

35^e ANNEE — N° 896. — 4 JUILLET 1947

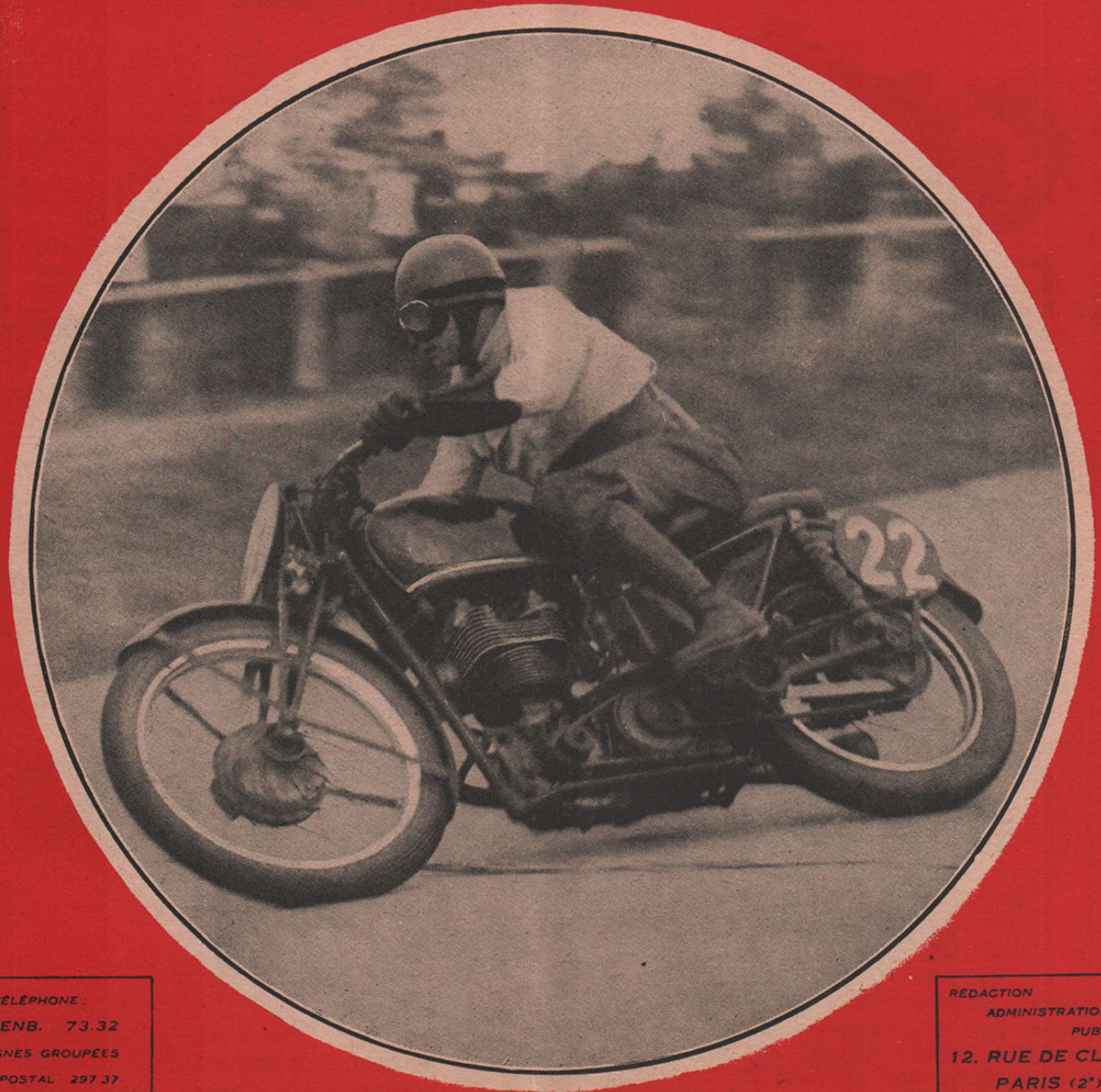
LA « MOTORETTE »
TERROT 125 cmc.

LE SPORT

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 CLÉRY

PARIS (2^e)

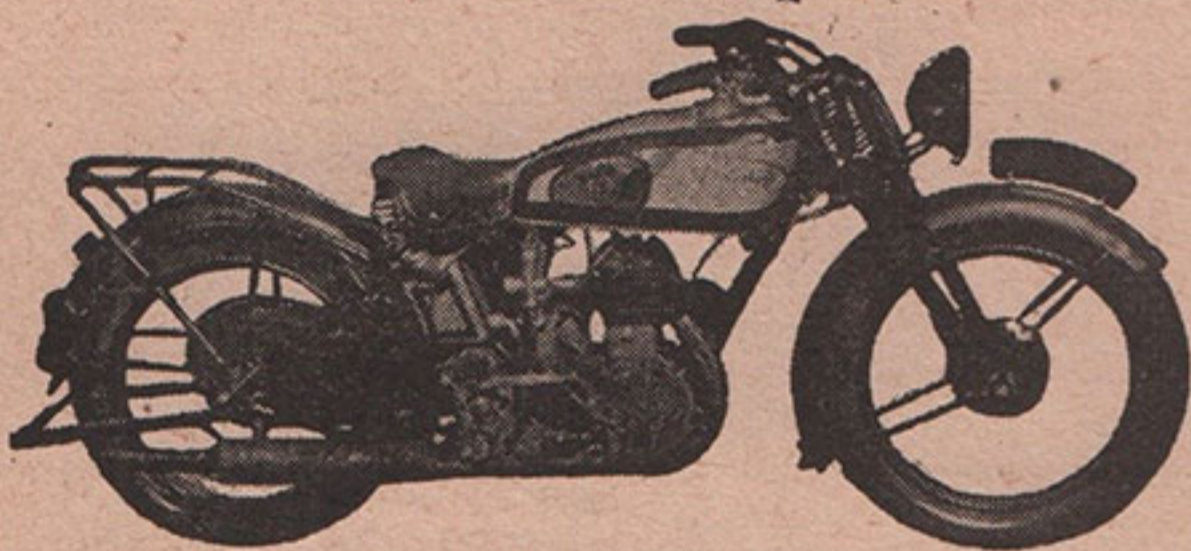
AU TROPHEE DE SAINT-EUTROPE

Un beau virage de Lhéritier, (Velocette 350) premier au classement général

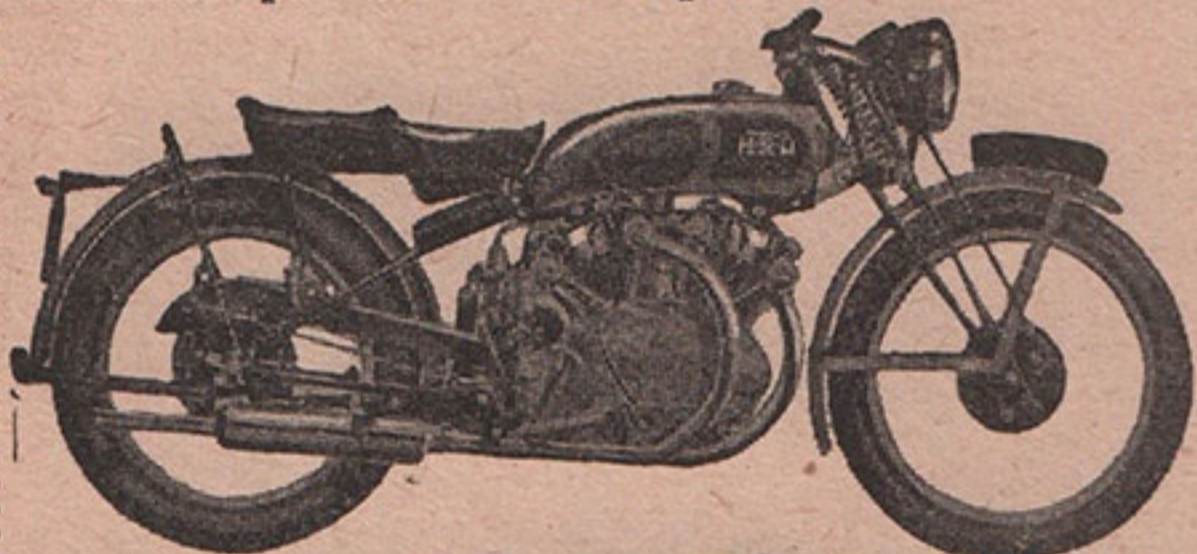
Le Salon
de la **Moto** continue
chez
GARREAU

PIECES DETACHEES ANGLAISES
SPECIALISTE MOTOS RAPIDES

Norton

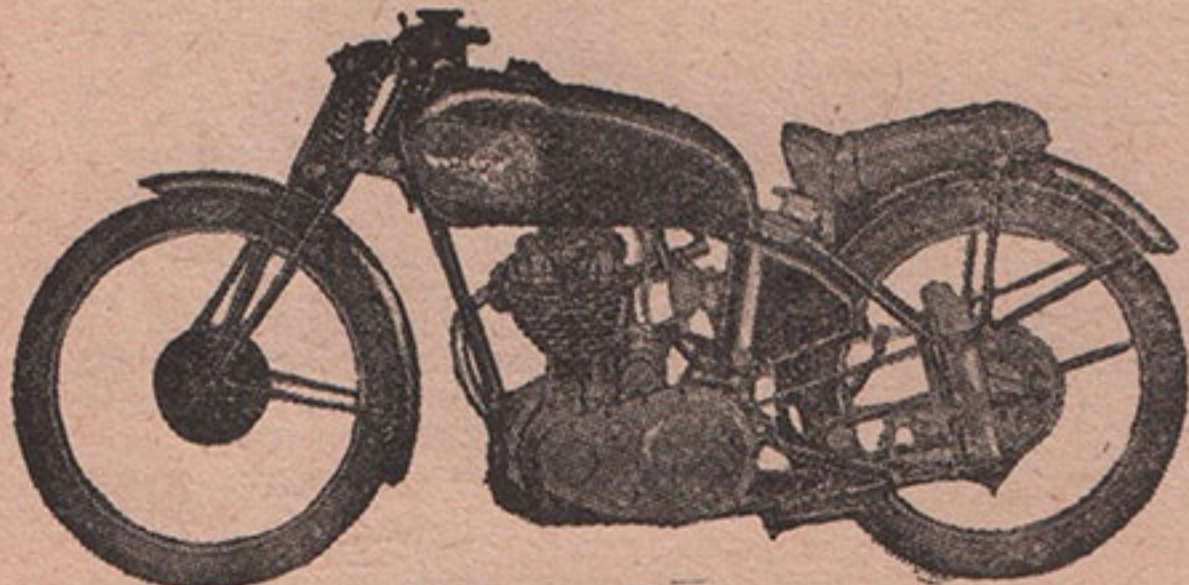


Actuellement quelques Motos NORTON
« Second - Hand » sont disponibles.
Etat de neuf absolu — Entièrement garanties
Livrables par ordre d'inscription des commandes



**Motos VINCENT HRD
EXCELSIOR et SCOTT**

Visibles chez GARREAU



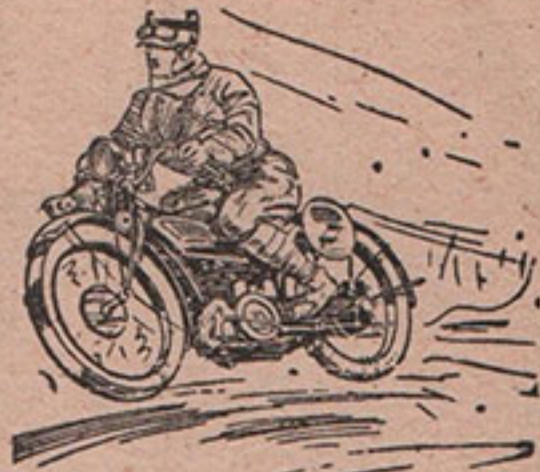
GARREAU
SPECIALISTE MOTOS RAPIDES

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. FERME LE LUNDI.



Un progrès sensationnel dans le graissage des hauts de cylindre

ADOPTÉZ



le **BRETOCYL**
GRAPHITÉ

qui, après avoir remporté les plus grands succès en 1946,

TRIOMPHE PARTOUT en 1947

En voitures avec WIMILLE, SOMMER, CHIRON, CHABOUD,
GIRAUD-CABANTOUS, VILLORESI, E. MARTIN, etc.

Et en motos avec

**ANDERSON, LOYER, MONNERET,
PERRIN.**

Behra, Laurent, Ambrosini, 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 corres-
pondant à 150 litres de carburant pour le prix de 240 francs
(Baisse de 10 % comprise)

COMPTOIR DE PIÈCES DÉTACHÉES
POUR MOTOS

CPDM



4, Rue CHAPTAL — LEVALLOIS
TEL: PER 09.13 • Seine

PIÈCES DÉTACHÉES
POUR MOTOS

**EMBIELLAGE-RÉALÉSAGE
PISTON MOTOS**

PIÈCES POUR MOTEURS
CHAISE

Peugeot, Terrot, Motobécane, Zurcher.
Accessoires

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

PIÈCES POUR BOITES G.M.



Moto revue

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12

(Immeuble métro Sentier)

PARIS (2^e)

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI

FONDE EN 1913. — Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

TELEPHONE GUT : 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 N ^{os}	170	300

● Verser à un bureau de poste au compte postal :

MOTO-REVUE 297-37 PARIS

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

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

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

◆ LA FIRME PIRELLI A 75 ANS

L'usine italienne de pneumatiques Pirelli a fêté récemment son 75^e anniversaire. C'est en effet en 1872 que Giovanni Battista Pirelli a fondé cette importante usine de traitement du caoutchouc.

◆ UNE NOUVELLE MOTO DANOISE

La moto légère « Auly », construite au Danemark, est une 120 cmc. deux temps à cylindre et culasse alu. Il existait déjà, au Danemark, la Nimbus, une 750 cmc. 4 cylindres A.C.T. Les deux extrêmes...

◆ LE 2^e RALLYE INTERNATIO- NAL DE CASTELLAZZO BORMIDA

Nous rappelons à nos lecteurs que la question intéresse, que le rallye international de Castellazzo-Bormida aura lieu le 3 août 1947 dans cette ville de la Province d'Alexandrie. Toutes facilités seront données aux participants pour le séjour. Qu'ils s'adressent de notre part à l'Organisation Madone des Centaures, au Moto-Club de Castellazzo Bormida (Italie). Tous les motocyclistes sont invités, quelles que soient leurs croyances ou opinions. Malgré le caractère religieux du rallye, il s'agit avant tout d'une manifestation motocycliste qui s'annonce comme grandiose. Ce sera pour de nombreux touristes européens l'occasion d'un merveilleux voyage d'agrément. M. le Dr Marco-Ré, dont l'obligeance n'a jamais été mise en défaut, nous a assuré à maintes reprises que tous ceux qui se rendront à Castellazzo Bormida au début d'août ne le regretteront pas. Rappelons que de nombreux souvenirs récompenseront les clubs participants.

LE T.T. EPREUVE CLASSIQUE

NOUS avons tremblé pour le T.T. Avant la guerre, même la plupart des marques s'en désintéressaient. Seules, du moins dans la catégorie senior, des polycylindres à compresseur avaient des chances de gagner et ces machines, purs racers, s'éloignaient de plus en plus des modèles livrés à la clientèle. Et leur prix, leur préparation spéciale, les frais énormes de leur mise au point décourageaient des constructeurs même très sportifs, d'autant que malgré d'innombrables victoires, ils voyaient la masse de la clientèle s'adresser à des marques puissantes, mais qui restaient à l'écart des courses.

Et actuellement, dans une période de misère, avec une production réduite et presque uniquement réservée à l'exportation il semblait téméraire d'envisager l'organisation d'une épreuve de cette envergure. Par ailleurs la disparition de Brooklands a privé l'industrie britannique d'un terrain d'essai pour la mise au point de ses machines de course. L'avenir du T.T. semblait donc bien compromis. L'A.C.U., heureusement, ne perdit pas la foi, pas plus que les autorités de l'île de Man, qui apportent un important concours financier.

Chose curieuse, le Clubman's T.T. ne répondit pas tout à fait aux espoirs de l'A.C.U. et il n'y eut qu'une soixantaine d'inscrits, alors que l'on comptait sur beaucoup plus. Par compte, le T.T. s'est avéré un succès complet. A vrai dire, si quelques marques, vieilles habituées du T.T. ont préparé des machines spéciales, ou adapté au nouveau règlement des machines d'avant guerre, c'est surtout aux agents du commerce motocycliste qu'on doit la plupart des entrées. Naturellement, ils ne peuvent mettre en ligne que des machines de compétition soigneusement mises au point ou d'anciennes machines de course. Aussi l'intérêt sportif se maintient-il.

L'intérêt technique est moindre puisque presque toutes les machines sont ou d'avant guerre, ou dans leur grandes lignes, semblables à celles de 1939 ou même de 1938. Il y a cependant, deux notables exceptions, c'est tout d'abord l'A.J.S. 500 cmc. à 2 cylindres et qui s'est montrée très brillante à l'entraînement. C'est d'autre part la Guzzi elle aussi à deux cylindres. Malheureusement, Frith, qui devait la piloter a fait une chute assez grave. Nous donnons dans ce numéro les résultats du T.T. Junior.

◆ UN VOLEUR ASTUCIEUX

Un motoriste belge reçut, voici quelques temps, la visite d'un jeune homme qui se présenta comme le fils d'un hôtelier de la ville. Il demanda quelques explications sur le fonctionnement d'une machine, puis sollicita un bref essai dans la cour du garage. Mais l'astucieux client prit brusquement la direction de la sortie et on ne le revit plus... Quant à l'hôtelier dont il s'était réclamé, il n'existait évidemment pas.

◆ L'EFFECTIF MOTOCYCLIS- TE EN HOLLANDE

On estime qu'il circule actuellement aux Pays-Bas une quantité de motocyclettes à peu près égale à celle d'avant-guerre, mais 75 % d'entre elles sont vieilles de 8 à 12 ans.

◆ QUELQUES PRIX DE MO- TOS NEUVES EN BELGIQUE

A.J.S. 350 cmc. : 30.150 fr. ;
A.J.S. 500 cmc. : 31.900 fr. ;
Ariel 1000 cmc. 4 cyl. : 47.430 fr., avec supplément de 3.400 fr. pour suspension arrière ;
500 cc. Ariel « Red Hunter » : 35.700 fr. ; 350 cc. Ariel « Red Hunter » : 32.600 fr. ; B.S.A. 350 cc. culbuteurs : 29.600 fr. ; 500 cc. latérales : 31.000 fr. ; F.N. 250 cc. culbutée : 25.250 fr. ; F.N. 350 cc. culbutée : 28.750 fr. ; Gillet 150 cc. deux temps : 14.600 fr. ; Gillet 350 cc. culbutée, fourche télescopique : 28.950 fr. ; Jawa 250 cc. deux temps : 25.900 fr. ; Souplex 125 cc. : 18.790 fr.

Bien entendu, ces prix sont en francs belges.

◆ DE LA MOTO A LA VOITURE

Les coureurs motocyclistes italiens Celeste Cavaciuti et Tafaschi ont fait leur début en course automobile au Circuit de Piacenza.

“ MOTO-REVUE ” paraît le 1^{er} et le 3^e vendredi de chaque mois
NOS ABONNES LE REÇOIVENT 24 HEURES PLUS TOT

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

◆ NATIONALISME

Un motocycliste belge ayant vu des policiers de la route montés sur Harley-Davidson manifeste bruyamment son indignation dans « Moto-Magazine ». Voilà ses propres termes :

« Qu'est-ce que cela signifie ? La police belge emploie la machine américaine ! La police belge délaisse la 500 culbuteurs belge ! La police belge favorise le commerce américain ! La police belge s'offre, avec notre argent, une moto super-luxe dont je ne vois pas l'utilité chez nous ! »

Vous n'en voyez pas l'utilité, cher confrère ? Il n'y a sans doute, chez vous, ni voleurs de voitures, ni gangsters. Pour notre part, nous souhaiterions, au contraire, que tous nos policiers de la route soient dotés de machines permettant de rattraper tous les chauffards, sans exception. La 500 cmc. culbuteurs belge, pour excellente et rapide qu'elle soit, aurait quelques difficultés à mener le train à une 12 cylindres Delahaye ou une Talbot « Lago Spécial », mais avec une 1000 ou une 1200 Harley O.H.V., ce n'est pas la même chose.

◆ LE PETROLE DANS LE MONDE

La production pétrolière pour 1946 s'est élevée à 373.140.000 tonnes, contre 353.163.000 tonnes pour 1945. En 1938, le chiffre était de 274.620.000 tonnes seulement.

Le record revient bien entendu aux U.S.A., avec 60 % du chiffre global. Vient ensuite le Venezuela, l'U.R.S.S. et l'Iran.

◆ LE RALLYE MEDITERRANEE-CORBIERES-MINERVOIS

Le M.C. Narbonnais, qui a mis sur pied cette belle épreuve, a obtenu un succès complet. Faute de place, nous sommes dans l'obligation d'en différer aujourd'hui le compte rendu. Nos lecteurs pourront le lire dans le prochain numéro.

◆ QUELQUES CHIFFRES D'IMPORTATIONS ET D'EXPORTATIONS

Au cours des 4 premiers mois de 1947, nous avons importé 519 motocyclettes, représentant 6.126.000 francs. Nos exportations, pour le même temps, furent de 2.938 machines, d'une valeur de 67.098.000 francs.

Notre principal fournisseur fut l'Allemagne (208 machines), suivi par l'Angleterre (108). Les ventes des autres pays s'échelonnent entre 4 et 24 machines.

Notre plus gros client fut la Belgique, avec 533 machines, suivie par les Pays-Bas (340), l'Algérie (213), l'Angleterre (204), l'Indochine (165), l'A.O.F. (135), etc.

FERMETURE ANNUELLE

Nos bureaux seront fermés du 2 au 13 août. En conséquence, le numéro 898 de « Moto-Revue » paraîtra le 1^{er} août et le numéro suivant (899) le 5 septembre prochain.

pour paraître bientôt...

La "MOTO-REVUE des AGENTS"

Le Courrier des Agents Motoristes de France

une publication professionnelle indépendante de tout organisme syndical ou autre, touchant toute la CORPORATION DES MOTORISTES (vélo, moto, auto).

