

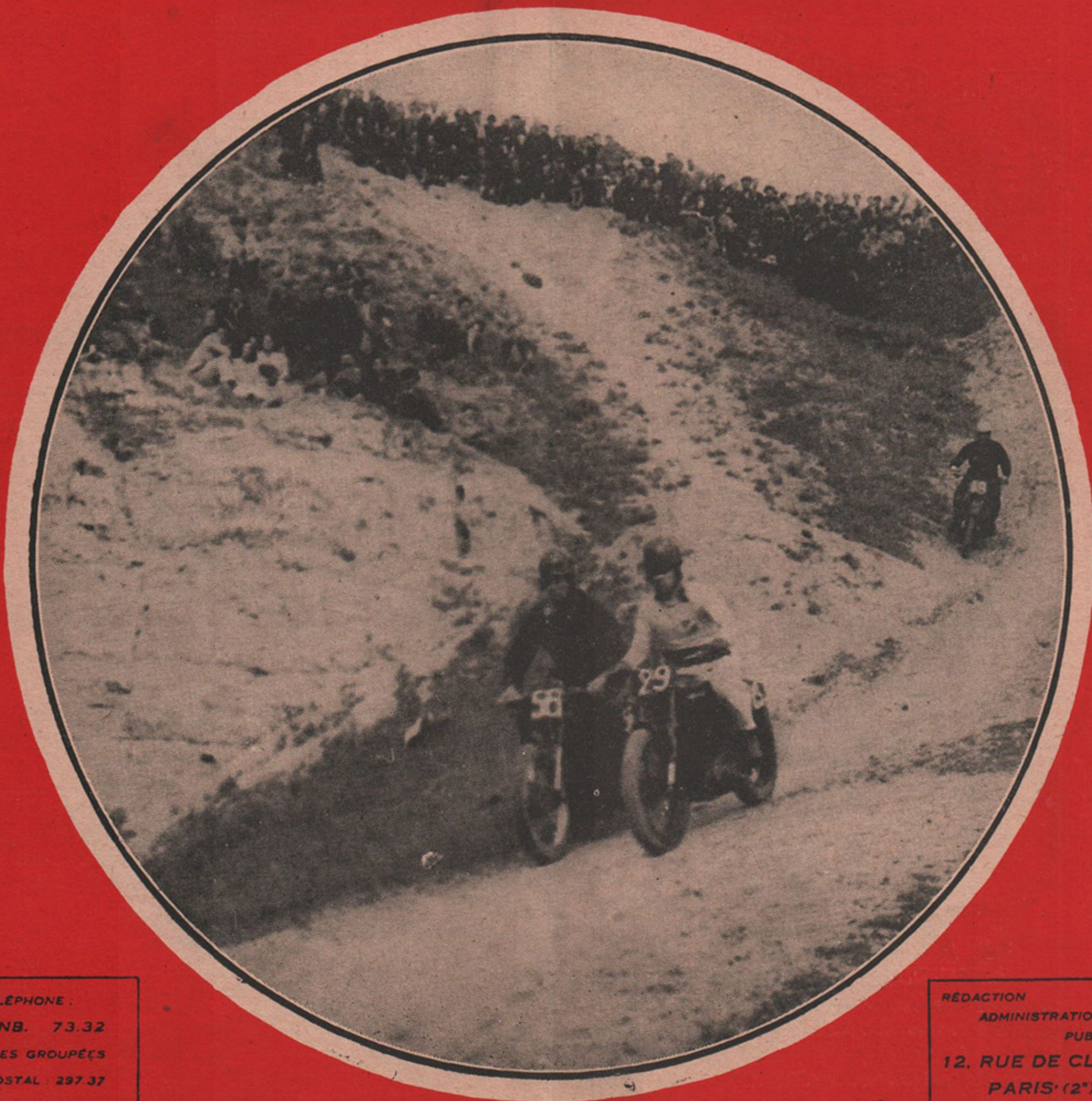
35^e ANNEE. — N° 895. — 20 JUIN 1947

LA MOTOM
—
DECALAMINAGE

Provisoirement
BI-MENSUEL
LE NUMERO :
15 frs.

VELOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue



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

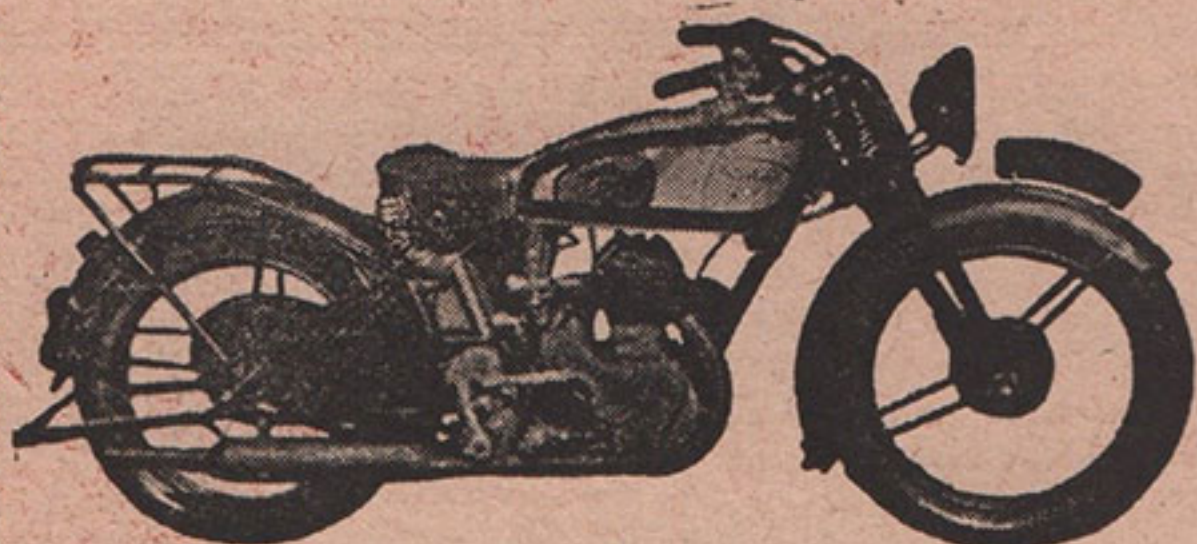
REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

Au Moto-Cross de Montreuil : Un coude à coude impressionnant entre Dauge et Bonin, qui accomplit le meilleur tour toutes catégories avec sa 250 cmc.

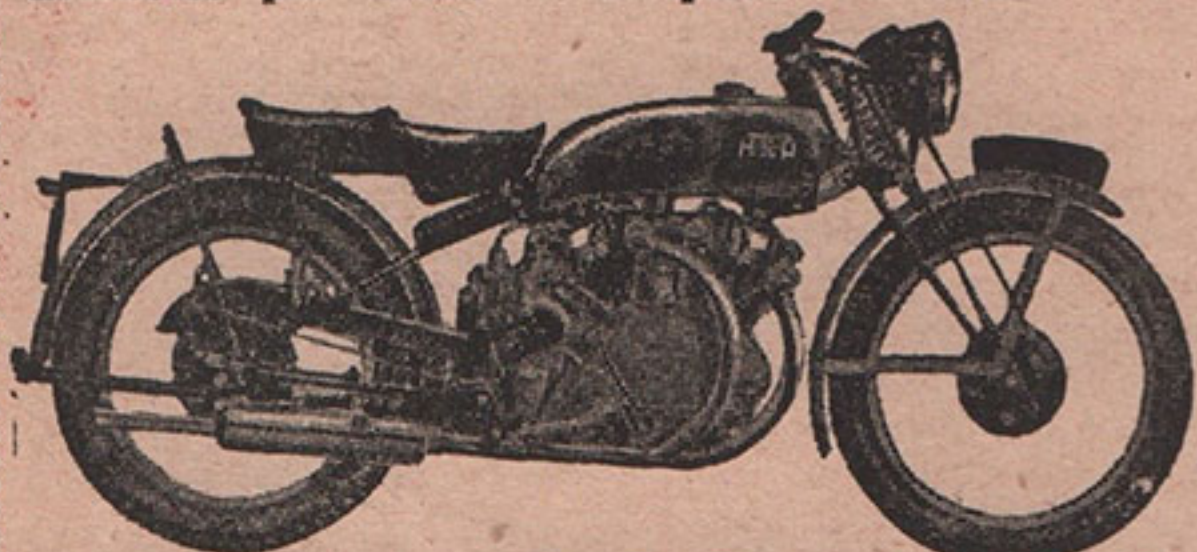
Le Salon
de la **Moto** continue
chez
GARREAU

PIECES DETACHEES ANGLAISES
SPECIALISTE MOTOS RAPIDES

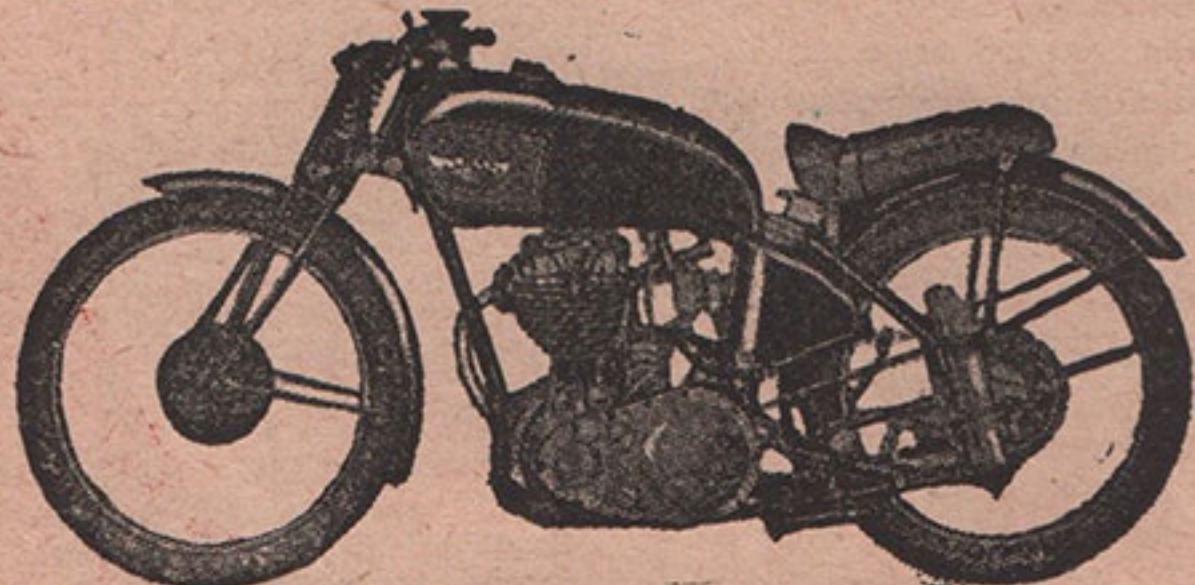
Norton



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



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



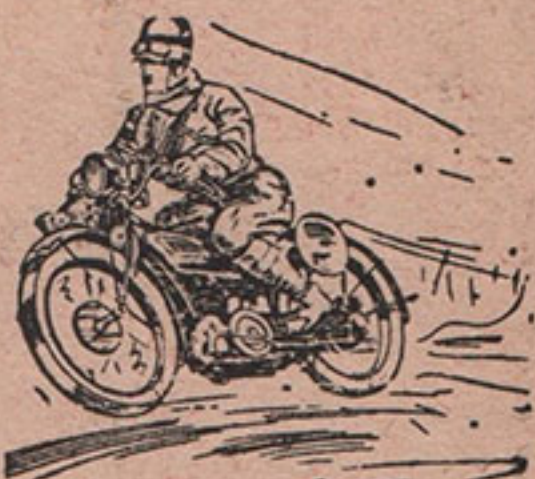
GARREAU
SPECIALISTE MOTOS RAPIDES

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



Un progrès sensationnel dans le graissage des hauts de cylindre

UTILISEZ



le **BRETOCYL**
GRAPHITÉ

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

et remporte encore en 1947 toutes les places d'honneur (motos et voitures) aux GRANDS PRIX de PAU, de SAN-REMO, d'AVIGNON, de PERPIGNAN, de NAMUR, de JERSEY, de MARSEILLE, de NIMES, de BERNE, avec ANDERSON sur Guzzi, Norton et Velocette, Loyer, Laurent, Monneret, Behra, etc... CHABOUD, Giraud-Cabantous, Louveau, Levègh, etc...

Puissance. Souplesse. Sécurité. 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
(Réduction de 10 % comorise)

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des
CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

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

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 N ^{os}	170	300

● Verser à un bureau de poste au compte postal :

MOTO-REVUE 297-37 PARIS

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

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

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



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)

◆ FOURCHES TELESCOPIQUES POUR B.M.A.

En Italie, apparaissent plusieurs exemplaires de fourches coulissantes adaptables aux vélos munis de moteurs auxiliaires.

◆ L'ASPI 175 CMC .

La moto légère italienne Aspi, 2 cylindres 2 temps à transmission acatène et boîte 4 vitesses existera non seulement en 125 cmc., mais aussi en 175 cmc.

◆ VERS LE RELEVEMENT DEE INDEMNITES DE REQUISITION ?

On se préoccuperait, dans les services compétents, de la revalorisation des indemnités dues aux victimes de réquisitions militaires ou autres, survenues depuis 1939. Mais rien de définitif n'est encore décidé.

◆ POUR LES TOURISTES SE RENDANT EN ITALIE

Depuis le 1^{er} juin, les touristes se rendant en Italie bénéficieront d'une allocation mensuelle de 300 litres d'essence et de 6 kilos d'huile.

◆ LA PRODUCTION DES PNEUS

Au cours des trois premiers mois de cette année, nos usines ont produit 858.875 enveloppes, contre 541.350 au cours de la même période de 1946.

◆ L'UNIFICATION DES SIGNAUX

Jusqu'à présent la signalisation routière était établie au petit bonheur, et on rencontrait plusieurs signaux différents pour signaler le même obstacle. Il n'en sera plus de même dans l'avenir, car l'unification rigoureuse des bornes et des panneaux a été décidée.

◆ AUGMENTATION DU PRIX DE L'ESSENCE EN ANGLETERRE

Le prix du pétrole américain ayant subi une augmentation, celui de l'essence, vendue en Angleterre, sera, par contre-coup, relevé de 2 Sh. 1/2 par gallon.

Un cri d'alarme

LE maintien des mesures de restriction du carburant que rien ne justifie plus, aura les plus graves répercussions sur notre économie intérieure. Le tourisme cette industrie jadis si prospère chez nous, en souffrira également, avec toutes les conséquences désastreuses que cela comporte. A la suite d'un de nos articles contre le rationnement, notre confrère belge «Moto-Magazine FMB » a publié les lignes suivantes :

« On sait que nos amis français sont encore soumis aux tracasseries que nous avons oubliées depuis longtemps. On se demande bien pourquoi. Nous lisons, notamment, qu'un taxi touche de 4 à 500 litres par mois. A ce compte-là le rationnement n'a plus guère de raison d'être.

« Cette affaire ne nous regarde pas dira-t-on ? Erreur. Tout motocycliste belge qui se respecte est périodiquement travaillé par le désir d'aller faire un voyage en France, Vosges, Savoie, Côte d'azur, Pyrénées, etc... Voilà autant de pôles d'attractions pour nos touristes. Beaucoup reculent devant les formalités ridicules qui leur sont imposées pour se procurer de l'essence en France : démarches avant de partir pour obtenir des lettres de crédit ; démarches en cours de route pour les échanger contre des tickets. Citons, pour mémoire, l'incident grotesque qui s'est produit récemment : les bureaux belges de distribution des lettres de crédit tombant à court de documents, parce que la valise diplomatique se fait attendre. Des touristes, et, ce qui est plus grave, des hommes d'affaires, ont dû retarder leur voyage à cause de l'impéritie d'une administration qui ne se doute pas du tort qu'elle fait à son propre pays. Il n'y a aucun doute que ces tracasseries ont un effet désastreux pour les finances de la France et nous pouvons en donner la preuve. Aux approches de la Pentecôte, nous avons délivré des montagnes de documents douaniers. Certes, beaucoup étaient établis à destination de la France, mais nous avons noté une proportion anormale de demandes de documents pour le Grand-Duché de Luxembourg. Tout semble indiquer que ce pays va littéralement subir, dans les prochains mois, une invasion (combien pacifique !) des Belges. Beaucoup de ces touristes auraient préféré, et de loin, foncer vers les splendeurs méditerranéennes et les douceurs angevines.

Un gouvernement soucieux des intérêts du pays ne manquerait pas de prendre de tels faits en considération. Mais comme il n'est de pires sourds que ceux qui ne veulent rien entendre.....

◆ UNE BELLE AFFICHE

C'est celle qu'a éditée notre revue pour le Moto-Cross International du 8 juin, organisé par l'A.M.C. Le « sauteur » dû au crayon de Daniel Rebour est vraiment tout à fait motocycliste. Une telle affiche bien présentée amène forcément beaucoup de spectateurs.

◆ BUDGET DE MISERE

En 1946, on a alloué pour le budget de la route... 500 millions de francs. Pour l'exercice 1938, les crédits pour l'entretien du réseau s'élevaient à 600 millions. On voit d'ici l'énorme disproportion entre les deux chiffres. Comme les impôts ont sensiblement augmenté par rapport à avant-guerre, on se demande à quoi est employé l'excédent des recettes.

◆ LES DIFFICULTES DE L'EXPORTATION

On déclare, dans certains milieux non officiels, que des voitures françaises exportées dans divers pays étrangers ont été retournées à l'expéditeur. D'autre part, les voitures entreposées dans les ports attendraient plusieurs semaines avant de pouvoir être acheminées. La politique d'exportations à outrance aboutira-t-elle à un lamentable fiasco ?

◆ LE GISEMENT DE SAINT-GAUDENS

Quelques experts affirment qu'une prospection plus poussée du gisement pétrolifère de Saint-Gaudens pourrait assurer à notre pays une production journalière de 150.000 tonnes de naphte, de quoi couvrir entièrement nos besoins. Il y a sans doute un peu d'exagération.

◆ UN NOUVEAU CARBURANT AMERICAIN

Les laboratoires de recherches de la Cie Pétrolière du Texas à Beacon, U.S.A., ont mis au point un carburant liquide permettant un départ instantané par — 60°.

◆ ECHANGES AUSTRO-POLONAIS

L'Autriche livrera à la Pologne pour 700.000 \$ de matériel automobile, dont un certain nombre de motos. En échange, la Pologne cédera à l'Autriche du charbon.

◆ ALERTE AUX VOLEURS DE ROUES

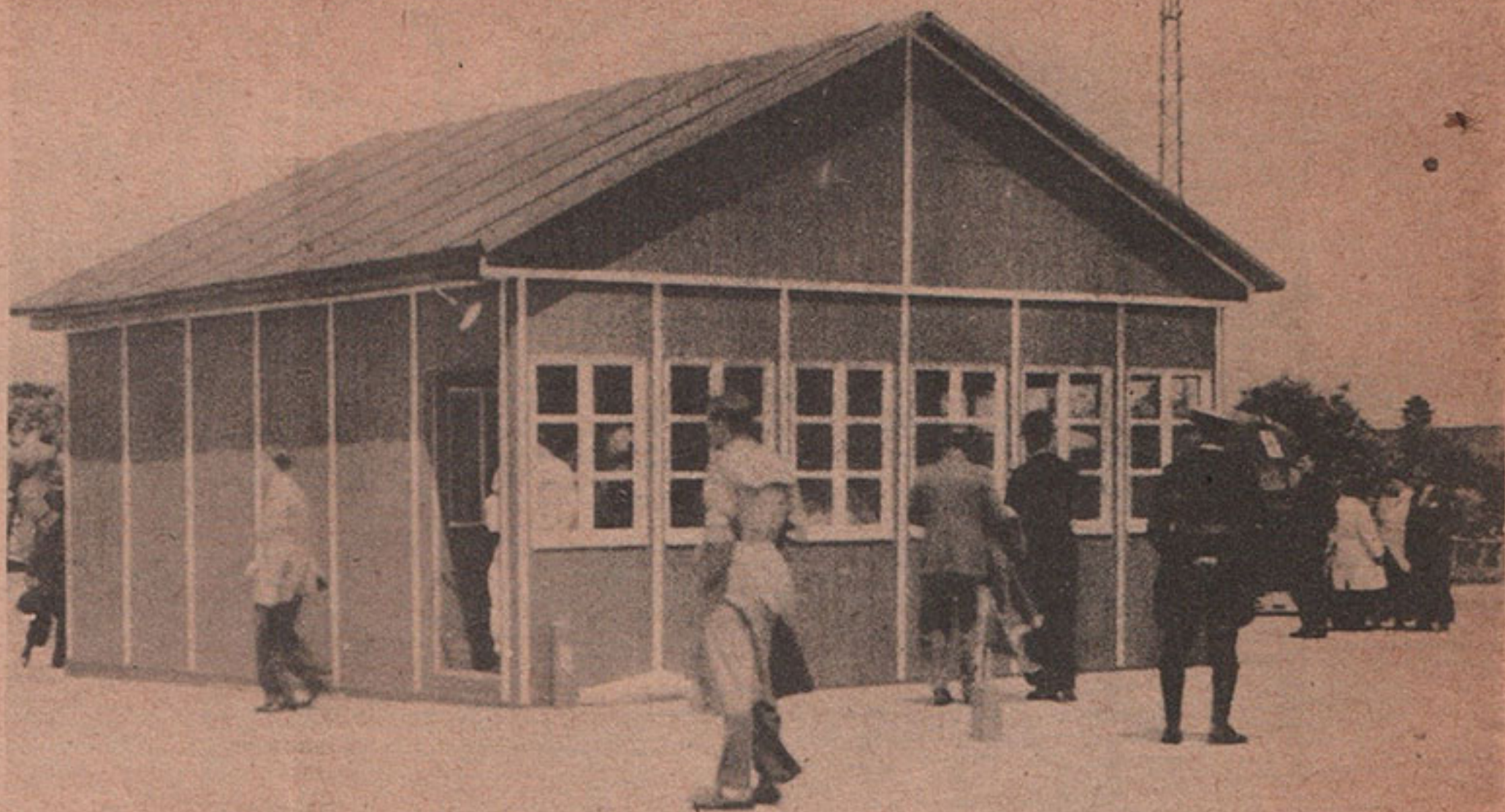
On a volé à M. Francis André, employé à notre bureau de dessin, les deux roues de sa Zundapp O.K. (200 cmc. culbutée à cardan), alors qu'elle stationnait place du Marché, à Draveil, le samedi 7 juin. Récompense à toute personne pouvant donner des renseignements, lui permettant de récupérer l'objet du larcin, ou pouvant lui fournir à un prix raisonnable deux roues garnies adaptables à sa machine. S'adresser au journal.

◆ LE RECORD DU SPEAKER

Au Grand Prix des Frontières, M. Leroy, le speaker qui commentait la course a parlé au micro depuis 9 h du matin, jusqu'à 17 heures passées, et les auditeurs motocyclistes ont pu apprécier la variété et l'exactitude de ce reportage qui, selon « Moto-Magazine », permettait de suivre la course en tournant le dos au circuit.

◆ LE CHAMPIONNAT DES CONDUCTEURS MOTOCYCLISTES

La Fédération Française de Motocyclisme vient d'instituer un Championnat des Conducteurs, pour 1947. Nous regrettons que cette décision arrive deux



La nouvelle cabine de chronométrage de l'autodrome de Montlhéry.

INFORMATIONS

mois après l'ouverture de la saison sportive, donc beaucoup trop tard pour donner des résultats équitables, puisque plusieurs épreuves de vitesse se sont déjà disputées chez nous. Enfin, nous sommes heureux de constater que la F.F.M. a cru devoir adopter, pour ce Championnat, un règlement analogue à celui du Casque d'Honneur de « Moto-Revue ».

◆ LE RALLYE MEDITERRANEE-CORBIERES-MINERVOIS

Le Moto-Club Narbonnais a organisé le rallye Méditerranée-Corbières-Minervois, qui a remporté un beau succès. Nous en parlerons dans le prochain numéro de « Moto-Revue ».

◆ LA REFECTION DE FRANCORCHAMP

En vue du Grand Prix de Belgique, qui doit se disputer le 6 juillet prochain, on procède actuellement à de grands travaux sur le circuit de Spa-Francorchamps, qu'on peut considérer comme un des plus beaux d'Europe.

◆ CONTRIBUTION VOLONTAIRE

Les motocyclistes des Iles anglaises de Scilly (au sud de la Grande Bretagne), ne sont pas assujettis à la taxe de circulation. Aussi la municipalité a exprimé le désir que chaque usager de la route verse son obole pour l'entretien et la réfection des voies carrossables. Comme il y a 150 automobiles environ, la somme nécessaire a été calculée sur la base de 1 livre sterling par roue d'auto, et de 10 shillings par demi-roue de moto. Le paiement en est absolument facultatif.

◆ PORTEZ DES LUNETTES

Un abonné de « Moto-Magazine » a recueilli de la bouche d'un oculiste, qui est lui-même un motocycliste pratiquant, l'opinion suivante :

« Portez toujours des lunettes quand vous roulez à moto. Et surtout portez des lunettes qui ne protègent pas seulement les yeux par devant, mais aussi sur les côtés.

