

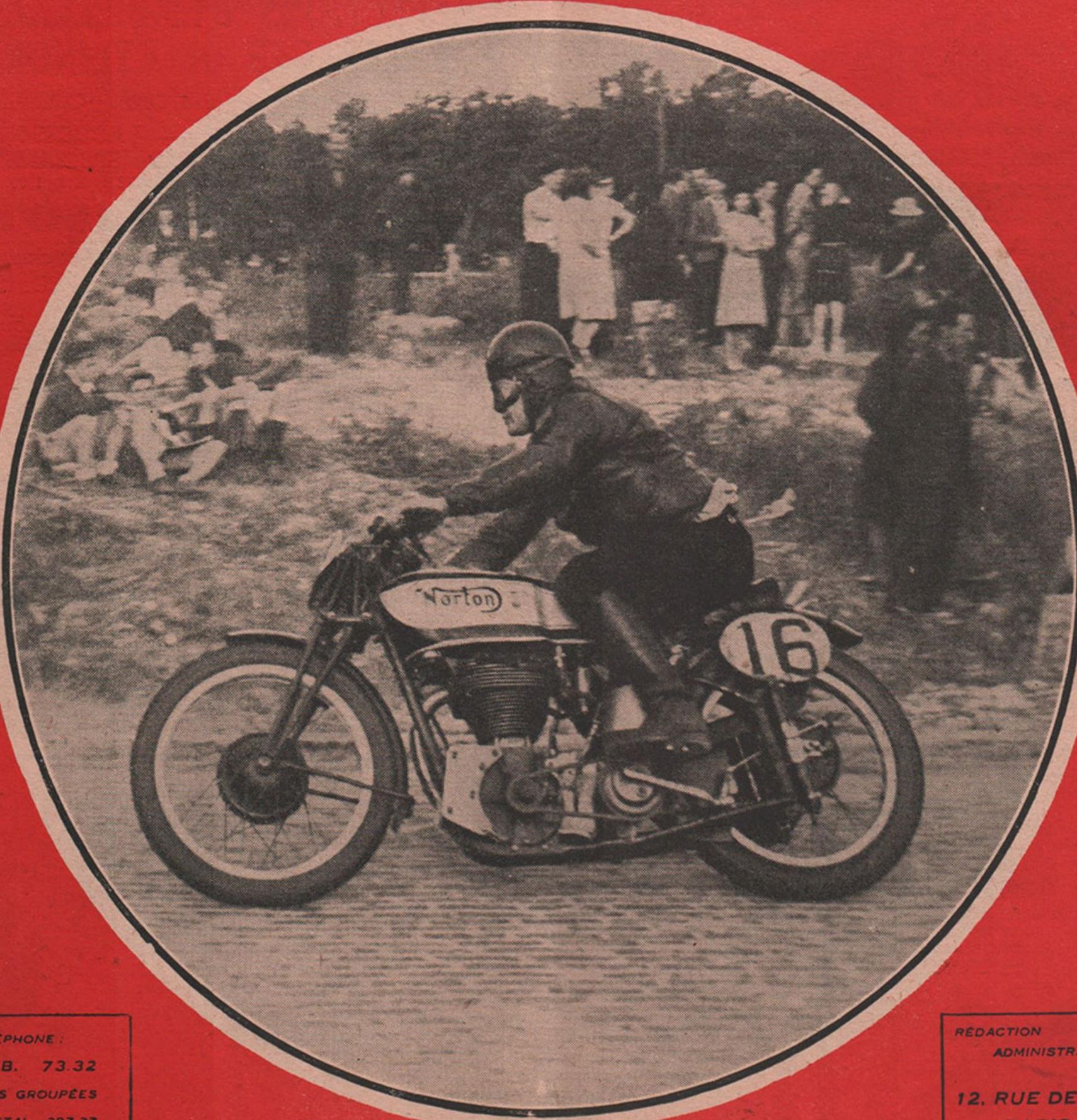
35^e ANNEE. — N° 897. — 18 JUILLET 1947

Moto revue

VELOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

LE MOTEUR
MICROMA
SANS SOUPAPES

Provisoirement
BI-MENSUEL
LE NUMERO :
15 frs.



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C.I.C. POSTAL : 297.37

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

GUSTAVE LEFEVRE, le grand vainqueur de la « Journée Motocycliste de l'A.M.F. » en action sur le circuit de Montlhéry.

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

EST

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

REFECTIONS D'EMBIELLAGES REALESAGES DE CYLINDRES

FOURNITURES : PISTONS COMPLETS

PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES
TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES

MAISON FONDÉE EN 1906

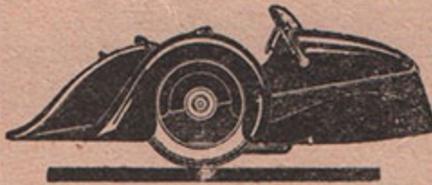
PERTUISOT

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

En raison des congés annuels PRIERE DE NE PAS ADRES-
SER DE REPARATIONS DU 15 JUILLET AU 30 AOUT 47

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

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

VOLANTS MAGNÉTIQUES

21-23, Rue
Parmentier
Puteaux



Téléph. :
LON. 09-10
et la suite

ALUMAGE - ECLAIRAGE

pour

Vélocycleurs et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels



ACCESSOIRES
SAKER
LEVALLOIS



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



SAKER - LEVALLOIS - SAKER

MAUBERT - MOTOS

3, Impasse Maubert — PARIS 5^e
REPARATIONS MECANQUES
SOIGNEES ET GARANTIES

ouverture d'une

Station - service d'électricité moto

Bobinage rapide

Echange Standard
d'induits et d'inducteurs

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^o Billancourt. MOL. 15-46



Moto revue

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)

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)

◆ LA « CARTE VERTE » NE SERA PAS RETABLIE

Nous l'avons échappé belle! Le rétablissement de l'impôt à la cylindrée, qui figurait en bonne place dans les « plans Schuman » a été rejetée. Espérons que cette menace est définitivement écartée.

◆ PROPOSITION EQUITABLE

M. Bougrain, député, a remis à l'assemblée un rapport sur la question des réquisitions où il envisage notamment :

1^o Restitution, quand cela est possible, des véhicules réquisitionnés; 2^o Droit de préférence pour se procurer un véhicule de remplacement lors des ventes de matériel provenant des domaines ou des surplus; 3^o priorité pour l'achat d'un véhicule neuf, compte tenu de l'activité professionnelle; 4^o règlement avant le 1^{er} octobre 1947 de toutes les indemnités de réquisitions.

◆ DU PETROLE DE L'IRAK POUR LA FRANCE

La France recevra bientôt davantage de pétrole en provenance de l'Irak. Notre part annuelle, qui est actuellement de un million de tonnes, serait augmentée progressivement pour atteindre sept millions de tonnes en 1952.

◆ PNEUS SANS CHAMBRES A AIR...

La Société Goodrich, d'Akron (Ohio, U.S.A.), lance des pneumatiques sans chambres à air adaptables sur les jantes classiques.

◆ ET PNEUS GONFLES AVEC DU LIQUIDE

Goodyear a organisé dernièrement à la foire agricole de Lincoln des démonstrations de pneus gonflés avec du liquide.

◆ L'ESSENCE SYNTHETIQUE AUX U.S.A.

On se préoccupe sérieusement, en Amérique, de la production de l'essence synthétique par hydrogénation de la houille. La compagnie pétrolière Standard Oil et la Consolidated Coal C^o se sont associés pour entreprendre la fabrication du carburant de synthèse. On prévoit une production massive à bref délai.

A PROPOS DE LA FORMULE INTERNATIONALE

La décision la plus importante prise au dernier congrès de la F.I.C.M. est évidemment l'adoption pour les courses internationales de motos d'une formule limitant le poids à vide des machines à 120 kilos et imposant un carburant du commerce à 72 d'octane, avec distance minimum de 240 kms à parcourir sans ravitaillement en essence. La cylindrée serait probablement laissée au choix des constructeurs, ainsi que l'emploi de la suralimentation. Quels sont les avantages et les inconvénients d'une telle formule ?

La course motocycliste a pour but principal d'être génératrice de progrès, et de permettre par contre-coup l'amélioration des machines de série. Sous ce rapport, il n'y a rien à dire contre les nouveaux règlements. La limitation du poids doit obliger les constructeurs à employer des métaux aussi légers et aussi résistants que possible, alors que la consommation maximum les obligera à rechercher un meilleur rendement thermique, ce qu'on avait un peu tendance à négliger avec le règlement à la cylindrée. On se souvient, par exemple, de la consommation effroyable des D.K.W. de course à piston compresseur, de l'ordre de 30 litres aux 100 kms pour les 500 cmc. Donc, au point de vue technique, on ne saurait contester que la « formule internationale » a pour elle de sérieux atouts.

Mais du point de vue pratique, il n'en est pas de même. Seule, l'Italie a étudié des machines en prévision du nouveau règlement, et nous verrons des maisons qui restent fidèles aux courses, comme Norton, Velocette et beaucoup d'autres dans l'obligation de repartir de zéro pour étudier un matériel absolument neuf. Pour les firmes françaises, la question est encore plus critique, puisqu'elles n'ont même pas la possibilité de remettre en état les machines officielles de 1939. Mais les grands sacrifices sont indiscutablement les amateurs, qui sont à peu près les seuls à animer les courses motocyclistes chez nous. A quelques rares exceptions près, ces conducteurs n'auront ni les moyens, ni les possibilités pour acquérir à l'étranger des machines réglementaires, car n'espérons pas en voir construire chez nous de sitôt !

Aussi, nous nous demandons avec une certaine anxiété ce qu'il adviendra des Grands Prix disputés en France, si on applique à la lettre les règlements de la F.I.C.M., règlements excellents en eux-mêmes, mais qui chez nous arrivent plusieurs années trop tôt !

◆ UN INCENDIE AUX USINES PEUGEOT

Une partie de l'usine Peugeot, de Beaulieu, a été la proie des flammes. Si nous en croyons certains confrères, le département « motos » serait le plus atteint par le sinistre.

◆ INJECTION D'EAU DANS LA CHAMBRE D'EXPLOSION

On en reparle sérieusement, et M. Charles Baron, ancien président de la Commission des Mines à la Chambre, aurait inventé un dispositif assurant une sérieuse économie de carburant, 15 à 20 % paraît-il.

◆ LA POLICE BELGE EXAGERE

Un motocycliste belge s'est vu interpellé par un agent de l'autorité sous prétexte qu'il emmenait son passager sur un coussin de garde-boue, genre « pillion-seat », donc sans poignée. Ce représentant de la force publique prétendait qu'une selle avec bec et poignée était obligatoire, ce qui est inexact.

