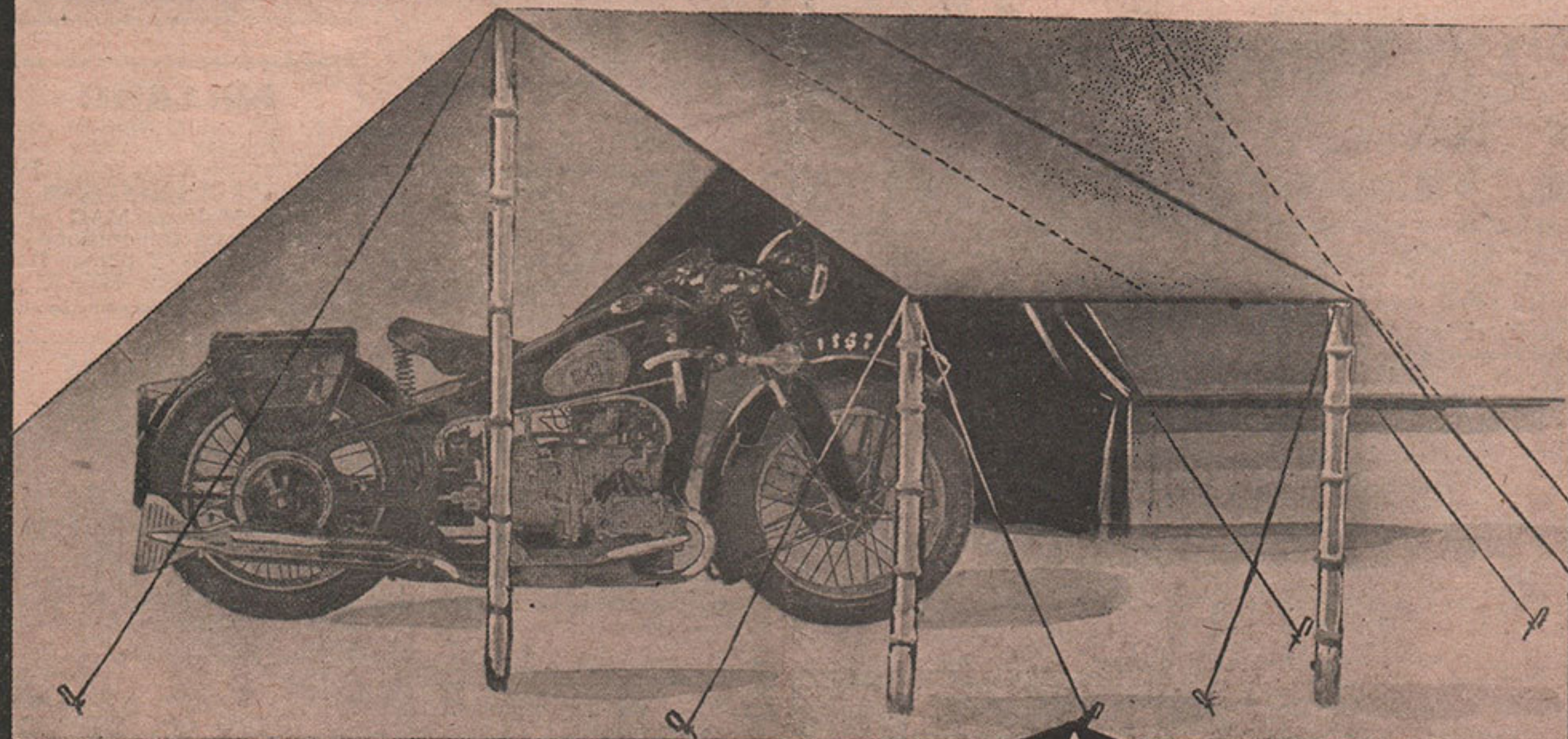
Paul LADEVEZE

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.

CAMPEURS! exigez les toiles garanties



HIMALAYA • RESISTEX • THIBET

VENTE EXCLUSIVE AUX FABRICANTS :
8, RUE DU CARDINAL-MERCIER, PARIS
PIGALLE 89-45

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

HIMALAYA