« Le plus grand danger ne provient pas des saletés, poussières et insectes qui peuvent tomber dans vos yeux, mais de la pression de l'air sur les yeux.

« Celui qui roule sans lunettes reçoit de plein fouet la pression de l'air sur les yeux et ceux-ci s'en trouvent déformés par aplatissement de l'avant vers l'arrière. Il en résulte un trouble de la vue qui peut devenir permanent chez celui qui s'y expose souvent.»

◆ UN PEU D'EXACTITUDE, S.V.P.

Au lendemain du Circuit de Nîmes, un quotidien a publié des résultats absolument fantaisistes (qui étaient ceux du Grand Prix de Marseille couru antérieurement), en écorchant de surcroît le nom de coureurs connus.

C'est très beau de parler un peu des courses motocyclistes, mais il vaut encore mieux les passer sous silence que de publier des résultats archi-faux.

◆ GROUPE AUXILIAIRE + BICYCLETTE A CHANGEMENT DE VITESSE

Le petit groupe auxiliaire d'une cylindrée inférieure à 50 cmc. mérite de vivre. Il est pratique, économique d'achat et d'entretien et est l'engin automobile le plus simple et le plus capable de gagner des adeptes au motocyclisme. Nous espérons donc que si nous revenons à des conditions normales d'existence, il ne disparaîtra pas comme après 1918. Le groupe 1918 était un ourson mal léché, trop lourd, trop brutal. Le nôtre est minuscule, ultra léger, suffisamment puissant et régulier. Il ne disloque pas la bicyclette sur laquelle il est monté et ne l'alourdit pas assez pour lui ôter quoi que ce soit de sa maniabilité.

Mais il est un point qui doit retenir l'attention. C'est la nécessité d'un changement de vitesse, non pas sur le groupe, ce qui augmenterait son poids, son encombrement et son prix, mais sur la bicyclette elle-même. En effet, il faut partir en pédalant et cela nécessite un effort musculaire, à moins que la bicyclette n'ait qu'une faible multiplication. Ce sera surtout le cas s'il y a une légère pente à monter. Par contre, si à la suite d'un ralentissement en côte, ou encore si on veut aider le moteur contre un vent violent, une petite multiplication nous obligera à « tricoter » éperduement et nous fera souffler et tirer la langue. Une grande multiplication nous permettra au contraire de suivre aisément l'allure de notre moteur et de lui fournir en pédalant à une cadence normale, le faible appoint de puissance musculaire dont il a besoin. Une petite multiplica-

tion pour démarrer, au besoin pour rouler sans l'aide du moteur, une grande multiplication pour l'assister quand il en est besoin sont nécessaires. L'avantage d'une grande multiplication pour aider le moteur a été démontré par Deryn. Une bicyclette à changement de vitesse d'un type quelconque convient donc particulièrement à l'usage du groupe auxiliaire.

◆ BLUFF PUBLICITAIRE

Nous avons été quelque peu surpris de voir, dans un numéro de mai du « New-York Herald Tribune », le placard de publicité d'une importante usine de motos de la région parisienne. Cette annonce précise que le personnel civil et militaire des U.S.A. résidant en zone américaine d'occupation, en Europe, peut acquérir immédiatement un des deux modèles de vélomoteurs actuellement fabriqués : un 60 cmc. 2 temps et un 125 cmc. latérales qui s'intitule pompeusement : « La seule 125 cmc. 4 temps du monde! ». Qu'en pensent les Terrot, Magnat-Debon, Monet-Goyon, Köhler-Escoffier, New-Map, Rad or, G.I.M.A. et autres ?

A titre indicatif, la 125 cmc. est cataloguée 295 dollars et la 60 cmc. 2 temps 195 dollars.

◆ NEW-MAP DISTRIBUTEUR DOUGLAS POUR LA FRANCE

Nous avons publié dans le dernier numéro de « Moto-Revue » une information suivant laquelle l'usine lyonnaise de motocyclettes New-Map s'était assurée l'agence de la marque anglaise Douglas. Cela n'est pas tout à fait exact. New-Map n'est pas agent, mais distributeur exclusif pour la France de Douglas. Aussi, tous les agents motoristes que cette belle mécanique pourrait intéresser peuvent s'adresser directement à New-Map, qui continue par ailleurs ses anciennes activités.

◆ PERMANENCES DIMANCHE MOTOCYCLISTES, EN HOLLANDE

Quoi de plus ennuyeux que de tomber en panne un dimanche ou après l'heure de fermeture des motoristes ? Les marchands de motos d'Amsterdam l'ont compris, en instituant une permanence assurée à tour de rôle par chacun d'eux. Une pancarte, placée à la devanture des magasins de motos fermés indique l'adresse de l'établissement de service.

Une B. M. A. italienne :**LA MOTOM**

A l'exemple de notre Vélosolox, il s'agit d'un cadre et d'un moteur étudiés l'un pour l'autre. Conformément à la définition du moteur auxiliaire, l'utilisation comme vélo ordinaire du « Motom » est prévue malgré le poids assez élevé de l'ensemble (près de 30 kilos).

Le cadre est constitué par une poutre unique en tôle emboutie, allant du tube de direction à la fourche arrière, sur laquelle sont montés perpendiculairement les supports de selle et de pédalier. Le réservoir est fixé élastiquement dans la partie supérieure du cadre.

Le bloc moteur est supporté par trois points souples à l'avant du pédalier. C'est un 4 temps classique à culbuteurs d'une cylindrée de 48 cmc. (39x40 mm.), avec cylindre et culasse alliage léger coulés d'un seul bloc. Naturellement, le cylindre est chemisé. Détail curieux, la partie supérieure de la chemise porte les sièges de soupapes et le filetage de la bougie.

Le vilebrequin est monté sur roulements à billes, la tête de bielle sur rouleaux.

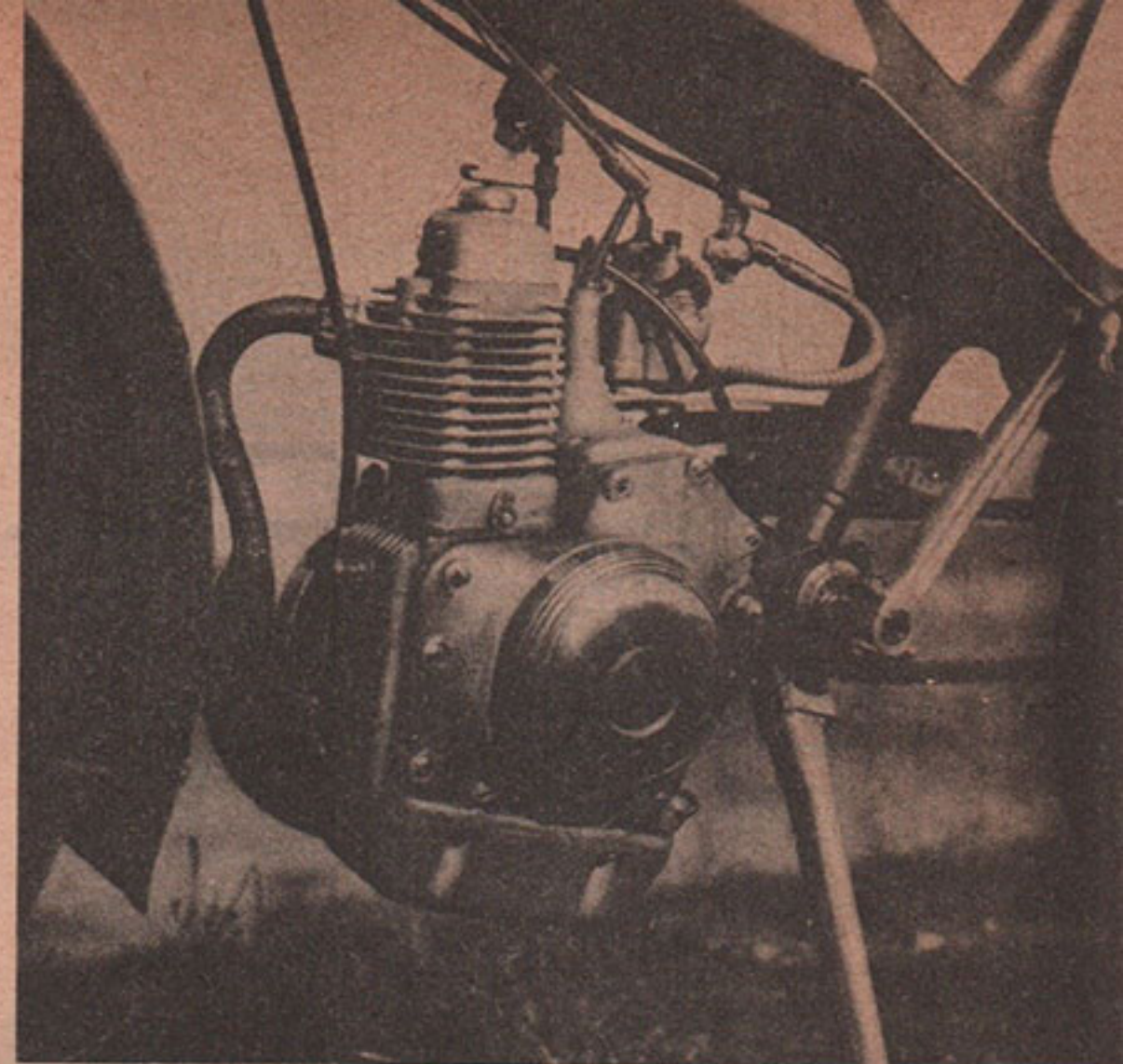
Le graissage se fait par une pompe à piston commandée au moyen d'un excentrique. La réserve d'huile est contenue dans la partie inférieure du carter. L'allumage est assuré par une magnéto de type spécial à haut rendement.

L'embrayage monodisque fonctionne à sec. Boîte 3 vitesses à pignons toujours en prise dont les rapports sont les suivants : 1^{re} : 2,93 ; 2^e : 1,59 ; 3^e : prise directe. Le montage de l'embrayage permet de lancer le moteur au point fixe à l'aide des pédales, comme avec un kick.

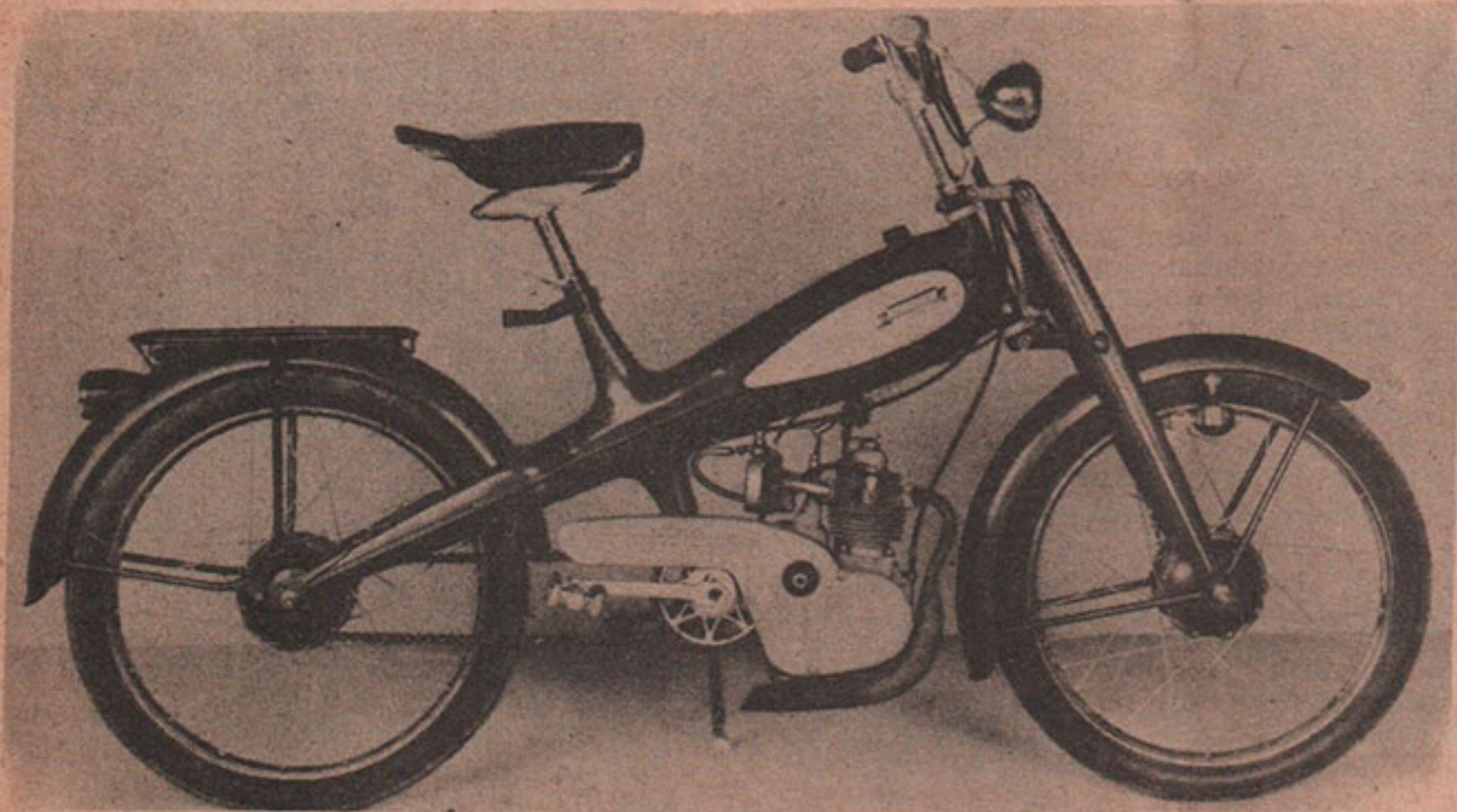
Le pédalier est relié par une courte chaîne au bloc-moteur, qui transmet son mouvement à la roue au moyen d'une chaîne à tendeur semi-automatique.

Voici quelques détails complémentaires sur la construction et l'équipement de cette B.M.A. :

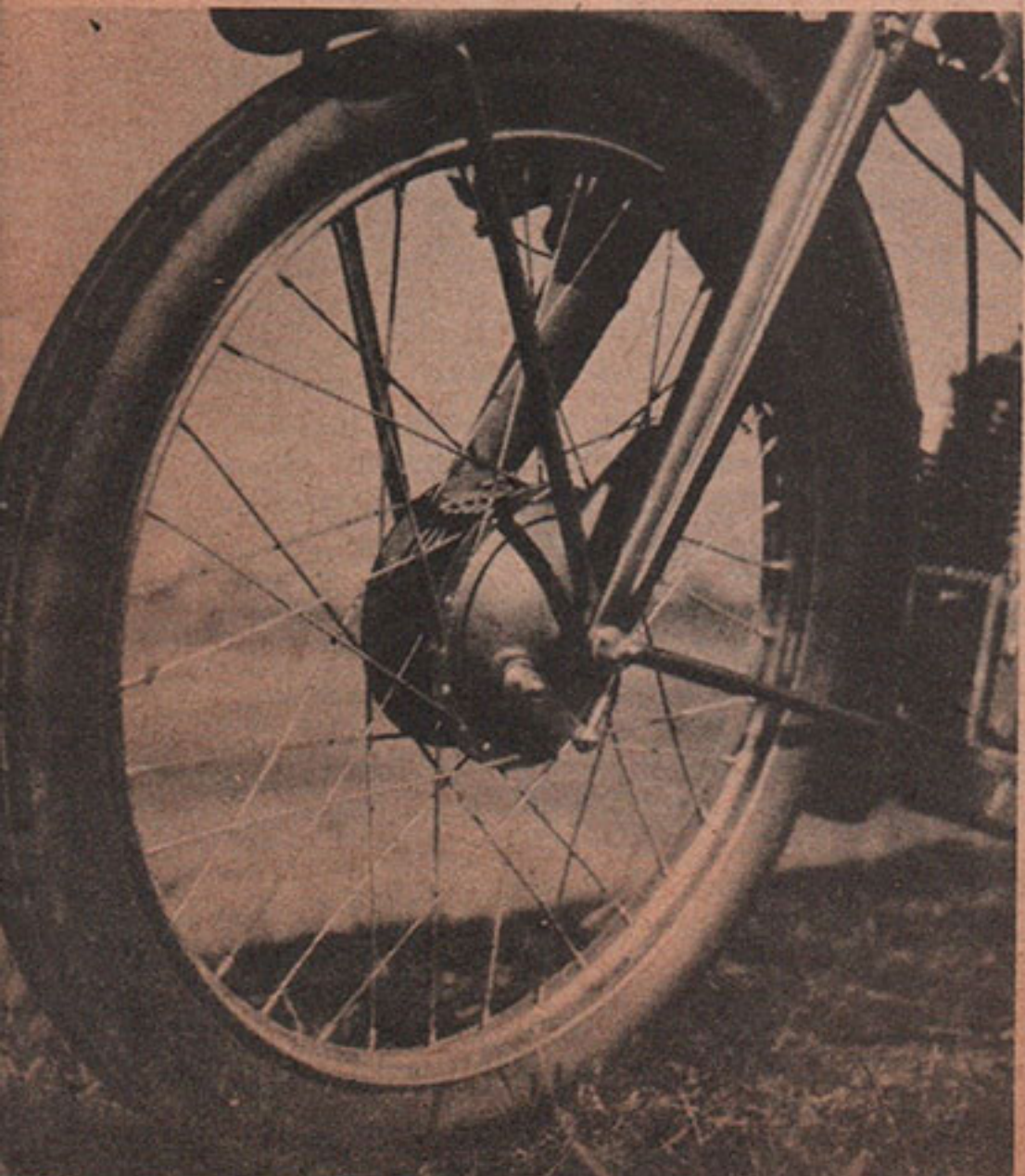
La fourche est en tôle emboutie, avec ressort travaillant à l'extension. Les



Le bloc moteur, du côté embrayage. Il est fixé au cadre de la façon la plus simple : A la boîte de pédalier, et sous le réservoir-poutre par un tirant.



Ci-dessus : Vue d'ensemble du Motom. Ci-dessous : La fourche et la roue avant, avec son moyeu-frein en alliage léger.



garde-boue sont extrêmement robustes, celui d'arrière servant de support au porte-bagages. La selle est munie d'un réglage de suspension, et fixée en un seul point, à l'avant du support. Le montage sur une longue potence permet de modifier aisément sa hauteur.

Les roues sont de petit diamètre, pour pneus de 20x1/4 (256x57 mm.). Les moyeux sont en alliage léger avec freins centraux à tambours munis d'ailettes. Le frein avant est commandé par manette au guidon, le frein arrière par contrepédalage.

L'attelage d'une petite remorque, pouvant transporter une charge utile de 200 kilos est normalement envisagé. Il est alors nécessaire de changer les rapports de transmission (17x38).

Voici les caractéristiques et performances :

Taux de compression : 6 à 1. Régime 4.500 t.-m. Puissance 1 CV 3.

En solo, on atteint 45 kmh., vitesse pouvant être maintenue en côte à faible pourcentage (5 %). Au-dessus (jusqu'à 11 %), il est nécessaire de prendre la 2^e. La vitesse maximum à ne pas dépasser est alors de 30 kmh. Enfin, pour les montées voisines de 20 %, la 1^{re} permet de tenir 15 kmh. sans emballer le moteur.

La consommation ne dépasse pas, en moyenne, 1 litre aux 100.

Avec la remorque, la vitesse maximum est de 25 kmh. Les côtes les plus dures sont franchies à 8 kmh. environ. C. B.

UNE MOTO LEGERE**SEMI-CARROSSEE :****LA 150 cmc. H. V. MATRA**

D E tous temps, le problème de la moto carrossée a été l'objet dans « Moto-Revue » de discussions passionnées. Partisans et adversaires d'une protection au moins partielle du pilote font valoir leurs arguments. Il est bien difficile de se faire une opinion nette avant d'avoir essayé un véhicule à deux roues à carénage extérieur, car si la « Monotrace » a conservé des amateurs, d'autres motocyclistes la vouent à l'exécration universelle. Nous ne voulons reprendre, en présentant une nouvelle machine s'apparentant à la formule « voiture à deux roues », ni les griefs, ni les louanges qui ont été formulés dans la « Tribune Libre » de ces derniers mois. Constatons seulement que M. Vaslin a fait un réel effort pour réaliser une petite machine pratique, propre, et sur laquelle le pilote est abrité jusqu'à mi-corps des éléments et des projections de boue. Ce n'est pas une moto classique « habillée », mais un ensemble étudié méthodiquement avec des éléments spécialement conçus. La construction en a été assurée par l'usine d'aviation Matra, et les puissants moyens dont dispose la firme en question est une garantie de fabrication sérieuse.

Le premier prototype fut terminé à la fin de 1940. Notre no 863 en a donné une illustration. L'étude et la mise au point ont été poussées à l'extrême et ont abouti à la création du modèle définitif, répondant à la description ci-après :

La caractéristique principale de cette moto légère réside dans l'emploi d'un châssis en tubes soudés revêtu d'un carénage aérodynamique qui dissimule tout le mécanisme et protège les jambes du pilote contre le froid et la pluie.

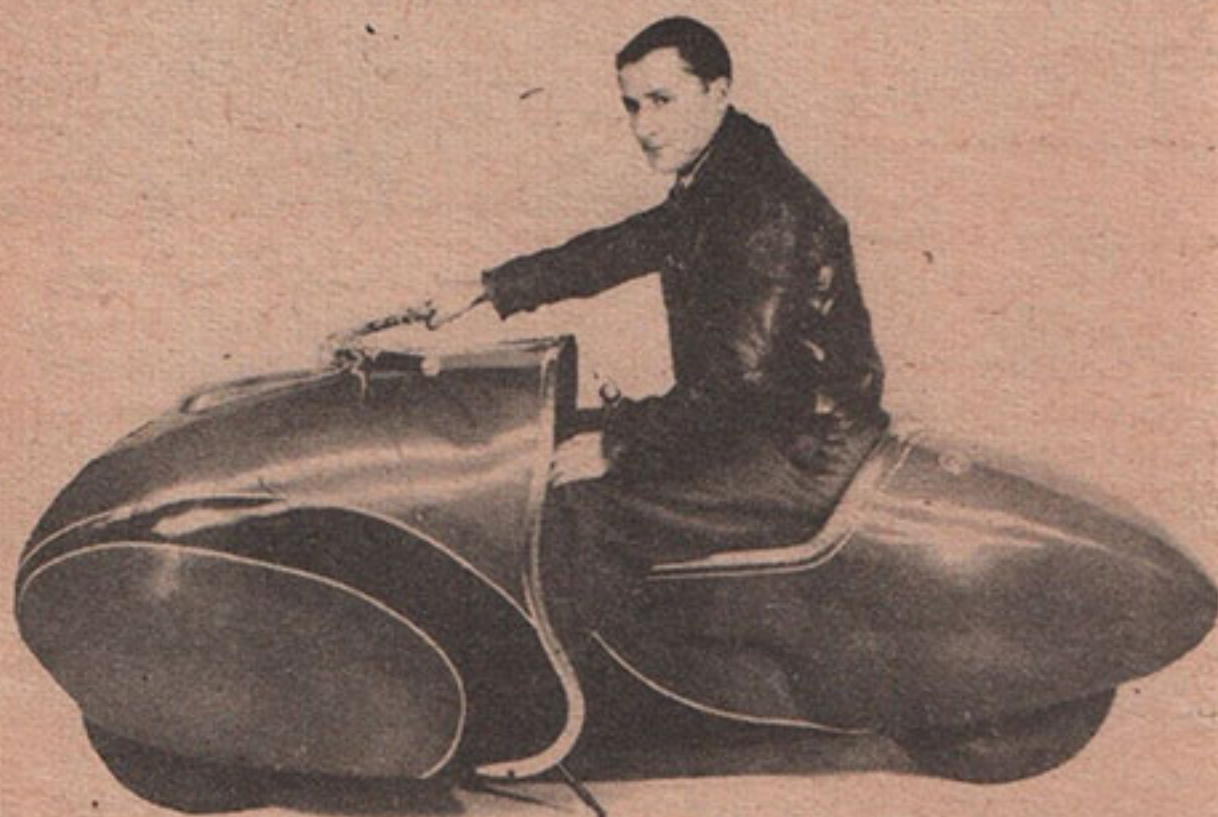
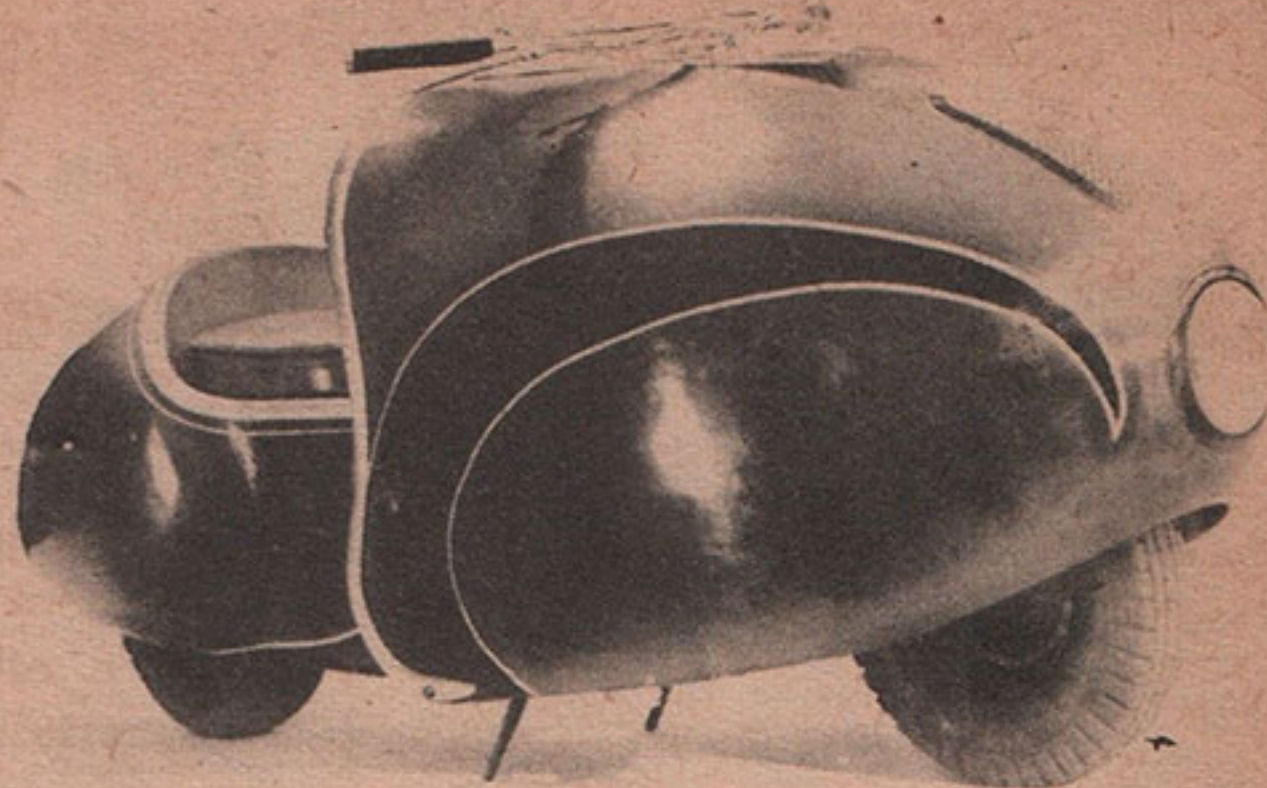
Le moteur est un 150 cmc. 4 temps, placé à l'avant de la machine. Il est à soupapes en tête commandées par culbuteurs et refroidi par un liquide Ethyl-Glycol. Ce produit a l'avantage de ne nécessiter aucun renouvellement et d'assurer un refroidissement particulièrement énergique, car il ne gèle qu'à - 30° et commence à bouillir à + 140° centigrades. Sa sécurité d'emploi est donc totale. Précisons que le liquide « Prestor » est employé couramment dans les moteurs d'aviation et certains moteurs de course. Tout à l'avant et au sommet du carénage, on a disposé le radiateur.