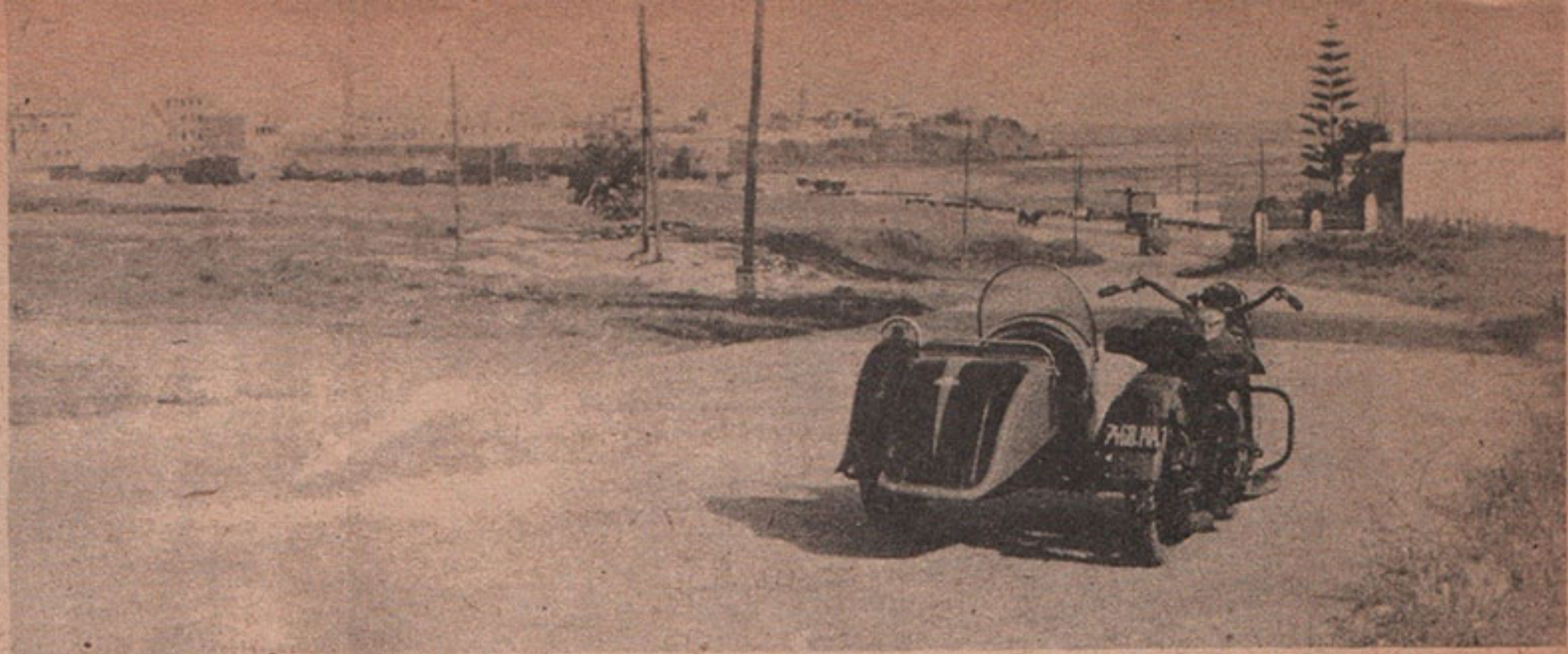
CONSTRUCTEURS FABRICANTS : Réservez-y votre publicité. Tarifs réduits de lancement. Profitez-en. Prospection et Diffusion contrôlée et productive

MOTORISTES : Assurez-vous cette publication dès sa parution en envoyant dès ce jour votre demande sur papier commercial (obligatoire) et ceci sans engagement, à

MOTO-REVUE DES AGENTS

12, Rue de Cléry — PARIS (2^e)

VIDANGEZ TOUJOURS A CHAUD, VOTRE MOTEUR S'EN TROUVERA BIEN



Rabat, vue sur la Médina, les Oudoïas (Photo Ch. Magne)

Informations

◆ LE CASQUE D'HONNEUR DE « MOTO-REVUE »

Après le Trophée de St-Eutrope et le Circuit des Remparts, Loyer (33 points), Wagner (28), Monneret (27), Houel (22), Nougier et Boulanger (21 pts chacun), se suivent dans l'ordre pour le « Casque d'Honneur » de Moto-Revue.

Nous donnerons le classement complet dans le prochain numéro.

◆ PRIORITE AUX VICTIMES DES REQUISITIONS

M. Charles Lussy, député du Vaucluse, a émis une proposition de résolution tendant à inviter le gouvernement à octroyer des bons de priorités aux propriétaires de voitures, motos, vélomoteurs, vélos et pneus réquisitionnés. M. Goret, de la Commission de Reconstruction, et M. Bergeret, de la Commission des Affaires Economiques ont donné leur entière approbation à ce projet.

◆ ATTENTION AUX HUILES

Notre confrère « l'Argus de l'Automobile » met en garde les usagers contre la mauvaise qualité de certaines huiles actuelles. Il incite également les automobilistes à se méfier des huiles soi-disant « d'avant-guerre », vendues en bidons replotés sur la base de 200 francs le litre.

◆ UNE NOUVELLE HUSQVARNA

Husqvarna, qui ne construisait plus depuis 1936 que des vélomoteurs, vient de lancer une 210 cmc. à moteur deux temps. Le responsable de ce dessin est l'ingénieur Mannerstedt, qui créa les 500 cmc. bicylindres de glorieuse mémoire.

◆ LA DEUX CYLINDRES B.S.A.

La deux cylindres B.S.A., dont nous avons donné les caractéristiques principales à nos lecteurs, a répondu à ce qu'on attendait d'elle. Tout en étant d'une docilité et d'une souplesse exceptionnelle, elle est aussi rapide que peuvent la souhaiter les sportifs, puisqu'elle dépasse le vrai 130. En prise directe, on peut rouler à moins de 20 à l'heure sans à-coup. Cela représente un bel écart de vitesse. Bien qu'au ralenti le bruit de la distribution soit perceptible, aux grandes allures l'échappement est suffisamment silencieux. Le filtre à air, monté sans doute sur la demande des coloniaux, ne crée pas le sifflement qui caractérise généralement ces appareils. Cette machine est très confortable, bien que ne possédant pas actuellement une suspension arrière (elle possède, comme on sait, une fourche avant télescopique). Elle peut virer dans un cercle de 4 mètres. Tous ses organes sont remarquablement accessibles en particulier, et cela est pratiquement important, le bouchon de vidange du réservoir d'huile. A une allure de 50 à l'heure, la consommation ne dépasse guère 3 litres aux 100 kilomètres. Ce sont là des résultats remarquables.

PNEUS SIMCA 8

Notre Directeur serait reconnaissant à qui lui procurerait deux chambres et un pneu de 500 X 5.25 X 15 pour sa Simca 8.

Merci.

une revue « sérieuse »

LA "MOTORETTE" TERROT

Type E.P.

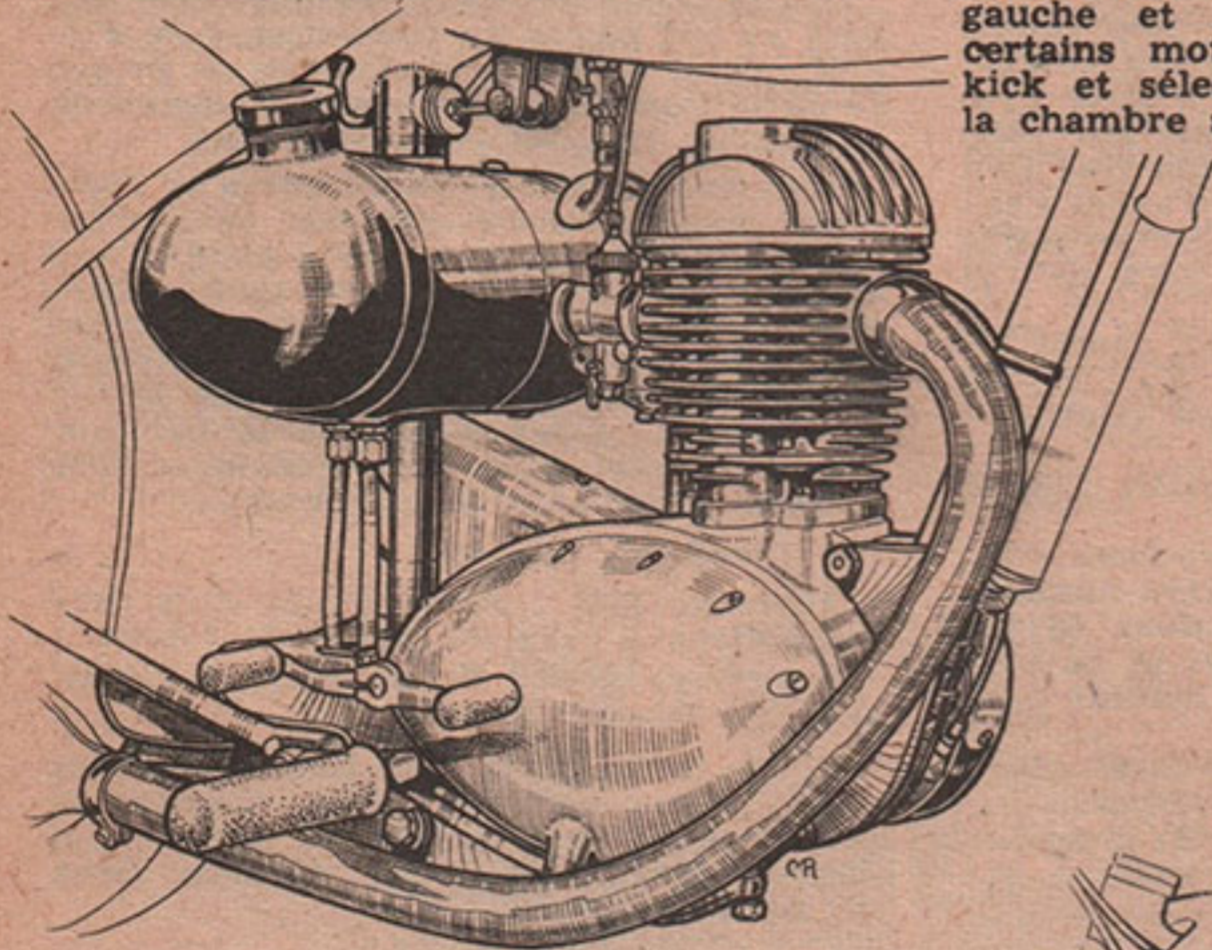
Il y a quelque temps, Marcel Perrin m'avait prévenu de l'arrivée prochaine du nouveau vélomoteur Terrot, type E.P.

Aussi, dès son coup de téléphone m'avisant de la présence du nouveau né dijonnais dans le beau magasin de Boulogne, j'ai été l'examiner, l'admirer et faire quelques centaines de mètres dessus.

Notons que cette machine est semblable, au point de vue moteur, à celle exposée au dernier Salon, mais le cadre n'est pas à double berceau, et n'a pas de suspension arrière; de plus le réservoir ne comporte pas de coffre à outils incorporé. La Motorette est donc très classique et son intérêt réside surtout dans le modernisme du moteur, un bloc à culbuteurs enfermés, avec 4 vitesses commandées par sélecteur.

M'excusant auprès des nombreux admirateurs et futurs acheteurs qui formaient le cercle autour de la Terrot, je la poussai sur la chaussée, suivi d'ailleurs par les clients désirant assister à l'essai. Je dois avouer que j'ai un peu « cafouillé » au départ, en cherchant le point mort, car je ne pensais plus que sur ce moteur, ledit point mort se trouve avant la première, et non entre celle-ci et la seconde. Cette disposition, à mon avis, offre des avantages et des inconvénients.

Côté inconvénients, on peut, par mé-



garde ou énervement, donner un coup de trop sur le sélecteur pour rétrograder et on se trouve alors au point mort, ce qui peut être ennuyeux si l'on comptait freiner sur la boîte.

Côté avantages, la mise au point mort est très facile, et ne demande pas ces tâtonnements, pas toujours suivis de succès, nécessités par le service en ville, avec nombreux arrêts et barrages.

A titre d'indication, sur cette machine neuve, donc pas rodée, j'ai atteint, au compteur, la vitesse de 72; malgré le reproche qui m'a été fait de ne pas faire contrôler mes essais sur base étalonnée et chronométrage, même électrique (1) J'ai négligé d'aller à Monthéry pour vous donner une précision absolue; réservons cela, maintenant que la piste est ouverte, pour des motos de sport.

L'intérêt d'une telle 125 cmc. n'est pas dans sa vitesse absolue, mais dans sa facilité de conduite, dans sa maniabilité, dans son confort, son silence, sa sûreté de marche.

Le guidon et les organes de direction de la « Motorette ». Remarquez le petit capotage du frein de direction, ainsi que son ancrage spécial.

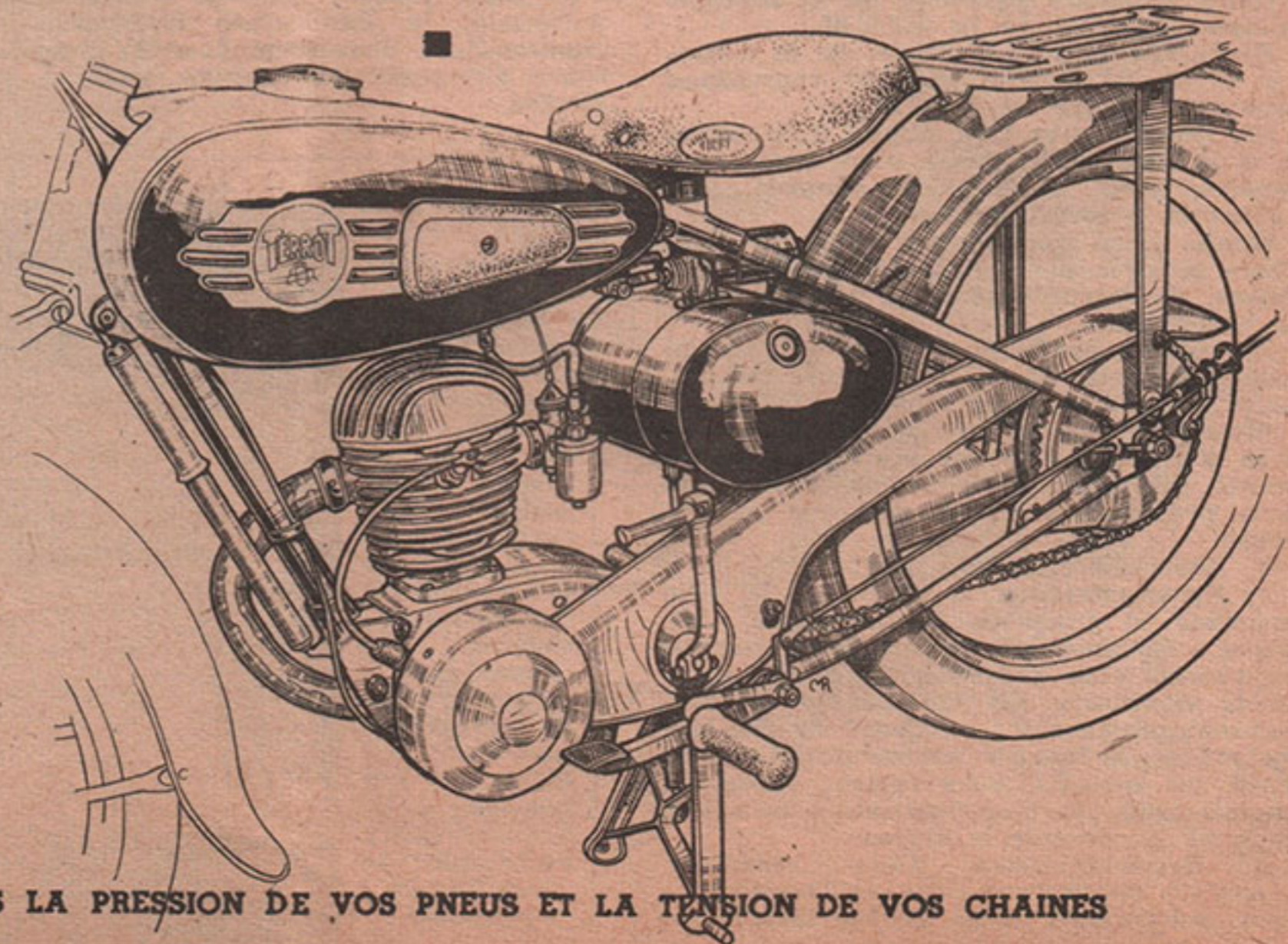
Soyons justes en n'adressant que des félicitations au sujet de ces divers points.

Quant à la facilité de conduite, ajoutons qu'après moi, la charmante belle-sœur de Marcel Perrin, Mlle Paulette, enfourchant pour la première fois cette machine, fit facilement plusieurs tours du quartier, démontrant que le sélecteur et les 4 vitesses ne sont pas une complication, mais un facteur d'agrément de conduite et de sécurité.

On a critiqué le kick à gauche, en disant que de cette jambe, on est moins adroit et moins vigoureux; c'est possible, mais je n'ai pas éprouvé la moindre difficulté pour la mise en marche; peut-être pourtant aurait-il mieux valu standardiser la disposition des commandes comme sur les Rudge, avec sélecteur à gauche et kick, et frein à droite, si certains moteurs ne peuvent supporter kick et sélecteur du même côté: mais la chambre syndicale en a décidé autre-

Ci-contre: Le bloc est très net et d'un entretien facile. Noter le réservoir d'huile de forte capacité.

Ci-dessous: La machine vue du côté transmission. La ligne en est sobre et heureuse à la fois.



ment! D'ailleurs ces questions sont surtout affaire d'habitude et ne présentent pas d'inconvénient grave, l'intérêt étant surtout dans une standardisation.

Voici la description technique de la Motorette:

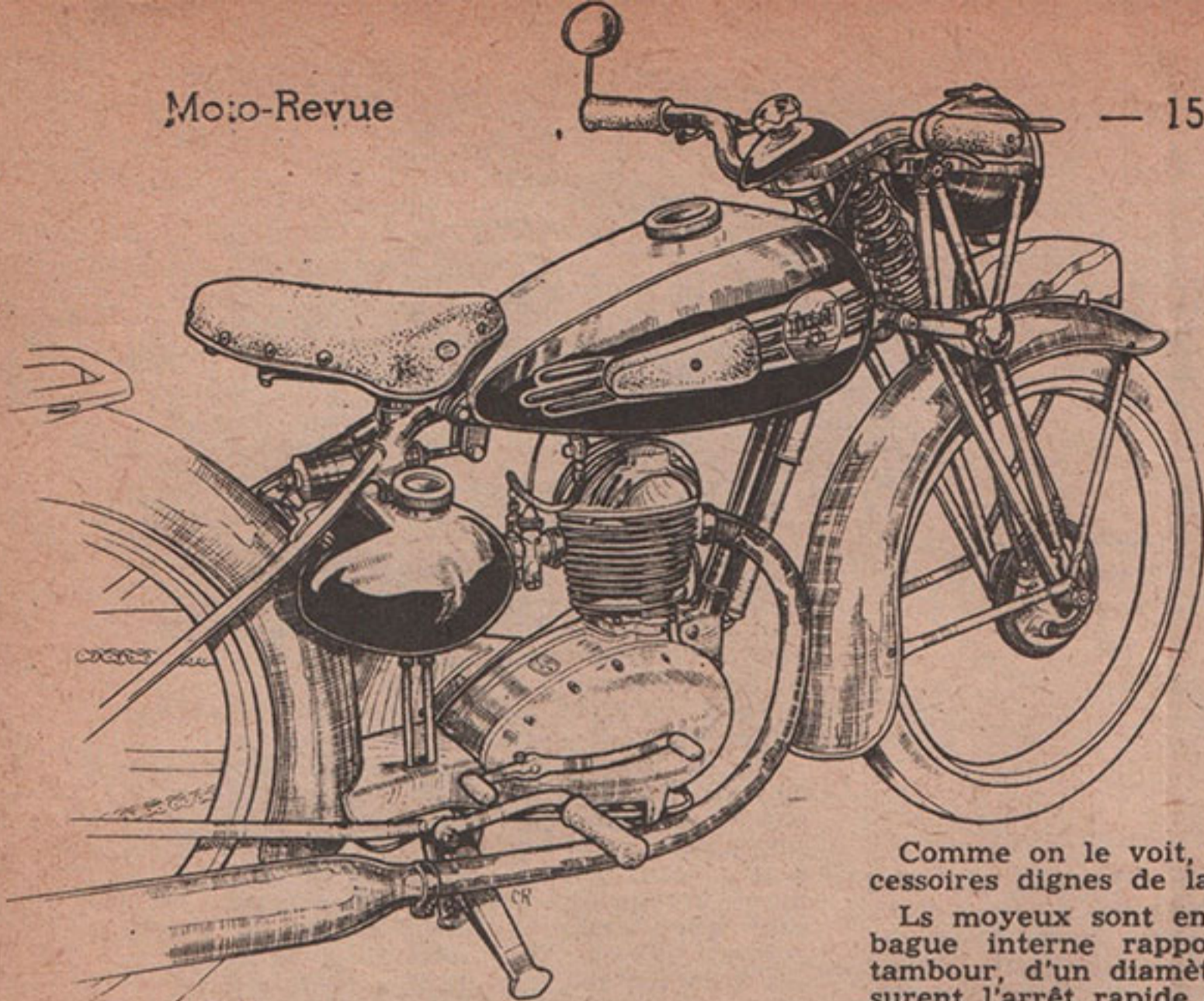
De 52 mm. d'alésage sur 58 mm. de course, son moteur a une cylindrée exacte de 123 cmc. C'est un 4 temps à soupapes en tête commandées par culbuteurs, dont tous les organes en mouvement travaillent sous carter étanche et sont abondamment lubrifiés par la circulation d'huile du moteur. Le graissage est à carter sec, par double pompe à engrenages, avec réservoir d'huile séparé.

Le cylindre et la culasse sont en alliage léger, avec chemise en fonte très dure, et sièges de soupapes frettés d'acier spécial. Les tiges de culbuteurs sont encloses dans un tunnel venu de fonderie, sur le côté du cylindre. Le carter protégeant les soupapes est garni d'ailettes de refroidissement. Le volant magnétique comporte un dispositif d'avance variable. Le carburateur est à double manette, avec correction d'air. Il n'y a qu'un tube d'échappement, terminé par un silencieux tubulaire dont l'efficacité est remarquable.