◆ L'ARMEE FRANÇAISE ET LES MOTO-CROSS

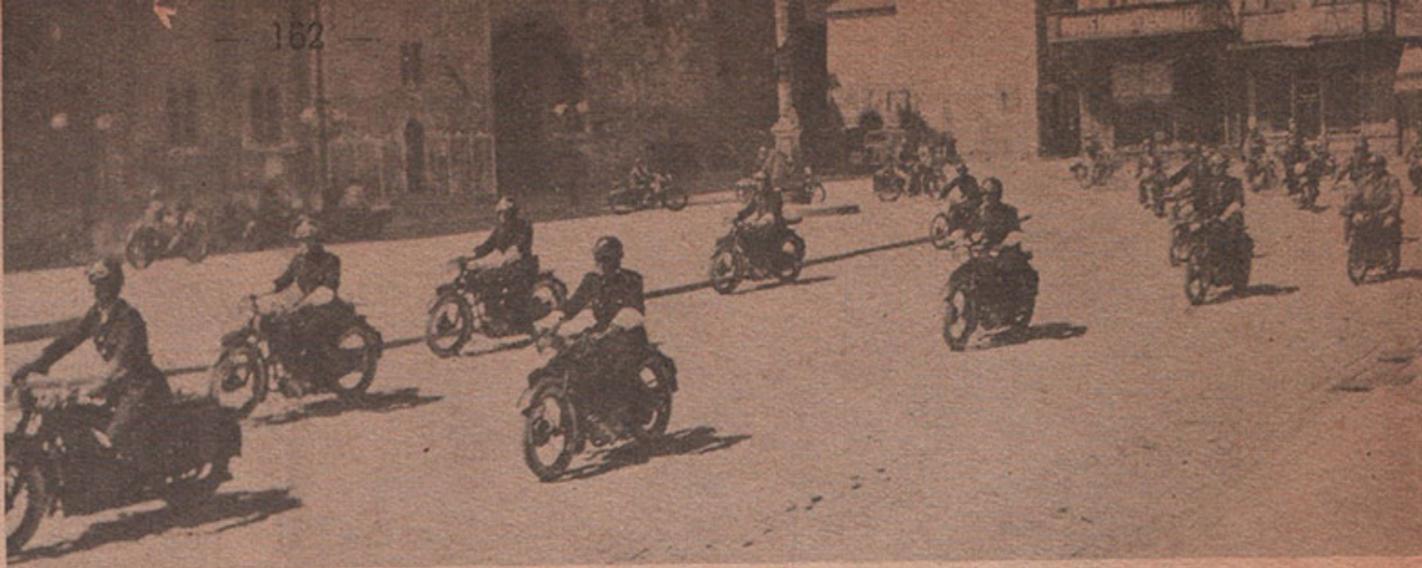
Le colonel Champagne, de la Direction du Train, aurait déclaré récemment que l'armée participerait dans un avenir prochain, aux moto-cross.

◆ PRENEZ EN NOTE

Le Service Automobile des Surplus Alliés a changé d'adresse, et se trouve maintenant 54, avenue d'Iéna, à Paris.

◆ DECES D'UN CHAMPION DU MOTO-CROSS

Nous avons appris avec regret le décès du pilote lillois Veratchert, un de nos meilleurs spécialistes du moto-cross. Il s'était récemment distingué à Montreuil. Que sa famille et ses amis trouvent ici les sincères condoléances de « Moto-Revue ».



La brigade motorisée Languedoc-Roussillon escorte les concurrents du Grand Circuit du Moto-Club Narbonnais pendant le défilé dans la ville de Narbonne.

◆ L'IMPORTATION DES VEHICULES ALLEMANDS EST REGLEMENTEE

Les automobiles et motocyclettes en provenance d'Allemagne et d'Autriche ne peuvent être acquises que par l'Administration des Domaines. Aussi, tout détenteur d'un véhicule allemand non immatriculé doit en déclarer l'existence au Commissariat Général aux Affaires Allemandes et Autrichiennes, Service des Matériels, 36, rue Lapérouse, à Paris, en fournissant toutes explications et détails sur l'identité et les circonstances d'achat de l'engin.

◆ AUX MOTOCYCLISTES DESIRANT SE RENDRE A L'ETRANGER

Les demandes de passeports pour les personnes habitant la Seine qui devaient jusqu'ici être adressées à la Préfecture de Police, pourront désormais être formulées dans les Commissariats de Police de Paris ou de banlieue.

◆ LA ROUTE EN CAOUTCHOUC EST SOLIDE

Une portion de l'autoroute reliant Anvers à Rotterdam avait été refaite en 1938, avec un revêtement de bitume de caoutchouc à 4 %. Ce revêtement a victorieusement résisté aux terribles épreuves de la guerre, alors que le reste de la route a plus ou moins souffert durant les six années de l'occupation.

◆ LE COMMERCE DU PNEUMATIQUE

Du 1^{er} janvier au 31 mai nous avons importé 17.244 quintaux de pneumatiques, représentant 242.676.000 francs. En revanche, nous avons exporté 53.277 quintaux valant 809.504.000 francs, mais la majeure partie était destinée à nos colonies.

◆ L'ACTIVITE DE L'A.R.A.

Les motocyclistes de l'Assistance Routière des Assurances continuent à rendre service aux usagers en difficultés. Au cours de l'année 1946, ils comptèrent à leur actif 1.008 interventions. Pendant les 15 premières semaines de 1947, un total de 719 usagers a déjà été secouru par eux.

NOTEZ CECI :

- Nos bureaux sont fermés du 2 au 18 août.
- En raison des vacances, il n'y aura pas de Numéro de *Moto-Revue* entre le 1^{er} août et le 5 septembre.
- Rappelez-vous que *Moto-Revue* ne paraît pas le 1^{er} et le 15, mais le 1^{er} et le 3^e vendredi de chaque mois.
- Nous ne pouvons répondre qu'aux lettres contenant une enveloppe timbrée.
- Dans ce cas, nous répondons à toutes les demandes de renseignements, mais chacun son tour ! Un peu de patience.
- Ne réclamez pas pour l'envoi du VADE-MECUM, toutes les demandes accompagnées des frais d'envoi seront satisfaites au fur et à mesure des disponibilités.
- L'augmentation des tarifs de poste élève les frais d'envoi du V.M. à 35 fr. au lieu de 25.
- Ne nous demandez pas les conditions d'abonnement : elles figurent en tête de la première page de chaque Numéro.
- N'oubliez pas de joindre la dernière bande et 10 frs pour changement d'adresse.

◆ MODIFICATION DANS LES TICKETS DE CARBURANT

A partir du mois de juillet, nous toucherons deux mensualités d'essence à chaque distribution. En conséquence, la répartition suivante n'aura lieu qu'au mois de septembre.

◆ AUGMENTATION DES DROITS DE DOUANE SUR L'ESSENCE

Voici le texte de l'arrêté publié au J.O. du 26 juin dernier.

Article premier. — Les droits de douane applicables aux essences et aux gas-oils sont modifiés conformément aux dispositions du tableau ci-après :

Tarif minimum pour 1 hectolitre :
Essence :
A l'importation 1.250 frs
A la sortie d'usines exercées .. 1.239 frs
Gas-oil, autres 655 frs

Les notes et les renvois du tarif antérieur sont maintenus.

Art. 2. — Le présent arrêté n'est pas applicable à l'Algérie.

Art. 3. — Le directeur général des douanes est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au Journal Officiel de la République Française et entrera en vigueur le 1^{er} juillet 1947.

◆ LE MARCHÉ EXTERIEUR DE LA MOTOCYCLETTE

Pendant les 5 premiers mois de 1947, nous avons importé 597 motocyclettes d'une valeur totale de 7.315.000 francs suivant détail ci-après :

Grande-Bretagne : 144. Allemagne : 387. Etats-Unis : 17. Italie : 20. Belgique : 27. Algérie : 9. Suisse : 12. Autres Pays : 11. Comparaison avec les 5 premiers mois : 1946 : 1.371 motocyclettes valant 11.616.000 fr. 1938 : 102 motocyclettes valant 1.112.000 fr. 1937 : 340 motocyclettes valant 1.686.000 fr.

Au cours de la même période, nous avons exporté 3.741 motos d'une valeur de 88.611.000 fr. se décomposant comme suit :

Suisse : 492. Belgique : 774. Algérie : 237. Suède : 209. Argentine : 279. A.O.F. : 166. Tunisie : 90. Maroc : 176. Uruguay : 209. Portugal : 96. Tanger : 24. Indochine : 165. Pays-Bas : 370. Autres pays : 445. Comparaison avec les 5 premiers mois : 1946 : 558 motocyclettes valant 11.260.000 fr. 1938 : 938 motocyclettes valant 3.225.000 fr. 1937 : 707 motocyclettes valant 1.985.000 fr.

◆ MEGAPHONES

Le but de ce système d'échappement est de créer dans la tubulure d'échappement une dépression qui, au moment où la soupape d'échappement n'est pas encore fermée et où celle d'admission commence à s'ouvrir, appelle les gaz frais dans la chambre d'explosion. Les temps doivent donc être largement croisés. Les effets de l'échappement mégaphonique ne se font sentir qu'aux hauts régimes. Par contre aux régimes modérés on a l'impression que le moteur est mou et tire mal.

LA PRODUCTION 1946

On a pu lire dans certains de nos confrères au sujet de la production française de motocyclettes et vélomoteurs, des chiffres parfois sujets à caution. Ceux que nous publions ci-après sont rigoureusement exacts, puisqu'ils émanent de source officielle.

Au total, 3.670 motos et 25.982 vélomoteurs ont été fabriqués en 1946. Sur cette quantité, 3.301 vélomoteurs et 46 motos seulement ont été exportés. Voici le détail de cette exportation.

Marques	Exportation		Marché intérieur	
	Vélomot.	Motos	Vélomot.	Motos
Gentil (Alcyon)	11		728	
René Gillet			186	151
S.A.T.A.M. (Lonchi)	220		416	
Mandille et Roux	5		182	3
Monet-Goyon	20		1.931	754
Motobécane	1.106	5	5.833	439
New-Map			348	
Peugeot	680	4	6.261	472
Radior			196	
Ravat			238	
S.N.E.C.M.A. (Gnome-Rhône)	128		923	415
Ferrot	1.131	37	5.439	1.390
Totaux	3.301	46	22.681	3.624



Le départ des 175 cmc. (à gauche) et celui des 250 cmc., à 6 h. 15 du matin.

LE RALLYE MEDITERRANEE-CORBIERES-MINERVOIS

organisé par le M. C. Narbonnais



De droite à gauche : Mestre et Fouché, du M.C. Narbonnais, Caron et Pech, du M.C. Biterrois, au départ des 350 cmc.

Le rallye Méditerranée-Corbières-Minervois organisé par le Moto-Club Narbonnais a obtenu le plus vif succès. Le Moto-Club Narbonnais, qui se dépense sans compter pour le sport motocycliste, a vu ses efforts récompensés. Aussi, nous ne saurions trop féliciter MM. Marius Moulis, son président et M. René Labau, le directeur de la course, qui est également le correspondant sportif de « Moto-Revue » pour la région.

Le départ fut donné à 10 h. 30, devant le Café du Grillon, où le M.C. Narbonnais a établi son siège social. Les cinquante trois concurrents partirent vers Béziers, terminus de la première étape. Tout se passa le mieux du monde, la route étant excellente.

Pour la deuxième étape, la moyenne imposée fut réduite de 5 kilomètres, en raison des difficultés du parcours. Les chemins de montagne, à travers les Corbières, accidentés et rocaillieux, furent les témoins de plusieurs accidents, heureusement sans gravité.

D'excellentes performances furent enregistrées, spécialement par l'équipe du Club organisateur, malheureusement amputée de M. Louis Peany, qui ne put participer à la course pour raison de santé, et de René Ventresque.

L'arrivée eut lieu à 18 heures, boulevard Mistral, où se pressait une foule nombreuse. Voici les résultats de l'épreuve :

Catégorie 175 cc. — 1. Garcia (M.C. Narbonnais), 14 points; 2. Sanault (M.C. Biterrois), 33 pts; 2. ex-æquo Marquier (M.C. Biterrois), 33 pts.