Le vilebrequin est monté sur 4 paliers à billes, avec roulement de tête de bielle sur aiguilles Nadella. Un volant magnétique fournissant le courant pour l'allumage et l'éclairage est prévu normalement, mais on pourra monter à la demande une magnéto à avance variable. On envisage les possibilités d'application d'un démarrage électrique pour les modèles de luxe.

L'embrayage, du type cône inversé, est garni de ferodo. Il travaille dans l'huile et est, paraît-il, remarquable par sa progressivité et sa robustesse.

La transmission primaire s'effectue par pignons d'angle. Il y a 4 rapports, dont une prise directe. La commande en est assurée par levier à rotule. La boîte

La moto H.V. Matra, de trois quarts. Remarquez le phare encastré dans la pointe avant.



La même machine du côté droit. Les jambes du pilote sont parfaitement abritées.

transmet le mouvement à la roue arrière par une chaîne protégée. Le grand pignon est monté sur amortisseurs.

Les pneus sont de très grosse section (420x100), et assurent un excellent confort, le siège étant monté sur un dispositif élastique. Il y a évidemment un frein

à tambour sur chaque roue, très puissant et progressif.

Ce qui est absolument remarquable, c'est le poids de la machine : 70 kgs. Cette légèreté est une garantie d'économie et de rendement, que le minimum de résistance à l'avancement vient renforcer.

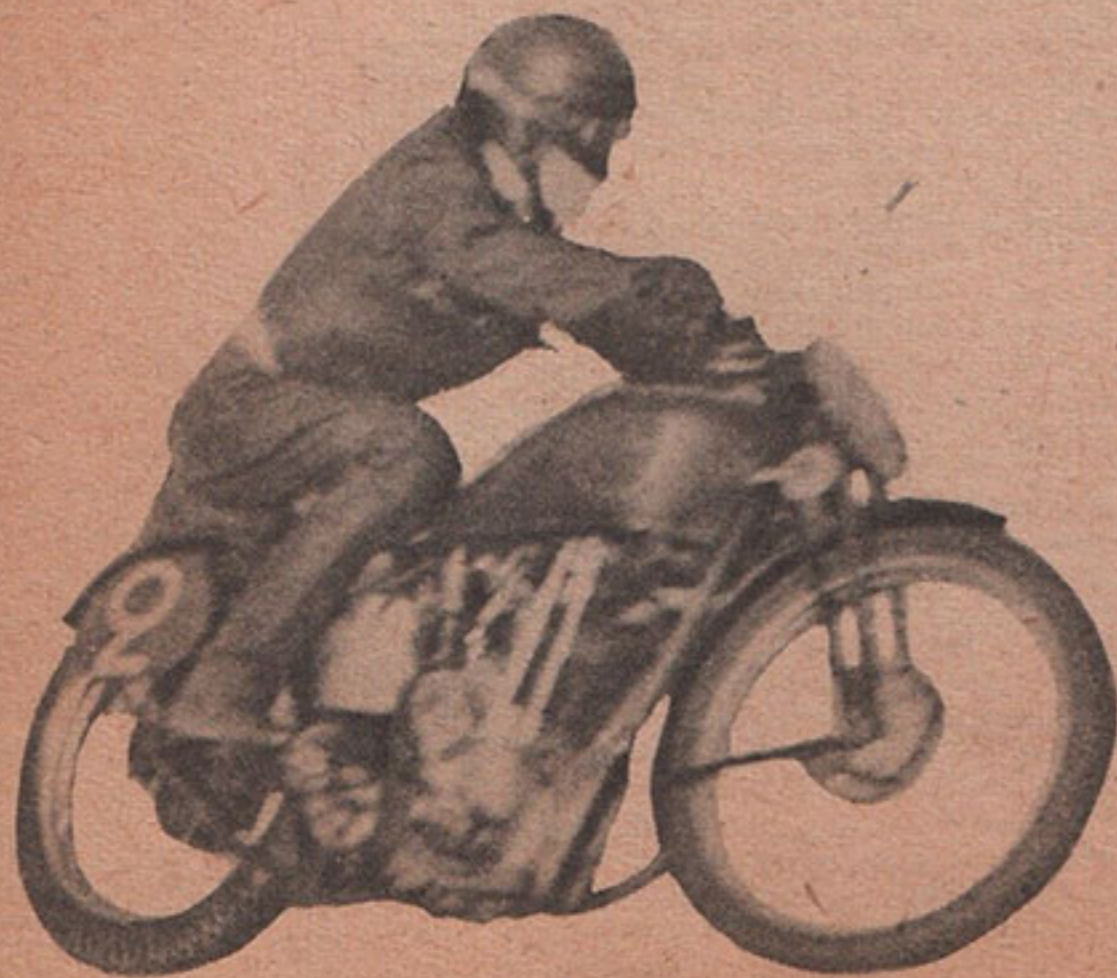
Il y a le long du capot de petites sorties d'air qui peuvent être obstruées par des volets pendant la mauvaise saison. L'air chaud se répand alors dans l'habitacle pour le plus grand bien-être du conducteur. L'idéal de M. Vaslin n'était pas d'établir une machine de performances, mais une moto qu'on puisse conduire en costume de ville en toutes saisons.

Nos lecteurs que cette réalisation pourrait intéresser peuvent écrire de notre part à la Société Générale de Mécanique Aviation (M.A.T.R.A.), Service Motos, 49, rue de Lisbonne, à Paris.

L'Union Motocycliste de la Marne nous prie d'informer tous les motocyclistes se rendant au Circuit de Gueux pour l'importante épreuve du 6 juillet prochain, qu'ils trouveront le meilleur accueil chez M. Gaston Perard, Secrétaire de ce Club, 42, rue Jean-Jacques Rousseau, à Reims, qui fera tout son possible pour leur faciliter le séjour.

BERTHIER VICTIME D'UN ACCIDENT MORTEL A NIMES

La mort du champion avignonnais Berthier prive le sport motocycliste français d'un de ses meilleurs éléments. Le Moto-Club d'Avignon nous a adressé une lettre que nous publions ci-après, en prenant part à la grande douleur de la famille et des amis de Georges Berthier.



Le Moto-Club d'Avignon qui groupe près de 700 membres actifs a repris depuis 1945 toute son activité passée. Sous la conduite éclairée d'un bureau comprenant exclusivement des motards de la première heure, que dirige avec compétence et bonhomie son Président, M. Jacques Pons, notre Club est à l'origine de nombreuses manifestations ayant toutes pour principal objet de faire connaître et apprécier le sport motocycliste sous toutes ses formes. Véritable pépinière de champions, le M.C.A. compte parmi ses membres de réelles valeurs en tant que pilotes de courses. Hélas, pour aujourd'hui, nous n'en citerons qu'un : Georges Berthier. Notre grand champion Berthier n'est plus ! Partageant son amour, qu'il avait grand, entre sa famille et son sport favori, la vitesse pure, il avait de victoires en victoires, souriant à la vie, dynamique, entraînant, enthousiaste et d'une exquise modestie qui faisait de lui l'animateur viril, inoubliable de nos compétitions tant nationales qu'internationales.

Il est parti, en pleine vitesse, dérapant au guidon de sa 500 cmc. Saroléa vieille de 12 ans, à plus de 160 à l'heure (la

veille celle-ci avait été chronométrée à 165) dans une courbe de grand rayon, au cours des essais du Grand Prix de Nîmes le Vendredi 30 Mai.

Agé de 36 ans, il avait débuté dans les compétitions en 1935. Vainqueur cette même année au Grand Prix d'Albi, il devait l'année suivante battre le record général de la course de côte du Mont Ventoux (sa montagne), les 21 km. 600 en 15' 25". Il se promettait bien de battre son propre record cette année même au cours de l'épreuve qui doit se disputer le 27 Juillet. En 1946 il est vainqueur à Saint-Cloud, à Albi, à Lyon, à notre Grand Prix d'Avignon, recordman général de la moyenne Corniche. C'est on le voit un grand champion qui disparaît.

Le vide qu'il laisse parmi nous n'est pas près d'être comblé. Il sera pour tous nos membres présents et à venir le symbole de la perfection à atteindre. C'est vers lui qu'iront nos pensées lorsque les difficultés nous assailliront et son exemple sera pour nous le meilleur des réconforts.

Que sa famille, à l'immense douleur de laquelle nous nous associons, trouve ici l'expression de nos condoléances émues.

R. CHIRON,
Avignon.

DÉCALAMINAGE

QUAND faut-il décalaminer un moteur ? Il y a peu de questions sur lesquelles on soit aussi peu d'accord et cela s'explique fort bien puisque cela dépend du carburant employé, du réglage de la carburation, du graissage, du type de moteur, de son utilisation, etc. Pour les uns, il faut décalaminer tous les 3 ou 4.000 kms, alors que certains possesseurs de grosses polycylindres ne se livrent à cette peu réjouissante opération qu'après 20.000 kms. Il est à ce moment, en général,



Sur les deux-temps, le calaminage est sensiblement plus rapide.

nécessaire de vérifier les soupapes et d'en changer les ressorts : on fait donc d'une pierre deux coups.

Dans quels cas la formation de coke est-elle la plus lente ? C'est quand la combustion du mélange est aussi complète que possible. C'est pourquoi les carburants contenant de l'alcool sont avantageux, car l'alcool contient de l'oxygène qui favorise une combustion parfaite. Quand on introduit du camphre dans le carburant, l'action est la même. Le carburateur utilise au ralenti un mélange un peu trop riche et la totalité du carburant n'étant pas brûlée, il se forme du coke quand on roule à admission réduite, par exemple en ville. Par contre, sur route, à bonne allure, le carburateur débite un mélange correctement dosé qui brûle complètement et la chaleur développée par l'explosion brûle les crasses. La formation de coke est donc lente. Quand on enlève les culasses des moteurs de course pour vérifier les cylindrées on est frappé de la minime quantité de coke qu'on trouve sur le piston et sur les parois de la culasse. Par conséquent, si vous servez de votre machine pour des randonnées rapides, vous décalaminerez beaucoup moins souvent que si vous effectuez un service de ville. Un grais-

Une opération indispensable, relativement simple, mais qui doit être effectuée avec une certaine minutie.

sage trop abondant avec des remon- tées d'huile contribue beaucoup à l'en- crassement, cette huile, passée dans la chambre d'explosion ne brûlant qu'en partie. Le coke est le résultat de cette combustion incomplète. Il s'en forme surtout sous la soupape d'admission. Le superhuilage est une excellente chose, mais il faut employer des huiles qui brûlent bien, sans laisser des rési- dus, comme les huiles de vaseline ou de paraffine additionnées de camphre. Le coke adhère mal aux surfaces poli- es et il est alors entraîné en grande partie avec les gaz d'échappement. Un moteur à rapport volumétrique mo- déré s'encrasse aussi rapidement qu'un moteur à rapport volumétrique élevé, mais comme il est moins sujet à la détonation, une égale quantité de coke a moins d'inconvénient pour le pre- mier que le second et on peut espacer

davantage les décalaminages. Les deux temps anciens s'encrassaient rapide- ment par suite de la grande quantité d'huile qu'on mélangeait à l'essence, mais ce pourcentage est bien réduit sur les moteurs actuels où il n'est sou- vent que d'une partie d'huile pour 18 à 20 d'essence. L'orifice d'échappe- ment et la tubulure ont besoin d'être plus souvent décalaminés que le pis- ton, tous les 2.000 kms par exemple, alors qu'en service normal, il suffit d'un dégrasage tous les 4.000 kms. Ces chiffres conviennent à un usage normal.

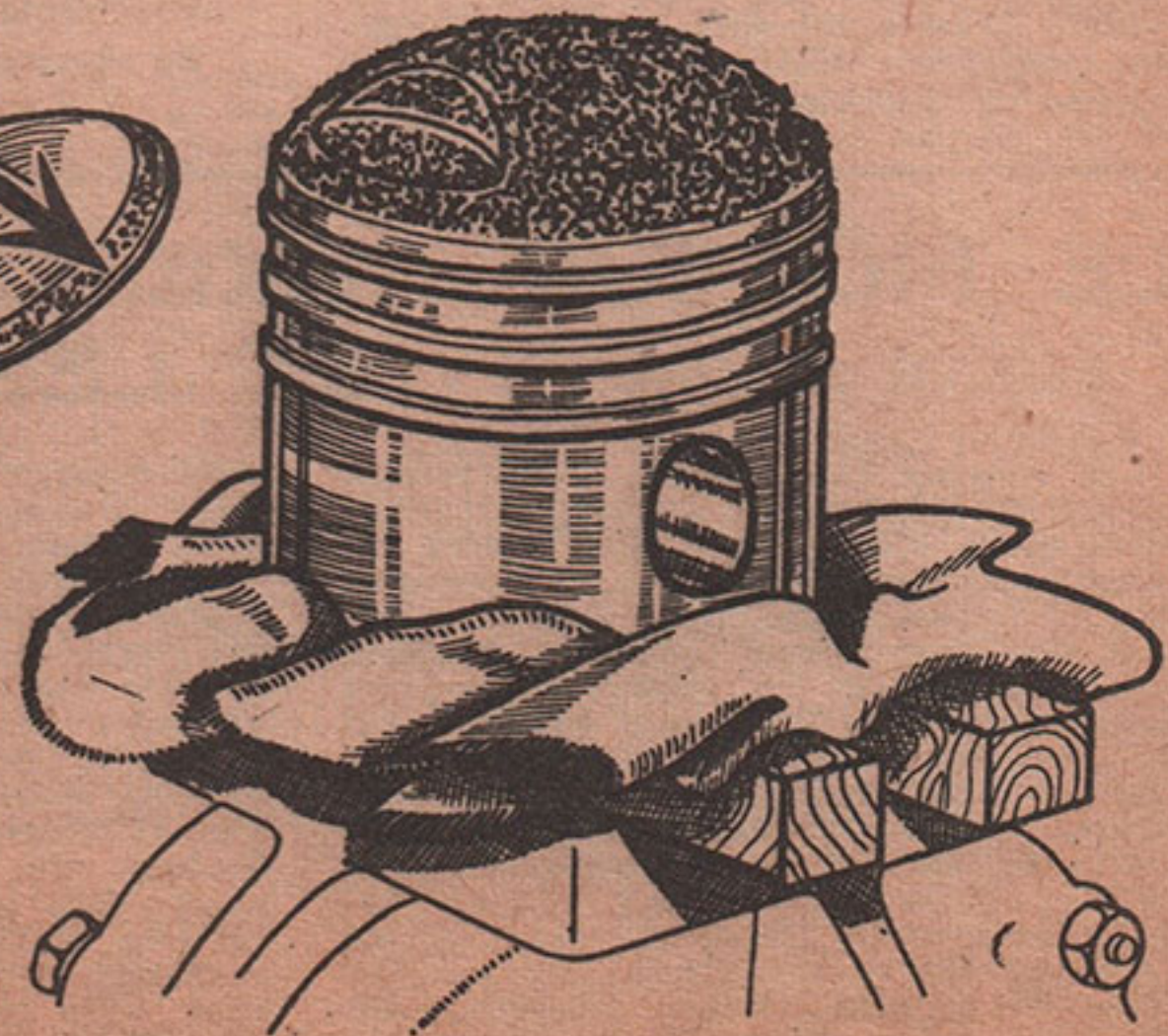
Nous sommes entièrement opposés aux démontages intempestifs aussi dan- gereux qu'inutiles. En particulier, quand vous décalaminez, laissez le cy- lindre et le piston bien tranquilles. Ils ont eu assez de mal à se rôder et à s'adapter l'un à l'autre. Ne dissociez pas cette équipe. Et si jamais vous es- timez nécessaire de les démonter, tra- cez des repères qui vous permettront de tout remonter dans la position exacte où chaque organe se trouvait. Méfiez-vous des démontages hâtifs et désordonnés, après lesquels votre mo- teur ne sera jamais ce qu'il était au- paravant. Ce démontage ne sera opéré que lorsque vous constaterez une perte de compression malgré le bon état des soupapes et surtout une consommation anormale d'huile. Dans ce cas il est probable qu'un examen au comparateur r'émontrera que votre cylindre est ov- alisé et qu'il doit être ou réalésé ou chemisé ou, dans le cas d'un deux temps, remplacé. Cela ne doit pas être nécessaire avant 40.000 kms. Il vaut mieux à ce moment confier votre mo- teur à un homme de l'art.

Un moteur sait fort bien nous faire comprendre quand il a besoin d'un décalaminage. Il cliquète et assimile

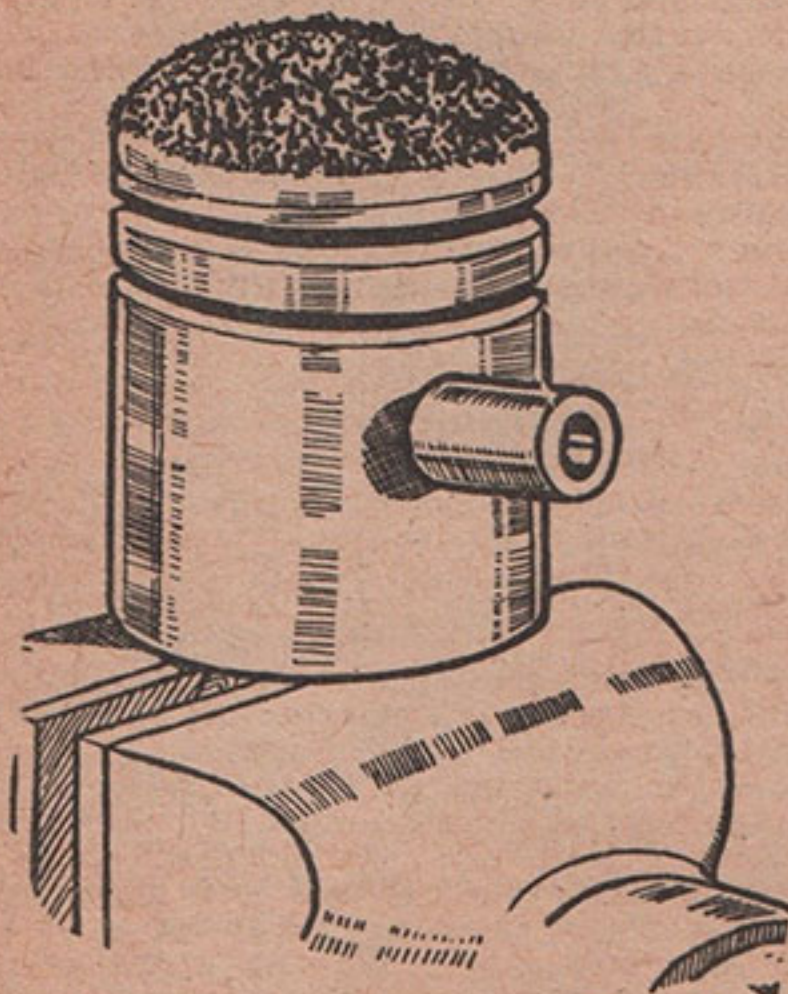
Ci-dessous : La cala- mine affectionne par- ticulièrement les têtes de soupapes.



A droite : Deux pe- tites cales de bois et des chiffons pro- pres permettront de préserver le piston des chocs et le car- ter de l'introduction des corps étrangers.



mal et ses performances diminuent. En côte il cogne. Il n'y a pas besoin d'être un expert pour saisir ces bruits anormaux. Le démontage de la culasse ne présente aucune difficulté; mais ne desserrez d'abord les écrous que d'un demi tour et en diagonale. Laissant la bougie en place mais le fil enlevé, donnez un coup de kick starter pour

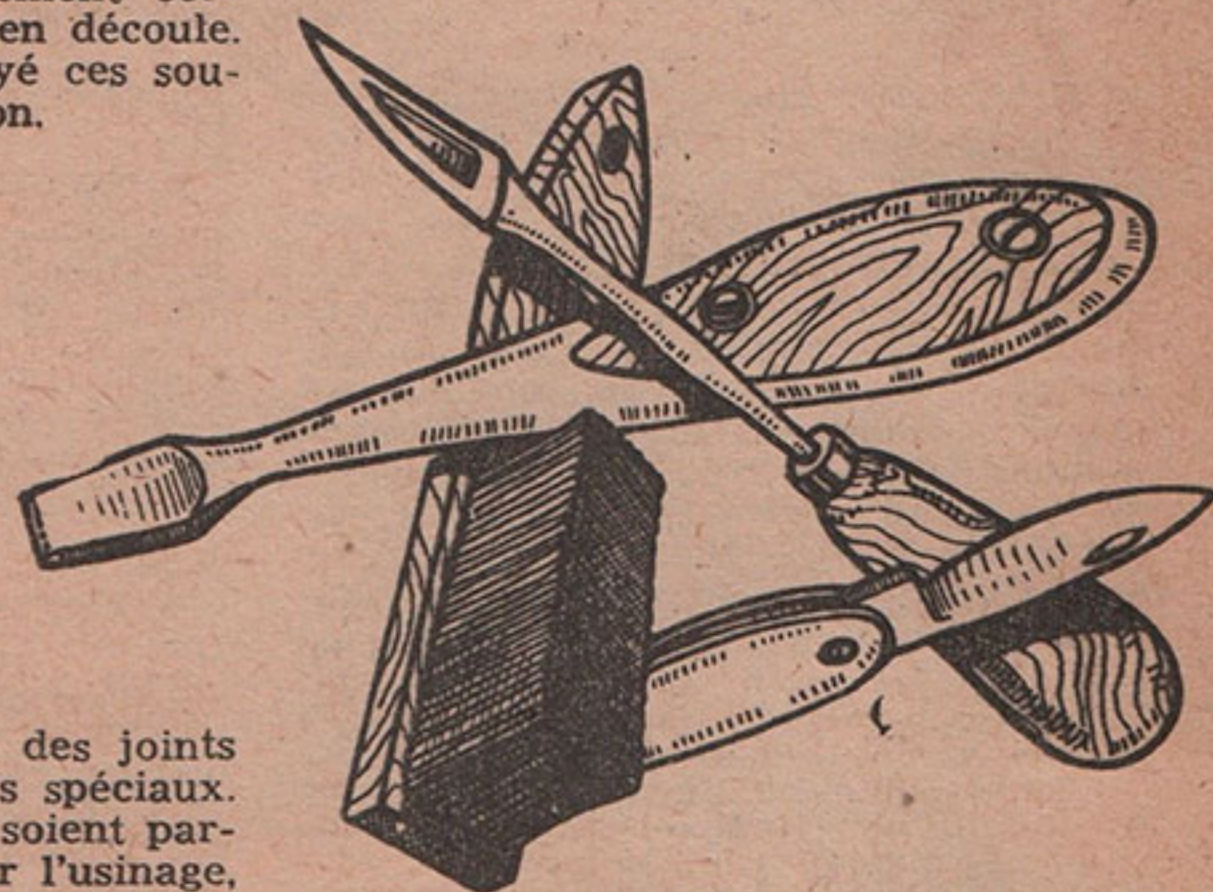


Un morceau de bois serré dans un étau permettra de fixer votre piston, afin de travailler plus commodément.