La boîte est à 4 rapports (7,45 - 9,5 13,3 et 21,4). La transmission primaire s'effectue par engrenages droits. Le sélecteur à double pédale est commandé au pied droit, tandis que le kick est à gauche du bloc moteur. Cette disposition satisfait aux normes actuellement en vigueur, et nous la trouvons sur la quasi-totalité des 125 cmc. françaises modernes. Le débrayage, en bout de vilebrequin, comprend deux disques garnis de pastilles de liège. La chaîne finale est d'un type renforcé.

Le cadre est entièrement brasé, avec de généreux raccords. Robuste et stable, il assure une excellente position. La selle est suspendue en un seul point, à l'avant, grâce à un ressort horizontal enfermé sous tube. Son débattement important est une garantie de confort, d'autant plus que le dessus de selle est

VERIFIEZ DEUX FOIS PAR MOIS LA PRESSIION DE VOS PNEUS ET LA TENSION DE VOS CHAINES



type « Drilastic-Dunlop », en caoutchouc moulé, aussi confortable et beaucoup plus résistant que le simili-cuir.

La machine vue du côté sélecteur. Notez les repose-pieds réglables, la fourche à amortisseurs, le couvre-culasse garni d'ailettes.

Comme on le voit, on a choisi des accessoires dignes de la machine.

Les moyeux sont en alliage léger, avec bague interne rapportée. Les freins à tambour, d'un diamètre de 130 mm., assurent l'arrêt rapide et progressif à toutes les allures. Bien entendu, celui d'arrière est commandé par pédale, au pied gauche.

La fourche avant, avec ressort central biconique travaillant à la compression, possède un débattement important. Les amortisseurs à friction sont réglables par un bouton molleté. On a monté un frein de direction, bien que l'excellente tenue de route le rende pratiquement inutile.

Il faut encore noter : Un réservoir d'essence contenant 10 litres, un réservoir d'huile de 3 litres. Quantité énorme, en regard des dimensions du bloc, et qui est une sauvegarde de plus pour les organes mécaniques. Les garde-boue sont très larges. Un détail très important est l'adoption du moyeu à broche, qui permet de démonter la roue arrière sans toucher à la chaîne ni à la commande du frein.

Sont livrés de série avec la machine : La poignée tournante pour les gaz, les plaques de police, le compteur de vitesse incorporé dans le phare et un éclairage puissant alimenté par le volant magnétique. Le fini est remarquable et ne sent plus la « production de guerre ».

Espérons que bientôt nos dirigeants laisseront la liberté au commerce motocycliste; dans ce cas, les Terrot EP seront certainement nombreuses sur les routes.

Daniel REBOUR.

LE CONGRÈS DE LA F.I.C.M.

Voici un résumé des décisions qui ont été prises :

1. Elections pour les trois années à venir :

Président : M. Haecker (Suisse);
Vice-Présidents : MM. Ball (Grande-Bretagne), Groutars (Belgique), Lofstrom (Suède), Pérouse (France), Rechtsiege (Tchécoslovaquie);
Trésorier : Major Watling (Grande-Bretagne);
Secrétaire général : M. Loughborough (Grande-Bretagne);

Commission Sportive internationale. —
Président : M. Nortier (Hollande); vice-président : Comte Lurani (Italie); président d'honn. : Comte Bonacossa (Italie).

2. Reconstitution de la Commission Technique, sous la présidence de M. Violet (France). Cette sous-commission a tenu une première réunion qui a fourni d'utiles recommandations à la Commission Sportive, après en avoir déblayé le programme.

3. Décisions administratives :
Reconnaissance unanime de la Hongrie comme membre de la F.I.C.M.;

Exclusion de la Lituanie, de la Lettonie et de l'Esthonie, qui ont abandonné tout contact avec la F.I.C.M.;

Un dernier avis sera donné à la Grèce et à la Roumanie; faute d'en avoir reçu réponse pour le prochain congrès, leur exclusion y serait prononcée;

Etude plus approfondie d'ici le prochain congrès des cas des Indes Néerlandaises, de l'Argentine, du Portugal et de la Yougoslavie;

Remise au prochain congrès de l'admission éventuelle de la Principauté de Monaco et du Territoire Libre de Trieste;

Mise à l'ordre du jour du prochain congrès d'une refonte des statuts et règlements intérieurs, suivant un projet qui sera présenté par MM. Haecker et Pérouse.

4. Décisions sportives :

a) Reconnaissance, à partir de la date présente et jusqu'au 31 décembre 1950, d'une « Formule internationale de courses en circuit » se présentant comme suit : poids maximum, 125 kg.; emploi de carburant commercial; parcours de 240 km. au moins à fournir sans ravitaillement. Tous les organisateurs restent libres de choisir entre la classification à la cylindrée et la formule ci-dessus.

b) Reconnaissance d'une catégorie « sport » similaire à celle de la compétition automobile, dont la réglementation

sera définitivement établie au prochain congrès, suivant l'expérience acquise entre temps au sujet des réglementations italiennes et anglaises en la matière.

c) Les Six Jours 1947 auront pour centre la ville de Zlin, et comporteront comme épreuve finale un circuit de vitesse à la place d'un moto-cross, comme en 1939. La réglementation des Six Jours 1948 sera établie au prochain congrès, d'après l'expérience acquise par les commissaires sportifs qui constitueront le jury de l'épreuve 1947.

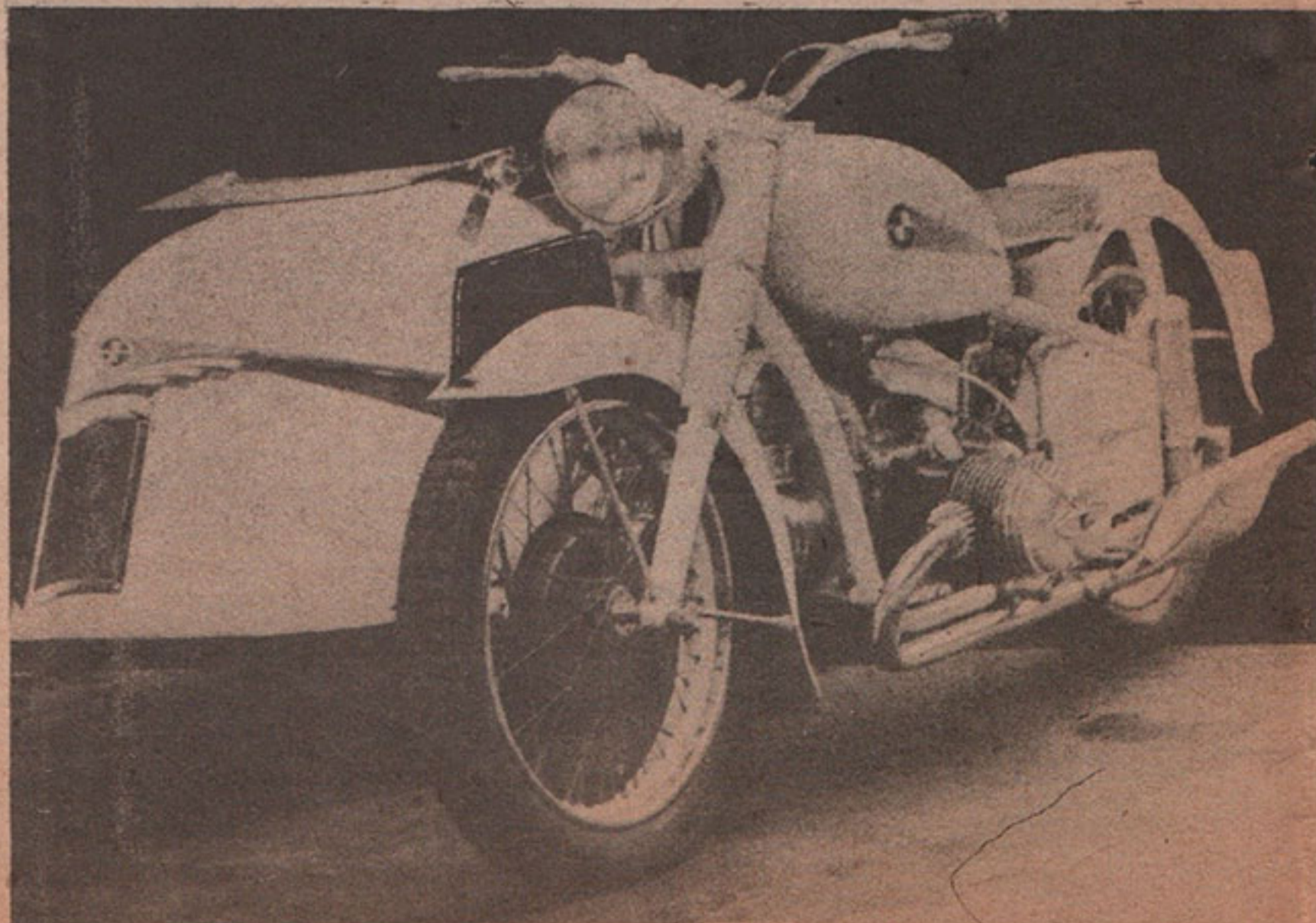
d) MM. Nortier et Lenfranc seront les commissaires sportifs de la F.I.C.M. au prochain Grand Prix d'Europe (Berne, 7 et 8 juin).

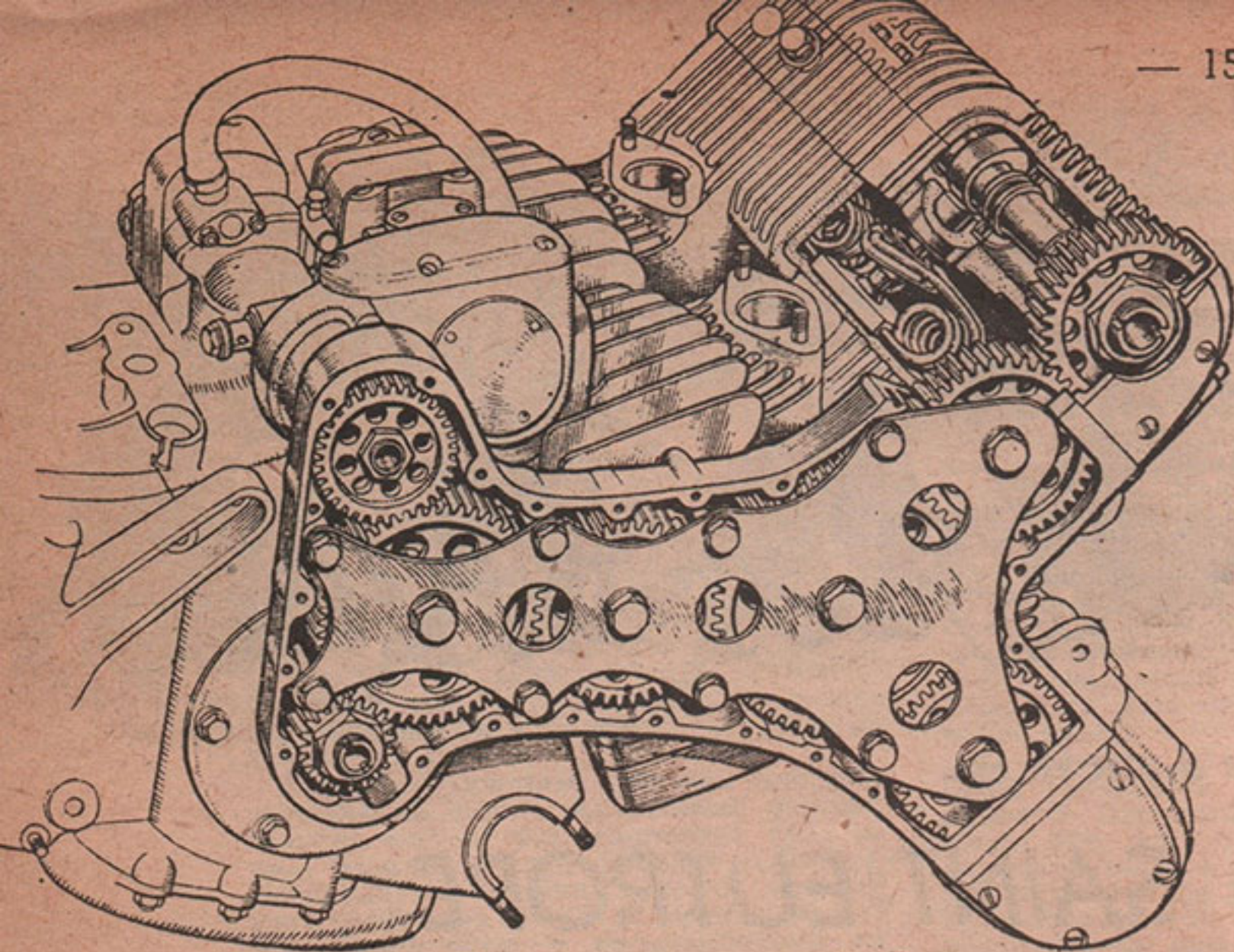
e) Etablissement de nouvelles classes 50 et 75 cc.

f) L'Italie soumettra au prochain congrès un projet de réglementation nouvelle en sidecars, réglementation dont le but sera d'arrêter les abus actuels et de permettre le développement du sidecar dans des voies pratiques.

g) Dans toute course de vitesse internationale, la Fédération intéressée recommandera chaudement aux organisateurs d'imposer un examen médical aux pilotes.

Les Parisiens ont pu contempler cette splendide machine qui est une épave des Domaines reconstruite et remise à neuf par M. Bernard, motoriste à Marseille et spécialiste des belles occasions en machines étrangères. Sa présentation qui fait le plus grand honneur à M. Bernard attirera l'attention de nombreux profanes.





UNE NOUVELLE BICYLINDRE ANGLAISE DE COMPÉTITION

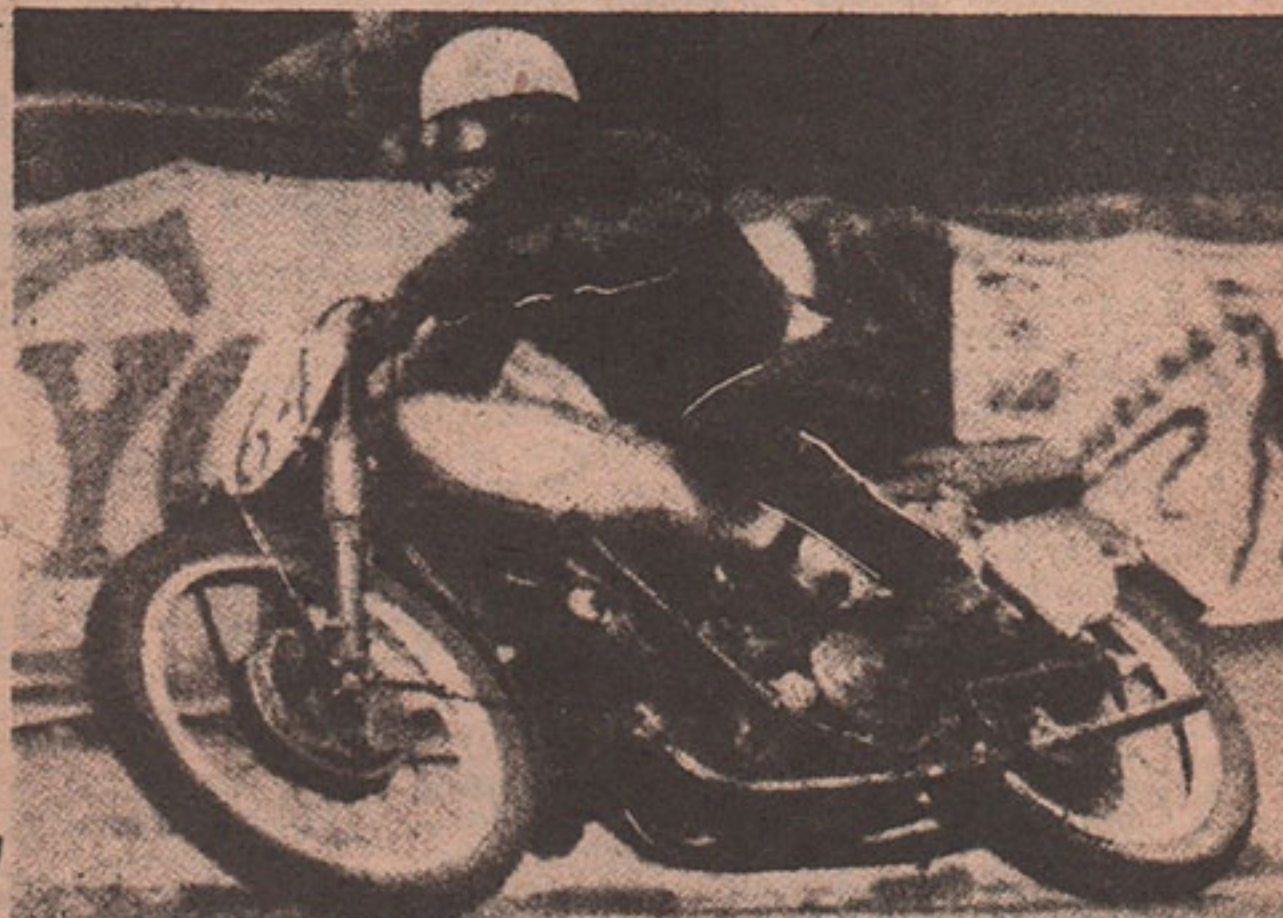
L s'agit de l'A.J.S. 500 cmc. dont trois exemplaires ont été construits dans le plus grand mystère. C'est une machine remarquable. Il est à craindre cependant que prête un peu tard, elle manque un peu de mise au point. Elle est d'aspect imposant, mais à première vue, elle n'est pas typiquement anglaise et on a l'impression que l'ingénieur qui l'a conçue, a subi à quelque degré l'influence de l'école italienne.

Le moteur est presque horizontal. C'est un deux cylindres de 68 mm. d'alésage et de 68,5 mm. de course. Les deux cylindres jumelés forment un bloc d'alliage léger avec les ailettes verticales et disposées dans le plan de la machine. Ce bloc est chemisé. Les manetons sont calés à 360°. Le vilebrequin massif est équipé de contrepoids à trois paliers. Les bielles courtes et trapues sont à tête fendue et à coussinets lisses. Le bloc des culasses

en alliage léger comporte des soupapes en tête inclinées et commandées par deux arbres à cames entraînés par un train d'engrenages droits. Les ressorts sont du type à jumelle. Les soupapes sont attachées par de courts poussoirs d'assez gros diamètre et qui absorbent les réactions latérales dues aux cames. Toute la distribution est protégée. On a l'impression que ce moteur est d'une extrême robustesse. Le carburateur comporte deux corps alimentés par une seule cuve. Les tubulures d'admission sont en caoutchouc moulé. Le graissage est effectué par une pompe à engrenages. L'huile est envoyée non seulement au vilebrequin, mais encore à la distribution. Il y a deux pompes de retour, une pour la distribution, l'autre pour le carter.

La boîte à quatre vitesses fait corps avec le moteur. La transmission primaire s'effectue par engrenages droits et le

Ci-contre : Le remarquable moteur de la 500 cmc. deux cylindres A.J.S. à double A.C.T., de technique très italienne. Les ressorts enfermés sont en épingles cheveux. Ci-dessous : La 500 cmc. « Twin » A.J.S. en course.

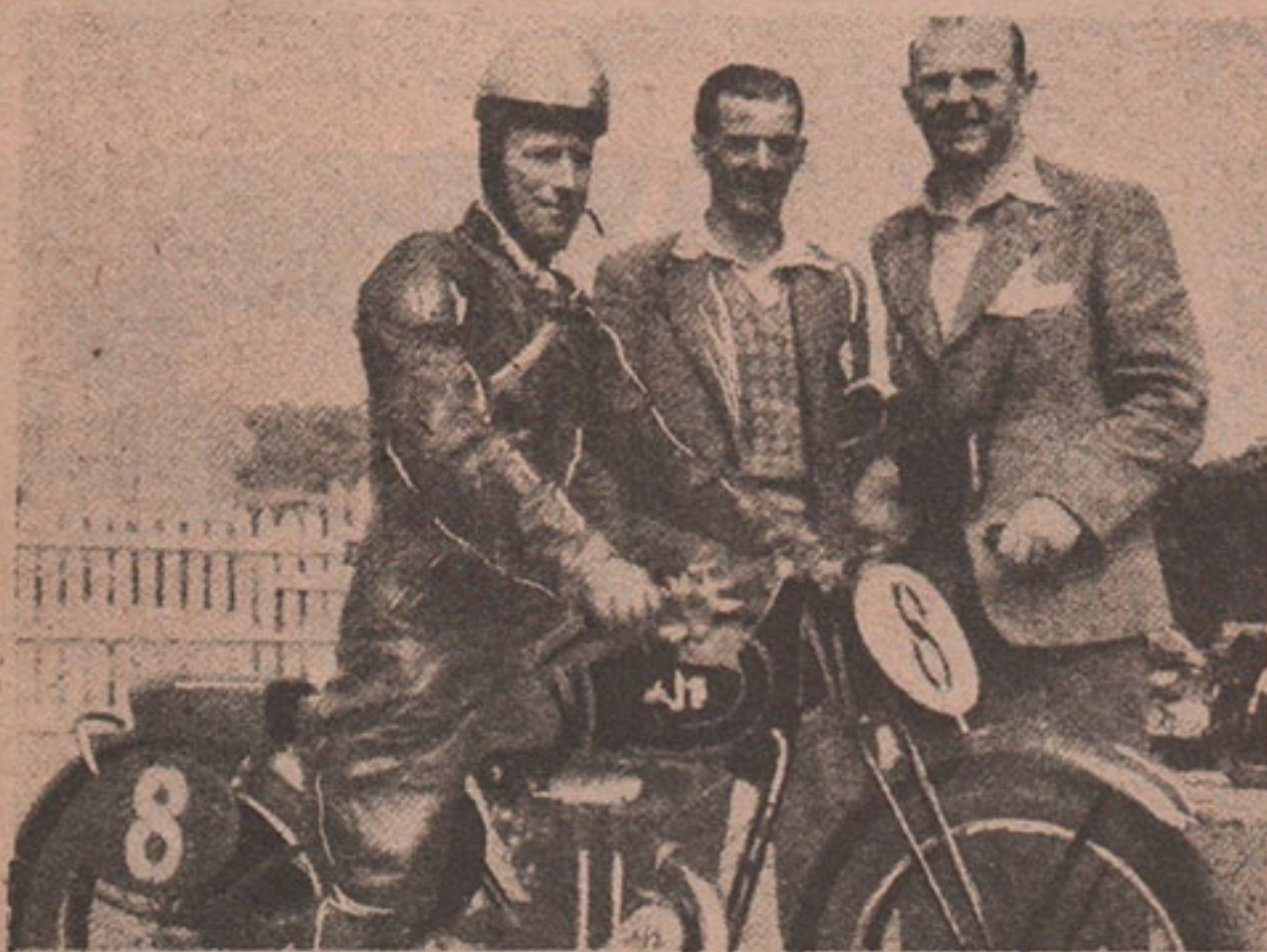


moteur tourne en sens contraire des aiguilles d'une montre. La transmission finale est à chaîne.