Catégorie 250 cc. — 1. ex-æquo : Lafitte, Verdier, Fabre, Roubio (tous du M. C. Narbonnais), 14 pts; 5. Estournet (M. Ball Biterrois), 37 pts; 6. Robert (M. Ball Biterrois), 37 points.

Catégorie 350 cc. — 1. Pech (M.C. Biterrois), 8 pts; 2. Carron (M.C. Biterrois), 9 pts; 3. Bosc (M.C. Biterrois), 11 pts;

4. Crouzet (M.C. Narbonnais), 12 pts; 5. Lafitte (M.C. Biterrois), 21 pts; 6. Amat (M.C. Narbonnais), 22 pts; 7. Mestre (même Club), 24 pts; 8. Baldelong (M.C. Narbonnais), 24 pts; 9. Vignaux (M.C. Narbonnais), 24 pts; 10. Capdepon (M.C. Biterrois), 25 pts; 11. Milles (M. Ball Biterrois), 27 pts; 12. Maury (M.B. Biterrois), 38 pts;

Catégorie 500. — 1. Amat. (M.C. Narbonnais), 7 pts; 2. Le Halleur (M.C. Narbonnais), 8 pts; 3. Castany (M.C. Narbonnais), 13 pts; 4. Calvayrac (M.C. Narbonnais), 15 pts; 5. Bruniquel (M. Ball Biterrois), 17 pts; 6. Cairou (M.C. Narbonnais), 21 pts; 7. Saisset (M.C. Narbonnais), 21 pts; 8. Lanus (M.C. Narbonnais), 23 pts; 9. Jalabert (M.C. Narbonnais), 31 pts; 10. Taillardat (M.B. Biterrois), 33 pts; 11. ex-æquo : Rey et Bouthe (M.C. Biterrois), 35 pts.

Catégorie sidecar. — 1. Combeleran (M.C. Narbonnais), 16 pts.

CLASSEMENT PAR EQUIPES

1^{ère} équipe : Calvayrac (M.C.N.), 36 pts; 2^e équipe : Fabre, Saisset (M.C.N.), 49 pts; 4^e équipe : Caron (M.C.B.), 52 p.

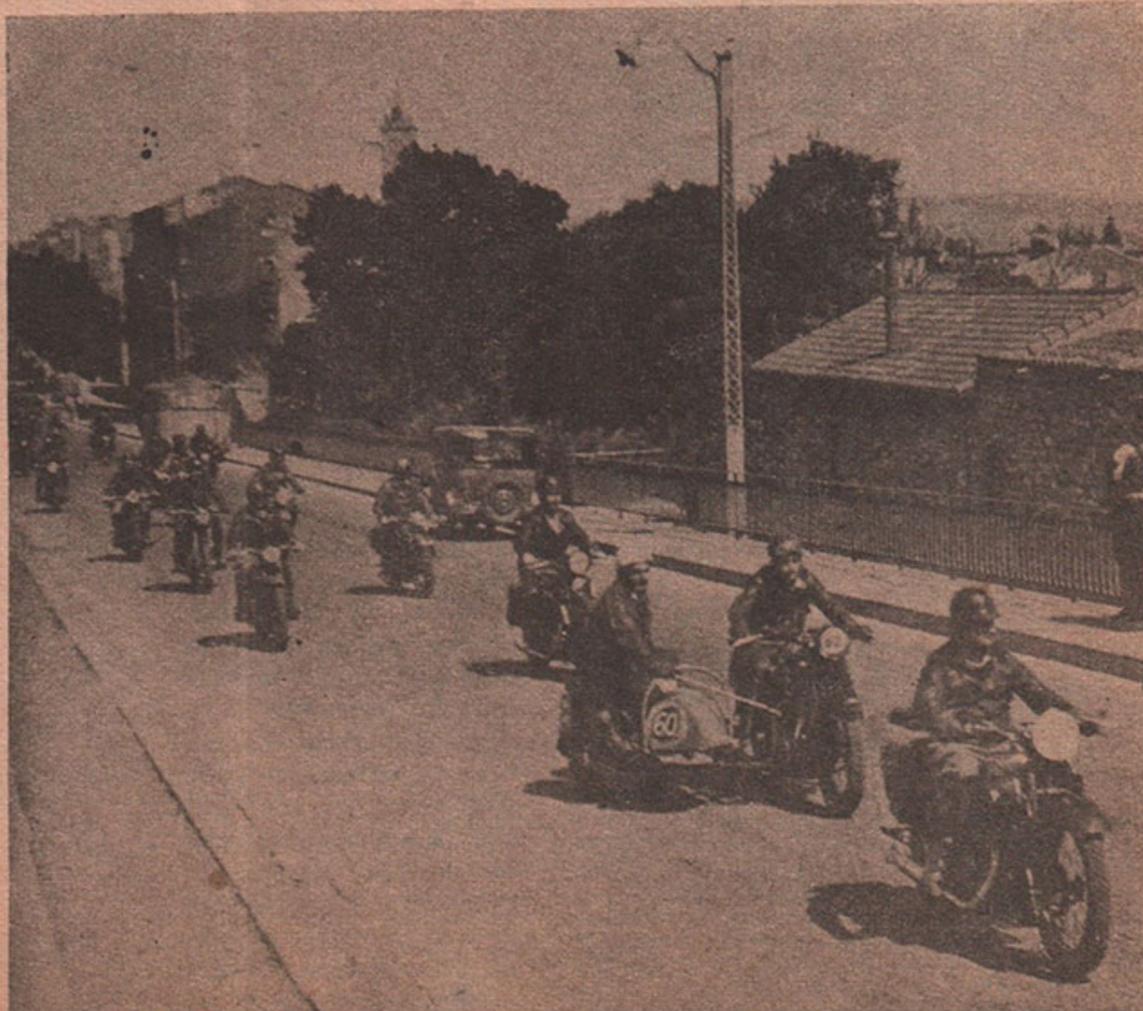
CLASSEMENT GENERAL

1. Amat (M.C.N.), 7 pts; 2. Pech (M.C. B.), 8 pts; 3. Le Halleur (M.C.N.), 8 pts; 4. Caron (M.C.B.), 9 pts; 5. Bose (M.C. B.), 11 pts; 6. Crouzet (M.C.N.), 12 pts; 7. Castany (M.C.N.), 13 pts; 8. Garcia, Lafitte, Verdier, Fabre, Roubio, (M.C.N.), 14 points.

Durant la première étape, le coureur Roudier, du M.C.B., side n. 64 a été déclassé pour avoir enlevé son side et continué la course en 500 cc.

Durant la deuxième étape, Moncets et Séguier du M.C.N. ont été déclassés pour changement de machines. Moncet A. pour changement de conducteur.

L'équipe des « Elephants Noirs » du M.C. Narbonnais avant le départ de la 2^e étape (la plus dure).



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

UNE RÉALISATION D'AVANT-GARDE...

LE MOTEUR MICROMA A DISTRIBUTEUR ROTATIF

Après les ingénieurs anglais Cross et Aspin, un français s'est penché sur le problème de la distribution par boisseau tournant. Nous présentons aujourd'hui le résultat des travaux de M. Croleak, un remarquable moteur « sans soupapes » dont les essais au banc sont plus que prometteurs.

Le samedi 7 juin, au fort de Vincennes, le colonel Gaultier, commandant la Légion Etrangère, présentait à l'Etat-Major et à de nombreuses personnalités civiles et militaires, le moteur conçu par un de ses subordonnés, M. Croleak. Tous les assistants furent vivement impressionnés par le régime atteint (plus de 8.000 t.-m. à l'essence ordinaire) et par la facilité avec laquelle se démontait et se remontait la distribution. On ne ménagea pas les félicitations au Colonel qui permit cette réalisation, à M.

leak dut engager de nombreuses dépenses et se trouve aujourd'hui dans une situation financière assez difficile. Aussi il est à souhaiter qu'une firme sérieuse s'intéresse à cette remarquable invention qui mérite de ne pas tomber dans l'oubli.

La suppression des soupapes et l'élimination des inconvénients que présente leur emploi a évidemment été le premier but de l'inventeur.

Ces inconvénients, nous les avons maintes et maintes fois énumérés. Rappelons-les cependant pour mémoire :

1° La nécessité d'un mécanisme de commande compliqué et fragile absor-

bant une bonne partie de la puissance du moteur par inertie, frottement et nécessité de vaincre la résistance des ressorts de rappel aux temps d'ouverture.

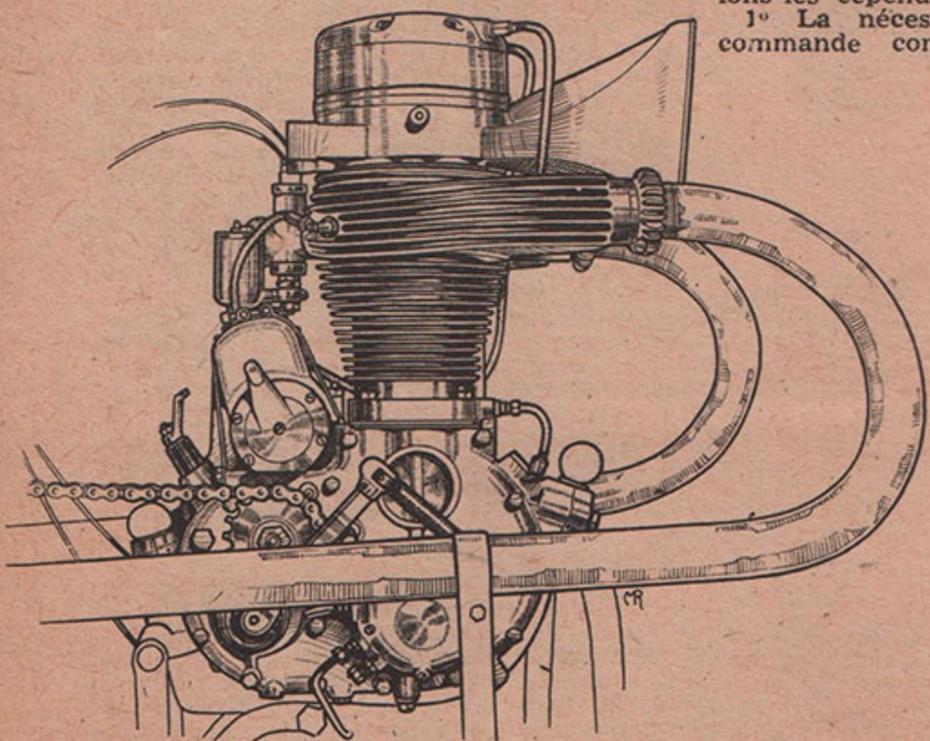
2° La présence de points chauds dans la chambre de combustion. Tout angle vif ou solution de continuité est rapidement porté à incandescence par la chaleur de l'explosion, et il en résulte le phénomène connu sous le nom de préallumage. L'explosion du mélange gazeux se produit bien avant le point mort haut, occasionnant le cognement et ses conséquences désastreuses. Le préallumage, qu'on a confondu trop longtemps avec l'auto-allumage, interdit l'emploi de taux de compression élevés, indispensables pour obtenir un rendement thermique intéressant.

3° La limitation du passage offert aux gaz à leur entrée et à leur sortie, qui empêche un remplissage et une évacuation rapides.