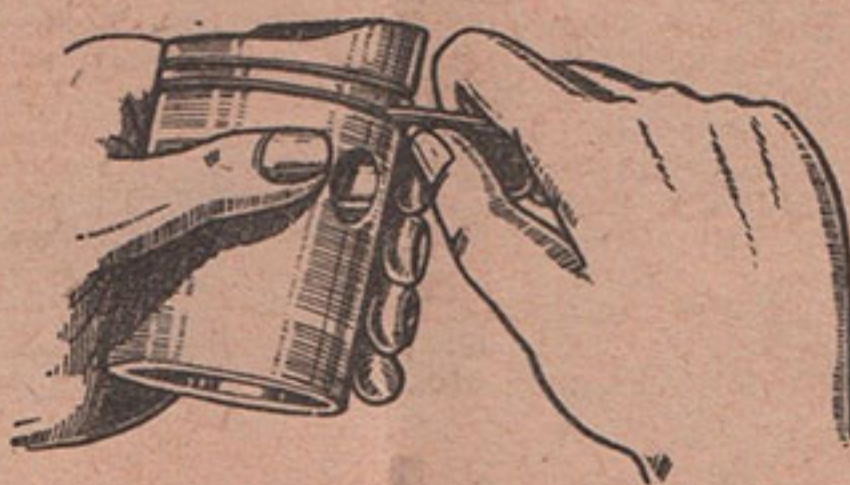
décoller la culasse. Le piston étant en haut de sa course, nettoyez-le avec un morceau de bois dur ou une baguette de soudure taillés en biseau. Il faut éviter les rayures. Si la culasse est en fonte, plongez-la dans un bain chaud de soude caustique, ou à défaut de cristaux de ménage. Mais, attention, ce bain désagrège l'aluminium et ne doit pas être employé pour les calottes d'aluminium qu'on trouve sur beaucoup de deux et de quatre temps à soupapes latérales. Si vos soupapes portent bien et que leur portée est parfaitement lisse et polie n'y touchez pas, mais changez les ressorts dont les spires sont probablement affaissées. Utilisez des ressorts d'origine. Si les portées des soupapes présentent des taches brunes ou des piqûres, faites-les rectifier. Un rodage sommaire suffira à assurer l'étanchéité. Nous

attirons également votre attention sur les guides. S'il y a un jeu notable, la soupape sera mal centrée et elle portera mal. Il se peut même qu'elle se déforme. Voyez aussi si la gorge des clavettes n'est pas mâchée. Si une soupape doit être changée, n'employez que des soupapes en acier au chrome-nickel, leur prix est amplement économisé par la sécurité qui en découle. Nous avons toujours employé ces soupapes depuis leur apparition.

A droite : Eviter d'employer les outils en acier, surtout pour les pièces en aluminium.



Il est très facile de faire des joints étanches même sans produits spéciaux. Il faut : 1° que les surfaces soient parfaites, ce qui est réalisé par l'usinage, et qu'elles soient propres, ce que vous obtiendrez en passant à la brosse avec de l'alcool quand il s'agit d'un produit à gomme-laque, ou à l'eau bouillante dans les autres cas. N'utilisez jamais un grattoir. 2° un bon joint, s'il s'agit d'un joint métal-plastique, il faut le changer chaque fois. Si c'est un joint en cuivre rouge, il ne doit pas avoir été faussé au démontage, il faut le soulager sur toute sa périphérie avec une lame mince, une lame de scie par exemple. Un démontage soigneux



Pour râcler les gorges, un morceau de segment cassé convient parfaitement.

et patient est aussi nécessaire qu'un bon remontage, et il en est même la condition. Le temps est fini des établis crasseux, d'ouils recouverts de cambouis, et de pièces jetées pêle-mêle dans de vieilles caisses à moitié éventrées. 3° un serrage parfaitement égal de tous les écrous de fixation.

Pour cela il faut les serrer en diagonale, fraction de tour par fraction de tour, après qu'ils ont commencé à porter sur la culasse. Sait-on qu'il existe dans les usines des clés dynamométriques qui permettent de mesurer exactement la pression de serrage ?

Si vous employez un produit d'étanchéité, une couche extrêmement mince suffit. Appliquez-la au pinceau sur les deux surfaces à joindre et sur celles du joint, et laissez légèrement sécher. N'étalez jamais ces produits avec un doigt gras. Mais encore une fois avec les joints métal-plastiques, on peut obtenir l'étanchéité parfaite.

REGAIRAZ

DEBUTANTS...

Nos articles techniques vous plaisent, si nous en croyons la correspondance reçue régulièrement. Mais combien vous plaira le VADE MECUM DU MOTOCYCLISTE qui est le seul traité de motocyclisme qui a initié, conseillé, a fait apprécier la moto et évité bien des déboires à des dizaines de milliers de débutants.

Lisez-le vous aussi (en vente à Moto-Revue).

LE MOTEUR AUXILIAIRE ET LES ANGLAIS

Les Anglais commencent à se rendre compte que leurs autocycles, pour différents qu'ils soient des motos légères, ne remplissent pas absolument le programme pour lequel ils ont été conçus. Ils sont trop lourds, trop puissants et même trop rapides. Ils ne répondent pas au désir modeste de nombreux cyclistes qui ne demandent qu'une bicyclette qui marche toute seule et qui, à peine plus lourde qu'une machine ordinaire, permette de réaliser les performances d'un cycliste moyen, mais sans aucune dépense musculaire. Un demi cheval, tel est l'effort maxima développé par un cycliste, si le petit moteur développe lui aussi un demi cheval, il n'en faut pas demander davantage. Certes, pour beau-

coup d'entre nous, cela paraît bien modeste et nous croyons qu'une petite réserve de puissance ne serait pas inutile.

La possibilité de monter sur n'importe quelle bicyclette existante un petit moteur, sans aucune modification du cadre et avec une augmentation de poids absolument insignifiante apparaît comme beaucoup plus intéressante que la construction spéciale d'un autocycle pour lequel il faudra des pneus, des tubes, des chaînes, etc..., et qui en définitive ne rendra pas plus de services qu'une bicyclette ordinaire équipée d'un groupe auxiliaire, tout en coûtant beaucoup plus cher. Et à condition de ne pas dépasser une vitesse de 30 à 35 à l'heure, une bicyclette actuelle est parfaitement capa-

ble de supporter un moteur de 5 à 6 kgs dont la marche est par surcroît d'une extrême douceur.

La faveur des Anglais irait semble-t-il aux groupes auxiliaires utilisant la transmission déjà existante. C'est un point de vue que nous signalons parce qu'il peut être utile à connaître si l'on envisage en France l'exportation de groupes auxiliaires.

Notre confrère « Motorcycle » étudie alors un modèle existant de groupe français et estime qu'il aurait été possible en 1939 d'arriver à un prix de vente (bicyclette et groupe) de 12 livres, ce qui représente trois fois le prix d'une bicyclette ordinaire. Actuellement, il est bien difficile d'établir un prix.

Les bicyclettes anglaises sont généralement de construction plus robuste que les nôtres et se prêtent mieux à l'emploi d'un moteur auxiliaire. Il y aurait peut-être là pour notre industrie une possibilité de trouver des débouchés intéressants.

A travers le Sport

LE CIRCUIT D'INDRE ET LOIRE

LE 18 mai 1947, le Moto-Club de Touraine a organisé son Circuit de Régularité d'Indre et Loire qui groupait 68 participants venus de Paris, Rouen, Moulins, Bourges et Tours. Le circuit comportait 163 kilomètres pour les motos et sides et 106 pour les 100 et 125 cc.

L'épreuve se déroula en partie sous la pluie, mais remporta néanmoins un légitime succès et tout le long du parcours une foule de curieux bravant le mauvais temps était venu applaudir les coureurs tant civils que militaires.

L'après-midi le Moto-Club de Touraine organisait au vélodrome de Tours une réunion motocycliste comportant des courses de vitesse, en ligne, en poursuite et un numéro d'acrobatie exécuté par les militaires de l'Ecole d'Application du Train. Cette réunion obtint un vif succès, car le public tourangeau en avait été privé depuis longtemps. Cela est un encouragement pour l'avenir et le M.C.T. fera son possible pour remettre sur pied de nouvelles manifestations.

CLASSEMENT

Catégorie 125 cmc. (groupe vert)

1^{ers} ex-æquo sans pénalisation : 1. Frémont, 2. Mlle Jean, 3. Vermielle, 4. Mlle Roche, 5. Hardouin, tous du M.C. Touraine.

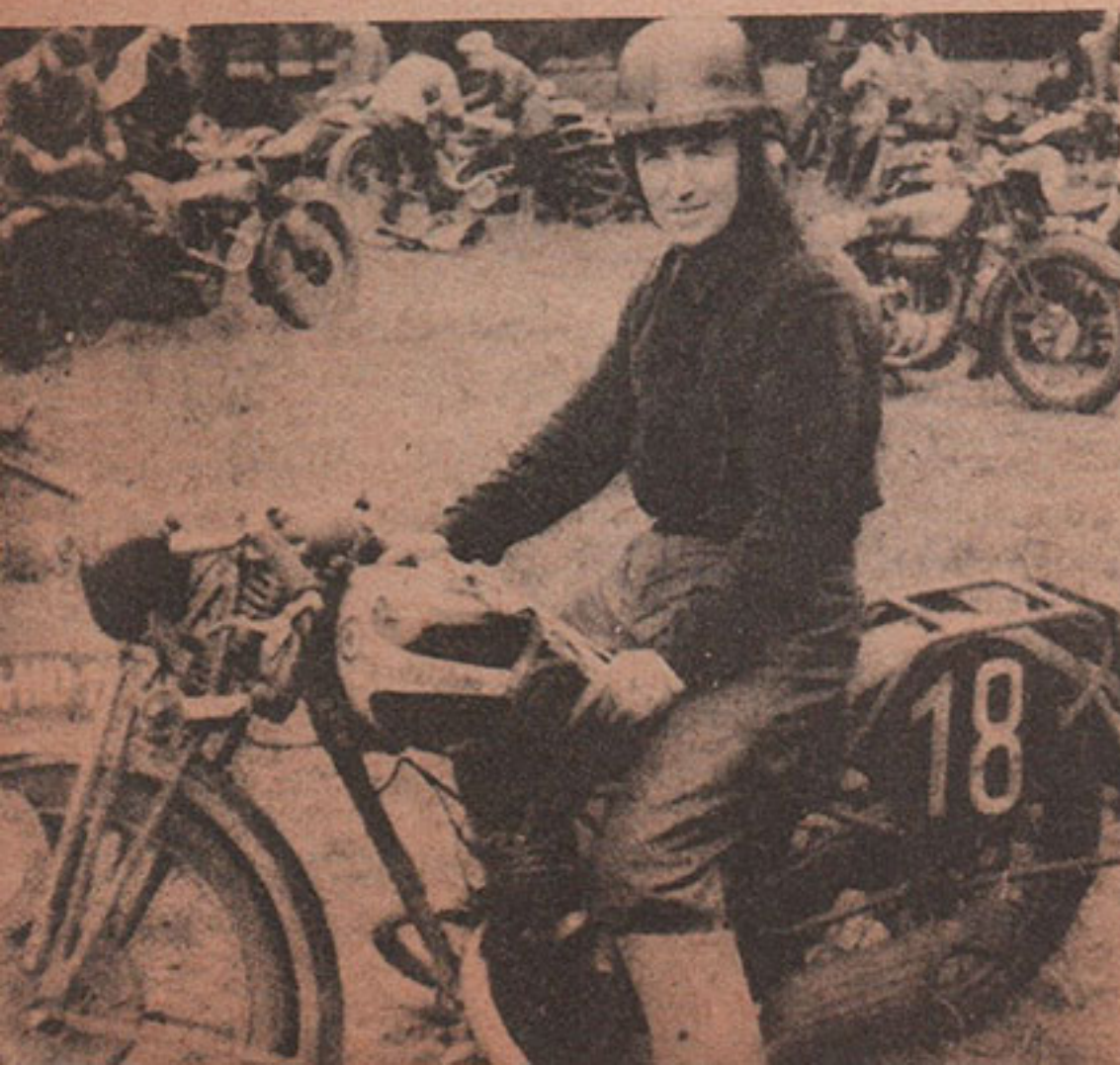
Catégories 175 cmc. et 250 cmc. (groupe bleu)

1^{ers} ex-æquo sans pénalisation : 15. Vral Claude (M.C.T.); 16. Jubrasz (M.C.P.); 17. Martin Bossé (M.C.P.); 18. Menant Marcel (M.C.T.); 19. Juigne (M.C.T.).

Catégories 350 cmc. et side (groupe blanc)

1^{ers} ex-æquo sans pénalisation : 37. Lecourt (Motor-Club); 38. Martin Marcel (M.C.T.); 40. Bouin (A.M.C. Orléans); 41. André René (M.C.T.); 42. Chamassé (M.C.T.); 43. Rouet (M.C.T.); 44. Renard (M.C.T.); 46. Pechan (M.C.T.); 47. Martineau (M.C. Berry); 49. Lacombe (M.C.T.); 50. Duriveault (M.C.T.); 52. Faëne (A.M. Seine); 53. Berty (A.M. Seine); 54. Rossignol (A.M. Seine); 55.

Marcel Menant, vainqueur toutes catégories au Circuit d'Indre et Loire.



Durieu (E.A.T.); 56. Morisset (E.A.T.); 57. Bwille (E.A.T.); 60. Ollivier (M.C.T.); 62. Fournier (M.C. Paris); 63. Lambinet (M.C. Paris); 64. Legrand (M.C.T.); 65. Leberquier (M.C.N.); 66. Beaumont (M.C.T.); 68. Lechelay (M.C. Berry); 69. Toutet (M.C. Moulins); 70. Grandjean (A.M.C. Orléans); 71. Moineau (M.C. Berry); 28^e ex-æquo, 2 pts : 72. Dot (M.C. Berry); 59. Auger (M.C.T.).

Catégories 500 cmc. et sidecars 1000 cmc.

1^{ers} ex-æquo sans pénalisation : 73. Lanoue (M.C. Berry); 74. Puchaud (M.C. Tours); 75. Malleraud (M.C. Tours); 77. Mercier Ray (M.C.T.); 78. Mercier Roger (M.C.T.); 80. Roy (M.C.T.); 82. Langlet Robert (M.C. Paris); 83. Bruks (M.C. Paris); 84. Langlet Jacques (M.C. Paris); 92. Levacher Paul (M.C. Moulins); 94. Marcellot (M.C. Moulins); 93. Levacher Louis (M.C. Moulins); 95. Sinanides (M.C. Moulins); 95. Barathay (M.C. Moulins); 99. Ladevèze (X.); 100. Grillon (X.); 101. Reuille (X.); 102. Gambi (X.); 19^e. 86. Nique (M.C.T.), 4 pts; 20^e. 87. Boucher (M.C.T.), 16 pts; 21^e. 105. Le Gog (Motor-Club), 18 pts; 22^e. 76. Froger (M.C.T.), 24 points.

EPREUVE DE CLASSEMENT

1. Menant Marcel (M.C.T.), 180 pts; 2. Ladevèze (X.), 185 pts; 3. Grillon (X.), 190 pts; 4. ex-æquo : André (M.C.T.), Pechon (M.C.T.), 195 pts; 6. Mercier Raymond (M.C.T.), 197 pts; 7. ex-æquo : Ollivier (M.C.T.), Moineau (M.C. Berry), 198 pts; 9. Langlet Rol. (M.C. Paris), 200 pts; 10. Hardouin (M.C.T.), 202 pts; 11. Morisset (E.A.T.), 205 pts; 12. Leberquier (M.C.N.), 210 pts; 13. Martinault (M.C. Berry), 212 pts; 14. Biville (E.A.T.), 214 pts; 15. Grandjean (A.M.C. Orléans), 215 pts; 16. ex-æquo : Lacombe (M.C.T.), Lambinet (M.C. Paris), 218 pts; 18. Mlle Roche (M.C.T.), 219 pts; 19. ex-æquo : Reuille (X.), Lanoue (M.C. Berry), Frémont (M.C.T.), 220 pts; 22. Vermelle (M.C.T.), 221 pts; 23. Berty (A.M. Seine), 224 pts, etc...

LE CIRCUIT DE METTET

La course des juniors 350 cmc. fut disputée la première et remportée par Favier, de l'A.M.C. de Bruxelles. L'épreuve suivante réunissait les 250 cmc. toutes catégories et les 500 cmc. juniors. Chez ces derniers, Reys l'emporta après le retrait de Machurax et Delabarre, qui furent au commandement chacun leur tour. En 250 cmc., le chassé-croisé entre le hollandais Simons (Excelsior) et Anderson (Guzzi) intrigua pas mal de spectateurs. Simons réussit, à deux reprises, à ravir à Anderson la première place, mais laissa l'anglais le dépasser sur la fin.

C'est au tour des 350 cmc. Seniors et Internationaux, où la participation est particulièrement brillante. Au premier passage, c'est avec plaisir que les spectateurs français purent voir Lhéritier passer en tête devant le redoutable hollandais Van Rijswijck. Anderson dut malheureusement s'arrêter après deux tours (panne de magnéto).

Au troisième tour, le hollandais Van Rijswijck prend le commandement pour ne plus le quitter. Lhéritier, qui le suit, précède Beischer et Simons, parti sur la 250 cmc. avec laquelle il a terminé 2^e la précédente course.

L'anglais Wood effectua alors une remontée sensationnelle, se hissant jusqu'à la troisième place et parvenant même à passer Lhéritier au onzième tour. Mais le français reprend la deuxième place après deux tours, tandis que Simons, Kaufmann et Beischer réussissent à passer Wood qui n'avait probablement plus tous ses chevaux. Simons forçant l'allure sautera Lhéritier, que Beischer dépassera également sur la fin. A noter que Simons, sur une 250 Excelsior, a réalisé dans cette course une moyenne supérieure à 119, alors que l'épreuve des 250 cmc. fut remportée par Anderson à un peu plus de 110 seulement. Comprenne qui pourra ! Van Rijswijck fut chaleureusement applaudi pour son brillant succès. Tous nos compliments à Lhéritier qui termine dans le peloton de tête à plus de 119, après une très belle course.

Houel finissant en quatrième position est également à féliciter pour sa belle tenue.

La course des sidecars réunissait les as belges Vanderschrick, Masuy et Putteman et les français Despland (1000 cc. H. R.D.-side Impérial) et Wagner 600 cc. X.).

Despland prit le meilleur sur tout le monde, servi par la vitesse et la belle tenue de son équipage et ne fut pas rejoint, malgré les efforts de Vanderschrick sur Norton 600 cmc. Cependant, étant donné le handicap de la cylindrée, Vanderschrick sera classé premier, Despland faisant l'objet d'un classement spécial. Mais la moyenne réalisée par le champion lyonnais (plus de 110 !) est au-dessus de tout éloge. Wagner sera classé troisième, derrière Puttemans, second. Masuy, victime d'ennuis mécaniques, fut contraint d'abandonner.

Toutes nos félicitations à Wagner, qui conduisit sa course avec beaucoup de méthode et de précision.

En 500 cmc. seniors et internationaux, treize concurrents sont au départ, parmi lesquels Monneret, Houel et Anderson.

C'est ce dernier qui passe en tête. Il ne sera pas rejoint, affichant une nette supériorité. Monneret abandonna après huit tours. Houel termina en septième position après une course très courageuse. A noter la belle bagarre qui mit aux prises Laurent et Gerber, qui terminèrent dans l'ordre troisième et quatrième.

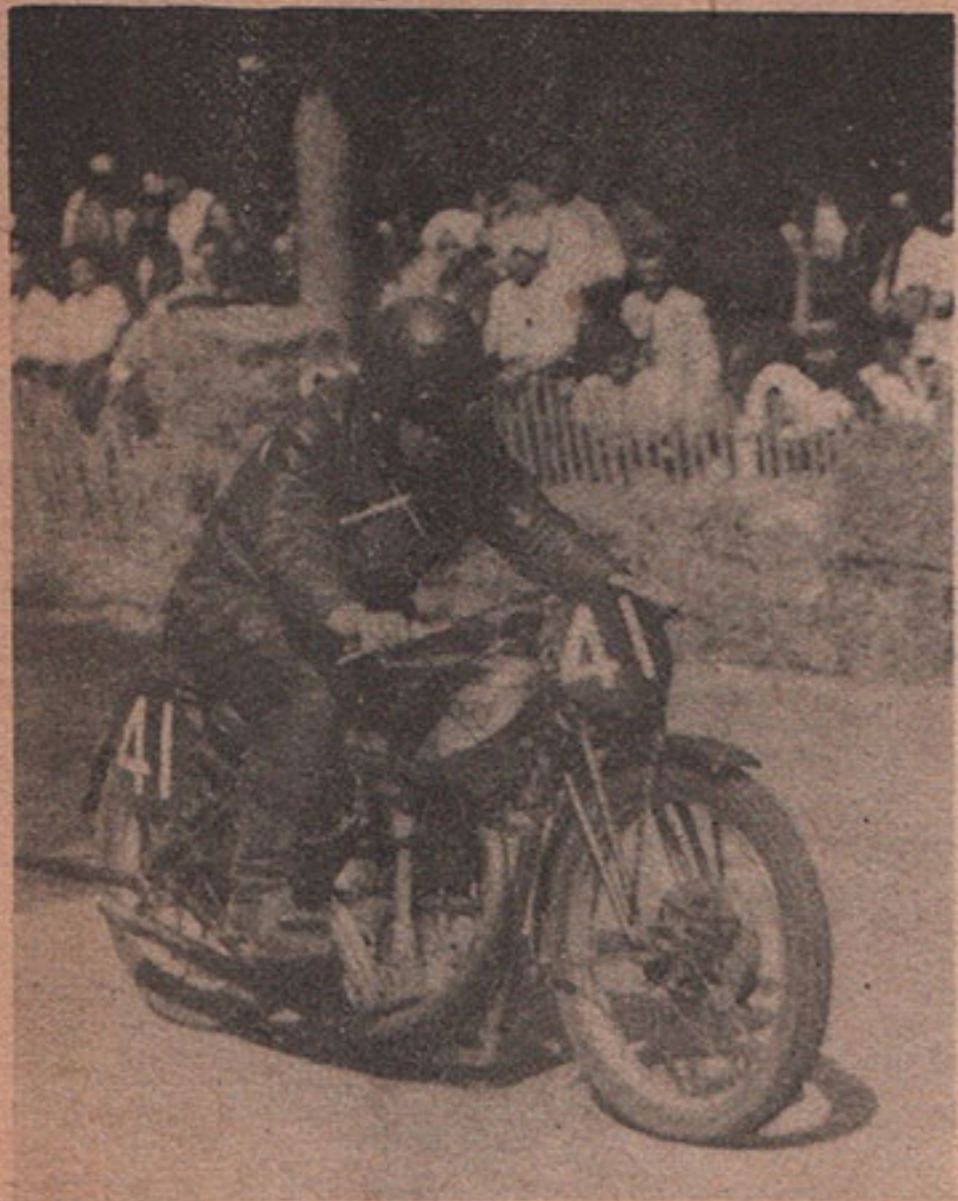
L'apparition dans cette course de la 500 cmc. F.N. deux-cylindres de Tacheny, fut des plus remarquées.

Le moteur est sans doute le même que nous avons vu en 1937, mais dont la mise au point ne fut pas poursuivie. C'est un deux cylindres parallèles à arbre à cames en tête commandé par chaîne. Les deux brins de la chaîne passent dans les tubes, sur le côté du cylindre. Cette disposition est classique chez F.N. sur les machines de circuit. Le moteur était monté dans un cadre à suspension intégrale par « roues tirées ».

Nous reverrons avec satisfaction cette bicylindre, qui fit une grosse impression de vitesse, mais manquait un peu de préparation.