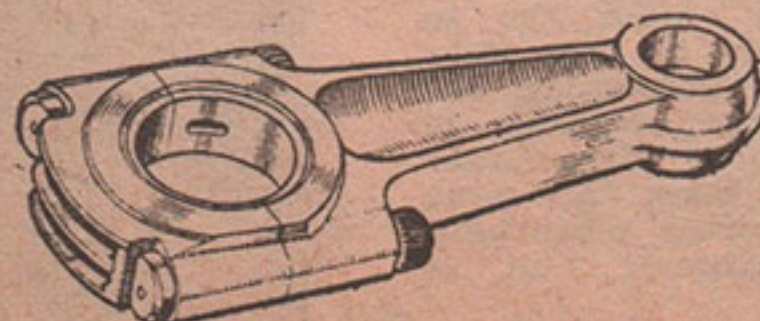
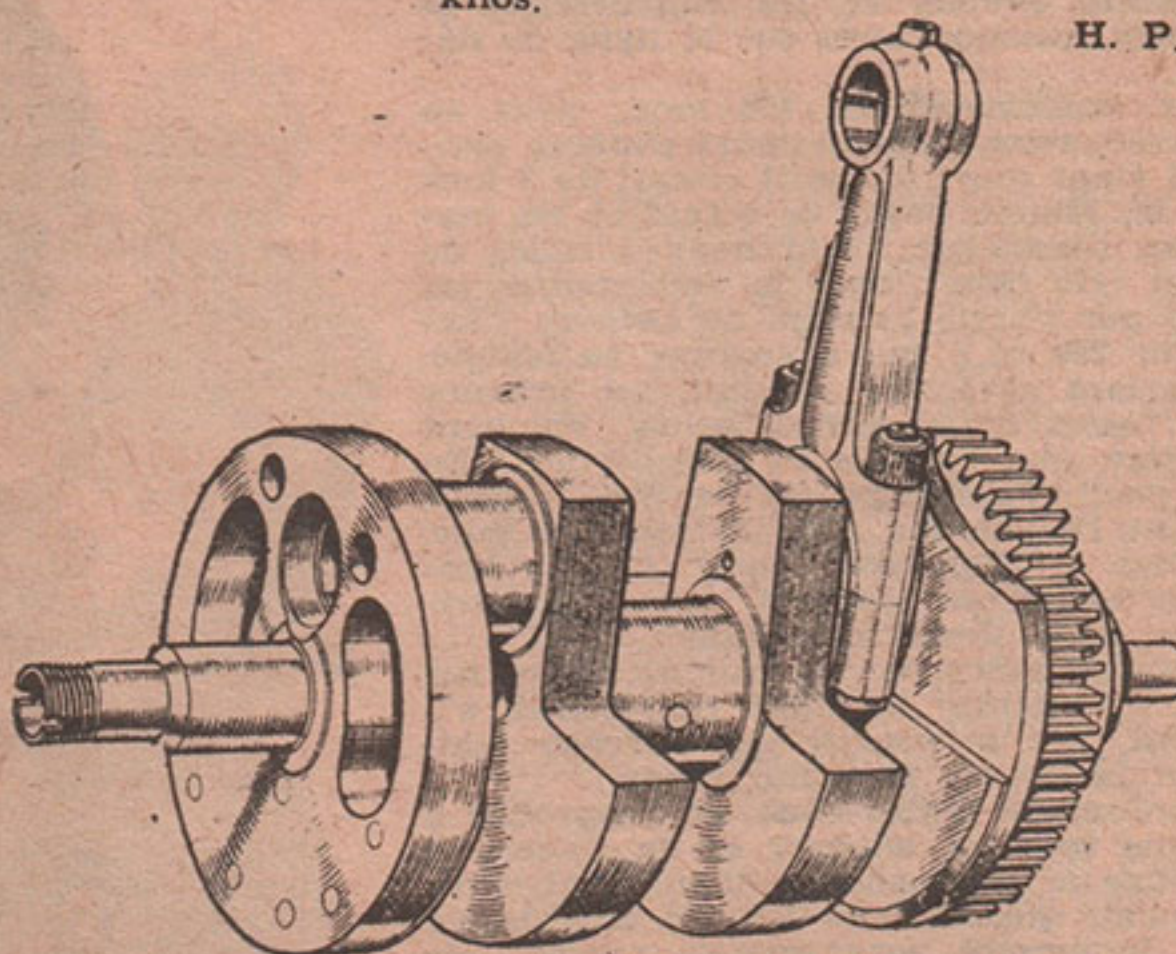
Le cadre est à double berceau; les tubes sont soudés à l'autogène. Des traverses supportent le moteur. Le pivot de la fourche arrière est pourvu de coussinets en bronze poreux. Les oscillations de la fourche sont contrôlées par des éléments télescopiques à amortisseurs hydrauliques. La fourche avant est du type télescopique. Les moyeux coniques sont en alliage de magnésium avec des rayons à traction directe et des jantes Dunlop en alliage léger.

Le réservoir de carburant est très haut, mais relativement étroit. Sa forme est étudiée pour diriger un courant d'air sur le réservoir d'huile qui est renforcé et traversé par des tubes d'air, en sorte qu'il fait également office de radiateur. Le réservoir de carburant contient près de 28 litres. Le poids serait de l'ordre de 140 kilos.

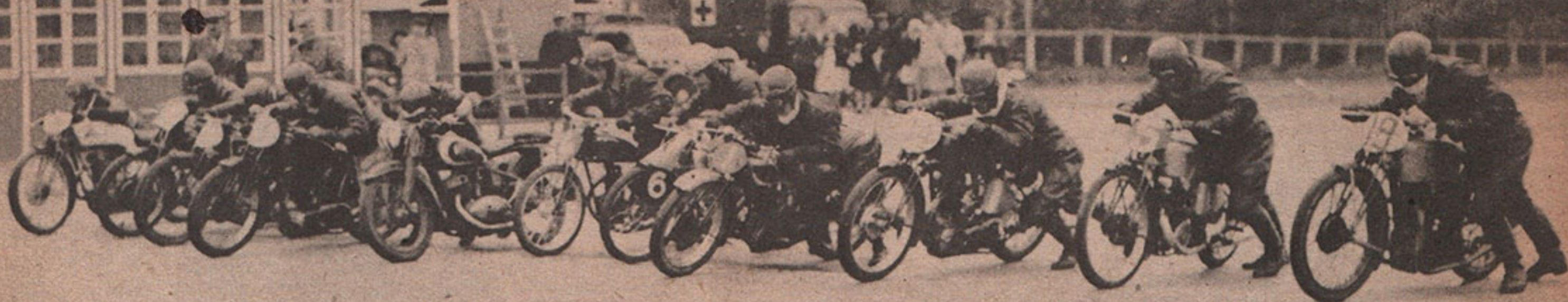
H. P. B.



Ci-dessus : Le vainqueur du Cubman T.T. Lightweight B.E.Keys sur A.J.S. 246 cmc. Il a été proclamé vainqueur après l'élimination du premier, qui avait une machine réalésée faisant plus de 250 cmc. Ci-contre : L'embellissage de la nouvelle A.J.S. de course. Le vilebrequin est d'une seule pièce et comporte trois paliers. Remarquez le roulement lisse de la tête de bielle. Les bielles sont très courtes et du type à chapeau.



Clichés
The Motor Cycle
et The Motor Cycle
and Cycle Trader



Le départ des 175 cmc. et 250 cmc.

LE TROPHEE DE SAINT-EUTROPE

A l'occasion de la première grande manifestation exclusivement motocycliste organisée à Montlhéry depuis la guerre, nous voudrions exprimer aux responsables notre satisfaction autrement que par les compliments d'usage. Le Motor-Club s'est dépensé au mieux pour assurer au Trophée de Saint-Eutrope toutes les conditions de succès. Une organisation comme on en voit rarement, une participation en tous points remarquable ont séduit les spectateurs. Si le temps fut quelque peu menaçant, le dimanche matin, il s'améliora en début d'après-midi et la pluie ne tomba plus de la journée. M. Auvray et tous ses collaborateurs ont vraiment réussi dans la tâche qu'ils se sont volontairement imposés et qui n'était pas mince !

LA COURSE (175 et 250 CMC.)

L'épreuve du matin réunit les 175 cmc. et 250 cmc.

Ciel gris et nuageux. Eclaircies et ondées se succèdent, à la faveur d'un vent plutôt vif qui n'a rien de particulièrement rassurant. Avant chaque course, les machines sont conduites au parc ferme, réservoir vide. On fait le plein avec l'essence à 72 d'octane imposée par les règlements actuels et les concurrents se rangent aussitôt après sur la ligne de départ.

Six concurrents en 175 cmc., neuf en 250 cmc. vont disputer leurs chances pendant vingt tours du petit circuit de 3 kms 333. M. Mauve donne le signal et les machines s'élancent... sauf deux : celles de Lorin (175 cmc.), dont le deux temps est noyé par l'huile et celle de Lefèvre (Excelsior 250 cc.), qui a engorgé sa bougie.

Mariani et Lauer passent, au premier tour, assez nettement détachés. Viennent derrière eux Cardon et Sombardier. En 175 cmc., Foulhoux est le plus rapide, devant Delaherche. Une antique 175 cmc. (quinze à vingt ans d'âge), fait la lanterne rouge, se traînant devant les tribunes à 70 kmh. maximum !

Lefèvre part avec un tour de retard sur tout le monde. Incident regrettable s'il en fut, car le poulain de Garreau était avant la course le grand favori.

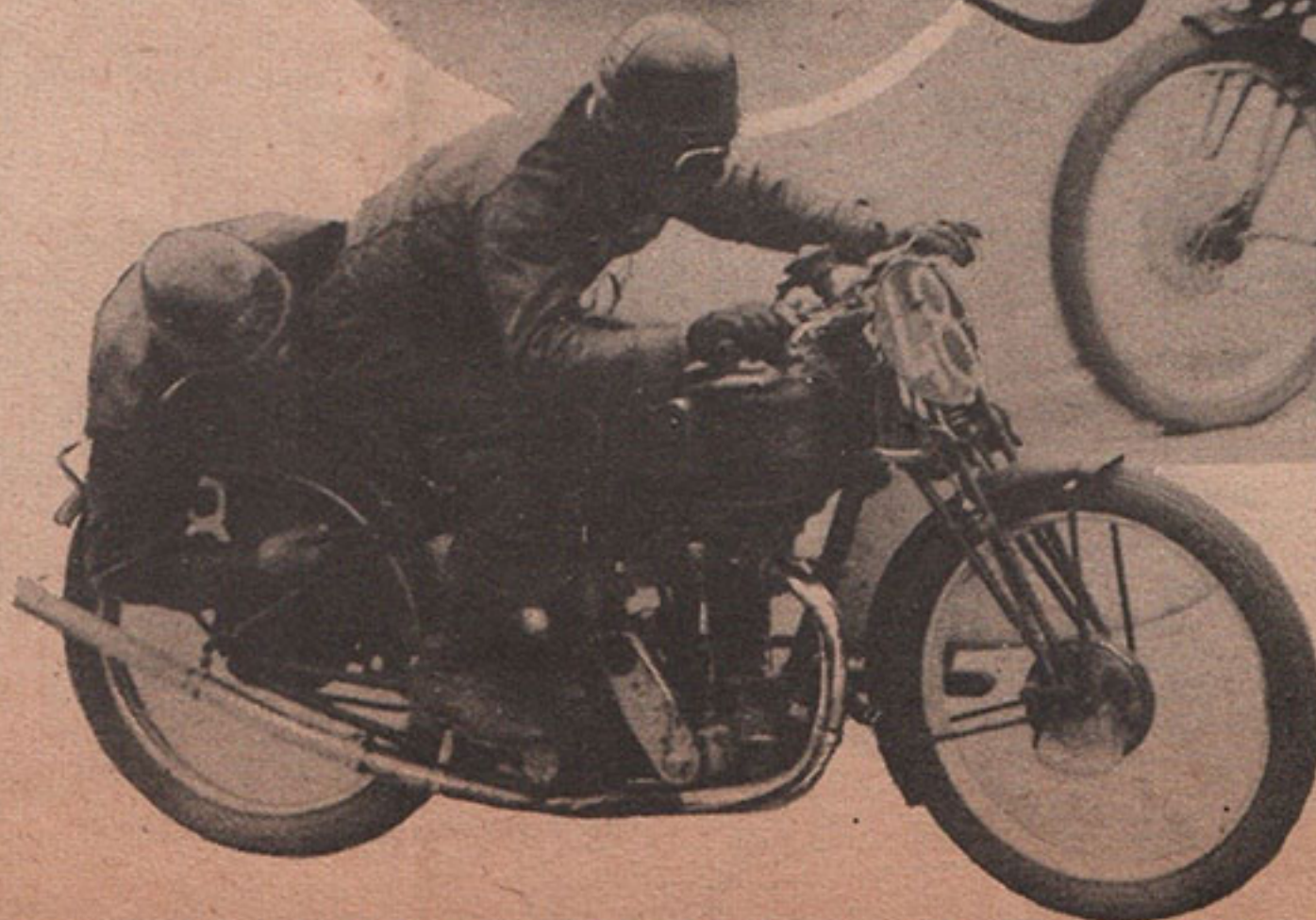
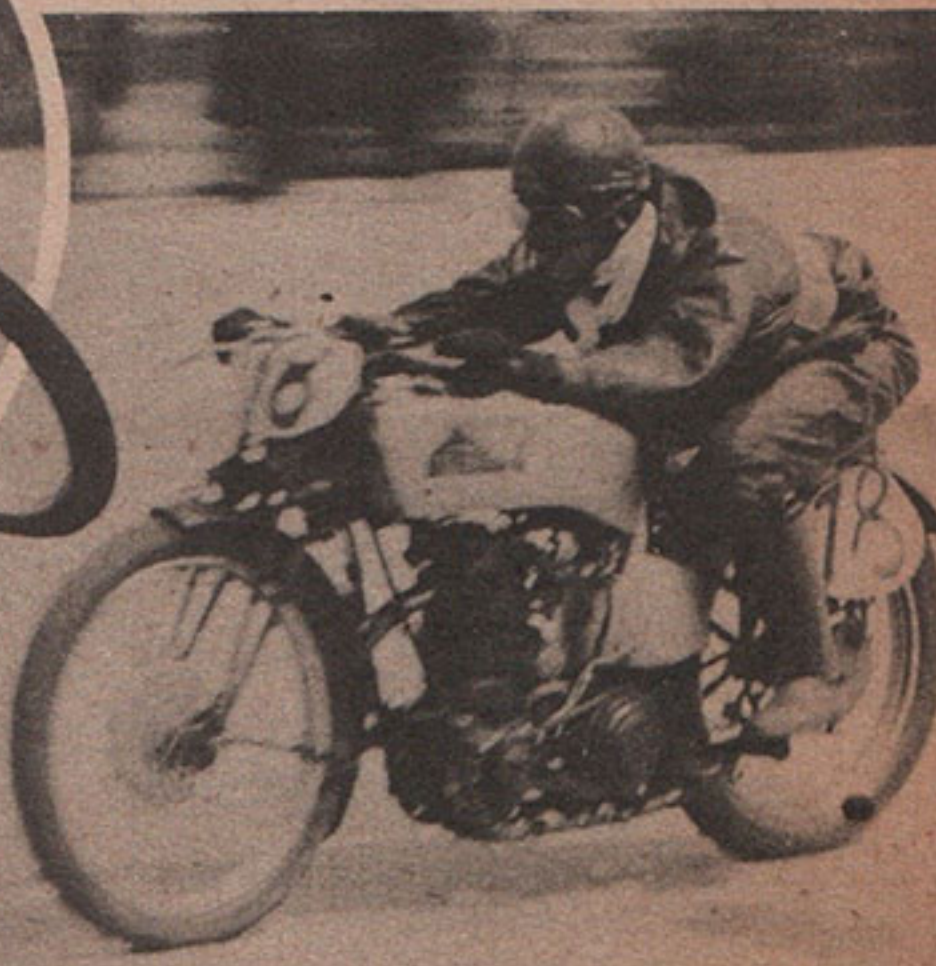
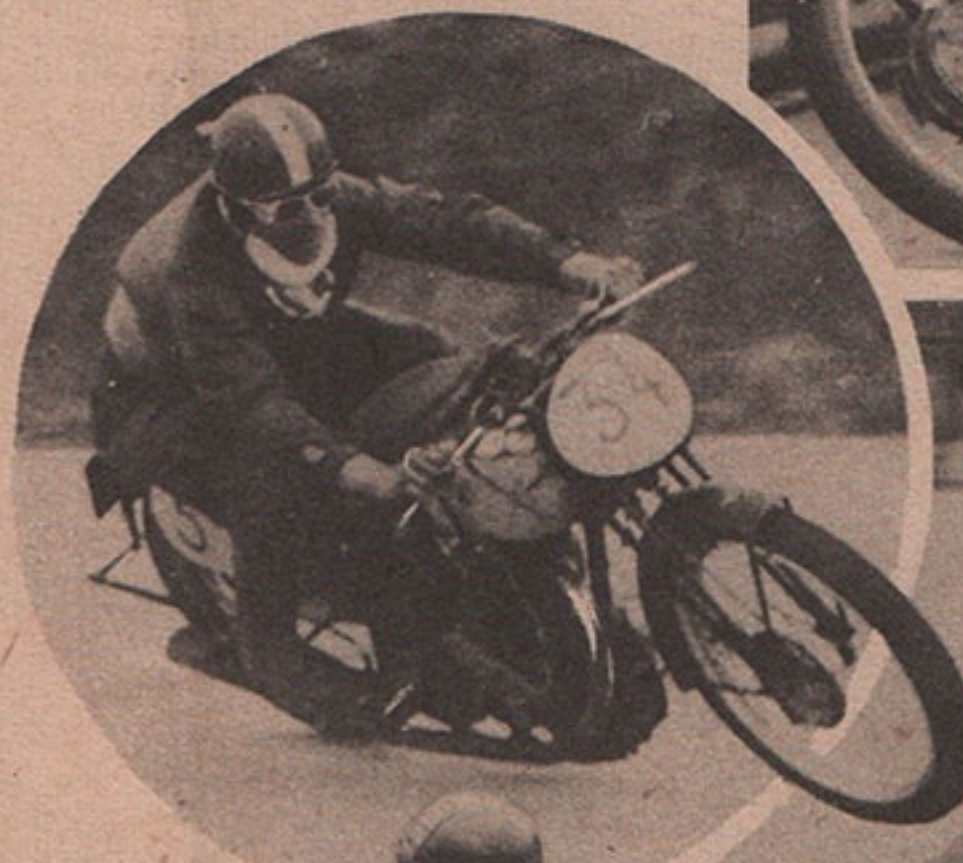
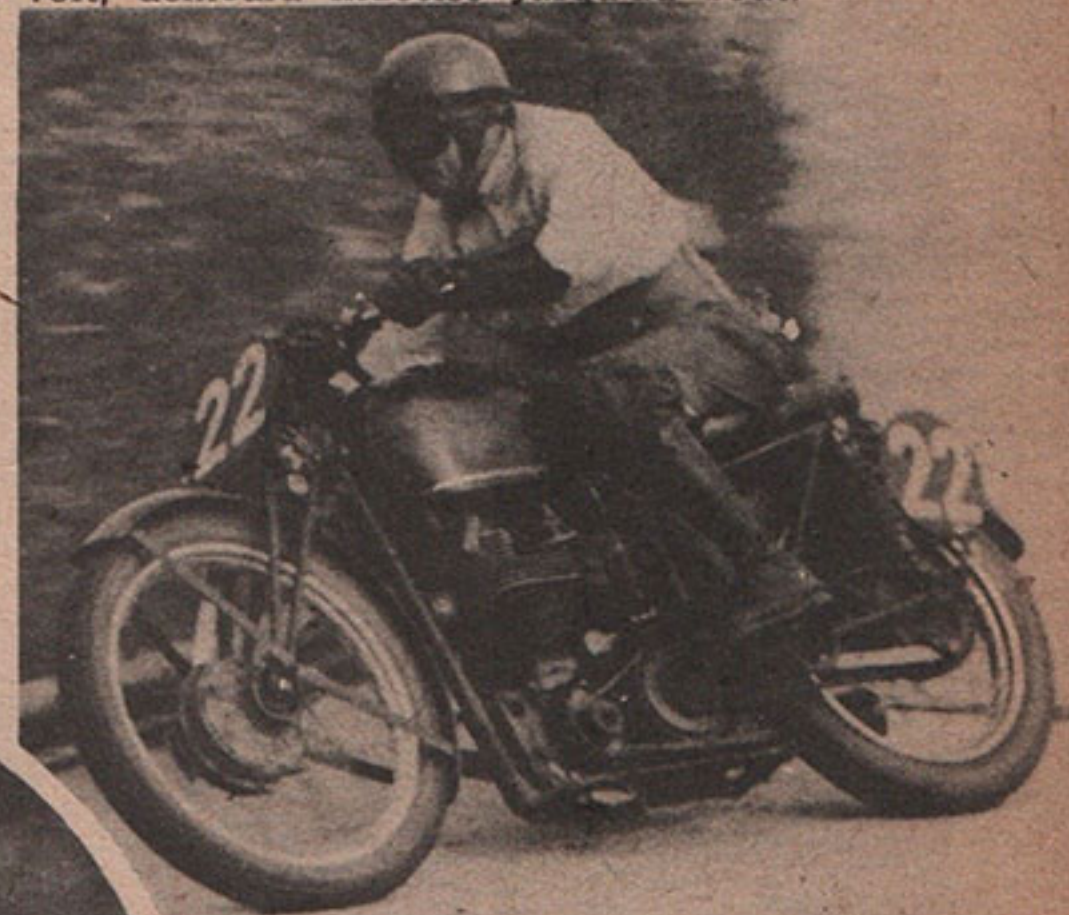
Cardon, du Motor-Club, se rapproche à chaque tour de Mariani et de Lauer, et s'adjuge le commandement au quatrième. Jusqu'au quatorzième tour, il surclassera tout le monde, servi par la rapidité de sa 250 A.C.T. anglaise et par ses qualités de conducteur qui sont réelles. On se rappelle les Eliminatoires du Bol d'Or 1937, où Cardon fit une impression excellente. A quelques vingt secondes de Cardon, la bagarre est vive entre Lauer et Mariani, qui tournent roue dans roue et se relayent à la deuxième place sans parvenir à se décramponner l'un et l'autre.