Ici, c'est un boisseau tournant à lumières qui fait office de distributeur. Il démasque en temps voulu les orifices d'admission et d'échappement, ainsi que la bougie, qui se trouve isolée de la masse gazeuse avant le temps d'explosion. Ce détail a une importance considérable, puisque le dernier point chaud, celui qu'on n'avait pu éviter jusqu'à présent avec la plupart des systèmes analogues, n'est plus à redouter.

Le distributeur est placé en tête du cylindre et tourne verticalement. Il constitue une véritable culasse tournante, du genre de celle de l'Aspin, mais M. Croleak a apporté au dispositif de nombreux perfectionnements qui ont permis de résoudre au mieux le problème du refroidissement et de l'étanchéité. (Le boisseau distributeur formant lui-même turbine à air).

Le cylindre, en alliage léger, avec chemise intérieure, comporte à sa partie haute, un orifice d'admission, deux



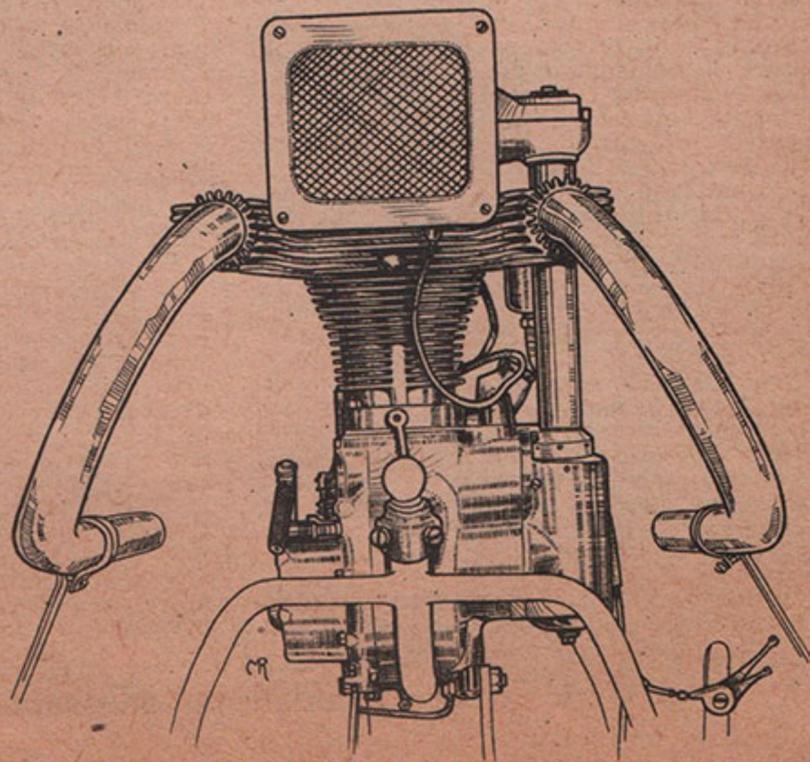
Croleak, ainsi qu'à M. Mignon, un mécanicien de l'aéronautique qui exerça auprès de nombreux as de l'aviation les fonctions de metteur au point.

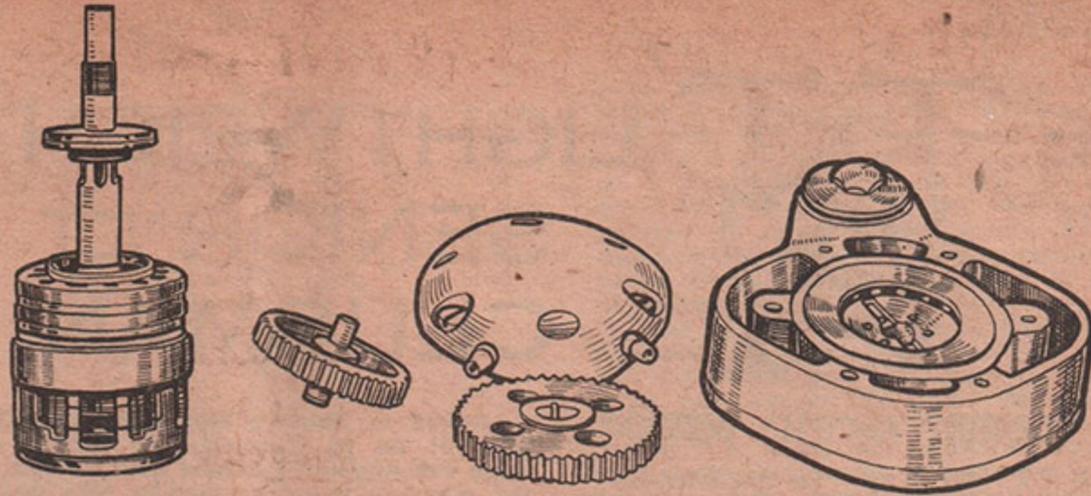
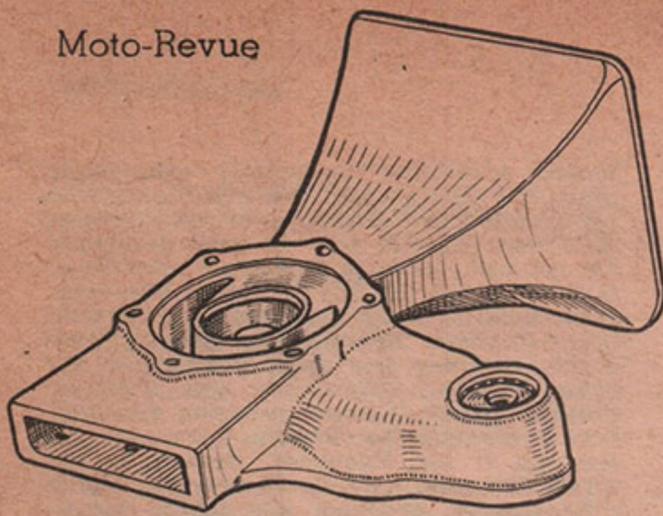
M. Mignon se chargea bénévolement d'assister M. Croleak dans ses travaux, et ce dernier tint à l'associer dans sa réussite en lui demandant de prendre les commandes pour l'essai officiel. Le second collaborateur qui aida l'inventeur dans sa tâche fut M. Malaprade, ajusteur mécanicien. C'est en prenant la première syllabe du nom de chaque réalisateur que le moteur en question fut baptisé Microma (Mignon, Croleak et Malaprade).

Bien que M. Croleak ait rencontré auprès de ses chefs militaires la plus entière compréhension et un appui moral non négligeable, il ne doit qu'à un travail acharné la réalisation de ses prototypes, qui eut lieu dans des conditions parfois empiriques. A la suite d'un premier congé, qui lui fut accordé par le Colonel Gaultier au vu de simples croquis, le moteur primitif fut construit dans un atelier de 3 m. sur 4 au fond d'un jardin. Pour la construction du deuxième, il fallut travailler 10 jours et 10 nuits sans sortir de l'usine. Bien entendu, M. Cro-

Le moteur vu de face. On distingue, à droite, l'arbre vertical de commande. L'embouchure du pavillon où l'air s'engouffre est ici protégée par une grille métallique. On remarque l'heureuse dispersion des orifices d'échappement, dont les pipes sont garnies d'ailettes très profondes. Au centre du cylindre, se trouve le tube d'arrivée d'huile au distributeur, noyée dans les ailettes à mi-hauteur.

Voici le prototype, réalisé avec un bloc Gillet. A la partie supérieure du cylindre, on remarque l'entonnoir dans lequel l'air s'engouffre avant de lécher l'intérieur du distributeur. Le graissage des engrenages de commande est assuré par les tuyauteries qui débouchent au-dessus de l'entonnoir, à la partie supérieure du carter qui contient le boisseau. Remarquez la position d'une des bougies, à l'arrière du cylindre.





orifices d'échappement ménagés dans la paroi, et deux filetages de bougie disposés en deux points opposés diamétralement.

La direction particulière de l'ouverture d'admission amène les gaz tangentielle-ment à la paroi interne du cylindre, afin de leur communiquer un mouvement giratoire qu'ils conserveront jusqu'à leur sortie. La proximité de la tubulure d'admission et d'un des conduits d'échappement permet un réchauffage constant des gaz frais et améliore les départs.

Au sommet du cylindre, tourne d'un mouvement circulaire continu et à une vitesse qui est le quart de celle du vilebrequin, le distributeur en alliage léger. Sa forme a fait l'objet d'études très minutieuses, assurant une tubulure qu'on peut qualifier de maximum. L'absence totale de calamine après 300 heures de marche en est la preuve la plus absolue.

Les difficultés de réalisation résidaient principalement dans les possibilités de refroidissement du distributeur, dans la nécessité d'obtenir une étanchéité rigoureuse et enfin, dans celle de lubrifier de façon constante et parfaite les surfaces de contact. De longs essais au banc, sans ventilation, donc sans refroidissement énergétique, ont prouvé que les trois points avaient été solutionnés au mieux, car aucune velléité de serrage, ni aucune fuite de gaz ne se sont manifestées.

Le cylindre et la culasse du prototype d'essai sont refroidis par des ailettes normales. Mais le distributeur comporte une circulation d'air interne alimentée par un pavillon, dont l'entrée est dirigée vers l'avant de la machine et dans lequel l'air s'engouffre. Il lèche l'intérieur du boisseau garni d'ailettes formant turbine et sort à l'arrière du cylindre. Les gaz frais concourent également à ce refroidissement qui est d'autant plus énergétique que la machine se déplace à vive allure.

On a obtenu l'étanchéité au moyen de quatre éléments en bronze spécial formant segments, d'une hauteur de 52 mm. Après montage, ils constituent une bague cylindrique. La largeur de la portée interdit tout risque de cisailage ou même d'usure anormale de la portion de la chemise dans laquelle ils tournent. Les éléments sont fortement évidés, afin de réduire le coefficient de frottement.

Des segments expandeurs assurent un contact étroit entre les éléments et la chemise, interdisant le passage à toute fuite de gaz.

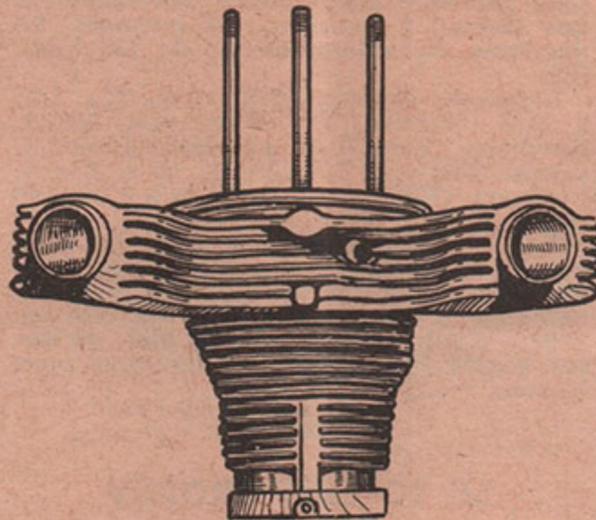
Le graissage du moteur, par carter sec et circulation, amène l'huile à tous les points à lubrifier. En ce qui concerne le distributeur, une canalisation aboutit à hauteur du boisseau, et distribue l'huile sur la surface de frottement au travers de petits trous soigneusement calibrés. Après avoir effectué un tour complet, l'huile retombe dans le carter par gravité. Ce graissage est réglé par une vis pointeau.