VICTOIRE DE PERALDI (NORTON 500 cmc.) DANS LE CIRCUIT DE BORDEAUX

LE succès grandiose de cette manifestation exclusivement motocycliste (12.000 entrées), démontra d'une façon probante (s'il en était encore besoin) qu'une épreuve uniquement motocycliste peut attirer la grande foule. Le M.C. de Bordeaux et du Sud-Ouest a donc retrouvé le 1^{er} juin dernier la légitime récompense de ses efforts. Souhaitons-lui le même succès pour le Grand Prix de l'Aquitaine, le 17 juillet prochain, car ce groupement est un de ceux qui se dépensent le plus pour le sport et la propagande motocycliste.



Peraldi (Norton), vainqueur du Circuit International de Bordeaux

Deux épreuves réservées aux amateurs réunissaient tour à tour les 175 cmc. et 250 cmc., puis les 350 cmc. et 500 cmc.

En petites cylindrées (Coupe Vinsot), Diaz mena au début, mais fut vite dépassé par Dehez qui termina en vainqueur, réalisant sur les 30 kms 500 la moyenne de 64 kmh. 255, devant Vidal et Diaz.

La Coupe Laval (350 et 500), réunissait plusieurs concurrents de grande classe. Liamouzy, Nieto, Bonnin, Dehez, victorieux de la course précédente, Vidal, etc... Onze partants en tout.

Bonnin et Liamouzy passèrent en tête au début, mais le premier s'affirma de façon magistrale, accentuant son avance à chaque tour. Bonnin triompha à 72 kmh. 753. Ce jeune coureur de 19 ans fit preuve d'une classe et d'un allant remarquables, et nous en entendrons certainement parler dans l'avenir.

Le Grand Prix International comportait deux manches et une finale. La première réunissait les champions « du Sud de la Loire », dont la majorité des as régionaux : Boulanger, Lafon, Naudon, Rispal, Lamarque, Bachères, Barthe.

Lafon, parti en tête, fut dépassé par Bachères, mais reprit l'avantage pour ne plus le quitter.

La seconde manche groupait les coureurs « du Nord de la Loire » et les étrangers. Etaient au départ : L'amiennois Maison, Létang, fils du secrétaire général du M.C. de St-Cloud, Houel, Mariani, Stignani, Sombardier, Peraldi, de Paris et Serge, de Bruxelles.

Départ en flèche de Peraldi et de Stignani qui se tirèrent une bourre effrénée.

Mais Serge remonta et réussit à les passer tous deux. Stignani dut abandonner peu après, pour avarie mécanique.

Peraldi prit la tête, devant Houel, qui avait réussi à passer Serge ; Maison, Létang et Mariani étant nettement distancés.

On assista alors à une bagarre à tout casser entre Peraldi et Houel, le second passant son rival au dixième tour, Peraldi reprenant l'avantage au quinzième, Houel le repassant pour terminer bon premier. Serge, qui a malheureusement dû abandonner prématurément, a accompli le meilleur tour à plus de 87 kmh.

Avant la finale du Grand Prix, une course de sidecars qui réunissait seulement deux concurrents par suite du forfait de trois autres, mit aux prises Wagner et Boulanger. Après cinq tours d'une lutte acharnée, Boulanger triompha aisément, Wagner ayant manqué un virage.

Les cinq premiers de chaque manche disputèrent, pour terminer, la finale du Grand Prix. Houel eut des difficultés pour partir, perdit deux tours, et dut se retirer pour rupture de chaîne après une remontée très courageuse.

Peraldi partit en tête, Lafon et Serge le suivaient à peu de distance, mais le belge fut contraint de ralentir, ses freins ne fonctionnant plus. Peraldi, sans être inquiété outre mesure, malgré la belle course de Lafon, termina en vainqueur du Grand Prix de Bordeaux. Toutes nos félicitations au sympathique coureur pour sa première grande victoire en circuit.

RESULTATS

Coupe Vinsot (amateurs), 175 et 250 cc. :
1. Dehez, 30 kms 500 en 28' 33" 4/5, moy. 64 kmh. 255 ; 2. Vidal ; 3. Diaz ; 4. Meaux ; 5. Marchand ; 6. Oklé ; 7. Vaqué.

Coupe Laval (amateurs) 350 et 500 :
1. Bonnin, 30 kms 500 en 25' 9" 1/5, moy. 72 kmh. 753 ; 2. Dehez ; 3. Laura ; 4. Roux ; 5. Vidal ; 6. Ibarra ; 7. Liamouzy ; 8. Colède.

Coupe de Bordeaux des Sidecars : 1. Boulanger, 30 kms 500 en 13' 43" 4/5, moy. 66 kmh. 642 ; 2. Wagner.

Meilleur tour : Boulanger en 1' 18", moy. 70 kmh. 784.

Grand Prix International de Bordeaux

1^{ère} manche :

1. Lafon, 40 tours, 61 kms en 48' 12" 1/5, moy. 75 kmh. 928 ; 2. Boulanger ; 3. Naudon, à 1 tour ; 4. Rispal, à 2 tours ; 5. Lamarque, à 2 tours.

Meilleur tour : Boulanger, moyenne 80 kmh. 735.

2^e manche :

1. Houel, 40 tours, 61 kms, en 47' 2" 2/5, moy. 77 kmh. 800 ; 2. Peraldi ; 3. Serge ; 4. Maison, à 5 tours ; 5. Mariani, à 2 tours ; 6. Sombardier, à 9 tours.

Meilleur tour : Serge, en 1' 3", moy. 87 kmh. 142.

Finale :

1. Peraldi (Norton), 61 kms en 47' 51" 4/5, moy. 76 kmh. 467 ; 2. Lafon, en 48' 9" 1/5 ; 3. Naudon, en 48' 57" 2/5 ; 4. Lamarque, à 2 tours ; 5. Boulanger, à 2 tours ; 6. Maison, à 3 tours ; 7. Mariani, à 3 tours.

JOURNEE MOTOCYCLISTE DE VIROFLAY DU 1^{er} JUIN

Le Moto-Club Clodoaldien a organisé le 1^{er} juin dernier sur le stade municipal de Viroflay différentes courses motocyclistes qui obtinrent un gros succès. Le maire de Viroflay présidait cette réunion. Tout d'abord les deux épreuves du gymkhana (quilles et bougie) réunirent 18 participants. Ensuite les courses sur la piste en cendrée captivèrent le public venu très nombreux et qui ne ménagea pas ses applaudissements.

Plusieurs séries de courses poursuites furent très disputées, notamment en 125 cmc. entre Godéré et Melioli et en 350 entre Bartheaux et Hazé. Les vainqueurs

Au Circuit de Bordeaux,

Wagner vire devant Boulanger, qui gagna la course des sidecars.

de chaque éliminatoire se retrouvèrent en finale, et ce fut Godéré qui sortit grand vainqueur, remportant notamment les 250, 350 et 500 cmc. Entre les séries de speedway de très belles acrobaties à motocyclette furent présentées par nos membres Sutra, Melioli, Lerouge, Godéré et Nicol.

MOTOCYCLISTES, CECI VOUS INTERESSE

Le Groupement sportif de l'île de France de l'Amicale Motocycliste de France, organisera le dimanche 6 juillet une grande journée motocycliste. 6 épreuves seront réservées aux amateurs qui pourront ainsi défendre leur propre chance et les couleurs de leur club. A ces épreuves s'adjoindront deux courses, dont une de 100 kms sur le circuit routier et une de 100 kms sur la piste de vitesse, courses auxquelles participeront nos meilleurs amateurs et professionnels : Behra, Braccini, Lhéritier, Loyer, Monneret, etc... Les champions Anglais Webb, Forster, Anderson, c'est donc dire que rien ne sera négligé pour assurer le plus franc succès de cette manifestation.

Les épreuves sont ouvertes aux licenciés de la F.F.M. et aux motocyclistes de la F.S.G.T.

Le comité d'organisation a fixé le prix d'entrée à 100 francs. Les membres des clubs, sociétés et sections bénéficieront du tarif de 60 francs. Pour cela les présidents ou membres des comités officiellement mandatés devront se présenter au siège de l'A.M.F., 20, faubourg St-Denis, pour y retirer les cartes. Le meilleur accueil est réservé à tous les motocyclistes qui nous rendront visite.

Tous renseignements au siège de l'Amicale.

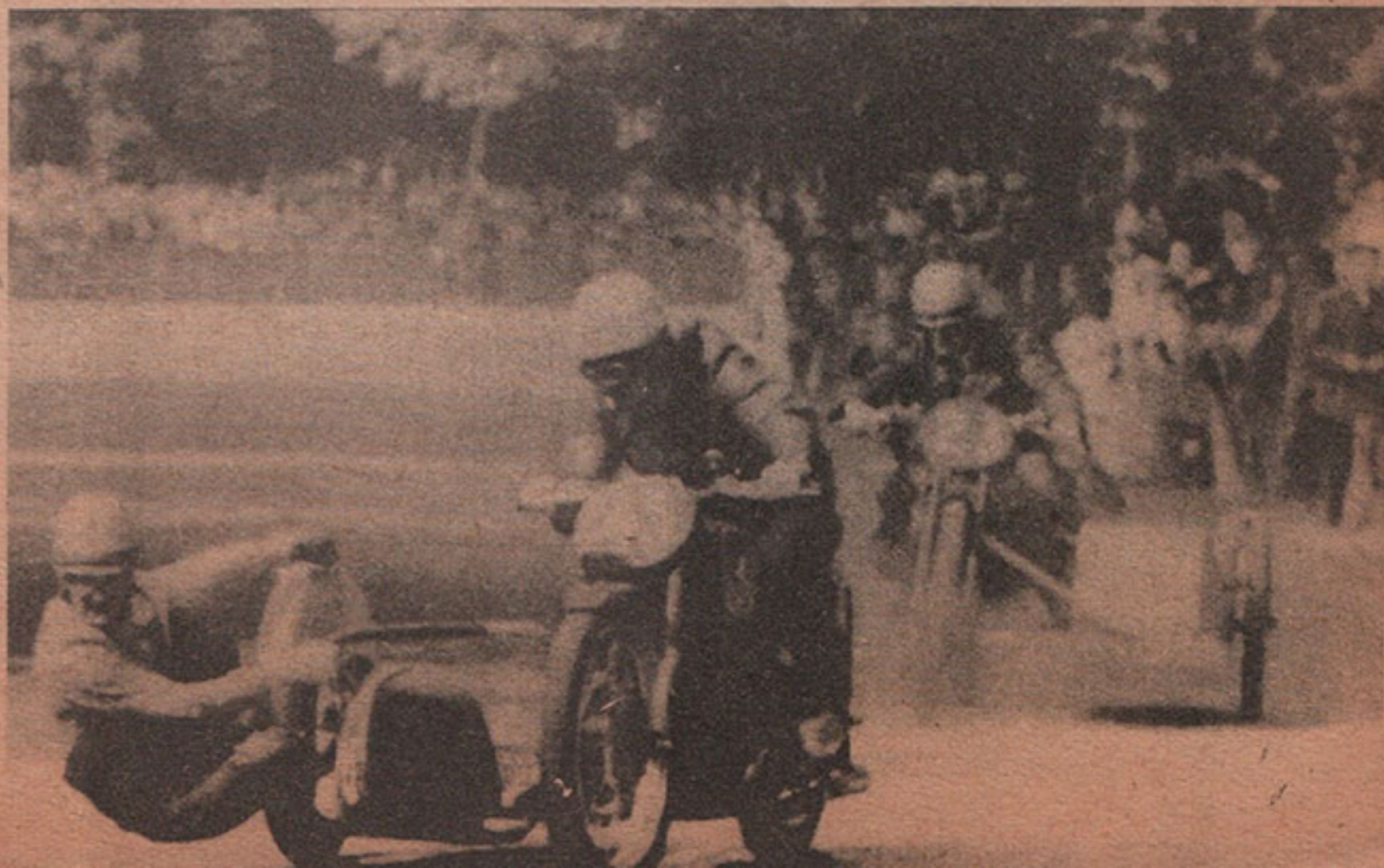
Les billets d'entrée seront vendus aux bureaux de « Moto-Revue », 12, rue de Cléry, à Paris (2^e). Prix de la place : 80 francs, moins 10 % pour les places retirées à nos bureaux.

LE RALLYE DE LA MER

L'Amicale Motocycliste de Nantes Basse Bretagne organise les 13 et 14 juillet un rallye intitulé *Rallye de la mer*.

Il est ouvert à tous les motocyclistes indépendants ou membres des clubs. Les frais d'engagement sont fixés à 200 fr. compris la prime d'assurance sur le parcours Nantes-Porn'c. La date limite des engagements est fixée au 5 juillet 1947.

Ce rallye comprend deux phases :
A. — Le 13 juillet, arrivée des concurrents ralliant Nantes, parcours libre, Nantes étant le point de rendez-vous général, seul il sera demandé une justificatif on du point de départ et contrôle du kilométrage accompli.



B. — Le 14 juillet, parcours de régularité de Nantes à Pornic par le bord de la mer, avec moyennes imposées. Contrôle secret et contrôle de pointage. A Pornic épreuves de maniabilité.

Les moyennes imposées seront, pour les 500 cmc., de 55 kmh; 350 cmc. de 50 kmh; 250 cmc. de 45 kmh; 175 et au-dessous, de 40 kmh.

Pour les sidecars 500 et au-dessus : 50 kmh. 350 cmc. 45 kmh.

Les repas, hôtel, toutes commodités et essence sont assurés à tous les concurrents à des prix convenables.

Pour tous renseignements et engagements, s'adresser à M. Gros, café Parisien, place de la Gare, Pornic.

LE CIRCUIT DE VITESSE DE NIMES

Le Grand Prix de Nîmes réunissait l'élite des coureurs français auxquels s'ajoutaient les champions anglais Anderson et Thomas, et les italiens Ambrosini et Francone. La course fut malheureusement endeuillée par la mort de Georges Berthier, le champion avignonnais, qui dérapa dans une courbe. On lira par ailleurs un résumé de la carrière de cet excellent coureur, qui avait remporté de beaux succès, principalement depuis la libération.

On avait réuni dans la même course, 175 et 250 cmc., parmi lesquels Ambrosini et Anderson sur Guzzi. Ces deux coureurs luttèrent avec acharnement pour la victoire, qui revint à Anderson. A noter la belle performance du narbonnais Peany, troisième et premier des français de cette catégorie.

En 175 cmc., Barde mena longtemps mais Berlie parvint à prendre l'avantage un tour avant la fin.

La deuxième épreuve réunissait les 350 et les 500 cmc. confondues, au total 22 concurrents. En 500 cmc., Anderson partit en tête, suivi de Behra sur sa Guzzi 500 cmc. Behra dû malheureusement s'arrêter, ayant encrassé une bougie. D'autre part, des ennuis de boîte le firent encore rétrograder. Anderson, faisant preuve d'une audace extraordinaire, put donc s'assurer un net avantage, n'ayant plus d'adversaires susceptibles de l'inquiéter, et gagna la course des 500 cmc. devant Post.

Loyer mena d'abord en 350, et se maintint à la première place pendant deux tours, battant le record au second Mais il tomba dans un virage et recula de la première à la quatrième place. Monneret s'adjugea alors le commandement pour ne plus le quitter, gagnant sa catégorie après une course en tous points remarquable. Les spectateurs de Nîmes ont pu retrouver ce jour-là, le « championnissimo » d'avant la guerre, qui soulevait l'enthousiasme du public. C'est la deuxième victoire de Monneret en course internationale pour 1947, et il compte bien ne pas en rester là. Monneret termina donc grand vainqueur de la catégorie 350 cmc., derrière Anderson, gagnant des 500. Houel remporta une belle seconde place en 350, devant l'anglais Thomas.

Les résultats

175 cmc. : 1. Berlié sur Benelli, 11 t. 57 km. 376 en 45' 43" 9/10 (moy. 75 kmh. 277) ; 2. Barde (Terrot), 11 t. 45' 55" 6/10 ; 3. Picout (Magnat-Debon) ; 4. Bergallo (X.), 10 t. 45' 7" 2/10 ; 5. Pasuello (Terrot), 9 t. 42' 42" 2/10 ; 6. Jonquet (H.G.), 9 t. 44' 10" 4/10 ; 7. Trotobas (Monet-Go-

Le casque d'honneur de Moto-Revue

Après les courses de Nîmes et de Bordeaux, le classement pour le Casque d'Honneur de « Moto-Revue » est le suivant :

Monneret	26 points	Lesur	10	—	
Loyer	23	Nieto	8 pts 1/2	Codur	2
Wagner	22	Coli	8 pts 1/2	Tuson	2
Nougier	21	Lamarque	8	Pache	2
Houel	21	Dehez	7 pts 1/2	Mariani	2
Sauvin	18	Vidal	6 pts 1/2	Colignon	2
Barde	18	Braccini R.	6	Sabatier	2
Behra	18	Cogliati	6	Bosuello	2
Lafon	17	Guit	6	Jonquet	2
Picout	16	Cresta	6	Trotobas	1
Peraldi	16	Naudon	5	Roux	1
Berlié	15	Diaz	4 pts 1/2	Harra	1
Boulanger	15	Salac	4	Called	1
Post	12	Maison	4	Marchand	1
Peany	11	Escalier	3	Oklé	1
Chevallier	10	Gelice	3	Vaqué	1
Combes	10	Vera	3	Cauchy	1
Fourquet	9	Bergallo	3	Vaqué	1
Bori	9	Laura	2 pts 1/2	Léger	1
Bonnin	9 pts 1/2	Lamouzy	2 pts 1/2	Verdier	1

yon), 8 t. 46' 35" 5/10. Meilleur tour : 4' 2" 5/10, moyenne 77 kmh. 433 par Berlie sur Benelli.

250 cmc. : 1. Anderson (Guzzi) 12 t. 62 km. 592, en 42' 12" 5/10 (moy. 88 kmh. 975) ; 2. Ambrosini (Guzzi), 12 t. 42' 13" 8/10 ; 3. Peany (Rudge), 11 t. 42' 19" 6/10 ; 5. Sauvin (Magnat-Deb.) 11 t. 42' 59" 1/10 ; 5. Francone (Parilla), 11 t. 44' 46" 4/10 ; 6. Post (Excelsior) 11 t. 45' 37" 2/10 ; 7. Collignon (Guzzi) 11 t. 45' 37" 2/10 ; 8. Combes (Excelsior) 9 t. 44' 15" 3/10. Meilleur tour : 3' 21" 6/10 (moy. 93 kmh. 142) par Anderson sur Guzzi.

350 cmc. : 1. Monneret (Velocette) 19 t. soit 99 km. 104 en 1 h. 7' 27" (moy. 88 kmh. 157), 2. Houel (Velocette) 19 t. 1 h. 9' 49" ; 3. Thomas (Velocette) 19 t. 1 h. 9' 55" ; 4. Loyer (Velocette) 18 t. 1 h. 8' 28" ; 5. Berlie (Velocette) 17 t. 1 h. 6' 44" ; 6. Fourquet (Velocette) 17 t. 1 h. 8' 4". Meilleur tour : 3'

27" 2/10 (moy. 90 kmh. 625) par Loyer sur Velocette.

500 cmc. : 1. Anderson (Norton) 20 t. soit 104 km. 320 en 1 h. 10' 28" 7/10 (moy 94 kmh. 151) ; 2. Post (Triumph) 19 t. 1 h. 8' 29" 7/10 ; 3. Behra (Guzzi) 18 t. 1 h. 5' 47" 7/10 ; 4. Naudon (Velocette) 18 t. 1 h. 6' 16" 1/10 ; 5. Combas (Jap) 17 t. 1 h. 7' 7" 4/10 ; 6. Maison (Norton) 17 t. 1 h. 9' 34" 4/10. Meilleur tour : 3' 12" 4/10 (moy. 97 kmh. 596) par Anderson (Norton).

LE GRAND PRIX DE SUISSE

Nous donnerons dans le prochain numéro le compte rendu complet de cette course qui fut remportée par Ambrosini (Guzzi 250), Anderson (Velocette 350), Tenni (Guzzi 500) et Cavanna (Sc 600 Guzzi). Un accident mortel coûta la vie au champion d'Italie Ruggieri Jader.

Dans notre prochain numéro, vous lirez le compte rendu complet, l'ustré des nombreuses photos prises par notre service particulier de reportage du « Trophée de Saint-Eutrope » qui s'est disputé à Monthléry dimanche 15 juin sur le circuit de 6 kilomètres.

Georges Monneret, 1^{er} en 350 à Nîmes, photographié ici après sa victoire à Florefe sur Guzzi 250 cmc. A la suite de ces deux victoires consécutives dans des épreuves internationales, notre champion est aujourd'hui en tête du classement pour le Casque d'Honneur de « Moto-Revue »



LE CIRCUIT DES FRONTIERES

LE classique circuit de Chimay a vu se dérouler le 17^e Circuit des Frontières, qui battit tous les records d'affluence. La foule en eut d'ailleurs pour son argent, car le spectacle fut vraiment magnifique.

Goffin (350 cmc.) et Reys (500 cmc.) enlevèrent les courses des juniors devant treize autres concurrents. Dans les Seniors et les internationaux 350 cmc., Anderson partit en trombe et prit de l'avance dès le premier tour sur Withworth, que suivait Laurent, les autres concurrents étant nettement distancés. Laurent se retirera assez tôt de la lutte. Anderson ne cessera d'accentuer son avance, tandis que Whitworth en seconde position restera lui-même à bonne distance de Simons, Beischer et Ergé. Ces trois hommes luttèrent avec acharnement pour la troisième place, et c'est finalement Ergé, un ex-junior belge promu depuis peu au rang d'international qui l'obtint.

Il n'y avait en 500 cmc. (seniors et internationaux) que huit participants.

Anderson, fidèle à sa tactique, démarra en tête, devant Berscher, Frost, Whitworth, Laurent, Martin et Corthout. L'anglais Frost abandonna au 3^e tour, et Corthout l'imita au 7^e. Malgré la course éblouissante de Forster, qui

battit le record du tour que détenait Grizzly, Anderson réédita sa victoire de la précédente course, réalisant un magnifique doublé.

Les résultats

Juniors 350 cmc. : 1. Goffin, 55' 4" 2/10 ; 2. Roland, 58' 54" 7/10 ; 3. Guy, à un tour. 4. Delabarre à un tour. 5. Laroche à un tour. 6. Semal à deux tours.

Tour le plus rapide : Goffin en 5' 26".

Juniors 500 cmc. 1. Reys, 57' 29" ; 2. Marco (U.M. Uccloise) à un tour ; 3. Jacobs à quatre tours. Tour le plus rapide : Reys : 5' 38".

Seniors et internationaux 350 cmc.
1. Anderson (Velocette) 1 h. 0' 39" ; 2. Withworth (Velocette) 1 h. 0' 47" ; 3. Ergé (Sarolea) 1 h. 3' 36" 3/10 ; 4. Beischer (Norton) 1 h. 3' 37" 8/10 ; 5. Simons (Velocette) 1 h. 3' 38". Tour le plus rapide : Anderson en 4' 57" (moy. 131 kmh. 757).

Seniors et internationaux 500 cmc.
1. Anderson (Norton) 58' 33" 7/10 (133 kmh. 643) ; 2. Forster (Norton) 58' 55" 6/10 ; 3. Beischer (Norton) 58' 57" 3/10 ; 4. Withworth (Velocette) 1 h. 0' 1" 2/10 ; 5. Laurent (Norton) 1 h. 1' 42" ; 6. Martin (Norton) 1 h. 2' 24" 3/10 ; 7. Alf. Corthout (Sarolea) à 2 tours. Tour le plus rapide : Foster, en 4' 45" (137 kmh. 305).

devant Margerie, Baselis, Bonin, Perennès, etc. Margerie et Baselis, en 2^e et 3^e position, se tirent une bourre effrénée. Baselis se rapproche, mais au moment de dépasser Margerie, il se produit un accrochage, Baselis fait une chute spectaculaire, à quelques mètres du chronométrage, se relève et repart aussitôt très applaudi par la foule. Margerie continue, mais Dauge, qui devient troisième, ne tarde pas à l'attaquer, et à passer en seconde position, par suite d'une chute de son adversaire.

Dauge se rapproche de Veratchter. Cependant, celui-ci a encore quelques longueurs d'avance lorsqu'il entame le dernier des quinze tours. Chacun s'attendait à le voir passer la ligne le premier. Mais Dauge, mettant toute sa gomme, le rejoint au bas de la descente dans les derniers mètres, remportant la finale des in-extrémis.

Tout en applaudissant à la victoire du représentant de la Police Routière, on ne peut que regretter de voir le champion lillois privé d'un succès auquel il pouvait normalement prétendre. Nous aurions préféré deux vainqueurs ex-æquo.

La course internationale

La grande épreuve de la journée, la course internationale, réunit aux côtés des belges Delhaes, Delhez, Hauglustaine, Gardner et Patriot, les français Blat, Thuillier, Veratchter, Dauge et Deshaies.

Gardner ne peut partir, sa roue arrière bloquée. On s'affaire autour de sa machine, mais sans réussir à la remettre en marche.