Foulhoux, qui menait, en 175 cmc., s'est arrêté à plusieurs reprises et a abandonné définitivement après 7 tours. Delaherche le relaye en tête de la catégorie 175 cmc.

A six tours de la fin, un événement vient bouleverser l'ordre des choses. Cardon s'arrête à son stand pour changer de bougie, perdant deux minutes et une victoire probable. Mariani et Lauer qui lui succèdent ne se lâchent pas d'un pneu en ligne droite comme en virage. Les deux machines sont sensiblement aussi vites et les pilotes ont de la classe. Lefèvre récupère des secondes à chaque passage, mais son handicap est trop lourd pour songer à remonter. Il est passé en troisième position depuis l'arrêt de Cardon et y restera jusqu'au bout.

Ci-contre : Lhéritier, vainqueur général, au virage du Faye. Au-dessous : Lauer, premier en 250. Ci-dessous : Collot, qui fit le meilleur tour des motos.

Voici l'arrivée, attendue avec impatience, Lauer et Mariani, toujours très près l'un de l'autre, arrivent en vitesse, le premier passant la ligne avec une seconde d'avance. L'issue de la course, on le voit, demeura indécise jusqu'au bout.



Ci-contre : Gervais 1^{er} des sidecars 350 cmc.

LES SIDECARS 350, 600 et 1000 CMC.

Le soleil se montre enfin en début d'après-midi, et c'est sur une piste à peu près sèche que les sidecars vont s'affronter, toutes catégories confondues. Les spectateurs sont infiniment plus nombreux que le matin. Par une heureuse exception, on compte quinze concurrents au départ, dont dix en 600, trois en 350, et deux en 1000 cmc. Les meilleurs pilotes sidecaristes de la région parisienne sont là : Françoise, sur une B.M.W. de compétition, Beauvais et sa nouvelle Norton « Square head » à suspension arrière, Wagner, également sur Norton, Kiéné et la machine de sa construction, Hordelalay et Adnet, sur Motobécane, le rouennais Gervais, sur l'ancienne Velocette de Françoise.

Adnet et Chanteau perdent quelques secondes au départ. Au premier passage, Wagner est en tête, emmenant dans sa roue Beauvais, Burgos Labalme (1000 cc.), Hordelalay, Françoise, viennent derrière eux, tandis que Morin et Gervais bagarrent ferme pour le commandement en sidecars 350.

Kiééné s'arrête au troisième tour, et repart après avoir perdu pas mal de temps. Fournel l'imité au cinquième tour et abandonne.

Beauvais a passé Wagner dès le deuxième tour. Son nouvel équipage est vraiment remarquable, et il le conduit de main de maître. Il accentue son avance sur un Wagner cependant déchainé, qui vire avec un brio étourdissant et met tout en œuvre pour rejoindre son rival, mais est handicapé par une mécanique datant de 15 ans.

Morin et Gervais sont toujours botte à botte, jusqu'au 17^e tour, au cours duquel Morin doit s'arrêter, ayant perdu son bouchon de vidange. Adnet, qui est un des vireurs les plus rapides et les plus spectaculaires (à la Ferme il levait la roue du side à chaque passage !), a des ennuis de sélecteur et son embrayage patine. Il se maintient en bonne position, sans pouvoir toutefois inquiéter Gervais à aucun moment.

Françoise ne peut, lui non plus, donner toute sa mesure. Il conduit une machine que Wagner lui a prêté et dont les vitesses se décrochent fréquemment ; il est absolument remarquable qu'il puisse, dans ces conditions, se maintenir à la troisième place. Il a passé Burgos qui doit, du reste, abandonner au 14^e tour.

Chanteau ayant fait de même depuis dix minutes, il n'y a plus de concurrent en sidecars 1000 cmc. Hordelalay, qui conduit avec son brio habituel, est désavantagé par une machine moins vite.

Beauvais mène toujours grand train. Son style est des plus remarquables et il roule sans cesse au-dessous des possibilités de sa machine. Le seul capable de l'inquiéter est Wagner, qui réussit à grignoter des secondes dans les derniers tours. Beauvais, prévenu à temps, accélère, accomplissant un tour à plus de 101 kmh. et gagne avec aisance. Superbe victoire, dont l'agent parisien peut être justement fier. Mais Wagner, qui s'est avéré aussi parmi les meilleurs, eut également sa part de félicitations pour sa belle course.

En sidecars 350 cmc., Gervais a confirmé l'excellente impression qu'il nous donna à l'ouverture de la piste de vitesse. Sûr, adroit, audacieux, le jeune agent rouennais a brillamment représenté nos provinces de l'ouest au Trophée de Saint-Eutrope. Sa lutte acharnée avec Morin fut des plus captivantes, et il faut regretter l'abandon prématuré du spécialiste de la « Saro ».

Ajoutons que Gervais termine 5^e de tous les sidecars, devant plusieurs 600, pilotés pourtant par des spécialistes cotés.

LES 350 et 500 CMC.

L'épreuve la plus attendue, comme toujours. Quatre noms se détachent du lot des partants : Monneret, Lefèvre, Lhéritier et Houel, ce dernier arrivant in extremis d'Angoulême, où il devait disputer la veille le Circuit des Remparts. Lefèvre conduit sa remarquable 500 cmc. Norton spéciale, les trois autres conducteurs ayant des 350 Velocette K.T.T.

A la surprise générale, c'est un outsider, Collot, sur une 500 française, qui est en première position avec une certaine avance. Bon pilote, qui nous fit une grosse impression. Houel, Lamontagne et Lhéritier se suivent derrière lui, à quelques longueurs d'intervalle, Monneret et Lefèvre viennent immédiatement derrière eux.

Après le deuxième tour, Monneret s'arrête à son stand, le pneu arrière à plat, et doit abandonner à la consternation générale. Le matin, on avait déjà remplacé la chambre à air, et Monneret

n'avait pu s'entraîner, immobilisé par cette réparation.

Toujours est-il que la course, dès l'extrême début, perd une grosse partie de son intérêt.

Lhéritier et Houel ne tardent guère à dépasser Collot, imités en cela par Lefèvre au septième tour.

La bagarre se circonscrit entre Lhéritier et Houel. Nous avons connu en Lhéritier, avant la guerre, un excellent pilote d'endurance, aussi rapide que résistant. Mais nous n'hésitons pas à écrire aujourd'hui que Lhéritier a étonné ses plus chauds admirateurs par ses qualités d'audace et de sang-froid, et qu'il doit compter aujourd'hui parmi nos plus grands as nationaux pour les circuits de vitesse. Quant à Houel, cet international de rugby venu à la course motocycliste depuis la Libération, il s'est hissé à la valeur des hommes de tout premier plan.

Le chassé-croisé entre ces deux pilotes est des plus impressionnants. Donnant le maximum en ligne droite, virant à la limite, ils se suivent à quelques mètres. Lhéritier mène pour commencer, puis Houel le passe, mais l'écart reste infime. Hélas, nous apprenons avec regret que Houel s'est arrêté au 23^e tour pour ne plus repartir, son moteur ayant avalé une soupape. Collot a abandonné également quelques tours avant, après avoir battu le record du tour à 117 kmh.

Mais un troisième larron possible se présente en la personne de Lefèvre, qui comble peu à peu son retard du début et se rapproche de Lhéritier. Nous étions alors au Faye, au milieu d'un petit groupe d'enthousiastes qui suivaient sa progression tour par tour, quand nous eûmes la surprise de ne plus voir repasser Lefèvre. Nous avons su plus tard qu'il s'était arrêté à son stand et avait dû abandonner. Mal récompensé de sa belle course et des efforts qu'il ne cessa de prodiguer, Lefèvre prendra bientôt, nous l'espérons, la revanche qu'il mérite.

Lhéritier, n'ayant plus personne à redouter, triomphe avec deux tours d'avance sur Lamontagne, un conducteur qui a fait de gros progrès depuis 1939 et eût été des plus dangereux s'il avait eu une machine récente. En 500 cmc., le premier classé est Cherrier, devant Guérin, dont la machine à alimentation par injection s'est bien comportée et a fonctionné sans aléas pendant toute la course.

C. BORDINO

LES RESULTATS

PREMIERE COURSE

175 cmc. — 1. Delaherche (Motor-Club), 16 tours, 53 kms 328, en 45' 28"; 2. Bébèze (Moto-Club Clodoaldien), 47' 51"; 3. Lorin, 47' 46", à 2 tours; 4. Meissonnier, 47' 40", à 3 tours; 5. Fouilhoux (M.M.), 47' 51", à 9 tours.

Meilleur tour par Fouilhoux, en 2' 22", moyenne 84 kmh. 507.

250 cmc. — 1. Lauer (New-Impérial), 20 tours, 66 kms 660, en 42' 26", moyenne 94 kmh. 044; 2. Mariani (X...), à 1 seconde; 3. Lefèvre (Excelsior), 43' 42"; 4. Cardon (Motor-Club), 44' 30"; 5. Bernard (G.S.I.F.), 42' 32", à 1 tour; 6. Pérrard (U.M. Marne), 44' 38" (19 tours); 7. Théveney (M.C. Châtillon), 44' 24" (17 tours); 8. Belkéchout (indépendant), 44' 40" (17 tours); 9. Sombardier, 45' 38" (17 tours).

Meilleur tour par Mariani, Cardon et Lefèvre en 2' 08", moy. 98 kmh. 360.

DEUXIEME COURSE

Sidecars 350 cmc. — 1. Gervais (Velocette), 27 tours, 89 kms 991 en 1 h. 04' 41"; 2. Adnet (Motoconfort), 26 tours en 1 h. 04, 56"; 3. Morin (Motor-Club), 24 tours en 1 h. 04' 46".

Meilleur tour par Gervais et Morin, en 2' 19", moyenne 86 kmh. 331.

Sidecars 600 cmc. — 1. Beauvais (Norton, side Précision), 30 tours, 99 kms 99 en 1 h. 02' 48", moyenne 95 kmh. 541. Meilleur temps des sidecars toutes catégories; 2. Wagner (Norton), 1 h. 03' 2"; 3. Françoise (B.M.W.), 29 tours en 1 h. 06' 57"; 4. Hordelalay (Motobécane), 19



Ci-dessus : Beauvais 1^{er} en sidecars toutes catégories. A droite : Delaherche, vainqueur en 175 cmc. et Cherrier (n° 45) premier en 500.

tours en 1 h. 06' 59"; 5. Engel (Motor-Club), 25 tours en 1 h. 05' 26"; 6. Bovière, 25 tours en 1 h. 06' 51"; 7. Dalmas, 24 tours en 1 h. 05' 9"; 8. Kiéné (X...), 21 tours en 1 h. 02' 25".
Meilleur tour par Beauvais, en 1' 56", moy. 101 kmh. 448.
Sidecars 1000 cmc. — 1. Burgos Labalme (Motor-Club), 19 tours en 44' 27"; 2. Chanteau, 14 tours en 41' 05".

TROISIEME COURSE

Motos 350 cmc. — 1. Lhéritier (Velocette), 30 tours, 166 kms 65 en 1 h. 30' 00" 4/10, moyenne 111 kmh. 097; 2. Lamontagne (Motor-Club), 48 tours en 1 h. 30' 2"; 3. Létang (M.C. Clodoaldien), 36 tours en 1 h. 30' 54"; 4. Lambinet M.C. Paris, 30 tours en 1 h. 15' 44".
Meilleur tour par Houel, sur Velocette, en 1' 43", moyenne 116 kmh. 505.

500 cmc. — 1. Cherrier, 44 tours, 146 kms 652, en 1 h. 31' 23"; 2. Guérin (Motor-Club), 42 tours en 1 h. 31' 25"; 3. Rabbes, 41 tours en 1 h. 31' 32"; 4. Dalmas, 39 tours en 1 h. 31' 31"; 5. Gricourt (A.M.C.F.), 35 tours en 1 h. 28' 12"; 6. Voisin (M.C. Paris), 33 tours en 1 h. 30' 45"; 7. Lenglet (M.C. Paris), 4 tours en 1 h. 30' 32".
Meilleur tour général par Collot, en 1'42", moy. 117 kmh. 647.

QUELQUES ECHOS DE LA COURSE

Nous ne saurions trop féliciter les clubs qui avaient délégué leurs meilleurs représentants pour participer au Trophée de Saint-Eutrope. Bien entendu, les membres du Motor-Club étaient nombreux et se sont distingués comme à l'habitude: C'est d'ailleurs un membre du Motor, Lhéritier, qui enleva le classement général de la course.

X X X

Le Moto-Club de Paris avait également aligné plusieurs concurrents de valeur. Dalmas, membre du bureau, vieil habitué des « Bols d'Or », des « Eliminatoires » et des épreuves de tourisme participa à la course des solos et des sidecars. Lambinet, que nous avons déjà vu avant la guerre dans P. P.P., au Bol, et dans plusieurs courses de vitesse et de régularité, a fait de son mieux sur une supersport de série. Bovière, Lenglet, Voisin et Messonnier ont terminé les courses auxquelles ils ont pris part. Une belle équipe que nous reverrons avec plaisir dans d'autres épreuves. Bravo le M.C.P.!

X X X

Nos félicitations vont également à l'équipe du Moto-Club Châtillonnais, représentée par Théveney, Robbes et Bourdon, ainsi qu'à Létang junior, dont c'étaient les débuts en vitesse pure, et qui défendit fort bien les couleurs du M.C. Clodoaldien.

X X X

Lellière Roger nous fit également bonne impression. Virant dans un style excellent, il tira de sa 500 cmc. un très bon parti. Il dut malheureusement abandonner, lui aussi, après 19 tours.

X X X

Entre le virage de la ferme et l'épingle du Faye, une passerelle en planche surplombe la piste, et permettrait de traverser, si un gendarme n'en défendait l'accès aux spectateurs. Par contre, ce même gendarme laissait les dits spectateurs traverser la piste à cet endroit. La consigne est la consigne... ce brave représentant de l'ordre avait pour mission de garder la passerelle. Ce qui se passait à côté ne le regardait pas... Evidemment, comme nous le soulignent deux motards d'Etampes dans leur lettre, une telle consigne est absurde. Il serait beaucoup moins dangereux d'emprunter la passerelle que de traverser la piste pendant la course, à condition qu'on n'y stationne pas, bien entendu.

X X X

Le grand malchanceux de la journée fut le brave Lefèvre, que des incidents stupides retardèrent en 250 cmc., et éliminèrent en 500 cmc. C'est d'autant plus regrettable que les splendides machines de Garreau tournaient à merveille, et que le pilote était en grande forme. Mais il ne se découragea pas pour si peu, et nous reverrons sans doute bientôt « Tative » au guidon des racers bien connus.

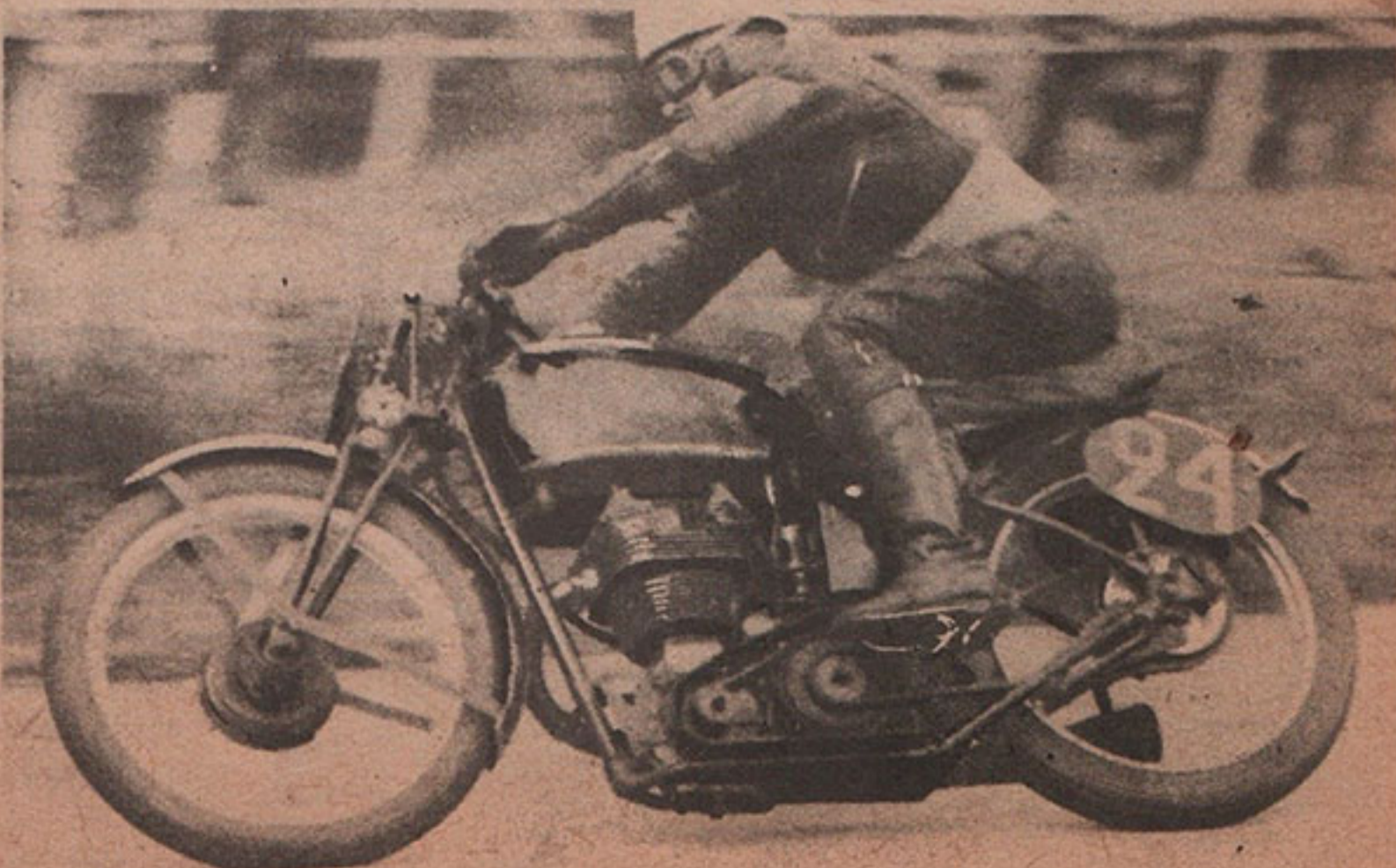
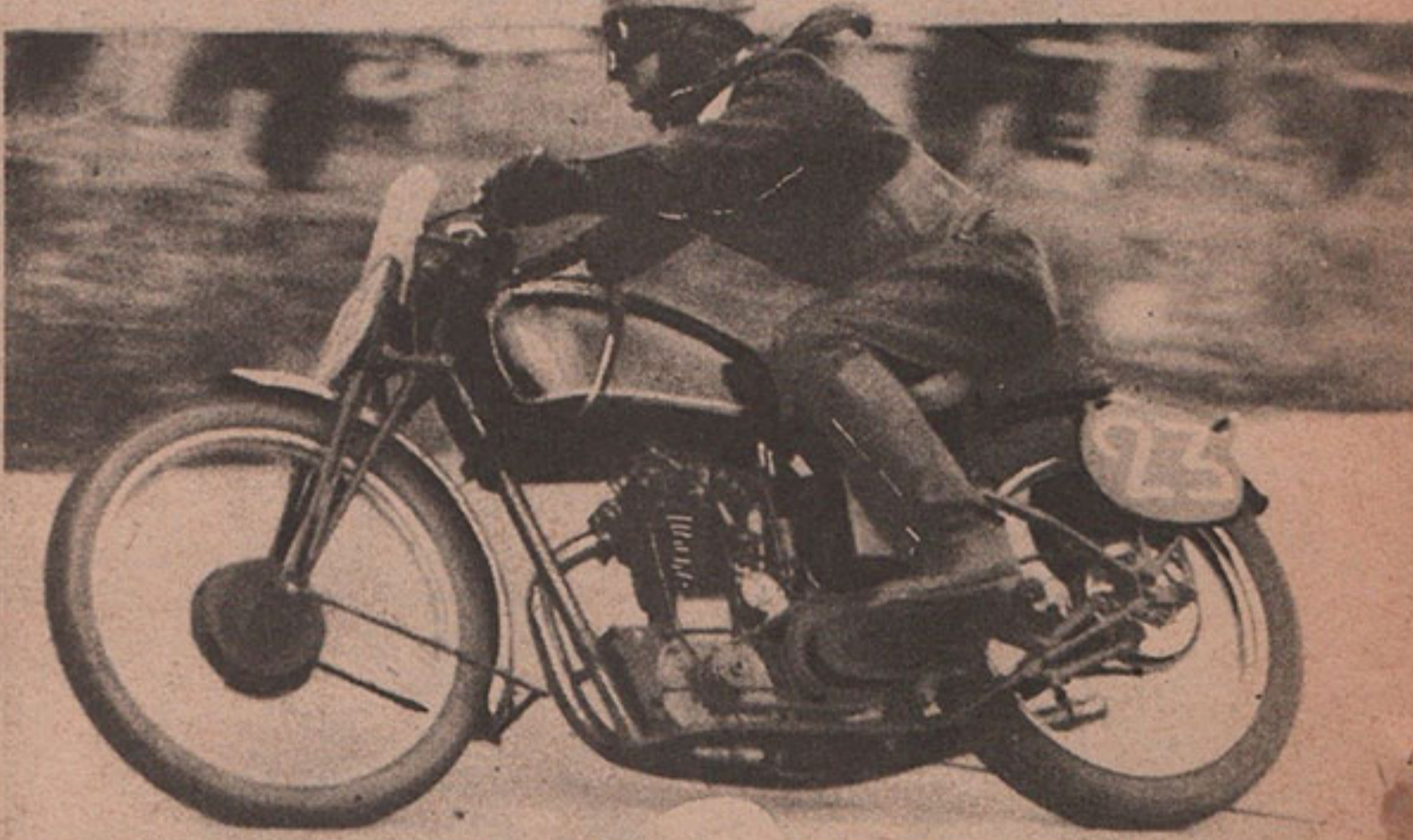
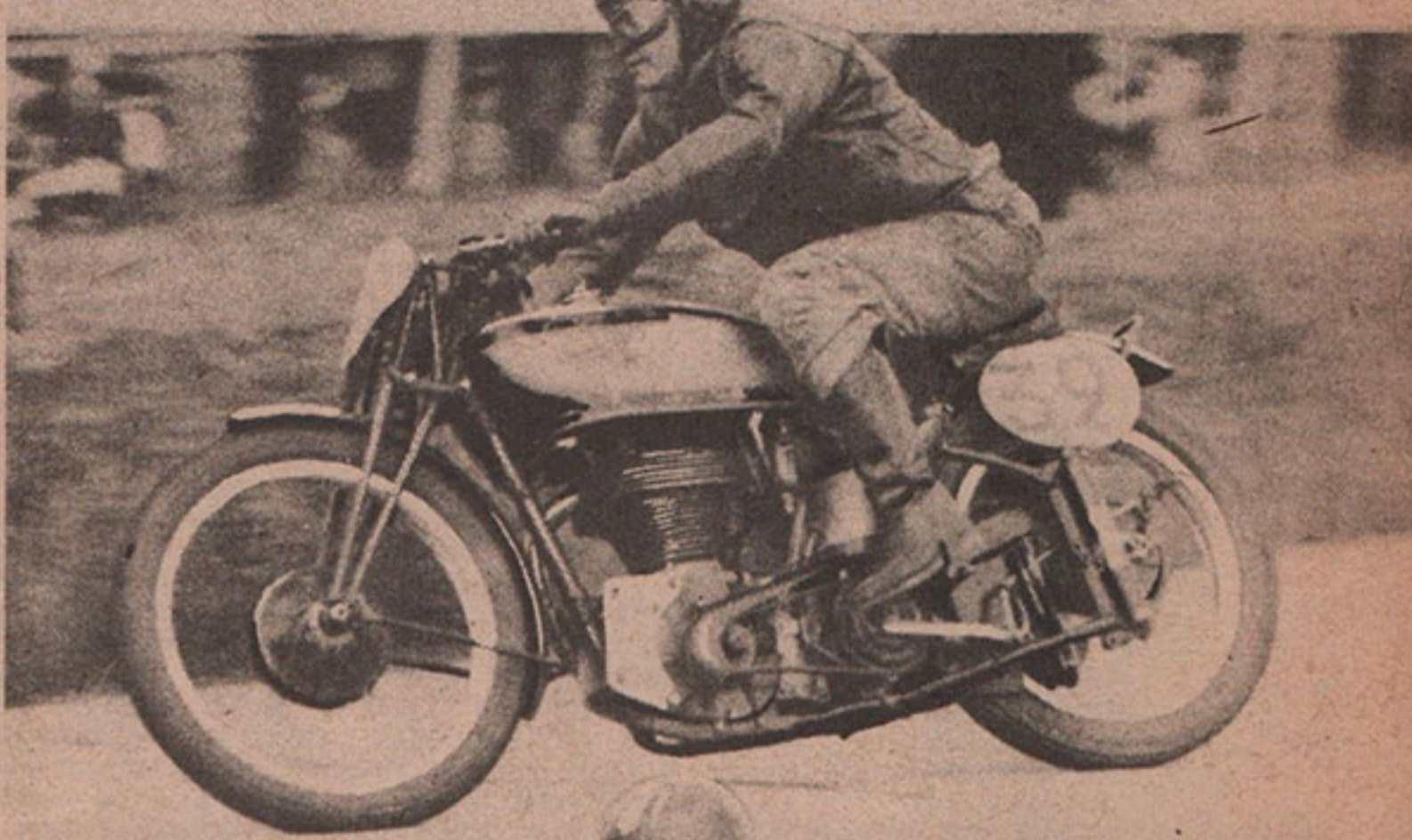
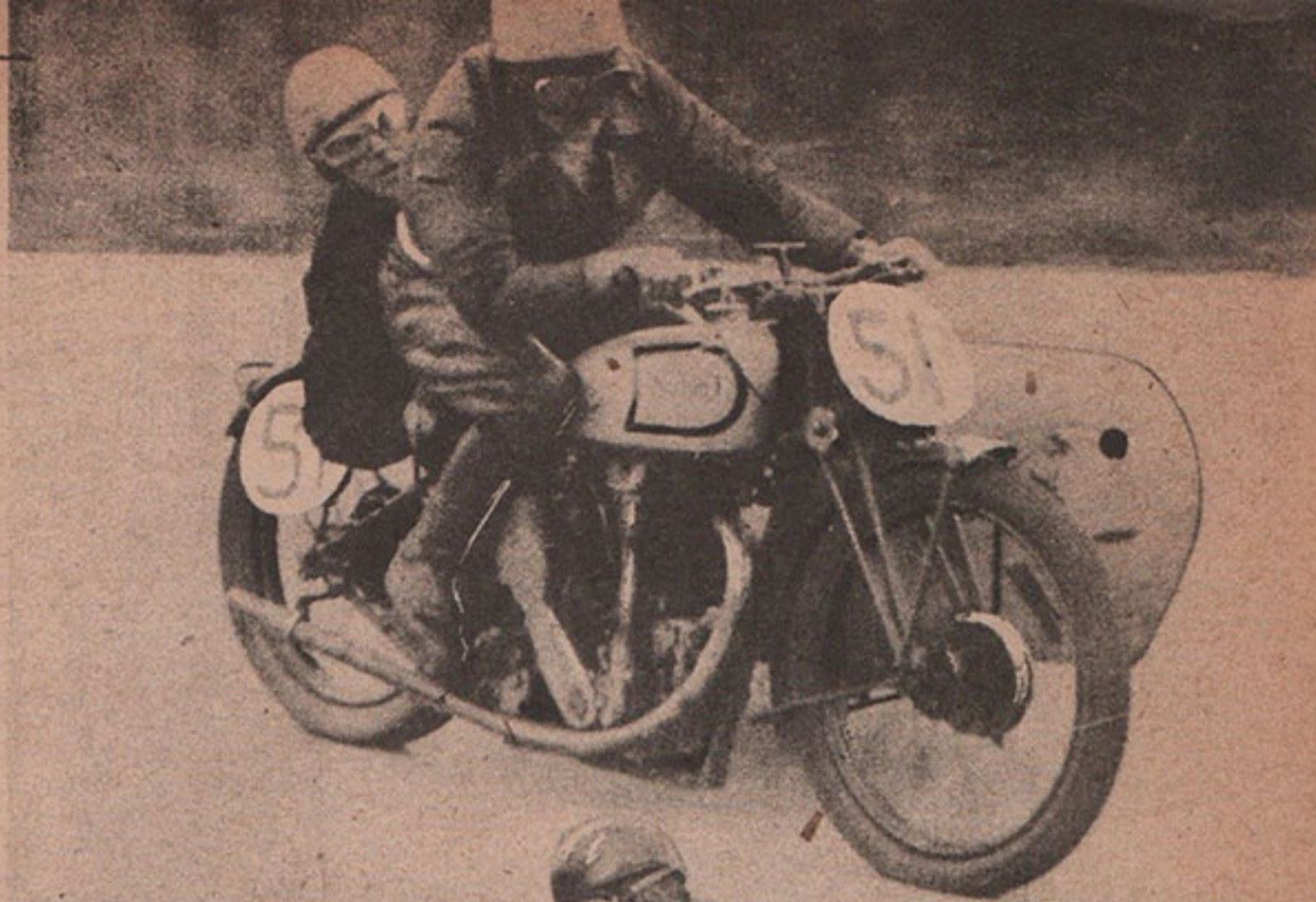
X X X