Voici quelques détails de construction du distributeur et des organes annexes :

Nous ne pouvons mieux comparer la commande du distributeur à celle entraînant l'A.C.T. sur les moteurs Norton, Velocette ou N.S.U. Deux pignons d'angle, un arbre vertical sur le côté du cylindre. A l'extrémité supérieure de l'arbre, des

Détail des organes de distribution : De gauche à droite : Le carter supérieur, avec l'entrée et la sortie pour l'air de refroidissement du boisseau. On remarque le passage de l'arbre vertical. Le distributeur, dont la surface de frottement est en bronze antifriction. Les pignons de commande et le couvercle. Le boîtier des engrenages.

Ci-dessous : Le cylindre démonté sans les parties hautes. A l'avant, on distingue le trou de la seconde bougie. La culasse est fixée par six goujons de gros diamètre.



cannelures où s'emmanche un pignon droit qui transmet le mouvement au boisseau.

Un engrenage de dédoublement donne la démultiplication convenable.

Pour annihiler le choc dû à la compression et à la détente des gaz, on a eu recours à deux rondelles Belleville, calculées de manière à ne fléchir que sur 1 mm. Ce sont deux rondelles biconiques en acier spécial, emmanchées bord à bord sur l'axe et constituant un élément élastique formant amortisseur. Mais c'est principalement une butée à billes qui encaisse tous les efforts dans

le sens vertical. Ses dimensions sont assez généreuses pour rassurer les plus exigeants.

Tous les organes sont sur roulements à double rangée de billes, à l'exception de la bielle, qui est montée sur aiguilles. A noter que le reste du moteur est classique. C'est un moteur N.S.U. qui a été utilisé pour le premier modèle, alors que le second emprunte les organes inférieurs d'un 500 cmc. Gillet d'Herstal. Le double allumage est assuré par une bougie spéciale dont nous reparlerons d'ici quelques temps. Le carburateur est classique. C'est un Amac à aiguille d'un modèle récent.

Le moteur a tourné devant nous, ce qui nous permet d'affirmer la véracité de tous les points énumérés ci-dessus : La puissance développée avec un taux de compression de 7 à 1 (qui pourrait être sensiblement augmenté sans risques) est de 30 CV. Le régime de 8.000 t.-m. a pu être atteint, le moteur tournant parfaitement rond, ne cognant et ne vibrant aucunement. De même, le démontage et le remontage ont été effectués sous nos yeux, dans les temps respectifs de 6 et 11 minutes. Après quoi, le moteur est reparti au « quart de tour ».

Nous tenons à préciser que le prototype illustré dans cet article pourra subir, pour le montage dans un cadre de moto, quelques aménagements ou modifications. C'est ainsi qu'on pourra réduire sensiblement l'encombrement latéral, en rapprochant l'arbre de commande du distributeur, et en diminuant la largeur des pipes d'échappement. Grâce à l'emploi des alliages légers pour la grosse majorité des organes, l'échauffement est minime, même sans ventilation.

Une belle réalisation, qui mérite de retenir l'attention d'un constructeur, car l'armée n'a aucunement l'intention de s'approprier ce brevet. Bien qu'aide officiellement par les autorités militaires, M. Croleak a toute licence d'en céder l'exploitation aux particuliers. Dans l'intérêt même de l'avenir du moteur à explosion, il faut que cette invention française reste chez nous et trouve son application pratique sur les moteurs de série.

C. B.

Dans le prochain numéro de « Moto-Revue », nous présenterons un autre moteur français à distributeur rotatif, celui de M. G. Potit.

LE SCOOTER ITALIEN VESPA

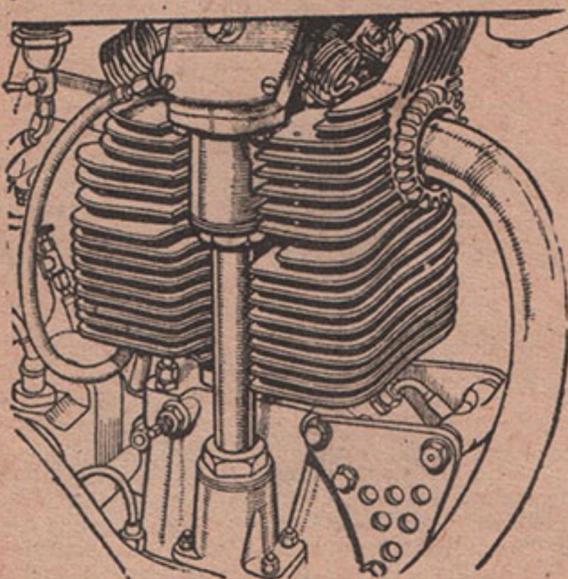
Le scooter Vespa a un châssis en tôle emboutie avec un véritable tablier qui protège remarquablement les jambes du conducteur. La fourche avant possède une suspension par biellette et ressort plat. La fourche arrière est articulée sur un bloc de caoutchouc. Tout comme sur les voitures, les roues sont en porte-à-faux et ainsi très faciles à démonter. Le Vespa possède une roue de rechange. Le bloc moteur deux temps horizontal à trois vitesses est monté sur le côté droit de la roue arrière. Le cylindre est en fonte, la culasse en alliage léger. Le refroidissement se fait par ventilateur. Le

réservoir d'essence est constitué par la pointe arrière. Une boîte à outils se trouve sur le côté gauche. La présentation est très soignée. Le moteur est soit un 98 cmc., soit un 125 cmc. La vitesse maxima est de 70 kmh. Un point extrêmement intéressant, c'est le changement de vitesse commandé du guidon par une poignée tournante. Il en résulte une extrême facilité de conduite, d'autant que, très étudiée, cette commande est sûre et ne présente aucun jeu. La commande du débrayage se trouve également sur cette poignée. Il y a là une idée à retenir. La tenue de route est bonne, sauf à l'extrême ralenti, en dépit des roues minuscules et le confort est excellent.

LE T.T. LIGHTWEIGHT SENIOR ET CLUBMAN

LE TOURIST TROPHY SENIOR

LE T.T. 1947 a été l'un des plus âprement disputés qu'on ait jamais vus. 20 secondes seulement d'écart entre le premier et le second, moins d'une demi minute entre le second et le troisième, douze coureurs gagnant des répliques de première classe, le douzième terminant à moins de 20 minutes du premier. Et cette course captivante, angoissante, disputée par un temps splendide, dans un cadre magnifique, devant une foule de spectateurs plus dense qu'on en vit jamais. Assurément, l'emploi d'essence à 70 d'octane et l'interdiction des compresseurs se traduisirent par un abaissement des moyennes de l'ordre d'une dizaine de kilomètres. Pour une machine non surali-



Un motoriste anglais avait alligné plusieurs 350 cmc. Norton équipées d'une culasse et d'un cylindre spéciaux de forme carrée.

mentée, rien que l'abaissement du rapport volumétrique se traduit par une perte de puissance d'environ huit chevaux. Dès à présent, on peut dire que l'emploi d'un carburant médiocre ne semble pas avoir eu sur les moteurs les effets nocifs qu'on pouvait craindre. Cela était d'autant plus remarquable que beaucoup de machines manquaient de mise au point. Ce fut en particulier le cas des A.J.S. bicylindriques qui primitivement avaient été étudiées pour utiliser un compresseur. Elles n'en firent pas moins de très bonnes performances et seront dans un proche avenir très redoutables. Mais laissons de côté pour l'instant les enseignements techniques de l'épreuve. Nous y reviendrons prochainement.

C'est Norton qui s'adjuge, et on s'y attendait, la première et la seconde place. Il y eut un drame. Bills, qui paraissait devoir prendre la troisième place, resta en panne au dernier tour et ce fut une Velocette, merveilleusement pilotée par Goodman, qui finit troisième. Cinq Norton le suivaient. Graham, sur une des nouvelles A.J.S., malgré un arrêt nécessité par la remise en place de la chaîne qui avait sauté, termina 9°. Le 10° montait une Norton. Les 11° et 12° places revenaient à deux Velocette 348 cc. Puis une Norton. Jock West enfin, malgré des ennuis d'embrayage, réussit, avec un cran admirable, à terminer.

Malgré la menace constante de Goodman et de sa Velocette, la course fut, dans l'ensemble, dominée par Norton. Ce fut d'abord Bell qui prit la tête devant Daniell et Bills. Ils étaient talonnés par Graham sur A.J.S. Au second tour l'ordre des trois premiers est inchangé, mais Freud (Norton), Goodman, ainsi que deux autres pilotes de Norton, ont relégué Graham en 8° position. Au troisième tour les concurrents ravitaillent, Daniell, en 35 secondes, Bills en 46 secondes, Bell en 57 secondes. Grâce à la rapidité de son ravitaillement, Daniell passe en tête au 4° tour devant Bills et Bell. Au cinquième tour, Bell a pris la seconde place devant Bills. Il semble qu'à ce moment leurs ravitailleurs aient ordonné aux hommes de Norton de ne pas pousser. Tout cela entraîne généralement du flottement et c'est maintenant Bell qui mène devant Daniell, Bills et Goodman. Graham sur A.J.S. est en 6° position derrière Freud sur Norton. Puis voici l'élimination de Bills à la suite d'une panne de moteur. Daniell active et reprend l'avantage sur Bell. On annonce officiellement que Daniell a gagné par 22 secondes. La moyenne du vainqueur est de 133 kmh. 225.

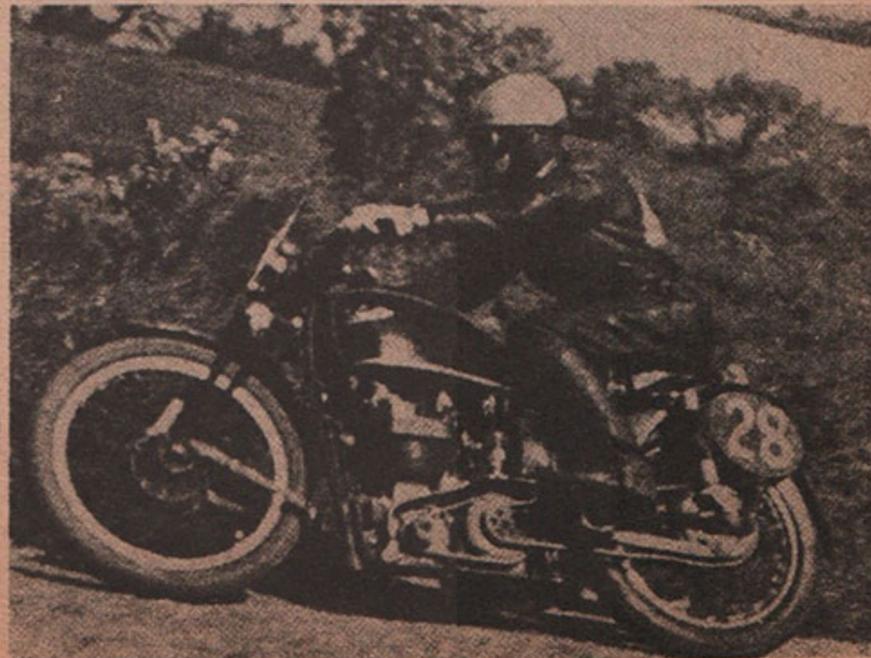
1. Daniell (Norton), 3 h. 11 m. 22 s. 1/5; 2. Bell (Norton), 3 h. 11 m. 44 s. 1/5; 3. Goodman (Velocette), 3 h. 12 m. 11 ss.; 4. Freud (Norton), 3 h. 14 m. 17 s. 2/5; 5. Newman (Norton), 3 h. 19 m.; 6. Evans (Norton), 3 h. 23 m. 2 s. 4/5.