Comme il était prévisible, les quatre belges sont au commandement, dans l'ordre Patriot, Delhez, Delhaes et Hauglustaine. Cependant, le premier français, Deshaies, est assez près du quatrième, Thuillier reste en panne. Dauge n'est plus aussi rapide que tout à l'heure, la machine se ressentant probablement des deux courses précédentes.

Deshaies, réussit à plusieurs reprises à ravir à Hauglustaine la quatrième place. Vers la fin, Patriot fait une chute et cède la place à Delhaes, mais continue néanmoins avec sa direction faussée. Finalement, Delhaes gagna devant Delhez. Ce dernier tente de rééditer l'exploit de Dauge et de passer son compatriote à quelques mètres de l'arrivée, mais il perd l'équilibre, tombe en pleine vitesse, se relève et franchit la ligne en poussant.

Le défilé des vainqueurs et une course amicale, en sens contraire de la marche des autres épreuves terminèrent la manifestation.

LES RESULTATS

jusqu'à 250 cmc. (12 tours)

1^{er} Bonin, (A.M.S.), 14' 28" 4/10 ; 2. Adnet (Motor-Club), 14' 55" 2/10 ; 3. Laume, (Motor-Club), ; 4. Desdremont.

350 et 500 (12 tours)

1^{ère} série : 1. Baselis (Lille), 11' 1" 2/10 ; 2. Perennes, (A.S.P.P.), 11' 55" ; 3. Tisserand, (S.M.C.P.), 11' 59" ; 4. Courtès (A.S.P.P.).

2^e série : 1. Veratchert, (Lille), 11' 28" ; 2. Margerie (A.S.P.P.), 11' 30" ; 3. Poitte (A.M.S. Ecurie Flèche d'Argent), 11' 31" ; 4. Adnet.

3^e série : 1. Dauge (A.M.S. Ecurie Flèche d'Argent), 11' 25" ; 2. Bonin (A.M.S.), 11' 45" ; 3. Engel (Motor-Club), 11' 46" ; 4. Viot, 12' 22".

Finale (15 tours) : 1. Dauge (A.M.S. Ecurie Flèche d'Argent), 16' 26" 2/10 ; 2. Verachtert (Lille), même temps, à 1 roue ; 3. Baselis (Lille), 16' 48" 2/10 ; 4. Bonin (A.M.S.), 17' 23" ; 5. Engel (Motor-Club), 18' 3/10.

350 cc. et 500 cc. internationaux (20 tours)

1. Delhaes, (belge) sur A.J.S. 350 cmc. 20' 55" ; 2. Delhez (belge), sur B.S.A. 350 cmc., 20' 56" ; 3. Patriot, (belge) sur Gillet 500 cmc., 21' 14" ; 4. Hauglustaine (belge) sur B.S.A. 350 cmc. 21' 27" 5/10 ; 5. Deshaies (français), Ecurie Flèche d'Argent, 21' 28" ; 6. Blat (français), Ecurie Flèche d'Argent 21' 31" ; 7. Verachtert (français), Lille ; 8. Dauge (français), Ecurie Flèche d'Argent, Mazoyer.

Le deuxième moto-cross international de l'A. M. S. A MONTREUIL

LE 2^e moto-cross international de l'A. M. S., organisé le 8 juin dernier, a connu le succès habituel de ce genre de manifestations. On ne peut que s'en féliciter et adresser une fois de plus aux sportifs dirigeants de l'Amicale Motocycliste de la Seine, les éloges les plus sincères. Ils ont d'autant plus de mérite à avoir réussi, que les difficultés de dernière heure sont venues leur jeter des bâtons dans les roues : La grève des distributeurs d'essence, qui faillit compromettre le ravitaillement en carburant, et la défection des transports ferroviaires, qui empêcha les concurrents anglais de se rendre à pied d'œuvre. Heureusement, à défaut des champions britanniques, une participation belge de premier ordre nous permit d'admirer des performances éblouissantes. De leur côté, les spécialistes français se dépensèrent au mieux et la bagarre pour la première place, fut souvent acharnée. Quelques chutes, mais peu graves dans l'ensemble.

Les buttes de Montreuil, constituent un théâtre idéal, pour une manifestation de moto-cross. Nous ne pouvons mieux comparer le site qu'à une vaste cuvette. Les conducteurs devaient escalader le versant, et redescendre, après un parcours plutôt varié, par une pente assez raide (60 % environ). Au bas de cette côte, un virage assez obtus qu'il fallait prendre avant de remonter. La visibilité était excellente, et des hauteurs, on découvrait la majeure partie du circuit

Première course (125, 175 et 250 cmc.)
On remarque au départ la 250 cmc. Guzzi de Ray Bonin, une Albatros toute neuve avec jantes en dural, fourche coulissante et bien entendu, suspension

arrière. La 125 Gnome-Rhône à fourche télescopique, qui a gagné sa catégorie à Romainville, est pilotée aujourd'hui par Bourgain.

Malgré une courte échappée d'Adnet, Bonin gagna sans difficulté. Il est vrai qu'une machine de la classe de la Guzzi, légère, maniable, nerveuse, et surtout bien suspendue, est un sérieux atout. C'était la seule machine à suspension arrière de la course.

Bourgain n'a pu terminer, ayant arraché tous les boulons de sa couronne arrière.

Deuxième course (350 et 500 1^{ère} série)
Nette victoire de Baselis, de Lille, devant Perennès et Tisserand. Adroit et sur, Baselis a confirmé l'excellente impression qu'il donna à Romainville.

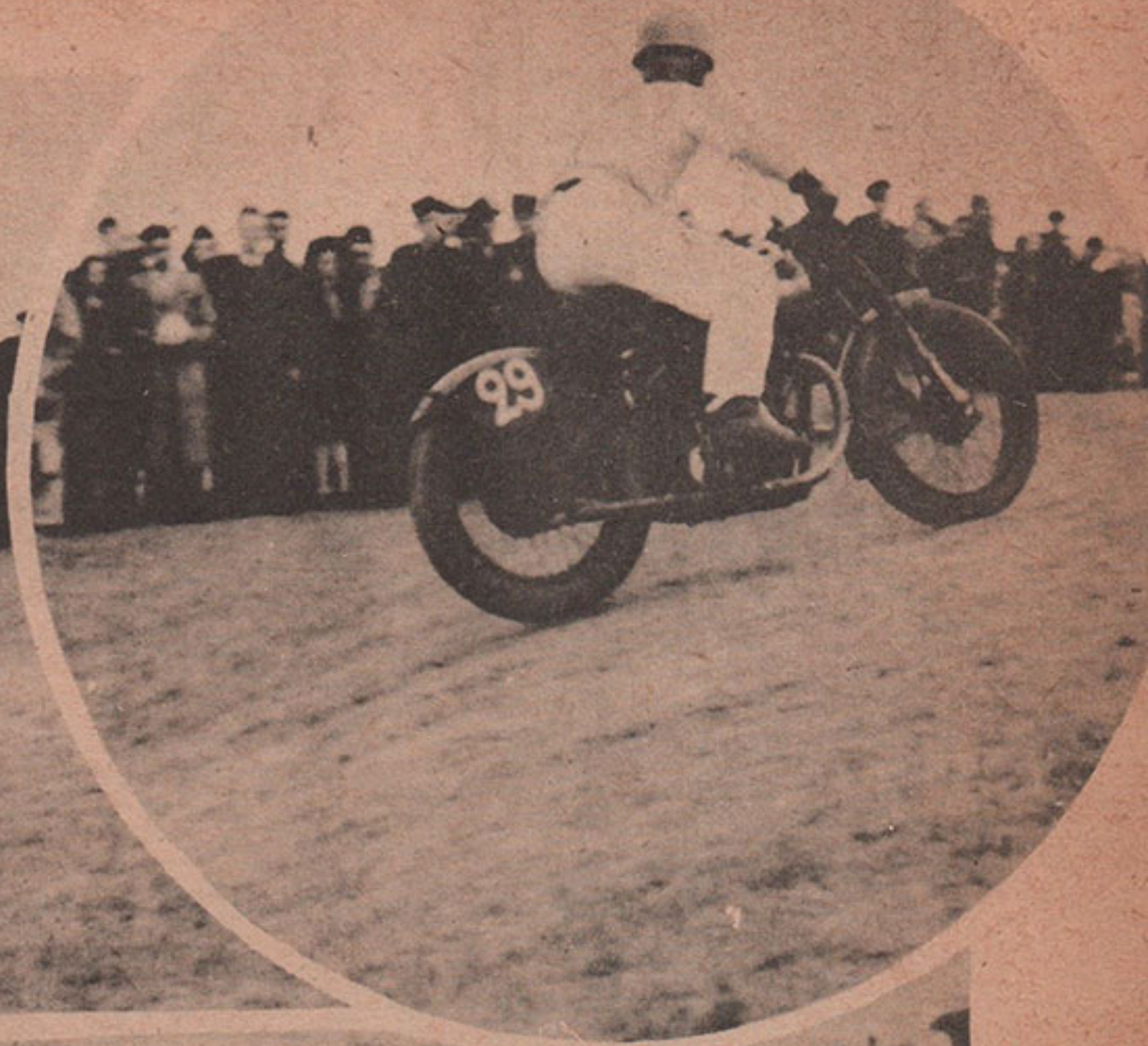
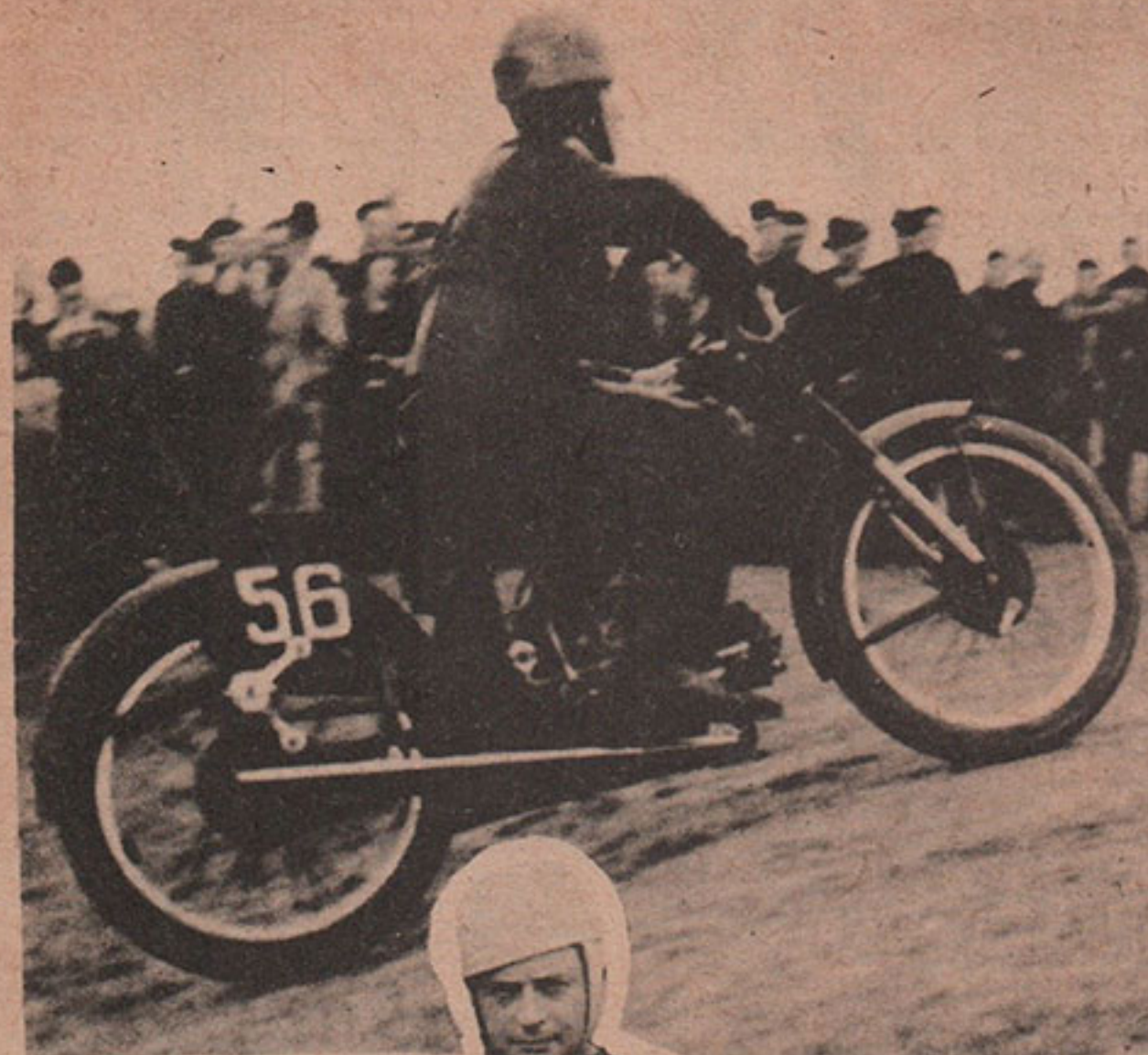
Troisième course (350 et 500, 3^e série)
Verechia mène pendant deux tours, mais ne repasse plus au troisième. Un autre coureur de Lille, Veratchter, gagne devant Margerie, Poitte et Adnet. Les gars du Nord se distinguent aujourd'hui.

Quatrième course (350 et 500, 3^e série)
Daugé, de l'écurie Flèche d'Argent Mazoyer et de la Police Routière, remporte une nette victoire, s'assurant dès le début une notable avance. Bonin, toujours sur sa 250 cmc. Guzzi, se hisse jusqu'à la seconde place, après un duel serré avec Engel.

(350 et 500, finale)

Course fertile en péripéties, qui réunit les meilleurs éléments des trois manches. Veratchter, Baselis, Dauge, Margerie, Poitte, Bonin, Tisserand et Engel.

Après un faux départ, Engel étant tombé sur la ligne, les concurrents font demi-tour et reviennent se ranger. Au premier passage, Veratchter est en tête,



AU MOTO-CROSS DE MONTREUIL

En haut, à gauche : Bonin, vainqueur en 250 cmc., qui réalisa le meilleur tour toutes catégories.

A droite : Daugé, gagnant de la finale des 350 et 500, en action.

Au centre, à gauche : Poitte, de l'Ecurie Flèche d'Argent, Mazoyer.

A droite : Trois concurrents belges sur la ligne de départ : Delhez (B 2), Pairiot (B 6) et Delhaes (B 1) qui gagna la course.

Ci-contre : Baselis (50) et Veratchert (35), gagnants des deux premières manches en 350-500 cmc.

Clubs

M.C. DE PARIS. — Au M. C. Paris, chaque dimanche une sortie. — Toujours nombreux sont les participants aux sorties dominicales du club « bleu et rouge »; tantôt les bords de l'eau, tantôt la forêt accueillent nos touristes à 2 ou 3 roues, et toujours les jeux divers et la plus franche camaraderie viennent égayer ces sorties. Les prochaines sorties du club sont fixées comme suit : le 22 juin : Cergy (près Pontoise), pêche et baignade. Départs porte Maillot, 8 h. 30 et 13 h. 30. Le 29 : Forêt de Fontainebleau-Barbizon, départ porte d'Italie à 8 h. 30. Sorties de juillet : le 6, la journée des champions à Monthéry. Le 20, Fontaine-le-Port, par Melun et Chartrette, 8 h. 30 et 13 h. 30 porte Dorée. Le 27, Gisors (visite du château), porte Maillot 8 h. Les 12-13 et 14 juillet, une grande sortie est en préparation. Par ailleurs, les sportifs ne chôment pas, après sa participation aux Circuits de l'Île de France, de Touraine, au trophée de St-Eutrope le M.C.P. aura des représentants à la journée des champions, et envisage de participer activement à toutes les épreuves de la région parisienne et environnante. Touristes et sportifs parisiens, venez nombreux au M. C. Paris, il y a du tourisme, du sport, de la gaieté et de la bonne camaraderie.

Réunions les 1^{er} et 3^e mercredis du mois, à 21 heures, « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli. Renseignements tous les jours à la permanence, 19, rue Charles-V. Arch. 87-51. Correspondance : M. Rouquette, 3, rue de Lancry, Paris-10^e.



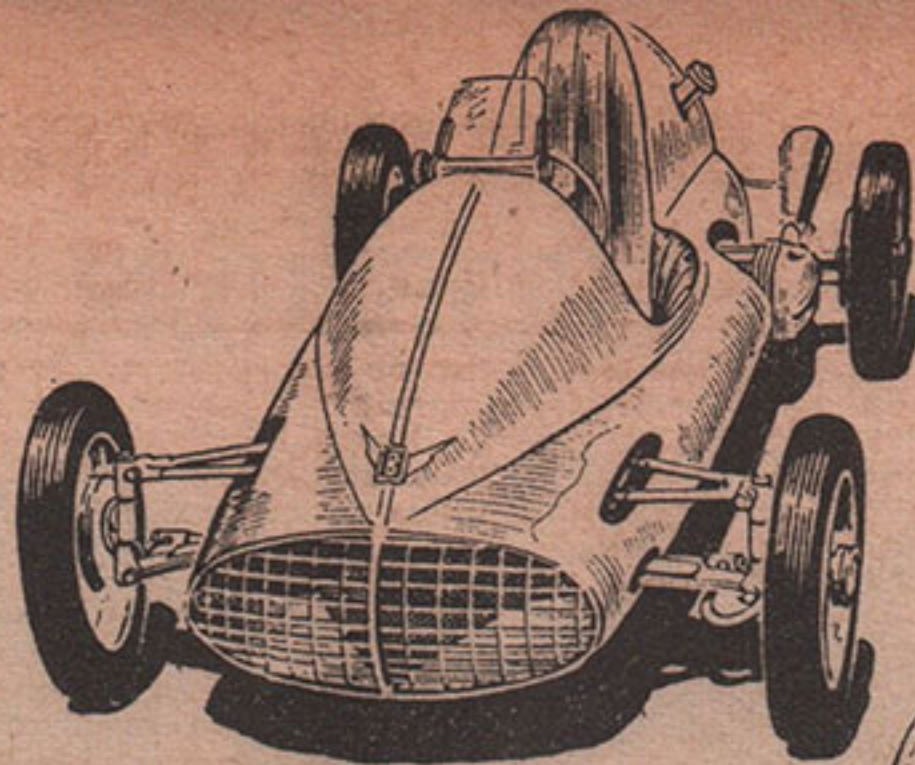
AMICALE MOTO - CLUB DE LA CITE. — Calendrier pour la saison 1947 : 29 juin, Grand Prix de Lyon (Motos). 6 juillet, Organisation Rallye-Ballon à St-Cenis sur Guiers (Savoie).

3 août, Participation au Rallye International des Centaures (Italie). Septembre, Grand Prix Automobile à Lyon. 12 octobre, Rallye-Paper Région Lyonnaise. En septembre, Participation au Rallye de Régularité organisé par la Ligue Motocycliste Régionale.

■ **MOTO-CLUB PICARD AMIENS.** — Rallye Chiffre de l'A.C.P.A. sur Peronne. — Sur l'aimable invitation de l'A.C.P.A., 20 membres du Moto-Club Picard ont répondu « présent » et n'eurent pas à le regretter. L'A.C.P.A., dont c'était le premier rallye, a tenu à renouer les bonnes traditions d'antan, ce qu'elle a parfaitement réussi, car, au hasard des contrôles, des physiques un peu oubliés réapparaissent, prenant forme et nom, en rénovant de bons souvenirs des Rallyes du bon vieux temps. Aussi le soir, à la traditionnelle distribution des prix, la gaieté était-elle générale, les uns d'avoir rapporté un prix, les autres d'avoir passé une journée agréable, et tous se donnant rendez-vous pour le prochain rallye dont un bon vent nous a fait entendre l'écho.

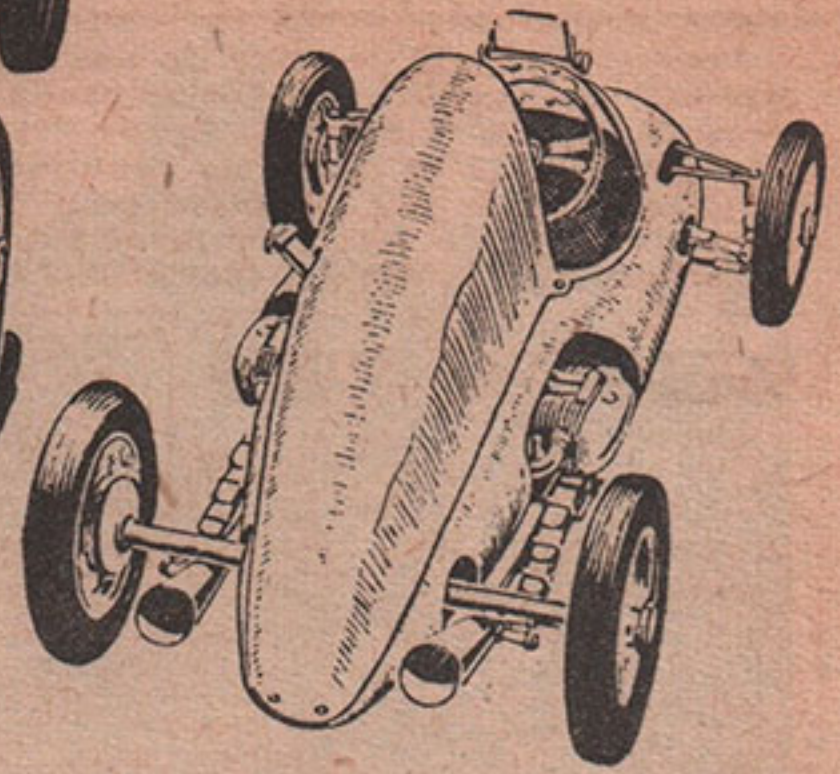
Le Rallye permit par la même occasion, et à tarif réduit, d'assister l'après-midi, sur le joli site du Cam dont plus d'un Péronnais est fier, à la course de hors-bords organisée par l'Aero-Club Gontrand Gonnet qui peut marquer un bon point pour l'organisation et le déroulement de l'épreuve. Les spectateurs étaient tenus en haleine de bout en bout et regrettaient de voir l'heure tourner trop vite.

■ **AMICALE MOTOCYCLISTE FLERIENNE.** — L'Association a fait lundi dernier à l'Hôtel de la Poste sa réunion mensuelle. Après un compte rendu de l'activité du mois de mai, il a été élaboré



La voiturette de course 500 cmc. établie par un amateur hollandais. Le moteur est un B.M.W. flat-twin à culbuteurs.

Cliché « The Motor »



VOITURES DE COURSE 500 cmc.

LA lecture des journaux spécialisés d'Outre-Manche nous fait connaître assez souvent les exploits en course des petits engins à quatre roues de 350 et 500 cmc. Des vitesses de l'ordre de 140 à l'heure pour les plus fortes, et de 110 à 115 pour les autres sont possibles.

Ces voitures entrent dans les catégories I et J des réglementations internationales et sont donc parfaitement reconnues. Beaucoup d'amateurs en France pourraient trouver dans ces deux catégories un moyen de satisfaire leur soif de vitesse et de compétition.

Le Salon dernier nous a présenté une floraison de petites voitures. Leur livraison est encore problématique et ce ne sont pas en tous cas des voitures rapides.

Ce petit article a pour but de rassembler les amateurs qui seraient susceptibles d'être intéressés.

Un groupe de techniciens a calculé un châssis homogène et facilement réalisable.

Ce châssis pourra recevoir tous les moteurs jusqu'à 500 cmc.

Il serait souhaitable que tous ceux qui, jusqu'ici, ont reculé devant une telle réalisation par carence d'outillage, ou de données techniques, se fassent connaître. Plus nous serons, moins nous coûtera la réalisation que nous souhaitons. Plus nous serons, plus nous aurons de poids auprès des organismes officiels dont nous aurons besoin.

La saison 47 est déjà fort avancée. Mais il nous faut nous compter et commencer à travailler. La joie que nous éprouverons lorsque le printemps 48 nous verra au volant de nos petites machines, sera grande et nous serons pleinement heureux.

Ecrivez-nous, il vous sera répondu. La piste et la route s'offrent à vous à très bon compte. Joignez-vous à nous tous, vous qui en mourrez d'envie; si le virus de la mécanique vous tient, vous ne le regretterez pas !... B. J.

le programme de juin. Deux sorties de propagande chez les motocistes de la région ont été prévues :

Le dimanche 22 juin, à 10 h. précises, au siège, départ sur Domfront, La Ferté, Briouze et Putange.

Le dimanche 29 juin même heure, départ sur Tinchebray, Vassy, Condé, Pont d'Ouilly, Pont des Vers et Athis.

Une troisième sortie sur Mortain, Sourdeval et Vire sera organisée courant juillet.

Un grand match de moto-ball est prévu à Flers pour le 14 juillet.

Ensuite il a été décidé de solliciter quelques grossistes en vue d'étudier les conditions d'une commande importante de casques.

ENFIN LE VOILA...