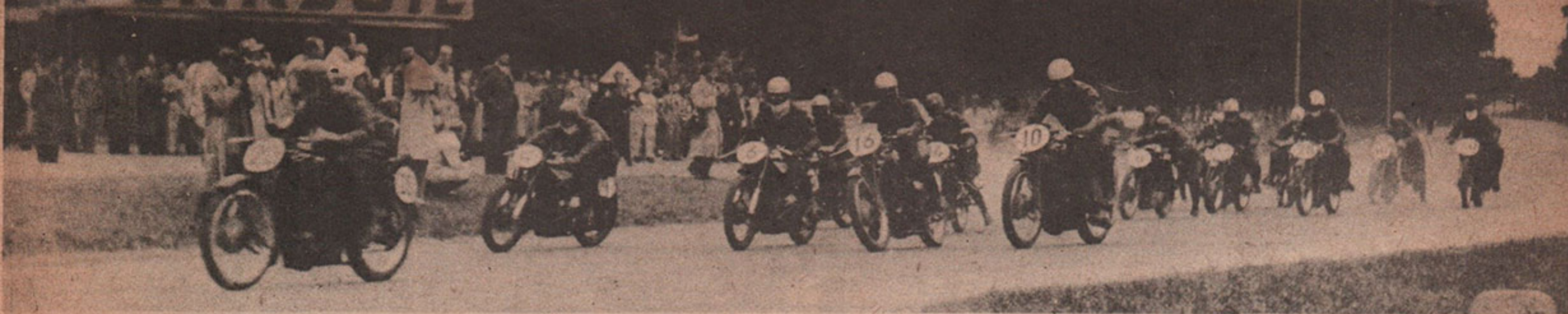
Monneret fut aussi victime d'une poisse noire. Quoi de plus affligeant qu'une crevaison, quand le reste de la mécanique est en parfait état et qu'on partait bien résolu à vaincre!

X X X

Mais nos champions ne se laissent pas abattre pour cela, et chacun prépare déjà sa machine pour la course suivante. Nous reverrons, le 6 juillet, la plupart des coureurs qui se distinguèrent aujourd'hui, et ceux qui, trahis par leur mécanique, ne purent le faire.

Ci-contre : Quelques photos prises à l'épingle du Faye. De haut en bas : Wagner, brillant second de la course des sidecars. Lefèvre, qui ne put terminer en 500 cmc. après un beau début. Lamontagne, second de la course des 350 et 500. Houel, qui fut trahi par son moteur alors qu'il était premier.





Le départ des 350 cmc.

Le Grand Prix d'Europe

Le Grand Prix d'Europe Motocycliste s'est déroulé sur le Circuit du Bremgarten, à Berne, les 7 et 8 juin. La première journée était réservée aux catégories 250 et 350 cmc., alors que les 500 et sidecars 600 cmc. ont couru le dimanche.

Il fallut malheureusement déplorer, aux essais, la mort d'un conducteur italien de grande classe : Ruggeri Jader, qui devait disputer pour Gilera la course des demi-litres. Ayant heurté le sol, avec un repose-pied dans une courbe, il fit une chute violente. On le conduisit à l'hôpital où il mourut peu après, la colonne vertébrale brisée. C'était un des fils du coureur auto-motocycliste Amédeo Ruggeri, qui devait lui-même se tuer en course. Ce tragique accident provoqua le retrait de toute l'équipe Gilera et du frère de la victime, Luigi Ruggeri, qui devait disputer sur Guzzi la course des 250 cmc.

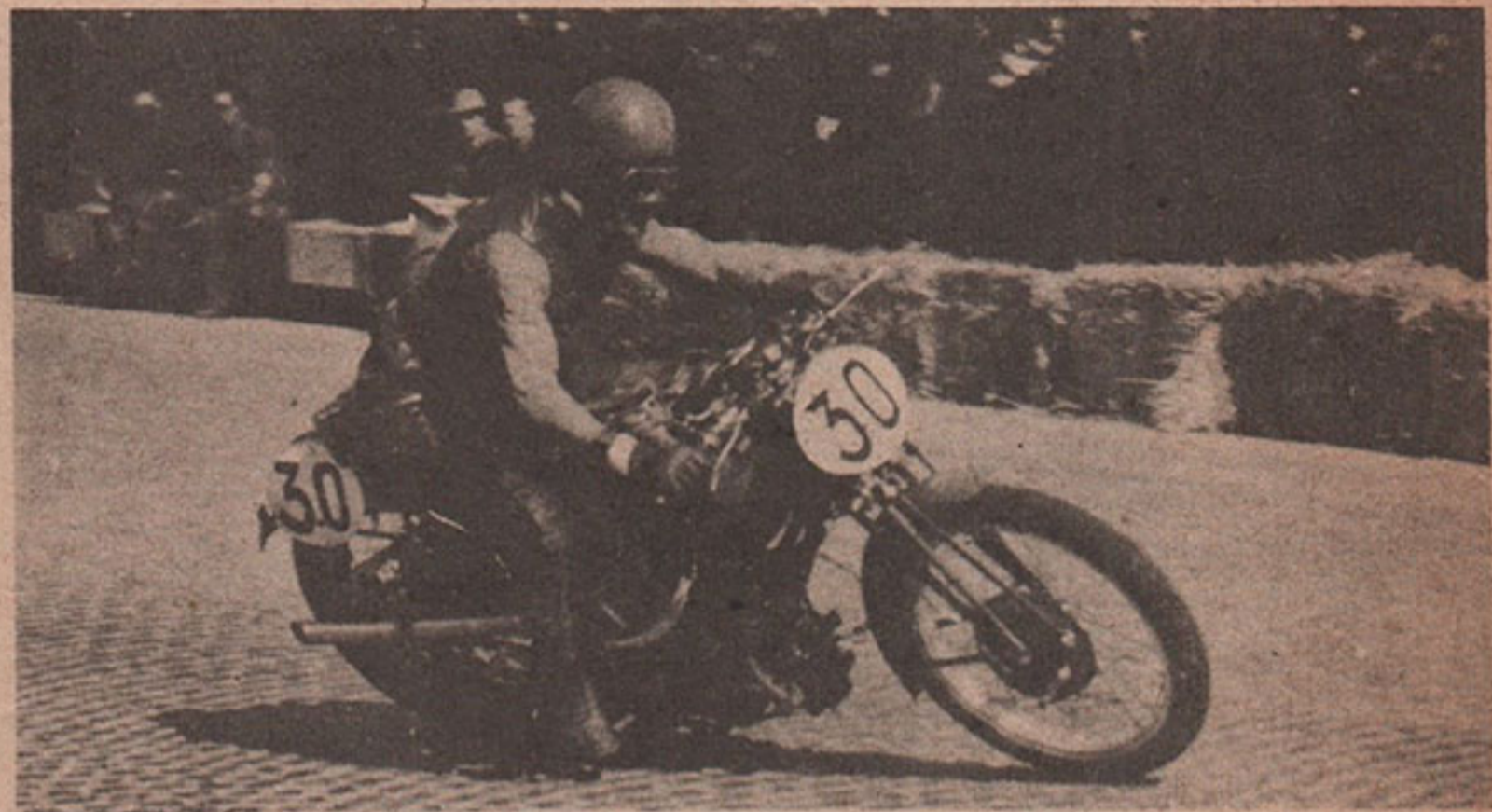
LA COURSE DES 250 CMC.

L'Italien Francisci Bruno (Guzzi) prit la tête devant Tenni et s'y maintint tout au long de la course. Tenni fut arrêté pour mauvaise carburation et perdit son tube d'échappement. A noter que le tour le plus rapide fut effectué par Balzarotti en 3' 22", à la moyenne de 129 kmh. 713, supérieure à celle réalisée par Tenni en 1936 (ancien record 129 kmh. 258).

RESULTATS

1. Francisci, Italie (Guzzi) 20 tours, 1 h. 09' 37" 4 ; 2. Balzarotti, Italie (Guzzi) 1 h. 09' 40" ; 3. Anderson, Angleterre (Guzzi) 1 h. 10' 47" 8 ; 4. Leoni G., Italie (Guzzi) 1 h. 10' 48" 2 ; 5. Lorenzetti, Italie (Guzzi) 1 h. 12' 27" 2 ; 6. Alberti Raphaelae, Italie (Guzzi) 1 h. 13' 07" 4 ; 7. Tenni, Italie (Guzzi) 19 t. en 1 h. 10' 05" 7 ; 8. Thomas, Angleterre (Guzzi) 19 t. en 1 h. 11' 23" 3 ; 9. Ambrosini, Italie (Guzzi) 19 t. en 1 h. 12' 10" 8 ; 10. Simons, Hollande (Excelsior) 19 t. en 1 h. 12' 18" 4 ; 11. Nocchi, Italie (Guzzi) 19 t. en 1 h. 12' 25" 0 ; 12. Blatter René, Suisse (Guzzi) 19 t. en 1 h. 12' 39" 3

L'italien Omobono Tenni vainqueur de la course des 500 cc. sur la Guzzi bicylindre, vire dans son style si personnel.



13. Laederach Edmund, Suisse (Excelsior) 16 t. en 1 h. 09' 47" 5.

LA COURSE DES 350 CMC.

La pluie, qui tomba sans cesse, empêcha malheureusement les conducteurs de donner leur maximum. Fergus Anderson conserva la tête du début à la fin. A noter l'abandon du Français Loyer au 2^e tour.

RESULTATS

1. Anderson, Angleterre (Velocette), 20 tours en 1 h. 14' 17" 3 (meilleur tour : 3' 29" 5), 125 kmh. 098 ; 2. Beischer, Angleterre (Norton), 1 h. 14' 38" 5 ; 3. Cordey G., Suisse (Norton), 1 h. 14' 38" 7. 4. Thomas, Angleterre (Velocette), 1 h. 15' 42" 8 ; 5. Haldemann, Suisse (Velocette), 1 h. 17' 09" 2 ; 6. Laurent, Belgi-

que (Velocette), 1 h. 17' 17" 2 ; 7. Szalkai, Hongrie (Velocette), 1 h. 17' 55" 3 ; 8. Puhony, Hongrie (Velocette), 49 tours en 1 é. 15' 18" 6 ; 9. Kaufmann, Suisse (Velocette), 19 tours en 1 h. 17' 09" 6 ; 10. Simons, Hollande (Excelsior), 19 tours en 1 h. 17' 48" 7 ; 11. Laederach, Suisse (Velocette), 18 tours en 1 h. 17' 55" 7.

LES SIDECARS 600 CMC.

La journée de dimanche fut marquée par une recrudescence du nombre des spectateurs, venus pour le Grand Prix Automobile, mais beaucoup se montrèrent très indisciplinés et plusieurs accidents de personnes furent à déplorer. A noter la réflexion de notre confrère suisse « Moto-Sport » :

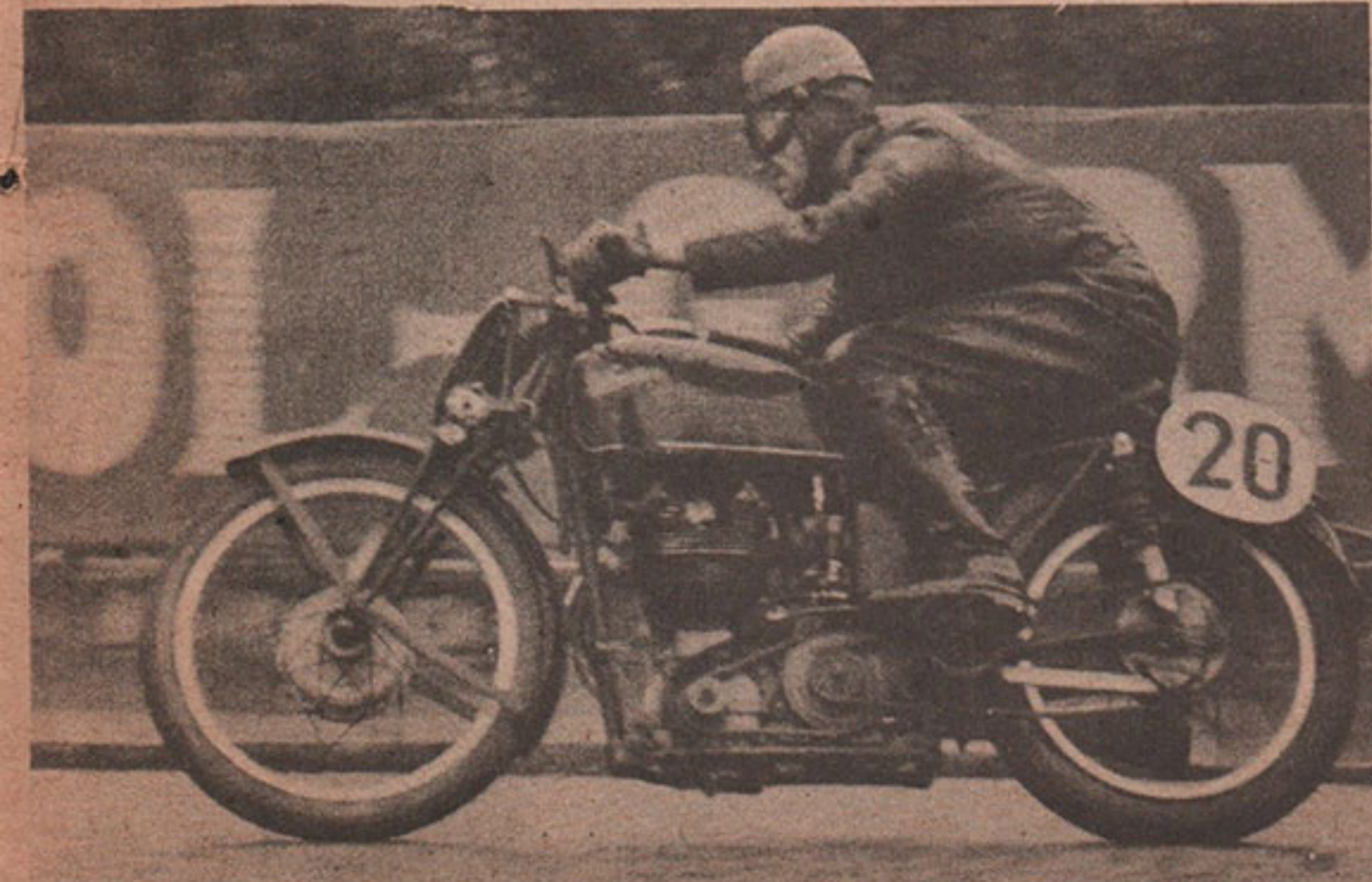
« Il semble que les courses de motos devraient être distinctivement séparées de celles des voitures; on ne devrait pas mélanger les deux catégories de véhicules, car on a eu l'impression, à Berne, que les motos étaient traitées en « parentes pauvres ».

C'est également le point de vue que nous avons défendu à plusieurs reprises.

On put remarquer la 600 cmc. D.K.W. de course de Benz démunie de son compresseur. Inutile de dire que cette machine a perdu pas mal de chevaux. D'autre part, la machine du vainqueur était une 600 cmc. Guzzi A.C.T. accouplée à un side à roue oscillante. Le passager resta constamment assis en amazone sur le coussin arrière de la moto, et seuls ses pieds reposèrent sur le plancher du side, dans le seul but de satisfaire au règlement. La machine se conduisit comme une moto solo et, les trois quarts du temps, la roue du side n'est pas en contact avec le sol. Le side est extraordinairement léger et l'ensemble n'atteint pas 150 kgs en ordre de marche.