Il y eut parmi les non partants deux étoiles de première grandeur, tous deux victimes de chutes au cours de l'entraînement : l'un c'était Lyons sur Norton, l'autre Frith, dont la Guzzi, bien qu'isolée, aurait été une rivale redoutable pour Norton.

LE TOURIST TROPHY LIGHTWEIGHT

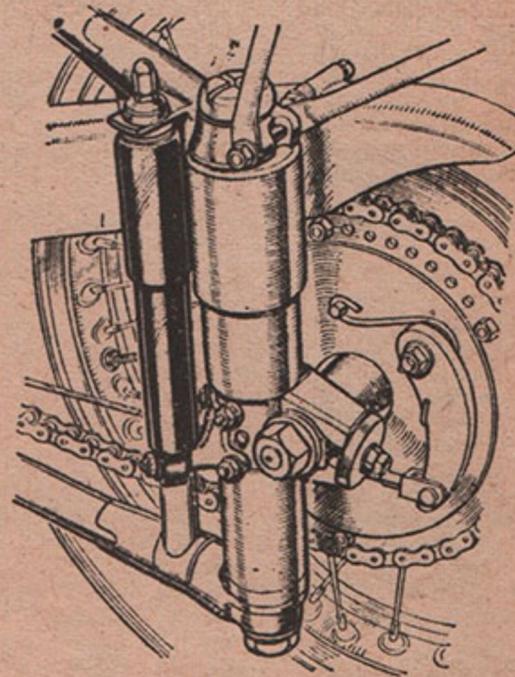
CE fut une bataille inégale entre deux Guzzi d'un nouveau modèle, mais malgré cela parfaitement au point et des machines anglaises d'avant-guerre, parfois même déjà anciennes et qu'un concurrent, au moment de la remise des prix, baptisait, avec quelque injustice, des pièges à souris, car c'étaient d'excel-

Le vainqueur du T.T. Junior A.R. Foster, sur Velocette, en action. Rappelons qu'il a participé récemment à un motocross de l'A.M.S. à Romainville.



lentes machines, préparées avec soin, mais qui manquaient un peu de vitesse. La construction anglaise se désintéresse d'ailleurs quelque peu de cette catégorie. Le triomphe des Italiens était attendu et il était mérité. Ce fut d'ailleurs une compensation du coup dur qui avait atteint leur machine senior. Ces deux Guzzi étaient pilotées par deux Anglais, et sur cette équipe veillait l'as qui s'appelle Stanley Woods. Comme coureur étranger, n'y avait que le Danois Sorensen qui termina 7° sur Excelsior, devant le vétéran Johnston, âgé de 48 ans, sur C.T.S.

Barrington et Cann, sur Guzzi, terminèrent les sept tours respectivement en 3 h. 26 m. 26 s. 3/5 et en 3 h. 37 m. 10 s. 4/5, avec plus de 8 minutes d'avance sur Drinkwater (Excelsior), suivi de Archer (New-Imperial), Pike (Rudge) et 11 con-



La suspension arrière des Norton officielles possède maintenant un amortisseur hydraulique séparé.

currents terminèrent le parcours, 10 reçurent une réplique de 1^{ère} classe, 9 coureurs furent éliminés. La moyenne de 117 kmh. 7 est plus qu'honorable, bien que probablement les deux vainqueurs n'aient pas poussé à fond. Il a signalé que Cann eut à remplacer un ressort de soupape, mais cette panne possible avait été prévue et grâce à un outil spécial, ce fut l'affaire de quelques secondes seulement. Il y eut quelques contestations au sujet du chronométrage. Selon certains experts, ce serait Cann qui aurait fini premier, quelques secondes avant Barrington. Mais le chronométrage officiel fait foi. Les machines étant de la

même marque et comportant, sauf le compte tours, le même équipement, il n'y a heureusement pas d'intérêts commerciaux en jeu et il n'y eut pas d'incident.

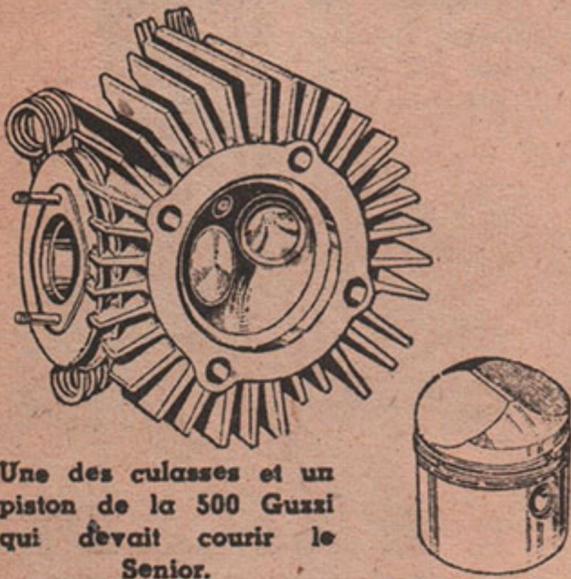
CLASSEMENT

1. Barrington (Guzzi), 3 h. 36 m. 26 s. 1/5;
2. Cann (Guzzi), 3 h. 37 m. 10 s. 4/5;
3. Drinkwater (Excelsior), 3 h. 45 m. 57 s.;
4. Archer (New-impérial), 3 h. 47 m. 2 s.;
5. Pike (Rudge), 3 h. 51 m. 9 s. 3/5;
6. Paterson (New-impérial), 3 h. 51 m. 24 s.

Le bruit court que les deux Guzzi seraient à vendre au prix de 450 livres pièce (plus les droits de douane et la taxe d'achat).

LE CLUBMAN'S TOURIST TROPHY

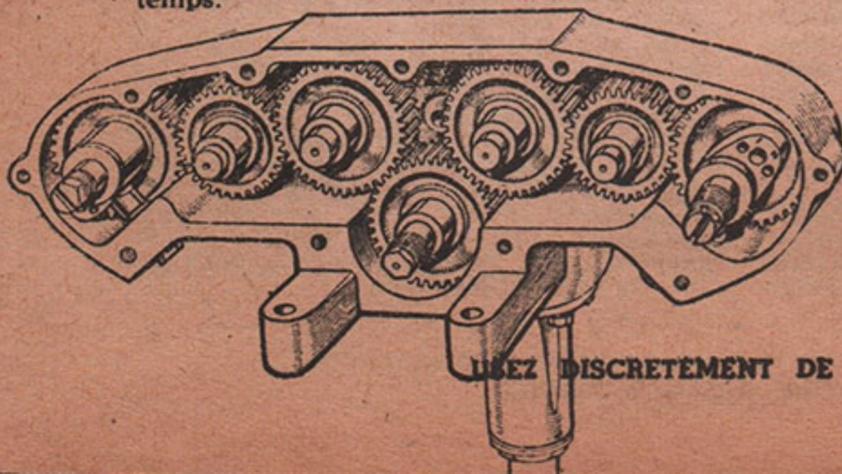
On attendait cette épreuve avec quelque appréhension et on craignait des accidents. Il n'y en eut qu'un : un concurrent rentra dans les spectateurs à Ballaugh, mais il n'y eut que trois blessés.



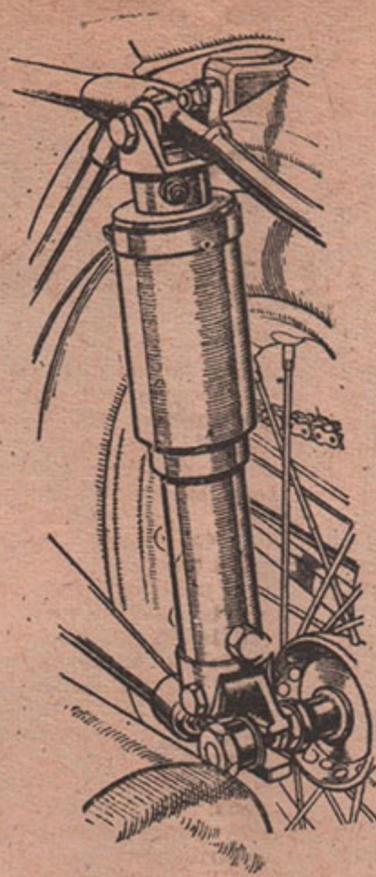
Une des culasses et un piston de la 500 Guzzi qui devait courir le Senior.

sés légers. Au point de vue sportif, les coureurs, dont beaucoup étaient loin d'être des novices, se comportèrent fort bien et on dispose d'une pépinière de champions. Sur le terrain technique, on vit avec plaisir réapparaître en course des marques qui ne disputaient guère, du moins officiellement, que des épreuves de régularité. Ces machines de série ont fait des étincelles. On regrettait néanmoins l'absence de 1000 cc. et en particulier des deux Vincent H.R.D. engagées, mais dont les pilotes avaient fait des chutes à l'entraînement. Il y avait au total 51 concurrents (7 en 250 cc., 21 en 350, 23 en 500). 34 terminèrent les trois ou quatre tours de circuit. Le règlement n'est pas parfait et il en résulta un incident regrettable. Le premier de la catégorie Lightweight (250 cc.) fut disqualifié pour la raison suivante : il utilisait une machine assez ancienne dont le cylindre avait été réalésé et ainsi excédait d'un ou deux centimètres cubes la cylindrée autorisée. Or il est parfaitement possible et même probable qu'il n'était pas seul dans ce cas. A l'avenir, il est à souhaiter qu'on admette une tolérance raisonnable.

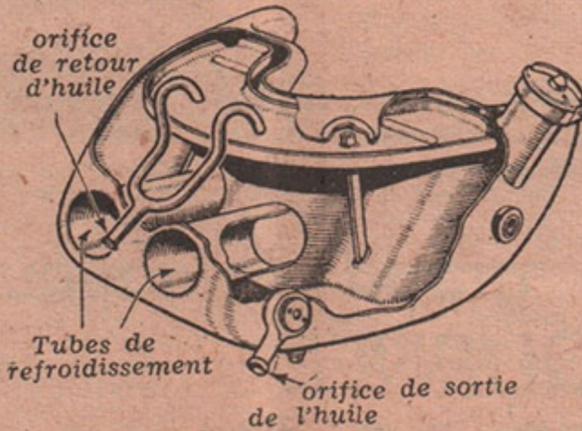
Seniors et Juniors avaient quatre tours à couvrir, les Lightweight trois. Les trois catégories se disputaient en même temps.



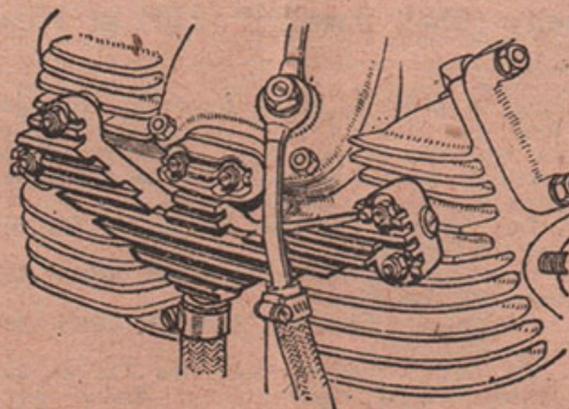
UTILISEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT



La nouvelle suspension AR Dowty oléo-pneumatique sur les 350 Velocette.



Le réservoir-radiateur d'huile sur les nouvelles 500 cc. A.J.S. deux cylindres.