L'ouvrage pratique et technique, qui vous apprendra en 250 pages abondamment illustrées, ce qu'est la moto moderne, son fonctionnement, comment s'en servir au mieux, etc... Le livre qui vous est « indispensable »

Le VADE-MECUM du MOTOCYCLISTE (voir conditions pages des Petites Annonces)

Après l'enregistrement de nouvelles adhésions, il a été procédé à l'élection 5^e membre du bureau; Mr. Norbert Leriche a été désigné pour ce poste au bulletin secret.

La prochaine réunion a été fixée au lundi 30 juin à 20 h. 30 au siège social.

Amateurs de sports mécaniques, l'A.M.F. travaille pour vous, aidez-la en venant nombreux à ses réunions et sorties.

Permanence le matin au Siège Social: Hôtel de la Poste, 15, rue Nationale à Flers de l'Orne.

■ **AMICALE MOTOCYCLISTE D'ANTIBES-JUAN-LES-PINS.** — Siège social : Brasserie Foch, route Nationale. Antibes 403-10. Groupant tous les possesseurs de motos, vélomoteurs, sidecars, bicyclettes à moteur, ainsi que les amis des motorisés du canton d'Antibes, Juan-les-Pins et des environs.

Conseil d'Administration : Président, F. de Latour, journaliste accrédité. Vice-Présidents : Rochon A., mécanicien, Estruch A., mécanicien, Perrotin P., mécanicien. Secrétaire général, Dewolfs J. Adjoint, Boyer F., peintre. Trésorier général, Vauquelin A., gardien. Trésorier adjoint : Schelino J., mécanicien. Membres : Roggero S., Go F., Léonetti, coiffeur.

nos petites annonces

PRIX de la ligne de 26 lettres, signes ou espaces 75 francs (moins 5 %)
Petites Annonces commerciales (minimum 5 lignes) la ligne... 150 francs (moins 5 %)

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

Ecrivez très lisiblement (caractères imprimerie au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution

MOTOS A VENDRE

B.M.W. R 71 ét. neuf, sus, AR. BOURLON, 108, route Reine, Boulogne. Après 18 h.

TERROT 500 culb. sup. cul. 4 v. sél. impec. BERTINARIA, 23, r. J.-Jaurès, Suresnes.

PEUGEOT P. 112 4 CV, ét. nf. GERVAIS Rob. Saulx-les-Chartreux (Seine-et-Oise).

AUTOMOTO 350 lat. b. ét. b. pn. éclairage bas prix. CLOQUETTE, 132, r. Cardinet, ap. 18 heures, Paris (17^e).

500 MOTOBECANE moteur Blacburne nf, pns nfs, visible 18 h. 30. DOLL, 24, rue Pierre-Brosselette, Levallois.

B.M.W. R 35 F. tel. impec. pn. nfs. Tél. ROB. 32-90.

PART. vd 500 lat. N.S.U. av. side neuf, 90.000. GARAGE, 12, rue du Maroc, Paris-19^e.

GN.-RHONE 500 culb. D4 pn. batt. nfs, écl. Bosch. MISSOUT, 19, rue Voltaire, Arcueil.

B.S.A. 500 lat. 40 gr. tour. ét. nf. DELFAUT, 52, r. Danrémont. MONT. 22-87 apr. 19 h.

DRESCH 250 mot. Mag. b. ét. b. pns, prix int. MICHEL, 19 bis, av. Foch, Saint-Maur.

SOYER 500 lat. mot. Jap av. side Bernardet t. b. état. pns neufs, SEGUR, 18, Chaussée d'Antin (9^e). PRO. 87-79.

B.S.A. 750 2 cyl. culb. 4 V. sél. tr. belle Gnome-Rhône V2 b. ét. 2 cardans compl. Zundapp KS 600. 1 pn. nf 3-21. 142, bd Branly, Romainville.

SAROLEA 600 side 4 V. TOUTIN, 149, av. J.-Jaurès, Clichy

PART. vend Jonghi 350 culb. parf. ét. b. pns. Vis. 12 h. 20 h. ts jrs. HOCHET, 33, av. République, Vincennes.

GNOME-RHONE 5 CV av. side bon état. BITSCH, 18, av. Chalmin, Montigny-Cormeilles.

MONET-G. 4 CV b. état. CHADELAT, 42, rue Alsace, Levallois. PER. 24-72.

VELOM. Gillet parfait équip. vendu de conf. BASTIE, 39, r. de la Colonie (13^e). Ap. 18 h.

MOTOBECANE 4 CV lat. tr. b. ét. gén. belle prés. pns nfs. Marcel BERNARD, pl. du Monument, Les Essarts-le-Roi, S.O.

VELOM. P 54 état et pns nfs. tan-sad, 45.000. JERO. MEN. 89-97 et 97-68.

B.M.W. R 16 bs pns et side a. caisse, pn. nf. GAREE, 84, av. St-Maurice, Maisons-Alfort.

HARLEY 7 CV 1938 tr. belle av. side Précision parf. état. PAUL, 12, r. Moulinvert, 14^e.

350 PEUGEOT P 112 mod. 1943 parf. ét. pns nfs. MICHEL, 19 b's, av. Foche, Saint-Maur.

MOTOCONF. 5 CV culb. tr. b. ét. side Bernardet sp. dernier mod. 90.000 frs. DEUDON, 10, r. Dailly, Saint-Cloud.

POUR cause ferm. atel. vend nombre pièces et accessoires neufs et occ. pour vélom. et motos. Rudge 500 culb. 1939. imp. D.K.W. 350 4 v. b. état. D.K.W. 350 3 v. ss pns Triumph 350 culb. comme neuve. BERNAUD, 100, rue du Président Wilson, Levallois (Seine).

MOTOCONF. 3 cv 2 t. b. ét pns exc. FESQUET, 4, r. des Dames

PART. vd sup. motoside R-Gillet moteur neuf, pns nfs, visible 22, r. Brunel (17^e).

SIDECAR Gillet type G parf. ét. pns nfs, bas prix. BERGER, 8, r. Labie (17^e). Ap. 20 h.

PEUGEOT P 115 4 CV sp. tuyaux relevé t. chromé c. nve 90.000. PAROUX, 23, r. Ginguenne, Rennes. Tél. 51-99.

PART. vd Gnome-Rhône CV 2 5 CV flatt. parf. ét. Peugeot P 135 4 CV culb. sport parf. ét. P 108 3 CV lat. P 104 4 CV lat. Dollar S2 5 CV culb. mot. Chaise b. état. MEUNIER J., Breuil-Barret (Vendée).

4 HARLEY-DAVIDSON c. nve. 2 Terrot 250 cmc. latérale. 1 Terrot 350 cmc. neuve. 2 Terrot 500 RSS av. side. 2 Peugeot vélomoteurs 47. 1 Motobécane 500 culb. 4 vit. MOTO DANTON, 14, rue Danton, Paris.

100 PEUGEOT 2 t. 45 ex. état. pns nfs. PLANÇON, 8, r. des Réservoirs, Versailles (S.-O.).

VICTORIA 3 CV 4 V. b. ét. moteur nf, visible 2 r. du Colonel Renard, 17^e. 2 à 5 heures.

PART. vd Matchless fourche tél. 4 V. ét. neuf, visible le soir à partir 19 heures. sam. et dim. VUILLEMARD, 94 bis bd de la République, Noisy-le-Sec (Seine).

PART. vd 100 Kœhler-Escoffier 2 t. moteur Villiers, 3 v. bon état, 2 pneus neufs, tan-sad. VARGUES, 44, rue Duranton ou tél. 9 h. à 12 h. ou 14 h. à 18 h. RICH. 69-64.

TERROT RSS 3 av. side 1942, 5.000 kms, imp. Ecr. LAURENT Hôtel de l'Etoile, Briouze, Orne

500 B.S.A. M 20 parf. état. VIDAL, 52, rue Villiers de l'Isle Adam, Paris (20^e).

B.M.W. R 12 pièces dét. grippe genoux, repose-pieds, BRIOU, mécan., 55, r. Brancion, 15^e. Sauf dimanche.

TERROT 3 CV type P.O. imp. Madame MEZELLE. BAL. 13-16

ZUNDAPP KS 500 latérale flat. twin tr. bon état, vis. ts les jours GARAGE du BUT, 13-19, rue Fontaine du But (18^e).

GILLET-HERS. 5 CV av. side comm. 4 V. bicyl. mod. 39, pns 20 %, 50.000. FERIERE, Cité des Fleurs, Cormeilles en Parisis (Seine-et-Oise).

MOTOSACOCHE 4 CV culb. b. ét. b. pns. MONJAUX, 8, rue Gaston Pinot, Paris (19^e).

PART. vend Dollar 3 CV sél. ét. impec. Bottes cuir 40, cuissards, 59, av. Michel-Bizot, 12^e. DID. 17-12.

TRIUMPH 250 2 cyl. 2 t. 4 v. sélect. gris. sél. t. b. ét. 86, r. Monceau. LAB. 78-42.

VDS B.S.A. cul. 2 CV -937. Motosacoches 5 CV Mag. Plusieurs épaves Gillet-Herstal 500 av. pap. moteurs et roues divers. PERARD, 68, rue de Cernay, Reims (Marne).

PART. v. tr. belle Ariel 350 1943, 4 v. sél. GARAGE, 32, r. de Meaux, Paris (17^e).

A V. Harley-Davidson 1200 et Indian 1000 parf. état, pneus neufs. S'adr. G. LERAT, La Chevrolière (L.-Inf.).

PART. vd Zundapp 4 cyl. ét. cme nf. CLERMONT, architecte Tél. 215, St-Lo (Manche).

PART. vend moto Indian 1200 cmc. type 1944, ét. nf. De La PORTE. SEG. 69-13.

INDIAN 1200 susp. AR solo 160 kmh, garantie, 13, rue Fernand, Romainville

MOTOCONF. 350 sup. culasse mod. 39 sélect. 4 v. état imp. 95.000 fr. 6.000 kms. MASARIN, r. Garros, Blanc-Mesnil (S.O.)

250 pages

Le Voilà !!! LE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

PRINCIPAUX CHAPITRES:
Le choix d'une moto. — Le fonctionnement. — Particularités des moteurs à explosion. — Equilibrage et Distribution. — La carburation. — L'allumage. — Le graissage. — La transmission. — Le cadre. — Roues et pneus. — Eclairage. — Tan-sad et sidecar. — La moto sur la route et au garage. — Entretien, pannes et comment y remédier. — Costume, équipement tourisme, etc..., etc...

250 PAGES

abondamment illustrées

16^e Edition — 160^e mille
En vente à nos bureaux :
Toutes baisses comprises
200 frs. (Envoi recommandé.
225 frs). Etranger : 250 frs
Commandes à notre compte
courant postal : M. Lacombe
Paris 289-91

GILLET-HERSTAL 400 cft. pft. état, 6, r. Capucins, Cambrai.

RALLY 7 CV sp. culb. b. pns SACHOT, Brunehamel, Aisne.

PART. vd 350 AJS type 40. ét. nf, moteur rech. 85.000 fr. CRETY, Alençon (Orne), 6, r. du Puits au Verrier.

PART. vend dir. Motobécane nve 500 culb. super cul. 4 v. éclairage élect. écr. MARQUERIE, Esbly (S.-et-M.). tél. 84.

CAUSE départ part. vd moto side Gillet-Herstal 500 culb. mécan. impec. px 50.000 frs. HEMERY, 10, r. de l'Union, Clamart, très urgent.

ZUNDAPP 350 2 tps b. ét. 13, r. de l'Amodion, Paris (20^e).

INDIAN 1200 susp. AR très b. av. side, 142, bd Branly, Romainville.

SOYER 5 CV av. side Bernardet tr. bon état. BEDOUIN, 5, r. Le Regrattier, Paris (4^e).

ZUNDAPP 750 neuve tr. belle av. side Poinard grd luxe, sp. 1947, pn. nfs. MAI. 44-62.

MOTO sidecar Indian CAV 9 HP, mécaniq. pns neufs, équipement complet, mod. unique, impeccable. LECOINTE, 19, r. Joubert, Villeneuve-sur-Yonne.

D.K.W. 3 CV 3 v. 200 cc. to. chrom. tr. b. ét. peint. n. BERGER, 20, r. E.-Zola, Marcoussis

CITROEN B14G fourgon tôlé. B.M.W. R5 2 cyl. fourche télesc. Motofonfort 350 culb. N.S.U. 200 4 v. Triumph, 250 Herisson, B.M.W. R 23, cadre cardan. M. FORTIN, 19, r. Godfroy, Puteaux. LON. 03-38.

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

IMPORTANT : Notre Service des Assurances peut procurer à nos lecteurs toutes les assurances désirables, pour l'usage de motos, sidecars, voitures ou camionnettes. En nous demandant les renseignements, nous indiquons obligatoirement : 1^o la force de la moto ou de la voiture indiquée sur la carte grise ; 2^o si c'est une moto, dire si elle comporte, ou non, un siège arrière, ou un sidecar ; 3^o l'usage : promenade, ou affaire, ou commerce ; 4^o le mon-

tant de la garantie (500.000 ou illimitée). Veuillez déposer votre demande pour que nos services — surchargés — n'aient qu'à inscrire, en face de la demande, le total de la prime. Joindre une enveloppe portant votre adresse, et un timbre, s.v.p.

Et ainsi vous aurez votre réponse dans le minimum de temps.

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

VELOCETTE 350 A.C.T. très bon état, bons pneus, 85.000 frs. GARAGE de BOURNAN, à Bagneux (M.-et-L.).

NORTON 633 lat. bon ét. av. side Bernar. 4 pn. impec. JULIEN, 13, rue L. Frot, Paris, 11^e. Après 18 h.

TERROT 1 CV 2 v. b. ét., 8, r. Ch.-Perrin, Pierrefitte.

500 GILLET-HERSTAL culb. av. side Bernar. s. caisse, parfait état. LAGRAULET, 32, r. Chauvelot, Paris (15^e).

250 2 tps pn. nf 12.000 ou c. pns ch. 27x4, 26x3.50. CORNELIE, r. Cassès, St-Ouen, 18 h.

HARLEY-DAVIDSON avec side pn. nfs 45.000 fr. ELY, 82-00. HERVEUX, 14, r. Lord-Byron-8^e

F.N. 350 méc. ét. pns neufs bas px, 28, bd de l'Yser, 17^e.

SIDE Gnome-Rhône 500 pneus nfs, bs px, PIRON, 183, r. Galliéni, Boulogne. MOL. 30-13.

500 B.S.A. M20 état marche ch. épave 500 Triumph Nuremberg, CARON, 7, r. Beauséjour, Suresnes. Le soir apr. 19 h.

ZUNDAPP K.S. 600 4 v. sélect. pn. nfs. 268 av. P.-Doumer. Rueil - Malmaison (S.-et-O.). Vis. tous les jours pairs.

MOTOS révisées gar. neuves. Magnat-Debon 5 CV culb. 40. Terrot 5 CV culb. 4 vit. Monet-Goyon 5 CV, 4 v. 1946. Monet-Goyon 5CV culb. sidecar FAURIE, 8, av. St-Ouen, Paris. Face sort. métro La Fourche.

GILLET-HERS, 350 2 t. 45.000 f. ABADIE, 2, r. Marseille, 19 h.

500 TERROT culb. R.S.S.E. b. px. BERGEON, 61, r. Schmid, St-Ouen, porte Montmartre.

TERROT 500 culb. p. ét. 55.000. Concierge, 15, r. Saussure, repas

PART. v. moto-side Benelli, susp. AR, 500 lat. ét. méc. et pns nfs, le soir 19 h. sam. dim. CROSS, 185, r. Crimée, 19^e.

STYLSON 5 C. culb. av. side mot. Blackburne ét. nf. HAMMEL, 35, r. Ramus, Paris, 20^e.

HARLEY 750 CIV. ent. rev. pn. nfs. M. AR, bas prix, rep. vélom. ts jrs, sf sam. dim. DESSERRE, 99, fbg St-Honoré

SIDE vélom. complet. 37, bd des Batignolles, Paris (8^e).

NEW-IMPERIAL superbe 500. ABADIE, 2, r. Marseille, 19 h.

A V. anc. Gnome-Rhône exc. ét. 2 pns nfs, d'av.-guer. tansad et vélom. 3 vit. Radior parfait état. S'adres. PEYRACHE, 56, rue Am.-Mouchez, 14^e. GOB. 20-11.

NORTON 500 culb. avec side Norton sport origine excellent état, pn. neuf. éclairage, réserv. t. t. Quincaillerie, r. Ste Croix, Mortagne (Orne).

KOEHLER-ESCOF. 500 culb. 4 v. sélect. bas prix. PIJO, 8, r. St-Meunier, Paris (20^e).

TERROT compt. H.C.P. b. état bas prix. FOURCADE, 50, rte Pessan, Auch (Gers).

P. et. 2 ch. Monet b. 4 CV Terrot sport cul. 4 v. G. FROGER, St-Denigatine (Mayenne)

VELOM. Peugeot b. état p. nf occ. 15.000. WAG. 57-68 matin.

B.S.A. 600 side Précision vd ou éch. ctre 350 angl. Ecrire ETASSE, 97, av. Roger-Salengro, Champigny (Seine).

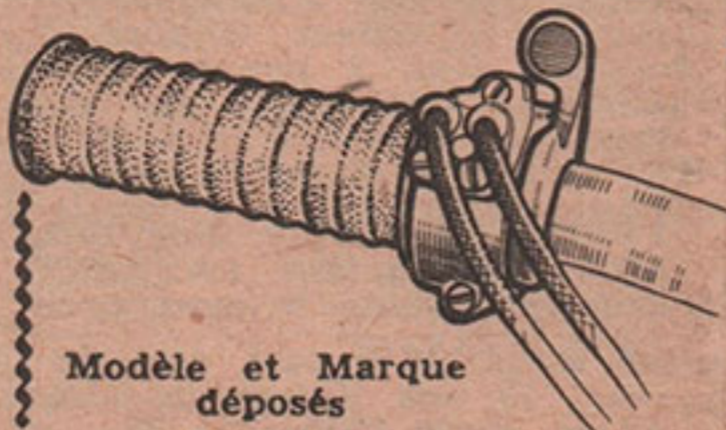
B.M.W. R 51 ét. nf pl. offr. HURST, 31, r. Louise, Mulhouse

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)



Modèle et Marque déposés

Poignées Tournante

DUPLEX

AIR ET GAZ

Ets SEMONSU - BERAUD

46-48, r. Sainte. Marseille

Dépositaire Régional

H. PISCAGLIA

95, rue d'Italie, Marseille

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

POINARD

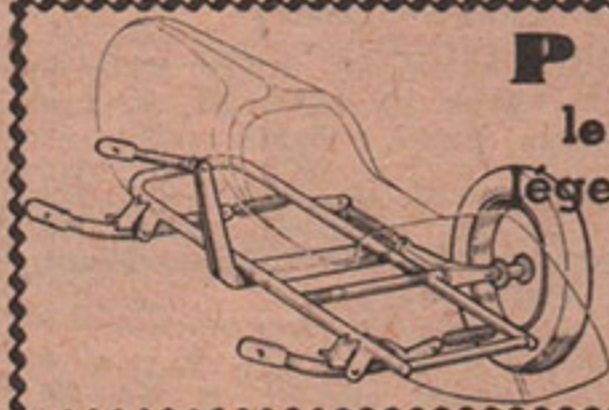
le spécialiste du side-car

léger à suspension intégrale

Bté S.G.D.G.

54, r. Et.-Dolet, Cachan

Tél. : ALE. 34-41 (Seine)



ACCUMULATEURS



BATTERIES MOTOS

12, rue Creuzet, Lyon

Tél. : Parmentier 46-17

A. PIGASSE, Ingénieur - Chimiste

"UNE NOUVEAUTE"

Le véritable confort, avec

LA POIGNEE (LICENCE) SOUPL — CAOUTCHOUC

pour Velos et Motos

FERREBŒUF Freres, 47, rue Marius-Aulan, 47

LEVALLOIS-PERRET — Tél. Per. 05-07

Accessoires en gros

AUTO - RENOVATION

1, Boulevard Bineau — LEVALLOIS-PERRET

PER. 52-74

PIECES ADAPTABLES

MOTOBECANE — MOTOCONFORT

SPECIALITE D'EMBIELLAGES

REPARATIONS VOLANTS MAGNETIQUES

ACCESSOIRES

Expéditions en Province

VELOM. Motobécane monov. b. état. NEVERS, 44, r. Estiennes d'Orves, Pré St-Gervais (S.).

DOLLAR side pn. nfs. 4 C. culb. 65.000 frs. GUILLAUMET, 73, av. République, Montrouge.

VEND Terrot 500 culb. 1946, 4 vit. 140 à l'heure, roulé 5.000 kms, neuve. GATIGNOL, Loupiac, Payrac (Lot).

PEUGEOT 350 parf. révisée b. pn. bonne présent. 55.000 frs. SEGOND, 52, rue Anat.-France, Chevilly (Seine).

UNIQUE Ariel 4 cyl. ét. gén. impec. pn. nfs. JARDON, 30, r. d'Amiens, Lille. Tél. 704-70.

MONET-GOYON 4 CV 350 culb. ét. parf. pn. et ch. nfs. BILLET Gaston, 83, r. Paris, Villiers-sur-Marne (S.-et-O.).

A V. cause santé Gnome-Rhône 800 cmc. nve dern. mod. av. side Bernardet grand routier, 31, r. Abel-Hovelacque, 8 à 10 heures. GOB. 35-06.

A V. 500 bicyl. DRESCH pns nfs, tr. b. état mécan. Bernard GONELLE, 7, rue Christian-Dervet, 12^e. A part, 19 h.

350 culb. LMP av. side 40.000 a déb. PIJO, 8, r. St-Meunier, Paris (20^e).

TERROT 350 latérale pneus neufs, 37.000 fr. Ecr. SELLIER, Ets S.A.P.O.C., Saint-Germain, Laval (S.-et-M.).

INDIAN 1200 parf. ét. 3 pns nfs, susp. AR. DREUX, r. P. L. Courier, Luynes (I.-et-L.).

B.M.W. 6 CV 2 cyl. cardans, ét. impec. PHILIPPE, 4, av. d'Arsonval, Nantes (L.-Inf.).

A V. vélom. Terrot 1 CV excel ét. marche, pns b. état. S'ad. Mme JENCOUX, 62, av. Simon-Bolivar. NORD 94-37.

MATCHLESS 350 culb. état et pns nfs. ODE, 35-99.

45.000 f. Terrot 350 mot. H.O. tr. b. ét. Marchand, Fourges, Eure

SIDE 350 Dollar Gd. sport 68.000 fr. Pns nfs. SAVI, 68, r. Saussure, 17^e.

PART. vd Triumph état neuf 1938, D.K.W. 250 dern. modél. roulé 3.000 k. Jap 250 lat. 20.000 Harl.-David. mod. 1918 9 CV, 10.000. THEVENY, 52, r. du Moulin de Pierre, Clamart.

PART. v. 350 DKW b.pn. Gense, 3, av. Huguier, Buc (S.-et-O.).

VELOM. 1 CV mot. Sachs parf. ét. BREUSKIN, 12, r. Albouy.

DERNIERE MINUTE

FUSIL chasse brochés cal. 16 av. 25 cart. contre moto. Donnerais suppl. SCHLESSER Ch. HARDY P., 13, quai de Grenelle, Paris (15^e).

ECH. 350 F.N. impec. c. 500 même état. DIEUX, 113, rue Saint-Charles, 15^e.

ECH. bicyl. Indian 741 P fab. 43 et imp. ctre voit. sp. Amilcar, G.-Irat ou 1500 Bugatti même ét. HUTTEAU, Moulin d'Ormoy, Mennecy S.-et-O.).

ECH. spl. carab. autom. chasse Winchest, c. 3 pneus 11 ou 12x45 même rech. VATSON, 46, rue Massu, Vincennes, de 10 h. à 13 h.

VDS ou éch. camionnette Renault 1.200 k. ss roues contre moto. PIOT, 8, r. de Sartrouville, Argenteuil. Tél. 13-29.

A V. ou éch. Celta 4 faux cab. tôle b. ét. ctre B.M.W. R 71. FAGE, 3, r. Caucelle, Argenteuil, apr. 19 h. ou écr.

**SILENCIEUX
WILMAN**
1^{ER} PRIX au dernier concours
du T.C.F.



3 Rue d'Evreux, Courbevoie, Seine

CHROME-CUIR
VETEMENTS DE CUIR — CANADIENNES — BLOUSONS
38, RUE DU CHATEAU-D'EAU — PARIS (X^e)

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

ACHAT toutes pièces

ACAT ET VENTE
Toutes Motos
Pièces détachées — Mise au point — Spécialiste Terrot et Motobécane

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

GNOME 750 X culb. side Bernardet pn. nfs pour voiture sport. CHAN, Macé (Orne).

VDS ou éch. ctre voit. moto Triumph 350 culb. 4 v. sél. pas roulé. GABY, 10, r. Mathieu, Saint-Ouen (Seine).

SIMCA-8 Berline 1940 pn. pilote, tr. belle, à vend. ou à éch. contre R 51 ou 66 ou 71 plus. soult. Serge, 38, rue Comm. Mowat, Vincennes.