Cavanna, montant cette singulière ma-

L'as britannique Fergus Anderson, qui remporta avec brio la course des 350 cmc. sur Velocette



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

chine, prit la tête dès le départ et ne la quitta plus, gagnant devant Haldermann et Staerkle.

1. Cavanna, Italie (Guzzi), 10 tours en 39' 10" 7; 2. Haldemann, Suisse (Norton), 39' 36" 3; 3. Starkle, Suisse (N.S.U.), 39' 36" 3; 4. Aubert, Suisse (Norton), 40' 43" 1 (meil. tour : 3' 49" 8, 114 kmh. 047); 5. Meuwly, Suisse (Motosacoche), 40' 45" 3; 6. Muhlemann, Suisse (F.N.), 42' 13" 5; 7. Masuy, Belgique (B.M.W.), 42' 19" 3; 8. Toni, Italie (Gilera), 42' 19" 7; 9. Puttemans, Belgique (Saroléa), 43' 12"; 10. Benz, Suisse (D.K.W.), 9 tours en 39' 27" 9; 11. Colombo, Italie (Guzzi), 9 tours en 42' 21" 5; 12. Tilmant, Belgique (Sa-

roléa), 8 tours en 39' 14" 4; 13. Taveri H., Suisse (Husqvarna), 6 tours en 39' 25" 9.

LES 500 CMC.

Le prestigieux Omobono Tenni, sur la 500 cmc. Guzzi deux cylindres en V à 120°, gagna devant son compatriote Balzarotti après une superbe course. Anderson vient derrière les deux Italiens, à une minute et demi d'écart. Behra termina sixième.

1. Tenni, Italie (Guzzi), 20 tours en 1 h. 03' 09" 5; 2. Balzarotti, Italie (Guzzi), 1 h. 03' 26" 1 (meilleur tour : 2' 58" 8, 146 kmh. 577), record; 3. Anderson, An-

leterre (Norton), 1 h. 05' 05" 4; 4. Beischer, Angleterre (Norton), 1 h. 05' 42" 9; 5. Cordey, Suisse (Norton), 1 h. 06' 06" 5; 6. Behra, France (Guzzi), 19 tours en 1 h. 04' 18" 3; 7. Martin, Belgique (Norton), 19 tours en 1 h. 04' 18" 9; 8. Stamm, Suisse (Norton), 19 tours en 1 h. 04' 30" 3; 9. Gerber, Suisse (Bianchi), 19 tours en 1 h. 05' 06" 1; 10. Frost E. N., Angleterre (Norton), 18 tours en 1 h. 04' 20" 7; 11. Hollming, Finlande (Norton), 18 tours en 1 h. 05' 56" 1; 12. Binz, Suisse (Norton), 18 tours en 1 h. 06' 45" 3; 13. Sirkae Pentti, Finlande (Rudge), 17 tours en 1 h. 03' 14" 6; 14. Puhony Ferd., Hongrie (B.M.W.), 17 tours en 1 h. 05' 42" 3.

LE 6 JUILLET LES CHAMPIONS ANGLAIS

COURRONT A MONTHLERY

5 Courses d'Amateurs — 2 Courses de Professionnels et le « Critérium de l'Heure » cycliste

C'est une formule nouvelle et qui, sans doute, assurera un bon succès aux organisateurs que l'incorporation, dans le programme d'une journée motocycliste à l'autodrome, d'une épreuve cycliste réservée aux champions de la F.S.G.T. et de la F.F.C., sous le nom prestigieux dans le sport cycliste de « Critérium de l'Heure ».

Côté motocycliste, le morceau est de choix. En effet, les organisateurs ont décidé de faire un gros effort afin de donner aux amateurs de tous les clubs la possibilité de défendre les couleurs de leur société.

Deux challenges, un du nom de Jean Garreau, ancien Président de l'Amicale Motocycliste de France, fusillé par les allemands, récompensera le club dont les 6 premiers sociétaires seront le mieux classés dans les diverses compétitions.

Le challenge Georges Deffry, membre du bureau de l'A.M.F. mort en déportation, récompensera le club de province dont les sociétaires se seront classés le mieux dans les diverses courses, suivant un règlement simple et équitable.

A tous les coureurs de la région parisienne, clients habituels de Monthléry, viennent s'ajouter cette fois une série de champions authentiques, que les parisiens n'ont pas vus à l'autodrome depuis 10 ans. C'est d'abord Behra, le marseillais national, qui est plus qu'un espoir, et dont l'audace est bien connue de tous ceux qui ont eu l'occasion de le voir. Les champions bordelais, Lafont, vainqueur de 10 grands prix, Barthe, le malchanceux d'Angoulême et qui désire prendre sa revanche sur le sort. Naudon, dont les performances ne sont plus à citer. Louis Jeannin, le populaire coureur français, vainqueur d'un Bol d'Or, de 2 grands prix Internationaux, recordman du monde de l'heure sur 250 cmc. Jonghi, et dont la performance ne fut dépassée que par une machine

à compresseur, qui fera sa rentrée à l'occasion de cette grande journée. Roger Loyer, dont le palmarès s'orne de victoire dans tous les grands prix courus la saison dernière et depuis le début de l'année, mais qui faisant un peu risette à l'automobile, n'assure sa participation qu'au cas où la Delage ne l'appellerait pas ce jour là à Reims. Nous terminerons ce tableau par les deux champions bien connus du public parisien, le rugbyman motocycliste Houel, dont les performances, lorsque la malchance ne s'en est pas mêlée, ont été excellentes et a inquiété les meilleurs, et Georges Monneret, le populaire « Jojo », qui veut lui aussi, en appeler de sa malchance subie aux « Trophées de St-Eutrope », dont le palmarès s'orne de quelques centaines de victoires, de 5 Championnats de France et de 76 records du monde. Lefèvre, qui compte parmi les plus valeureux et qui connut aussi les ennuis à Saint-Eutrope, sera également au départ.

Si la venue du fameux Fergus Anderson n'est pas encore certaine, mais probable, par contre les milliers de spectateurs auront l'occasion d'applaudir les champions Frost et Thomas.

Le montant des prix alloués aux professionnels se montent à 212.000 francs. Nous assisterons le dimanche 6 juillet, de 9 h. à 18 h., à une série d'épreuves dont les sportifs garderont longtemps le souvenir.

Le Challenge « Libération » récompensera dans la catégorie « professionnels » le titulaire du tour le plus vite. Les courses se disputeront sur 60 kms pour les 175 et 250, et 100 kms pour les 350 et 500 cmc.

Le prix d'entrée est de 100 francs. Les organisateurs ont prévu des 1/2 tarifs « Clubs ». Les demander à l'A.M.F., 80, rue du Faubourg Saint-Denis, par l'intermédiaire de vos dirigeants de clubs.

Pour nos lecteurs, des cartes à tarifs réduits à 80 frs, à prendre à « Moto-Revue », 12, rue de Cléry, sur lesquelles nous consentons 10 % de réduction.

Pour le transport, service d'autocars, Porte d'Orléans-Autodrome. Par le train, gare d'Austerlitz-St-Michel-s-Orge. Navette St-Michel-s.-Orge-Autodrome. Retour assuré.

LA COURSE DE COTE DE SAINT-THEGONNEC

La course de côte de Saint-Thégonnec organisée par le Motorcycle-Club du Finistère le 8 juin dernier a obtenu un excellent succès et s'est déroulée sans le moindre incident. Une performance que nous considérons comme peu ordinaire a été accomplie par le Havrais Feuillain qui a grimpé les 800 mètres, départ arrêté, de cette côte à plus de 8 %, coupée d'un virage, à la moyenne fantastique de 125,208 à l'heure (arrivée en haut de la côte à 165 environ). Cette performance classe Feuillain comme l'un des hommes les plus rapides, de France dans la spécialité et sa machine comme l'une des plus remarquables grimpeuses de classe internationale. Il s'agit en l'occurrence d'une moto entièrement reconstruite et mise au point par lui et dont les caractéristiques sont approximativement les suivantes : cadre et réservoir Norton, moteur Triumph, bi-cylindre jumelés de 500 cmc. à l'origine, mais ramené par chemisage à 350 cmc. Cette machine est munie d'un compresseur Cozette qui assure à ce bolide une vitesse sur plat d'environ 200 kmh. pour une consommation tout à fait raisonnable de 15 litres d'alcool aux 100 km.

En tous état de cause, on ne peut que féliciter le Motor-Club du Finistère qui démontre par son dynamisme que le motocyclisme breton est en plein essor.

Série A (250 cmc.) : 1. Feuillain, 28" (102 kmh. 850); 2. Lorient, 36"; 3. Coat, 39"; 4. Cadec, 40"; 5. Kerloget, 41"; 6. Pitel, 45"; 7. André, 51".

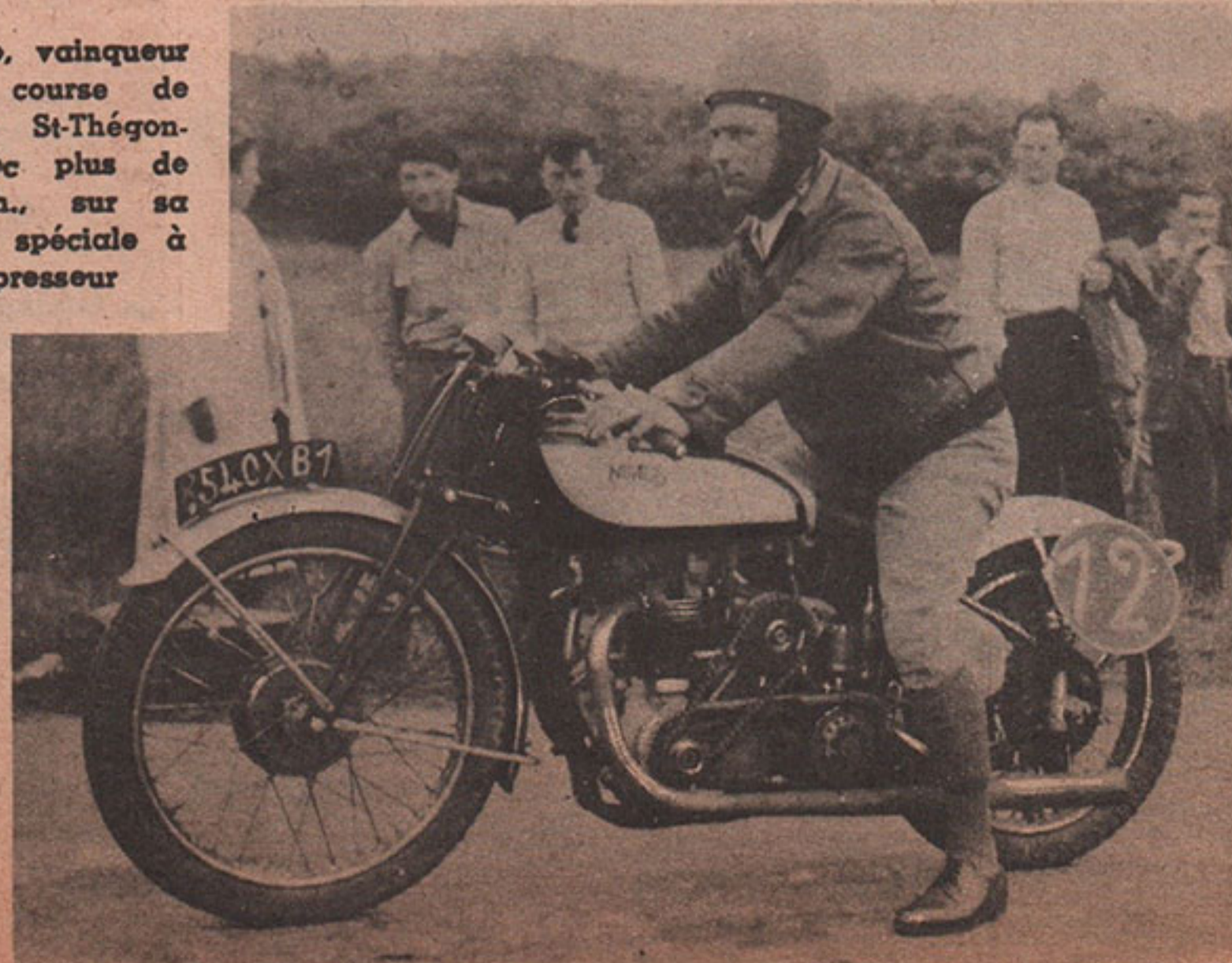
Série B (350 cmc.) : 1. Feuillain, 23" (125 kmh. 203); 2. Priser, 35"; 3. Toni, 36"; 4. Vallée, 38".

Série C (500 cmc.) : 1. Sizaire, 24" (119 kmh. 988); 2. Lorient, 29"; 3. ex-æquo, Laval et Le Pichon, 30"; 5. René Marc, 32"; 6. ex-æquo, Le Brun et Briault, 36"; 8. Bechrus, 43".

Série D (sidecars 1000 cmc.) : 1. Le Boulch, 44" (65 kmh. 445); 2. Gaillard, 59 s.

Feuillain, vainqueur de la course de côte de St-Thégonnec avec plus de 119 kmh., sur sa machine spéciale à compresseur

Classement général : 1. Feuillain (meilleur temps toutes catégories; record de l'épreuve; ancien record 31" en 1939 par Marcel Guivarc'h, président du M.C. Finistère); 2. Sizaire; 3. Lorient; 4. ex-æquo, Laval, Le Pichon; 6. René Marc; 7. Priser; 8. ex-æquo, Toni, Le Brun, Briault; 11. Vallée; 12. Coat; 13. Cadec; 14. Kerloget; 15. Bechrus; 16. Le Boulch; 17. Pitel; 18. André; 19. Gaillard.



DAU. 37-16, 13 h.
 TRIUMPH 350 2 tps sél. 4 v. ét. nf, pn. nfs. UGUEN, 14, r. Gabrielle, Villemonble (Seine)
 B.M.W. R 12 pn. neufs. ALEX, 16, r. Daunou. OPE. 23-20.
 500 F.N. av. side pièces dét. t. sérieux c. maladie. BESANCON, 6, pass. Rochebrune.
 TRIUMPH ang. 350 culb. 4 v. sél. 1944 cme nve. MAR, 45, r. J.-Lacroix, 20°. MEN. 63-30.
 D.K.W. 500 2 cylindres avec side parf. état. Ecrire COLLOMB, 14, rue de Léon, à Rennes (I.-et-V.).

TRIUMPH angl. 500 culb. exc. état bs pns. Tél. BAL. 46-31, après 19 heures.

R.-GILLET 500 type M 1940, t. b. état. LIT. 70-09.

DS MALTER. 500 av. ou ss side parf. ét. b. pn. CHAMPRIGOT, 36, r. Sibuet, 13 et 20 h.

1000 R.-GILLET susp. roulé 100 kms av. ou ss side à la taxe. Ecr. pr r. vs MICHEL, 202 rte Stratégique, Montrouge.

GILLET-HERSTAL 500 culb. av. side. Zundapp 500 2 cyl. av. side. TOURTE, 114 b., r. des Moines, Paris, 17°.

NEW-MAP 250 comp. 3 CV b. ét. 18, rue Saint-Yves, 14°. 20 h. à 21 h.

MOTOBECANE 350 B 44 cme nve, 50.000 fr. LAB, 78-24.

PART. vd Gillet-Herstal supersp. 350 culb. état neuf. 29, rue Aubry-le-Boucher, Paris, 4°. 12 h. à 20 h. sauf lundi.

MON.-GOYON 4 CV culb. 4 v. sél. susp. AR imp. reprendrai épave polycyl. angl. ou all. Ecr. BONNAUD, 30, av. Pasteur, Montreuil (Seine).

350 D.K.W. 4 vit. sél. état neuf. S'adr. chez MAUCOURANT, 147, bd Ney, Paris, 18°.

DAX 350 culb. état neuf, émail chrome. PRADELLES, 81, rue de la Clef, Paris, 5°.

GILLET-HERSTAL side 500 culb. b. ét. b. pn. TABAC, 4, av. Villiers, sauf samedi.

350 MOTOBECANE tr. bon ét. MARECHAL, 235, fb St-Honoré

TERROT 350 lat. sél. 4 v. 4 CV 39 ét. nf, 80.000 f. VATIN, 15, r. Thorelle, Bourg-la-Reine.

NEW-MAP 500 cul. av. side Roy, pn. nfs, mécan. tr. b. ét. Rampoux, 3, villa Dury-Vasselon, Paris-20°. MEN. 83-08.

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

VELOM. Prester-Jonghi, bon état, 34, r. du Louvre, 1°.

PART. vd moto side 600 2 cyl. tr. b. ét. PETIT Maurice, 17 b. r. des Tilleuls, Boulogne. Ts les jours à partir de 19 h.

D.K.W. NZ 1943 état impec. ESTUR, St-Omer-en-Chaussée (Oise). Tél. 6.

ZUNDAPP KS 600 neuve. PIATTE, 44, r. Villebois-Mareuil, Beauvais (Oise).

CAUSE maladie part. vend Zundapp 750 KS av. side roue tractée 4 v. sélect. mar. AR, 7 CV, culbut. pneus et moteur intégr. neufs. Prix intéress. PIERRE, 14, avenue Livry, Sevran (Seine-et-Oise).

GNOME-RHONE Jun. 3 CV luxe 1940 impec. pn. nfs. COCHET, Milly-s.-Thérain (Oise).

Les Motocyclettes

NEW-MAP

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

livraison
immédiate

Poids à vide : 19 kgs
 Charge utile : 100 kgs
 Pneus confort : 400 A
 Prix : 3.945 francs



Vente libre et directe sans bon à

PARIS : 30, rue de Charenton « Paris-Lyon-Motos ».
 LYON : 124, rue Lacassagne « Motocyclettes New-Map ».
 BORDEAUX : 63, rue de Bègles « Bordeaux-Motos-France ».

Qualité 100% RUSTINES

Si vous réparez vous-même vos chambres en caoutchouc naturel, employez les RUSTINES A BORD MINCE. Posées avec la « Dissolutine » (Dissolution Rustines Spéciale), votre réparation se vulcanisera par la chaleur du roulement.

Si vous faites vulcaniser vos réparations, exigez de votre garagiste qu'il emploie les RUSTINES A VULCANISER (P. R.V.), elles réalisent une véritable soudure autogène du caoutchouc.

**RUSTINES
A BORD MINCE**
se posant
avec la
**DISSOLUTINE
OU
RUSTINES
A VULCANISER
P.R.V.**

5^{ème} RUSTIN - 7, rue Castérès
CLICHY (Seine)

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^{ème} TEL. GAL. 92-19

LELARGE, 10, r. de Plelo, 15°.
 500 TRIUMPH speed twin 2 cyl. Ec. SAVARY, 3, r. Compans-19°
 MOTOBEC. 3 CV ent. révisée. Jarson, 53, r. Mont-Cenis, 18°.
 GNOME-RH. 800 lat. type AX2 méc. et pn. imp. Garage Boulanger, 205, rte de Calais Notre Dame du Thil, Beauvais (Oise)
 MOTOCONF. 4 CV 2 t. moteur remis à neuf, pn. tr. bons. J. BRIAT, 118, av. Orléans, 14°. VAUG. 23-69 (le soir).
 MAGN.-DEBON 350 culb. 4 v. sél. impec. 75.000 f. VIAN, 162, bd Berthier, Paris, 17°.

PART. vd à part. Motobécane 350 cul. sél. 4 vit. parf. état. OBE. 11-57. 9 à 12 h.

PART. vend 500 Terrot culb. R.G.A.S. 4 v. sél. 1947, ét. nf, av. ou ss side. CULET, 76, bd Champigny, St-Maur (Seine).

B.M.W. 750 av. side Bernardet grd rout. impec. pneus neufs. MOINEAU, 109 bis, rue des Morillons, 15°, sauf dimanche.

ZUNDAPP 750 1944 neuve, side mar AR, freins hydro. FIORANI, 56, rue de Seine.

DAX 350 culb. 4 ch. b. ét. pn. impec. 22, bd St-Jacques.

A V. Gnome-Rhône 7 CV avec sidecar parf. ét. VANDOMME, 550, ch. Jules-Ferry, Amiens.

VELOM. B1V2 tr. b. état gén. prix intér. ANDRE, 12, av. de la Prairie, Vigneux (S.-O.).

TERROT 500 lat. mot. Jap b. état, pns neufs. JEGOU, 142, av. Louis-Roche, Gennevilliers. GRES. 31-00.

PART. vd Harley 750 av. ou sans side. CAFE, 2, quai Henri Pourchasse, Ivry (Seine).

MATCHLESS 350 culb. fourche tél. 4 v. sél. nve, 110.000. PIGE, 43, rue des Abbesses, 18°.

MONET-GOYON 350 cul. 59, rue Charles-Nodier, Pantin.

B.M.W. R12 impec. 140.000 fr. Soir, 8, av. d'Eylau, 16°.

GILLET-HERS. 350 lat. pn. nfs 132, r. Turenne. Sam. dim. m.

SIDE Carpio b. état avec pneu et chambre, 12.000 f. 350 Alcyon, moteur Zurcher, pneus neufs. ROBERT et JEAN, 17, r. des Bateliers, Clichy.

TRIUMPH speed twin mécan. nve av. ou ss Précision. PEROTTI, 108, cours Vincennes-12°

DOLLAR A.C.T. 350 équ. comp. ex. ét. 50.000, vis. ANDRE, 55, r. Servan, 11°. ROQ. 36-22.

AUTOMOTO A. 15 250 bon ét. JORDI, 28, r. Trévise. Pro.83-01

A V. Velocette 350 KSS. S'adr. SCHMIDHAUSER, 7, r. Gallieni Rosny-sous-Bois. Tél. 99.

ZUNDAPP K600 parf. ét. méc. JEAN, 5, imp. Bouchet, 19°.

INDIAN a. side b. état, pneu n. peint. n. b. prix. CAZENAVE, 6, r. Charras, Auch (Gers)

B.M.W. R11 av. side ou éch. av. soult ctre Simca-5 ou 8. FIORANI, 56, rue de Seine.

PART. vds Sunbeam parf. ét. pneus neufs. PITOU, 101, av. des Ternes, 17°, à part. 19 h.