Le carter de chaîne primaire de la 350 Velocette de Frith comportait un petit déflecteur dirigeant l'air sur l'embrayage, afin de mieux le refroidir.

fut proclamé vainqueur. A moins d'une minute suivait L.R. Archer, sur Velocette. Crossley, sur Velocette, était troisième. Les moyennes des trois vainqueurs étaient :

- Briggs (Norton), 126 kmh. 4 ;
- Parkinson (Norton), 113 kmh. 7 ;
- Keys (A.J.S.), 102 kmh. 9.

En admettant même que ces machines aient été mises au point par des spécialistes, et que les conducteurs aient déjà de l'expérience, ce sont là des résultats remarquables et qui auront une répercussion commerciale d'autant plus grande qu'il s'agissait de machines de série. Espérons que l'an prochain le règlement sera mis au point et que des machines de grosse cylindrée participeront à l'épreuve en grand nombre.

Il serait d'ailleurs intéressant que des machines et des conducteurs étrangers aient la possibilité de s'aligner. D'ailleurs, pourquoi n'envisagerait-on pas, sur le continent, l'organisation de courses analogues. L'an passé, les organisateurs du Circuit de la Cambre, à Bruxelles, avaient incorporé sous le nom de « Tourist Sport », deux épreuves pour machines de série à leur programme. Ces courses avaient remporté un succès certain, et on ne peut que regretter qu'elles n'aient pas été organisées en 1947.

H.P.B.

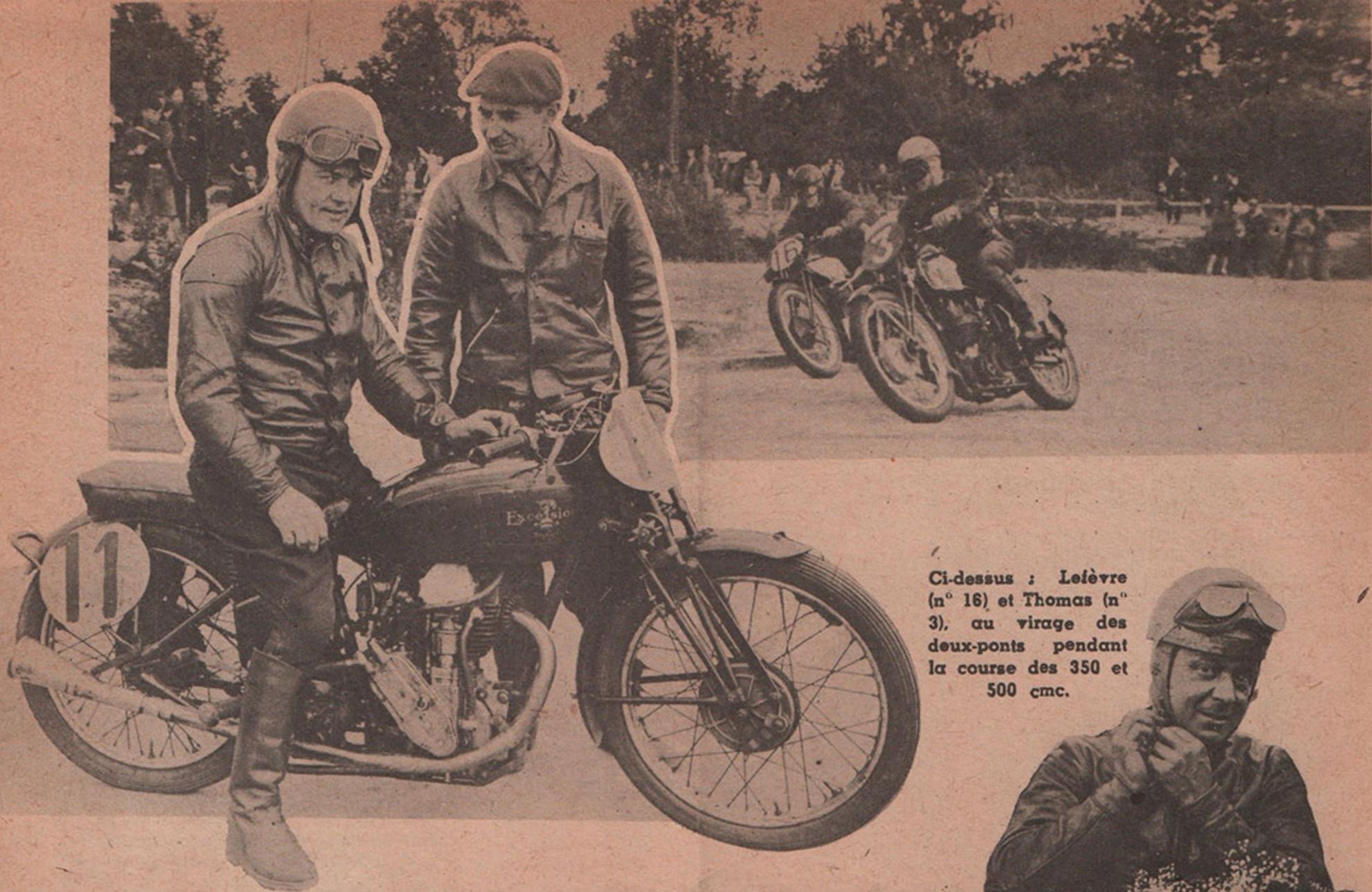
(Clichés « The Motorcycle », « Motor Cycling » et « The Motor Cycle and Cycle Trader »)

Dans le prochain numéro

de « Moto-Revue » :

LES LEÇONS DU T. T.

par H.P. BORESTROKE



Ci-dessus : Gustave Lefèvre (Excelsior), est félicité par Garreau à l'issue de sa course victorieuse en 250 cmc. Ci-contre : L'anglais E.R. Thomas (Velocette), premier en 350 cmc. à l'arrivée.

Ci-dessus : Lefèvre (n° 16) et Thomas (n° 3), au virage des deux-ponts pendant la course des 350 et 500 cmc.



LEFÈVRE est le grand vainqueur de la JOURNÉE MOTOCYCLISTE DE L'A.M.F.

remportant les catégories 250 et 500 cmc. et le classement général. L'Anglais Thomas 1^{er} en 350, Fouilhoux en 175, Engel en sidecar et les amateurs Cherrier (500), Rouchy (350), Bernard (250) et Picout (175) sont les autres vainqueurs

CETTE manifestation comportait un programme particulièrement chargé, puisqu'en dehors des neuf courses motocyclistes, on avait prévu pour le matin deux épreuves cyclistes : un critérium de l'heure et une course pour dames. L'Amicale Motocycliste de France a assuré avec honneur une tâche compliquée, et nous a permis d'assister à un magnifique spectacle. La plupart des courses furent âprement disputées. On a pu regretter que la participation internationale n'ait pas été aussi nombreuse qu'on l'avait espérée tout d'abord (seul l'Anglais Thomas était au départ), mais dans l'ensemble tout le monde se retira satisfait quand, à une heure assez avancée, on eût remis le bouquet aux vainqueurs des deux dernières courses.

Le programme du matin réunissait la course 175 cmc. et 250 cmc. amateurs, que les épreuves cyclistes suivirent immédiatement.

En 175 cmc., l'avignonnais Picout gagna devant Delaherche, couvrant les 13 tours du petit circuit à 89 kmh. 552, tandis que Bernard, du G.S.I.F., triomphait en 250

cmc., à près de 91 de moyenne. Regrettons que Cardon n'ait pu donner toute sa mesure. Il accomplit néanmoins le meilleur tour à 96 kmh. 774, ce qui constitue une belle performance.

Les courses cyclistes donnèrent les résultats suivants :

Critérium de l'heure : Roger Ilitch, devant Sasano.

Coupe des Dames : Mme Rennici, devant Chapuis.

En début d'après-midi, les 175 et 250 professionnels s'affrontèrent. Lauer partit avec quelque retard, tandis que Mariani restait sur place. Lefèvre, sur Excelsior, s'adjugea donc le commandement et gagna avec aisance devant Lauer. Sombardier dut se retirer après quatre tours.

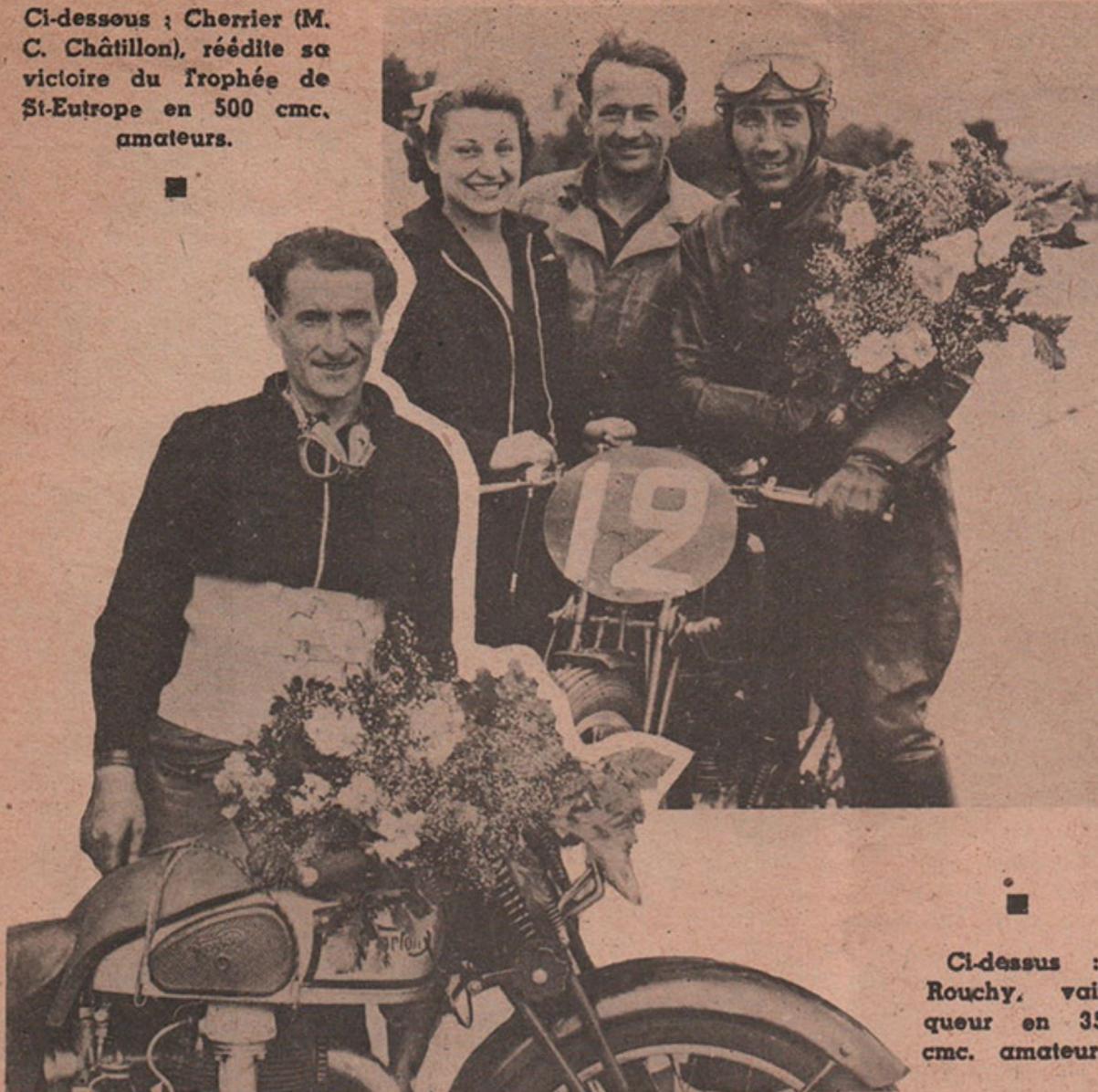
En 175 cmc., Fouilhoux, sur MM, n'eut aucun adversaire capable de l'inquiéter, mais prouva néanmoins les qualités de vitesse de sa belle monture et les siennes propres.