V. ou éch. side 500 culb. tr. b. ét. c. 250 ou 350 sam. ou dim. 41, rue P.-Curie, Bois-d'Arcy (Seine-et-Oise).

ON DESIRE ACHETER

CHERCH. moteur ou embiel 500 lat. Blackburn. VERGNAUD, 127, bd de Charonne, Paris.

SUIS acheteur side Précis. ou Bernardet. WALLEZ. Tél. cabine Theuville.

CHER. roue arr. Triumph ang. 3HW ou Flasque et mâchoir. frein. com. sélect. à éch. ctre roue AV B.S.A. M 20 ou roue AR Matchless télec. Ch. LEGRAND, rue R. Legros, Grand Quevilly (S.-Inf.).

ACHETE 250 ou 350 (préfér.) Peugeot ind. prix Ecr. BEDIN, 3, villa des Pyrénées (20^e).

CH. 250 4 T. b. ét. et bons pneus. Prix rais. Ecr. av. px et car. FABER, 34, rue de Léningrad, Paris.

CHERCHE épave 198 D.K.W. avec papiers. CARLEN, 61, av. de la République, Paris (11^e).

DIVERS

V. Mag. dyn. 5-11 B.M.W. 2 cyl. ALBEAU, 120, Tombe Isoire, 14^e. t. l. j. 19-21 h.

REVIL Ets, 82, av. des Ternes. ETO. 15-53, seul spécialiste pour tous équipements et accessoires moto, cycle, auto. Tabliers, cuissards, casques, serre-tête, vestes, sacoches, musettes, sièges arrières, poignées tournantes, silencieux, dessus selle caoutchouc, accus, sélecteurs V. M., guidons, klaxon, outillage.

SACHS 100 pap. pneus 600x55c 650x45c, 26x3,50, 22x2,75, 27x4 impec. BERTINARIA, 23, rue Jean-Jaurès, Suresnes (Seine).

DARMONT carr. spéc. mot. ss cal. ét. imp. pn. nfs, mot. rev. 11, r. St-Saens. SEG. 50-19.

VOIT. spéc. 750 35 CV flat-twin culb. 5 r. Rudge pn. Racing tt neuf, car. course ou Simca, décap. au choix appt 113. MAI. 90-90 avant 10 heures.

TRES bon spécial Moto posséd. pet. capital est dem. pour mont. aff. en associat. Emplac. 1^{er} ordre. SOUDANAS, 11, bd Magenta. NORD 60-74.

MOTEUR nf Gnome-Rh. 5 CV culb. type D 1927. DEVIN, 15, r. de la Gare, Brunoy. Tél. 117-211, à Brunoy. LOU. 79-29.

TOUT pr R.-Gillet 6 CV. Darmont 6 CV, 3 CV, m. AR. Delco 78, bd F. Faure, Aubervilliers.

MATHIS P. Y. C. 7 CV cabr. décap. freins lockheed. HENRI, 15, rue Aumont Thieville-17^e.

SANDFORD alu moteur Ruby impeccable, visible. GRATECAP, 14, rue Danton, Paris.

V.A.P. et vélo état neuf, à enl. 13.000 fr. L. GERMAIN, 59, av. P.-V. Couturier, Cachan.

A V. tour garage découpoir v. 32 mm. et mot. VAP neuf. Tél. SEG. 86-27.

A V. 7 CV Amilcar à réviser bien chaussée, 5, r. Rudge à céd. px des roues. tél. rend.-vs SUFFREN 02-79 soir.

VDS pantalon cuir bottes 42 casque cuir neufs. VASSEURE, 249, fbg St-Martin, 10^e, sauf. sam. dim. à part. 18 h.

V. 2 pn. 27x4 b. ét. 1 ch. 1 chaîne, 2 roues vélo 700. 1 cadre V après 18 h. FEDERMEYER, 11, r. H. Barbusse, Clichy

VDS moteur Gnome-Rhône V2 5 CV ss boîte vit. 500 kms de rodage. CIOTTI, 26, r. de Paradis, 10^e. PROV. 61-58.

PART. vd moteur René-Gillet 2 cyl. compl. tr. b. état. boît. vit. emb. sam. dim. MONO, 26, av. Hénin, Chelles.

A V. auto Ford 12 CV type AF commerciale, 6 pneus bon ét. Café des 3 Manches, 45, bd Clémenceau, Corneille-Paris.

PNEUS et chambres motos et vélom. roues, moteurs, réservoirs. FAURIE, 8, avenue de Saint-Ouen, Paris, face sortie métro La Fourche.

D.K.W. 500 2 cyl. 4 vit. sél. susp. AR, side orig. V. ou éch. ctre voit. GAILLARD, 195, bd St-Denis, Courbevoie (Seine).

V. moteur Sunbeam 350 culb. cadre fourche 500 Alcyon, roues, pneu talon 600x65, boîte N.S.U. inc. Tél. ap. 20 heures 127 à Ecouen.

A V. au pl. offr sidecar Précision comme neuf. LAPRUN, 40, rue Jean-Bart, Courbevoie. DEF. 14-50, 13 h. à 14 h.

VENDS tandem très bon état pneus neufs. LEBONNOIS, 3, route de Bry, Villiers-sur-Marne (Seine-et-Oise).

A V. panier commercial pour sidecar. CAILLETTE, 37, rue Meslay, Paris (3^e).

SIDE Richard à gauche, pneu talon 650x65, robuste, conv. pr caisse, 5.000 francs. CIVEL, 7, rue Ponscarne, 13^e. Sam. 21 et 28 juin 8 à 19 h.

FONDS DE COMMERCE

VENDS mon fonds cycles motos ou local p. t. comm. pat. gros demi gros, détail et const. boutique angle 22 m. façade, atelier et outillage complets, s.-sol 75 m², force motrice cuis. gd studio, salle de bains, terr. provençale, grenier, tout confort, eau chaude et froide, chauff. centr. gaz, poss. ach. imm. av. ter. 186 m², 8 locat. dont 2 bout. et neuf fac. paie. S'adres. CYCLES CHAMPION, 55, rue Mouzaia (19^e). sauf dimanche et lundi.

DERNIERE MINUTE

250 lat. R 23, 13, av. Victor-Hugo, Vanves, après 13 h.

B.M.W. R12 av. side. Matchless 350 cul. réc. Ardy 500 lat. 4 v. Mise au point de mach angl. JEAN, 116, bd Serrurier (19^e)

500 culb. side Buffl. méc. pn. bon état, ts jrs. MICHON, 7, r. Th.-Roussel, Paris (12^e).

CYCLOTRACTEUR (Groupe propulseur sans carburateur sur roue avant pvt transf. vélo en B.M.A. ou utilisation pour petite industrie. Voir Raymond à MOTO-REVUE.

CYCLETTE (groupe auxiliaire se montant sur cadre de vélo nf. Voir Raymond à MOTO-REVUE.

LISEZ-LE, IL VOUS INTIERA COMPLETEMENT, IL VOUS PERFECTIONNERA...

Le Vade-Mecum du Motocycliste !

**VADE - MECUM
DU
MOTOCYCLISTE**

SOMMAIRE

Bref historique. — But de ce livre

CHAPITRE PREMIER
CE QU'EST LA MOTOCYCLETTE MODERNE
Le choix d'une moto
Deux temps ou quatre temps
Accessoires
La moto est le mode de transport économique

CHAPITRE II
LE FONCTIONNEMENT D'UN MOTEUR A EXPLOSION
Disposition et fonctionnement d'un moteur à quatre temps
Quelques détails de construction

CHAPITRE III
**QUELQUES PARTICULARITES
DES MOTEURS A EXPLOSION**
La distribution
Disposition et fonctionnement d'un moteur à deux temps
Carburant et allumage
Quelques particularités importantes des moteurs à explosion
Formes de chambre d'explosion et turbulences
Turbulences
Régime

Le condensateur
Réalisation d'une magnéto
Avance à l'allumage. — Magnétos pour multicylindres.
Le volant magnétique
Magnétos à induit fixe. — Allumage par batterie et bobine
Le double allumage
La bougie
Régulation de l'allumage
Pils de bougies et bougies
Faut-il emporter des pièces de rechange? — Réglage du volant magnétique

CHAPITRE IV
EQUILIBRAGE ET DISTRIBUTION
Le polycylindre
L'équilibrage du monocylindre
L'équilibrage du multicylindre
Distribution
L'avance à l'allumage

CHAPITRE V
LA CARBURATION
Caves à niveau constant. — Carburateur semi-automatique
Quelques types de carburateurs automatiques
Réglage de carburateur
Réglage des carburateurs

CHAPITRE VI
L'ALLUMAGE
Production du courant
Comment on transforme le courant primaire
La masse

CHAPITRE VII
GRAISSAGE
Le rôle de l'huile
Le choix de l'huile
Systèmes de graissages
Graissage semi-automatique. — Graissage par aspiration.
— Graissage par pompe mécanique
Le carter sec. — Moteur Bradshaw. — Le graissage des deux temps
Le graissage par mélange et les quatre temps. — Graissage des polycylindres
Pourquoi les moteurs modernes consomment-ils si peu d'huile?

CHAPITRE VIII
COMMENT EST FAIT UN MOTEUR
Cylindre et piston
Le carter
Quelques détails de la distribution

CHAPITRE IX
Le deux temps
Attention à la distribution des deux temps
Echappement des deux temps
Quelques deux temps curieux
Quelques types de silencieux

CHAPITRE X
LA TRANSMISSION
Modes de transmission — La courroie
La chaîne
Les engrenages. — Changement de vitesse
Embrayage
Embrayages à disques secs
Embrayages fonctionnant dans l'huile. — Embrayage à cônes
Le kick starter
Réglage des boîtes de vitesses
Entrées des chaînes
Amortisseurs

CHAPITRE XI
LE CADRE
Le cadre à double berceau
Fourreaux élastiques
Cadres en tôle emboutie
Direction et fourche élastique
Les supports arrière
Amortisseurs de chocs
Soudure autogène ou raccords brasés

CHAPITRE XII
ROUES ET PNEUS
Les pneus
Dimensions des pneus
Chambres à air. — Réparations des chambres
Pour démonter un pneu à talons
Faut-il remonter les pneus?
La selle

CHAPITRE XIII
ECLAIRAGE
Éclairage électrique
Installation à courant alternatif
Installation à courant continu
Entretien des accumulateurs
Les fusibles. — Avertisseurs. — Ne surchargez pas votre appareillage électrique

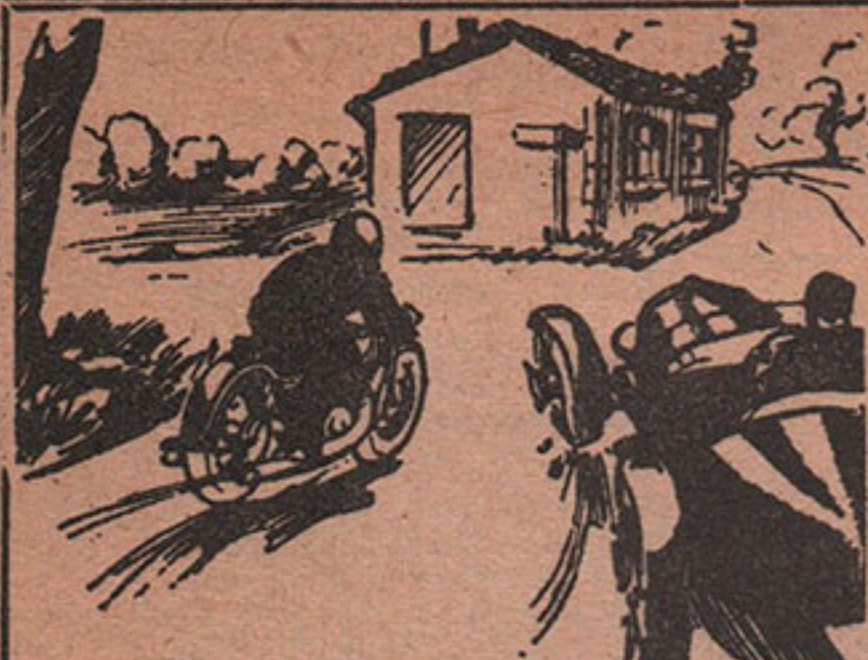
CHAPITRE XIV
TANSAD ET SIDE CAR
La moto tandem est-elle dangereuse? — Sièges spéciaux
Le 14-cv
Circoséries
Montage du side-car
Conduite du sidecar
Le sidecar en course

CHAPITRE XV
LA MOTO SUR LA ROUTE ET AU GARAGE
Inspection de la machine. — Le départ est difficile
En route
Au début
Entretien périodique de la machine
Revision complète
Équilibrage d'un monocylindre
L'installation du garage
En panne
Le moteur cale
Arrêt progressif
Allumage
Démontage de l'allumage
Démontage de la distribution
Réservoirs de soupapes cassés
Pertes de compression
Pannes de carburant en
Pannes de transmission

CHAPITRE XVI
COSTUME. — EQUIPEMENT. — TOURISME
Le Costume
La Moto. — Appareils photographiques
Les sacs. — Ne fixez ni moustache, ni épaules
Cintre
Ne portez pas en voyage avec une machine en mauvais état. — Visitez les monuments
CONCLUSION

EDITE ET EN VENTE A MOTO-REVUE : 200 frs (envoi par poste recommandé 225 frs. Etranger 250 frs. Commandes à notre compte courant postal : M. LACOME, Paris 289-91.

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs



MIEUX QU'UNE AFFIRMATION ..

LES ETABLISSEMENTS LOUIS R. TALPAIN
PONT DE BERAUD A AIX-EN-PROVENCE

vous offrent **UN ESSAI GRATUIT**
de leur incomparable

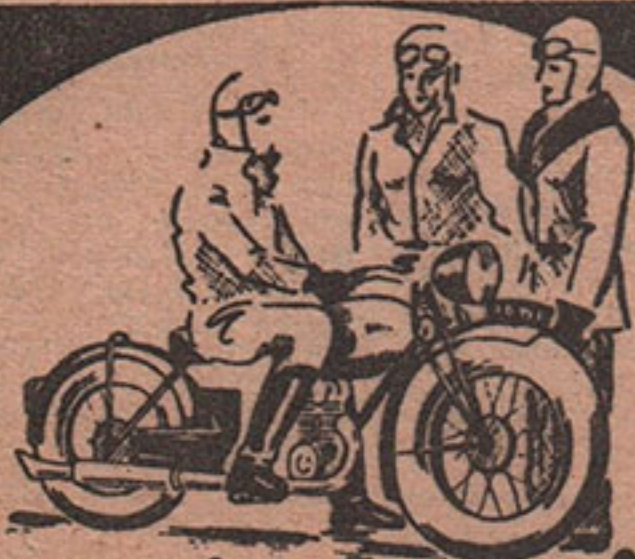
SUPER-FULGUR B

ANTIDETONANT — DECALAMINANT — SUPERHUILEUR

LE « SUPER-FULGUR » AUGMENTANT **RÉELLEMENT** LE POUVOIR
CALORIFIQUE DE L'ESSENCE, VOUS FERA REALISER

une économie de 25 à 33 % (garantie)
consommation de

- IL VOUS ASSURERA DES DEMARRAGES ET REPRISES FONDROYANTS, ET FERA DISPARAITRE TOUT CLIQUETIS.
- IL AUGMENTERA CONSIDERABLEMENT LA DUREE DE VOTRE MOTEUR, DONT IL REDUIRA LA FATIGUE ET L'USURE, PARTICULIEREMENT EN ASSURANT UN GRAISSAGE IDEAL DES HAUTS DE CYLINDRES...
- UN ECHANTILLON-DOSE POUR 20 LITRES D'ESSENCE SERA, SUR VOTRE DEMANDE, ADRESSE **GRATUITEMENT** A VOTRE INTENTION A VOTRE MOTORISTE, MECANICIEN OU DISTRIBUTEUR D'ESSENCE, DONT VEUILLEZ NOUS INDIQUER LES NOMS, ADRESSE ET PROFESSION EXACTES, ET AUQUEL NOUS ENVERRONS EN MEME TEMPS QUELQUES ECHANTILLONS POUR LUI-MEME.



*J'exige toujours
des P.R.V.*

...pour faire réparer mes crevaisons,
car elles réalisent une véritable
soudure autogène du caoutchouc
et conviennent à tous types de
vulcanisateur.

...et aussi des Rustines à Bord mince,
que j'emploie avec la DISSOLUTINE
(Dissolution Spéciale Rustine) :
chaleur du roulement,
elles se vulcanisent à la

RUSTINES
A VULCANISER
P.R.V.

RUSTINES

5^e RUSTIN 7, RUE CASTERÉS
CLICHY (Seine)

87

MOTOS PARIS-NORD CYCLES

AGENCES GNOME - RHONE — MOTOBECAE
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

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

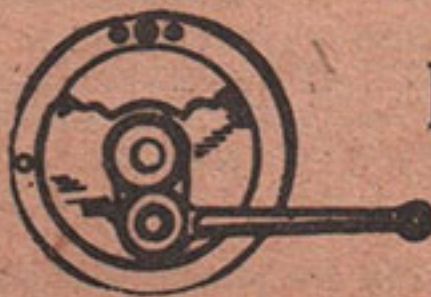
**REFECTIONS D'EMBIELLAGES
REALESAGES DE CYLINDRES**

FOURNITURES : PISTONS COMPLETS
PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES
TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES

MAISON FONDEE EN 1906

PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23
PARIS-17^e — Tél. ETO. 12-46





STÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, rue de la Condamine — PARIS-17^e

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL

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.

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



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

VITEX

LE SELECTEUR AU PIED 3 ET 4 VITESSES

adaptables aux principaux types de motos

TERROT, PEUGEOT, GNOME-RHONE, MONET-GOYON,

MOTOBECANE, DOLLAR, SOYER, Blocs-moteurs

CHAISE, Boîtes STURMEY, BURMAN, BRIDIER, etc...

est en vente au

COMPTOIR PARISIEN DE LA MOTOCYCLETTTE

8, rue des Plâtrières - PARIS 20^e

Conditions à MM. les Agents,

également : Pignon de chaîne tous modèles et modèles

spéciaux sur demande. Réalésages. Accus. Compteurs de

vitesse. Selles. Silencieux. Carburateurs et pièces AMAC.

Fermeture annuelle du 10 août au 2 septembre

Marc PIAULET

MOTOS

Vente Achat Echange

neuf et occasion

Dépannage — Réparation

Moto-Ecole

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

GOB. 80-70

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

Agence exclusive

MOTOBECANE

Pièces détachées

Réparations par Spécialistes

Achats - Ventes - Echanges

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

Les Moteurs
P. P. ROUSSEY
sont fabriqués et vendus
par la

Société

D'EXPLOITATION des
BREVETS ROUSSEY

S. A. R. L. au capital de

1.700.000 Frs qui vient de

se constituer à cet effet. Les

demandes de fournitures

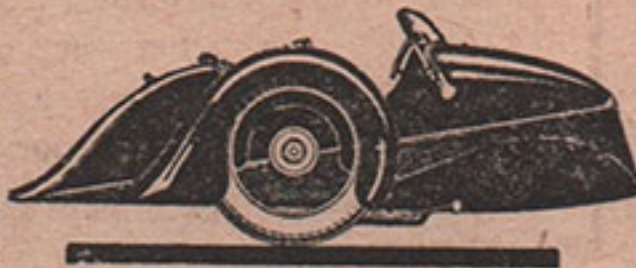
peuvent être adressées à

l'adresse de la nouvelle

firme : 34, Bd du Parc, à

NEUILLY - SUR - SEINE

Téléphone MAILLOT 92-61



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)

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

ETS BONNET

VELO SOLEX

Motos, Vélocycleurs, 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

ACCESSOIRES SAKER LEVALLOIS



POIGNEES TOURNANTES

POUR MOTOS

VELOCYCLEURS CYCLES

GUIDONS DE 22 et 25

SAKER

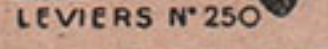
LEVALLOIS



LEVIER N° 250



MANETTES N° 260



SAKER

LEVALLOIS



SAKER - LEVALLOIS - SAKER

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

Monet-Goyon - Motobécane - Terrot - René Gillet, etc...

Sidecars Bernardet sans bon

marcel perrin

50, av. Ed.-Vaillant

BOULOGNE (Seine)

Tél. : MOL. 29-62

Vélocycleurs contre bon.

Délais de livraison les plus brefs

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



GRANDE EXPOSITION

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

et EXPOSITION DE MACHINES DE COURSE

LE PLUS GRAND CHOIX DE MOTOS DE FRANCE

Agent officiel des plus grandes marques du monde

NORTON — ARIEL — PANTHER — BROUGH-SUPERIOR — RUDGE

QUE DES MOTOS RECENTES A L'ETAT DE NEUF,
LIVRABLES SOUS 24 HEURES

1 1000 cmc. HARLEY-DAVIDSON 2 cylindres culbuteur type Police. — 1 1000 ARIEL 4 cylindres, culbuteur, suspension AR, état de neuf. — 750 cmc. B.M.W. R 71, suspension AR, état de neuf. — 750 GNOME-RHONE R4 X 40 Spéciale, 2 cylindres. — 800 cmc. ZUNDAPP 2 cylindres. — 600 ZUNDAPP 2 cylindres, culbuteur. — 500 ZUNDAPP, 2 cylindres, culbuteurs, 2 carburateurs. — 500 ARIEL RS état de neuf, année 1945. — 500 ARIEL Fourche télescopique, neuve, 1.400 kms, sélecteur. — Année 1947, 350 ARIEL, culbuteur, 4 vitesses, sélecteur. — 350 EXCELSIOR MATCHMAN, arbre à came, 4 vitesses, sélecteur. — 500 NEW-IMPERIAL, culbuteur, 4 vit.,

sélecteur, suspension AR. — D.K.W. 4 CV, 4 vit., sélecteur. — NORTON 500, culbuteur, fourche télescop., suspension AR, état de neuf. — NORTON 500 latérale, 4 vit., sélecteur, état de neuf. — NORTON 500 internationale, culasse bronze, susp. AR. — NORTON 500, culbuteur, 4 vit., sélect. — MOTOBECANE 350 et 500, super culasse, 4 vit., sélect. — ROYAL-ENFIELD 350 latérale et culbuteur, état de neuf. — TRIUMPH 350 latérale et culbuteur, etc... — SIDECARS à la demande. Tous les dern. modèles vendus à l'état de neuf avec garantie

Motos neuves avec licence d'importation. — Exportation FRANCE et COLONIES. — Fermé le dimanche

ACHAT, VENTE, ECHANGE et REPRISE
Une visite s'impose et vous serez édifiés!

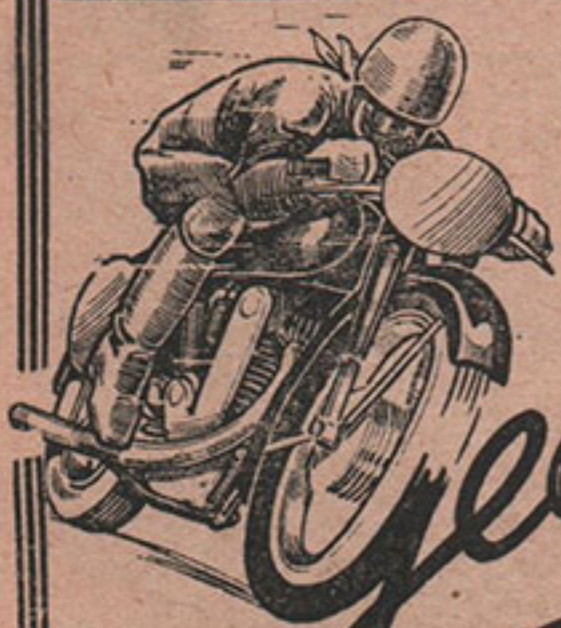
DIRECTION GENERALE :

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.



La compétence que l'on ne discute pas !

Georges Monneret

Avant de fixer

votre choix, visitez un des

2 MAGASINS

PARIS - CENTRE

7-9. Boulevard Beaumarchais
(place de la Bastille)

PARIS - SUD

106, avenue Aristide-Briand
MONTROUGE (porte d'Orléans)
ALESIA 21-71

TOUS LES EQUIPEMENTS POUR TOUS LES SPORTS

VETEMENTS DE CUIR POUR LA VILLE ET LE SPORT

REPARATION ET MISE AU POINT PAR LES MECANICIENS
DU SERVICE DES COURSES

TOUTES LES PIECES DETACHEES FRANÇAISES ET ETRANGERES

Tous équipements sur mesure et pièces mécaniques spéciales,
d'après modèle ou plan en 8 jours

ACTUELLEMENT EN RECLAME : CASQUE GENO ET F. N. 10 % DE REMISE

76 FOIS RECORMAN
DU MONDE

6 FOIS CHAMPION
DE FRANCE

Exposition
des modèles

JONGHI
MOTOBECANE
PEUGEOT
TERRON

MONET-GOYON
RENE - GILLET
GNOME-RHONE
SIDECARS BERNARDET

La plupart de ces marques
livrables de suite

Bientôt tous les modèles de
la grande firme Anglaise

Stock complet
de toutes pièces
AMAC — GURTNER
ZENITH