ZUNDAPP 350 culb. 4 v. sélect. ét. nf 5.000 k. pn. nf. D.K.W. 350 4 v. sélect. pn. nf, 9500 k. Masselin, Illiers l'Evêque, Eure

B.M.W. R71 ét. neuf, susp. AR BOURLON, 108, route Reine, Boulogne (Seine).

Mentionnez toujours « Moto-Revue » en écrivant aux annonceurs

350 N.S.U. 350 B.S.A. 500 tobécané av. ou ss side. Guzzi 350. Condor susp. AR. splendide, 140 kmh. side. 750 B.M. W. Précision, Matchless, etc... 1 Simca huit impeccable. 1 Rosengart coupé. 1 Ford V8, 1 6 CV culb. cabriolet décap. TRAN-SACTMOTOS, 104, rue Haxo. MEN. 99-86.

KOEHLER-ESCOFF. 350 culb. b. état, pneus neufs, 65.000 fr. CHALIBERT, 9, villa de la Paix, Cachan (S.). Après 19 h.

VOIT. sp. 7 CV imp. 135.000 f. R.-Gillet der. mod. susp. AR. 75.000 f. D.K.W. 198 mec. pn. nfs, 60.000 f. 4 CV lat. ref. à neuf p. ét. 39.000 f. 22, rue Entrepôts, Saint-Ouen.

B.S.A. 500 4 V. sél. ét. nf, pns nfs, pièc. rech. à v. ou à éch. ctre Zundapp 800 4 cyl. m. ss pns. DAVY, r. J.-Jaurès, Saint-Malo (I.-et-V.).

PARTICULIER vds moto Dollar 5 CV culb. mot. refait neuf avec side marque Buffler, 3 pneus neufs, le tout très bon état, 85.000 frs. LANCE, 10, rue Carnot, Saint-André-les-Vergers (Aube). Tél. 5.

ECHANGES

VELOM. mono Aubier-Dune cme nf contre moto accid. RI-BOUST, 87, r. Chemin-Vert-11.

ECH. pt appt meublé contre sidecar all. ou angl. ou Sandford. CENT. 59-51. M. Charles.

ECH. 500 Excelsior-Manxmann 6000 k. orig. ctre 1000 ou 1200 Harley moderne. COUSSOT, Gometz-le-Châtel (S.-O.) T. 23

SIMCA-8 berl. 40 pilote tr. belle à vend. ou éch. ctre R51-66-71 ou KSS MSS Tiger 100. SERGE, DAU. 06-90, 9, r. Turpin, Fontenay-sous-Bois.

BELLE Dollar Majestic carrossée parf. état 4 CV cul. ctre voit. 5 à 7 CV ou vente. HOSPITAL, 65, A. Ribot, Troyes.

FUSIL Vercar 12 Hélice ét. nf, 100 cart. ctre moto 500 récente civile imp. Retour Laurenceau, route de Saint-Cyr, Versailles.

ECH. B.M.W. 750 av. side impeccable. pn. nfs, contre voit. sport 2 pl. rec. MOINEAU, 109 b., r. des Morillons, 15. 9 h. à midi, 14 h. à 17 h. sauf dim.

CITROEN C4G plateau Ridelle 1200 kg. bon pneu 75.000 fr. ou ctre moto même ss pn. PIGE, 43, r. Abbesses, Paris, 18.

VDS ou éch. pn. 3,5x18 - 3,5x20 c. 3,5x19. 64, pl. Réunion.

ECH. D.K.W. 4 HP 4 v. 1943 av. side ét. nf c. auto 4 à 8 CV m. ét. ou vd 80.000 fr. LELEU, r. Pasteur, Roye (Somme)

DIVERS

AMILCAR 7 CV sport CGS 3 pl. moteur neuf, 95.000. TRANCHANT, 9, r. Palestro, Paris, 2. apr. 19 h.

AMILCAR type 6 7 CV démontée comp. av. 5 pn. ét. neuf, 27x4,40. Pont AR, direction, radiateur et div. en plus, px intér. vis. apr. 18 h. GEORGES 64, r. Landy, Plaine-St-Denis.

2 PNEUS 26x3,25. 2 pneus 26x3,50 neufs, av. chambre, à vendre. GUERIN, 140, rue de Belleville, pas expédié.

VENDS couples con. Gn.-Rh. 7x42 neufs, 144, rue Normandie, Courbevoise (Seine).

APPRENEZ LE DÉPANNAGE ET LA RÉPARATION DE TOUS VÉHICULES AUTOMOBILES, TRACTEURS, etc...

Vous avez une automobile, un tracteur, un moteur à essence ou un moteur Diesel : apprenez à les entretenir, à les réparer, en suivant nos cours de mécanique et électricité automobiles par correspondance. Quelques mois d'études seulement à vos moments de loisirs.

— Préparation Service Militaire dans l'Armée motorisée. COURS TECHNIQUES AUTO, rue du Dr Cordier, SAINT-QUENTIN (Aisne). Renseignements gratuits sur demande.

Monet-Goyon - Motobécane - Terrot - René Gillet, etc... Sidecars Bernardet sans bon

marcel perrin 50, av. Ed.-Vaillant BOULOGNE (Seine)

Tél. : MOL. 29-62

Vélocoteurs contre bon.

Délais de livraison les plus brefs

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

Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

GAIN DE PUISSANCE **AMAC** ÉCONOMIE D'ESSENCE
40, rue de Villiers LEVALLOIS

Clefs de boîtier, Valais dynamo, moyeux, ressorts de kick, disques d'embrayage, décalques

toutes pièces pour votre **200 D.K.W.** (190 et 198 cc.)
PERSIN, 92, avenue de Rigny, BRY (Seine)

" UNE NOUVEAUTÉ "

Le véritable confort, avec

LA POIGNEE (LICENCE) SOUPL. — CAOUTCHOUC

pour Velos et Motos

FERREBOEUF Freres, 47, rue Marius-Aufan, 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

crémail. 10, r. Bagnolet, 20.
VDS ou échange B.N.C. t. Monza 2 pl. grand sport cse mot. 6 CV Ruby bon état mécanique, bien chaussée, faire offre, cherche 1 roue Rudge 26x350 ou 27x400 avec ou sans pneu. BONNEAULT P. R., Champagnole (Jura).

BELLE Terrot sp. 4 cv culb. ét. nf b. pn. 4 vit. sél. B. combin. cuir aviat. J. QUINTON, Hôtel Pigeon-Blanc, Ernée (Mayen.)

1 LOT chargeurs Thomson 110 v. pr batteries moto reconstruits et garantis soldés 1.500 francs pièce. Exp. ctre remboursements. + emb. et port. AUBERTY, 6, r. Roger Bacon, 17.

PNEUS neufs vélom. 600x65. MOMBELLI, route Nle Paris-Chantilly, au Mesnil Aubry (S.-et-O.).

A VENDRE voiturette « tand'car » parf. ét. cond. int. 100 cmc. TRAINEAU, 13 bis, av. Père Lachaise, Paris.

VD 1 pn. Dunlop 27x4 (10x48) 1 26x3,50, 2 pns vélo. 1 app. photo métal 9x12 obj. Xenar F: 1.35. obt. Compur 8 ch. ROLLIN, 18, r. Franklin, Courbevoise

A V. Georges-Irat roues pilotes parf. ét. Dinghy hors-bord acajou verni, moteur Evinrude speed twin 22 CV, très bon état. Serge de WRANGELL, 14, place Félix-Faure, Paris, 15. VAUG. 38-24.

DARMONT spécial mot. culb. ref. à eau 2 magnét. pour sportif et Rallye tr. bon ét. mec. bon ét. gén. 2 pns nfs, éclairage et klaxon, capote. Ecrire DULAURENT, 5, rue Douai, Paris (9).

PART. vd side Poinard seul dr. cap. 27/4 b. carr. tout tr. b. ét. 306, rue des Pyrénées, 20.

PARTIC vd 202 bas prix. Téléph. ARG. 07-77.

VDS voiture économique Licorne 6 CV bons pneus, bonne présent. THIBAUD, 25, av. de Lamballe, 16, 8 à 12 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.

SINGER roadster type le Mans 6 cyl. 3 carb. 9 CV 4 vit freins Lockheed ét. absol. de neuf, pns orig. ferai reprise motos Triumph, Tiger ou 500 Norton ou voit. Peugeot 201, Fiat 6 CV, Juva-4, Montagne, Auto Ecole, 10, route de Bordeaux, Villeneuve-s.-Lot, L.-G.

GEORGES-IRAT 5 CV parf. ét. DESCHAMPS, 16, r. 14-Juillet, Pré St-Gervais (Seine).

DEPART liquid. génér. motos, cyclecars, vélocars, bas prix. GONNET, 15, r. Jouvenet, 16.

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

ON DESIRE ACHETER

ACH. N.S.U. 198 cc. m. mauv. état. Ecr. DESJARDINS, Saint-Loup du Dorat (Mayenne).

RECH. moteur de tri Gilera et pièces dét. DANTE, Pce des Carmes, Avignon, Vaucluse.

MOTO SPORT RAY BONIN SPECIALISTE

Sport et Course

1^{er} PISCOP cat. 125 et 175
ROBINSON cat. 125
AMIENS cat. 175 et 250
14, Rue COLLANGE, 14
LEVALLOIS
Vent - Achat - Echange - Spécialiste mise au point

MOTOS PARIS - NORD CYCLES

AGENCES GNOME - RHONE - MOTOBECANE
Réparations rapides et garanties - pièces détachées
accessoires, réalésages, embellages, émaillage, chromage
Expéditions en Province
Atelier et magasin d'exposition, 3, rue Ernestine, PARIS-18^e

TRANSACT'MOTOS, 104, rue Haxo, Paris, 20^e, achète toutes pièces B.M.W. 2 cyl. Paie comptant toutes machines récentes motos et voitures. MEN. 99-86.

CHER. épave Norton av. pap. Moukomel, caserne Guynemer, Rueil.

CH. side Précis, dr. avec coffre. CALIPPE, 19, rue Lehot, Asnières. ANJ. 04-63.

EPAVE Norton av. papier. Vend tôle ondul. nve. 73, rue Châteaubriand, Rueil (S.-O.).

B.M.W. 500 à 75 culb. dern. modèle susp AR, par. état. Docteur LALANNE, Orthez (Basses Pyrénées).

CH. épave 500 Norton ou Ariel. LEFRANQ, 36, Grand Place Béthune (Pas-de-Calais).

EMBIEL, r. AV. AR. comp. pr 250 Don.-Goy. AL 3. Dallongeville 2 St-Jacques, Montmorency

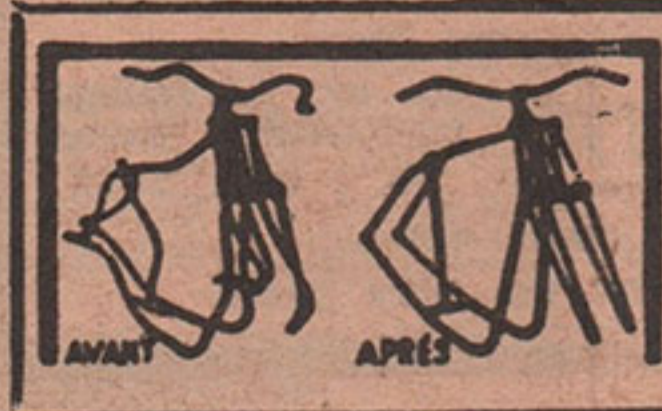
ACH. 350 ou 500 m. ind. b. ét. px raison. TOURMAN R., Noisy-s.-Ecole (S.-et-M.).

ACH. 3 à 4 CV parf. ét. mec. et pn. 1935-39 max. 45.000 fr. offr. dét. px TRET, 17, quai Austerlitz, GOB. 21-82.

PART. ach. ou qu'elle soit moto 500 à 1000 ét. nf pn. nfs descrip. dét. et dern. px à P. BESANÇON, 21, cours Emile-Zola, Lyon Villeurbanne.

RECH. épave moto All. ou Angl. 350 ou au-des. FARGEAS 3, r. Doct. Roux, Montreuil.

PART. cher. Terrot ou b. marque Fr. 350 parf. ét. int s'abst.



RENOVATION
DES CADRES
ET RESERVOIRS MOTOS
Travail rapide et soigné
Raymond BONNOT
174, rue de Romainville
MONTREUIL (Seine)
AVR. 01-47

TOUYAUTERIES SOUPLES
ESSENCE ET HUILE
Raccords Spéciaux Démontables Brevetés
pour VELOMOTEURS - MOTOS - AUTOS - CAMIONS
PAUL TOULLEC
Ingénieur Constructeur
4, rue Georges-Sorel, CLICHY (S.) PER. 21-06

AUTO-UNION -- D.K.W.
STATION-SERVICE
83 Avenue de la Grande-Armée 83
PARIS-17^e - Tél. : PAS. 46-25, 46-45, 46-70, 46-79

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

RICROS, 10, place Paul Verlaine, 13^e. GOB. 74-42.

ROUES AV et AR av. roulem. de fixation cardan avec fixation sur la B.V. pour 800 Gnome - Rhône, type AX 2 BLOND, Etables (C.-du-N.).

ACH. 2 t. 3 v. Motobécane, accid. ou épave même ss roues av. papiers. Tél. 135 Livry-Gargan (S.-et-O.). M. Bonnet.

B.M.W. Zundap ou Harley der. mod. av. side. REGNIER, 10, av. des Mésanges, Achères (S.-O.)

ACH. arbre à cames 350 Chaise type K. DUCLOS, 4, rue Pavé-Blanc, Clamart (Seine).

PART. cher. vilebreq. bielles Gnome 5 CV culb. CV2 4 v. Ecr. CARBILLET, 100, r. Rome Issoudun (Indre), tél. 3-39.

VELOMOTEUR ou petite moto ét. nf. Ecr. KNAPPEK, 22, av. Porte Brunet, Paris, 19^e.

CHERC, cyclecar 3 ou 4 r. tr. b. ét. av. cap. MILLET, 47, r. Coquelicots, Clamart.

OFFRES D'EMPLOIS

ON DEM. représentants sér. actifs visiteurs garagistes mécanic. KIVA, 21 gde r. des Charpennes, Villeurbanne (Rhône)

DES REPRESENTANTS CORRESPONDANTS demandés par notre Sec Propagande-Prospection pr visiter à Paris et dans la France ent. la clientèle des Motoristes. Convierait fort bien à représ. vis. déjà cette clientèle pour s'adjoindre cette carte : Ecr. à notre Direction.

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

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

LISEZ-LE, IL VOUS INITIERA 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 générale 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. - Pourquoi tourner vite? - Le taux de compression
Formes de chambre d'explosion et turbulence
Turbulences
Régime

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

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

CHAPITRE V
LA CARBURATION
Cuves à niveau constant. - Carburateur semi-automatique
Quelques types de carburateurs automatiques
Régime de carburant
Régime 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
Régime des boîtes de vitesses
Entretien des chaînes
Amortisseurs

CHAPITRE XI
LE CADRE
Le cadre à double berceau
Fourches élastiques
Directeur en tôle emboutie
La suspension arrière
Amortisseurs de choc
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 recommencer les pneus?
La selle

CHAPITRE XIII
ECLAIRAGE
Eclairage électrique
Installation à courant alternatif
Installation à courant continu
Entretien des accumulateurs
Les fusibles. - Avertisseurs. - Ne surcharger pas votre appareillage électrique

CHAPITRE XIV
TANSAID ET SIDECAR
La moto tandem est-elle dangereuse? - Sièges spéciaux
Le sidcar
Corrosives
Montage du sidcar
Conduite du sidcar
Le sidcar 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
Révision complète
Equilibrage d'un monocylindre
L'installation du garage
En panne
Le moteur côté
Arrêt progressif
Allumage
Découpage de l'allumage
Découpage de la distribution
Réservoir de soupapes cassés
Pannes de compression
Pannes de carburant
Pannes de transmission

CHAPITRE XVI
COSTUME. - EQUIPEMENT. - TOURISME
Le Costume
La Moto. - Appareils photographiques
Les cartes. - Ne forcez ni moyenne, ni étapes
Compagnie
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



ST^E 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 Véломoteurs
Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M.P.

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 MOTOCYCLETTE
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
vitesses. Selles. Silencieux. Carburateurs et pièces AMAC.
Fermeture annuelle du 10 août au 2 septembre

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



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

GURTNER

PONTARLIER (Doubs)

Achat — Vente — Echange
FRANCE - MOTOS
Réparations. Reconstruction
Robert KIÉNE
Coureur Spécialiste
73, quai du Point-du-Jour
BILLANCOURT
Près Pont de Billancourt
Tél. : MOL. 31-28

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

Achat - Vente - Echange
Grand choix de motos
Françaises et Etrangères
Occasions. Pièces détachées
PAUL MOTOS
34, rue Lécuyer, ST-OUEN
Pte Clignanc.-Pte Monmart
Clt. 12-51

EMAILLAGE
AU FOUR et à FROID
SABLAGE
MERCIER

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

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

B. M. W.

Toutes répar. machines récentes Anglaises - Allemandes
MOTOBECANE
PILZ, 25, rue de Chabrol — PARIS-10^e .. TAI. 90-87

RECHAPPAGE MOTO
par spécialiste
TRAVAIL VITE ET BIEN
MOTO - SPORT
BRIE-Cte-ROBERT (S. et M.)
Tél. : 216

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, Véломoteurs, Cycles
Toutes Marques
VENTE EXCLUSIVEMENT
A LA TAXE
SIDECARS BERNARDET
SANS BONS AVEC PNEUS
LIVRABLE DE SUITE
REPARATIONS
Mécanique de Précision
ACCESSOIRES
OCCASIONS - REPRISES
La plus puissante
Organisation Française
de ce genre
172, av. Ed.-Vallant, 172
BILLANCOURT (Seine)
M^o Billancourt. MOL. 15-46

ACCESSOIRES SAKER LEVALLOIS



POIGNEES TOURNANTES
POUR MOTOS
VÉLOMOTEURS - CYCLES
GUIDONS DE 22 et 25



VOLANTS MAGNÉTIQUES

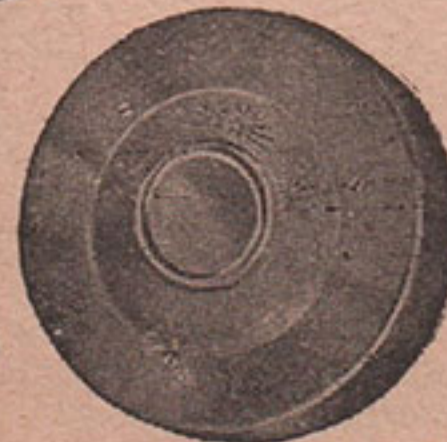
21-23, Rue
Parmentier
Puteaux



Téléph. :
LON. 09-10
et la suite

ALUMAGE - ECLAIRAGE

pour
Véломoteurs et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels



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 PSLATY - Paul LADEVEZE et Cie. Spécialiste MOTOS ANGLAISES
LE PLUS GRAND CHOIX DE MOTOS EN FRANCE et EXPOSITION DE MACHINES DE COURSES

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

A VOIR ET TRAITER SUR PLACE

ARIEL 1000 cmc. suspension AR 4 vitesses, culbuteurs. —
ARIEL 100 cmc. 4 cylindres culbuteurs. — RUDGE spéciale
500 cmc. état de neuf, 4.00 kms, fin 1940. — TRIUMPH 500
cmc. bicylindre, fourche télescopique, état de neuf, 1.700
kms, année 1947. — ARIEL 500 cmc. culbuteurs, fourche té-
lescopique, 3.000 kms, année 1947. — NORTON 500 cmc. cul-
buteurs, suspension AR, fourche télescopique, année 1947. —
NEW-IMPERIAL 500 cmc. suspension AR, soupapes enfer-
mées, culbuteurs. — ZUNDAPP 800 cmc. 4 cylindres side et
solo. — ZUNDAPP 600 cmc. 2 cylindres culbuteurs. — NOR-
TON 500 cmc. culbuteurs et latérale luxe, side ou solo, état
de neuf. — NORTON 500 cmc. Inter-course, arbre à came,
suspension AR. — ARIEL 350 cmc. luxe, état de neuf. —

TRIUMPH 350 latérale et culbuteurs. — ROYAL-ENFIELD
350 cmc. latérale et culbuteurs, soupapes enfermées. — EX-
CELSIOR MATCHMAN 350 cmc. arbre à came, soupapes en-
fermées. — TERROT 500 cmc. culbuteurs, 4 vitesses, sélec-
teur, solo ou side. — MOTOBECANE super culasse 4 et 5 CV
culbuteurs, 4 vitesses, sélecteur. — TERROT 3 CV 2 temps,
année 1939. — PUCH 3 CV 2 temps, 4 vitesses 1943.

BAS PRIX

B.S.A. 3 CV culbuteurs, 4 vitesses, sélecteur. — B.M.W. 750
cmc. 2 cylindres, culbuteurs. — TERROT 175 cmc. 2 temps.
— TERROT 250 cmc. 2 temps. — SAROLEA 600 cmc. culbu-
teurs, 4 vitesses, sélecteur. — SAROLEA 600 cmc. latérale,
4 vitesses, sélecteur. — MOTOBECANE 500 cmc. culbuteurs,
4 vitesses, sélecteur, etc... etc...

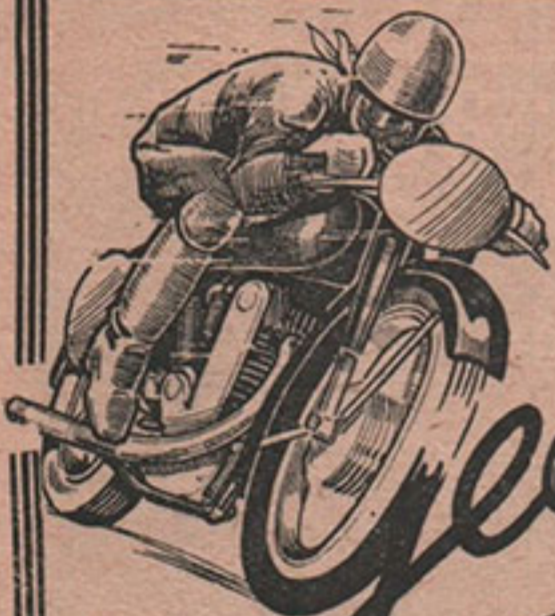
DIRECTION GENERALE

Paul LADEVEZE

SPECIALISTE MOTOS RAPIDES

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

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



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 RECORDMAN
DU MONDE

6 FOIS CHAMPION
DE FRANCE

Exposition
des modèles

JONGHI
MOTOBECANE
PEUGEOT
TERROT

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