La course des 350 cmc. amateurs groupait une participation plus nombreuse. Elle fut marquée par un important déchet mécanique. Lamontagne, du Motor-

Club, partit le premier, se détachant nettement du lot dès l'extrême début. Une panne mécanique vint le stopper dans son élan : Son pignon de commande d'A.C.T. s'était déclaveté, et tournait fou sur le cône. Il battit cependant le record du tour à plus de 107. C'est finalement Rouchy, de l'A.M.S., qui lui succéda au commandement, réalisant la moyenne remarquable de 98 kmh. 039. La moitié des concurrents termina l'épreuve. Plusieurs conducteurs, bien que pilotant des machines de série, se distinguèrent. Citons notamment le jeune Bertin, qui se fut certainement bien classé sans quelques ennemis de sélecteur.

En sidecars 600 cc., deux hommes se détachèrent du lot, Engel et Morin, tous deux du Motor-Club, qui firent toute la course roue dans roue, se relayant alternativement en tête. On comprendra que la lutte fut particulièrement acharnée en apprenant qu'Engel ne termina que 2/10 de seconde devant Morin. Les deux pilotes, qui firent le tour d'honneur sur la moto d'Engel, furent confondus dans les mêmes applaudissements.

Ci-dessous : Cherrier (M. C. Châtillon), réédite sa victoire du trophée de St-Eutrope en 500 cmc. amateurs.



Ci-dessus : Rouchy, vainqueur en 350 cmc. amateurs.

Cherrier, vainqueur du trophée de St-Eutrope de cette cylindrée, remporta de nouveau une belle victoire en 500 cmc. amateurs, surclassant tout le monde et réalisant la moyenne de 106 kmh. 194. Il y eut également pas mal de déchet mécanique dans cette course. A noter la malchance de Guérin, victime d'un grip-page de moteur.

Il n'y avait que trois concurrents en 350 professionnels. Aussi, avait-on réuni les 500 cmc. et les 350 cmc. dans la même course.

En 500 cmc., étaient au départ Behra et sa Guzzi « Dondolino », Charrier, sur B.M.W. à compresseur, Lefèvre et sa Norton habituelle. La province était représentée par Barthe et Naudon sur Velocette, et Lafon sur Triumph.

Tout le peloton part en bloc, Behra se faufile en tête. Il repasse peu après, emmenant dans sa roue Charrier. La bagarre entre ces deux pilotes se précise et ils rouleront de conserve pendant plusieurs tours, se suivant de très près en ligne droite comme en virage. Charrier ménage visiblement sa machine, et se contenta de rouler aux environs de 180 kmh. La Guzzi de Behra est extrêmement rapide et le style du Niçois est des plus remarquables. Il y a foule aux virages pour guetter les passages de ces deux hommes, et il faut dire que Charrier se tire très bien de sa tâche.

Derrière eux, Lefèvre et Thomas bagarrent pour la troisième place. « Tattave » fait la course d'attente. Quant à l'Anglais, il est en tête de la catégorie 350 et ne la quittera pas.

Lafon a dû abandonner prématurément. Stignani fait une course très courageuse sur une machine ancienne, moins rapide. Houel conduit très dur, suivant son habitude, et c'est un des vireurs les plus remarquables. Les méridionaux Naudon et Barthe sont aussi d'excellents pilotes, que nous espérons revoir souvent à Paris.

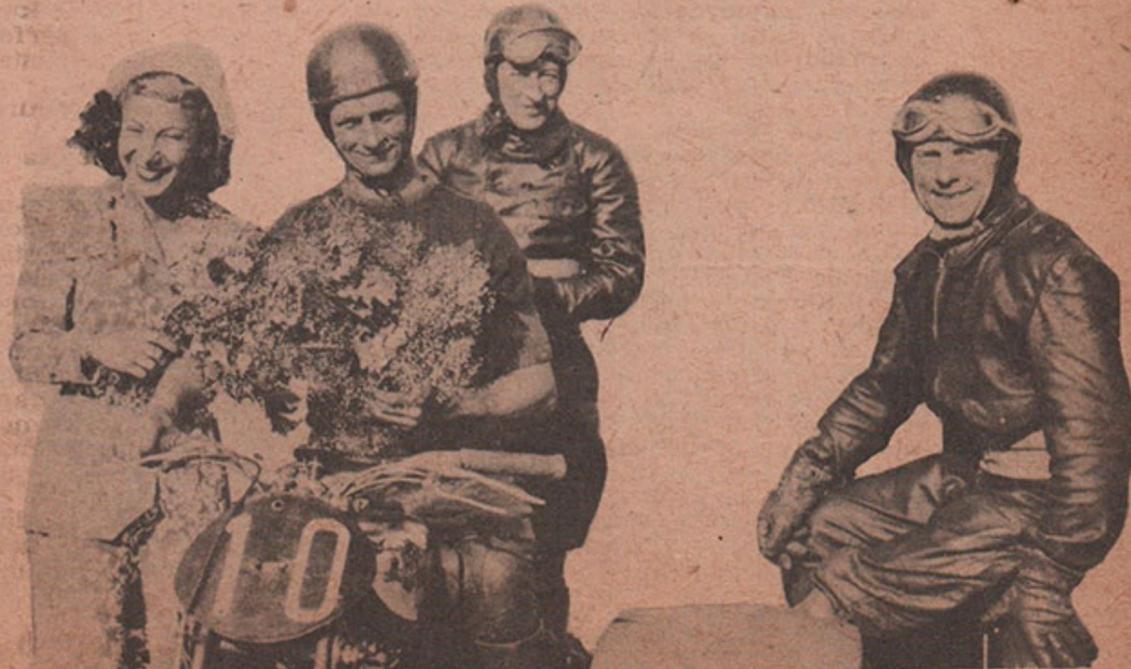
Le chassé croisé Charrier Behra se poursuit pendant de nombreux tours. Ces deux hommes avaient une avance appréciable

sur tous leurs poursuivants, quand Charrier dut s'arrêter une première fois, perdant un tuyau d'échappement. Behra continua seul. Entre temps, Lefèvre lâcha Thomas et se lança à sa poursuite, passant en deuxième position.

Charrier repartit, tentant de regagner le temps perdu en profitant de son avantage en vitesse pure. Mais il dut s'arrêter définitivement un peu plus tard, ayant cassé son câble de gaz.

Behra était alors seul en tête, quand il fut lui aussi contraint à l'arrêt, puis à l'abandon. Le carter qui protégeait sa culbuterie s'étant dévissé, son huile se répandit sur le ciment. Il s'ensuivit une avarie mécanique assez grave pour le mettre hors course, tandis que Lefèvre, qui s'était montré aussi rapide que régulier, passa en tête jusqu'à la fin. Il gagna à la moyenne de 113 kmh. 207, ce qui est au-dessus de tout éloge, avec une machine marchant à l'essence pure. Lefèvre remporta donc une seconde victoire, tandis que Thomas, derrière lui, triomphait en 350 cmc.

Engel (Motor-Club) vainqueur des sidecars, à l'arrivée. Sur le tan-sad de sa machine, est assis Morin, deuxième à une longueur, avec une 350 cc.



RESULTATS

175 cmc. amateurs. — 1. Picout (Avignon), 13 tours en 29' 16", moyenne 89 kmh. 552; 2. Delaherche (Motor-Club), 12 tours en 30' 14"; 3. Hazé, 35' 27"; 4. Vidal (G.S.I.F.), 36' 22"; 5. Verraux (G.S.I.F.), 37' 20"; 6. Melioli (ind.), 38' 11".

250 amateurs. — 1. Bernard (G.S.I.F.), 15 t. en 33' 06", moyenne 90 kmh. 909; 2. Cardon (Motor-Club), 35' 05".

Meilleur tour : Cardon, à 96 kmh. 774.

175 prof. — 1. Fouilloux (M.M.), 18 t. en 41' 22" 4/10. Meilleur tour en 2' 13", moyenne 87 kmh. 082.

250 cmc. prof. — 1. Lefèvre (Excelsior), 18 t. en 38' 11" 3/10, moyenne 94 kmh. 339; 2. Lauer (New-Impérial), 38' 57".

Meilleur tour par Lefèvre, à 99 kmh. 667.

350 amateurs. — 1. Rouchy (A.M.S.), 21 t. en 43' 33" 2/10, moyenne 98 kmh. 039; 2. Jean Georges (G.S.I.F.), 43' 51" 2/10; 3. Cambray (A.M.S.), 44' 53" 1/10; 4. Morin (Motor-Club), 45' 01"; 5. Bourdon (M. C. Châtillon), 45' 17" 4/10; 6. Gricourt, 19 t. en 43' 48" 2/10; 7. Massa (G.S.I.F.), 44' 49"; 8. Vachez (G.S.I.F.), 43' 23"; 9. Bertin (G.S.I.F.), 45' 49"; 10. Allanic (G.S.I.F.), 17 t. en 44' 47" 1/10; 11. Devriès (G.S.I.F.), 15 t. en 46' 15".

Meilleur tour : Lamontagne (Motor-Club), à 107 kmh. 143.

500 amateurs. — 1. Cherrier (M.C. Châtillon), 24 t. en 45' 31" 2/10, moyenne 106 kmh. 194; 2. Loez (Lille), 46' 33"; 3. Pellerin (G.S.I.F.), 46' 52" 1/10; 4. Belkéchout (M.C. Clodoaldien), 47' 20" 4/10; 5. Aimé (Motor-Club), 48' 57"; 6. Godéré (M.C.C.), 23 t. en 48' 0" 1/10; 7. Lenglet (M.C.P.), 23 t. en 48' 04"; 8. Robbes (M.C.C.), 23 t. en 48' 31" 3/10; 9. Lerouge (M.C.C.), 22 t. en 47' 36" 1/10; 10. Bourgeois, 47' 56" 4/10.

Sidecars 600 cmc. amat. — 1. Engel (Motor-Club), 15 t. en 35' 41" 1/10, moy. 83 kmh. 916; 2. Morin (Motor-Club), 35' 41" 3/10; 3. Moulin (G.S.I.F.), 37' 0" 4/10; 4. Jemard, 14 t. en 35' 42"; 5. Riotté, 13 t. en 37' 44" 2/10; 6. Bourderon, 12 t. en 36' 24"; 7. Mayer, 12 t. en 36' 46" 3/10.

Meilleur tour : Engel, en 2' 18" 3/5, moyenne 86 kmh. 580.

500 Prof. — 1. Lefèvre (Norton), 45 t. en 1 h. 19' 26" 2/10, moyenne 113 kmh. 207; 2. Naudon (Velocette), 1 h. 22' 5" 2/10; 3. Behra (Guzzi), 43 t. en 1 h. 18' 58" 3/10; 4. Venin (Saroléa), 41 t. en 1 h. 20' 26"; 5. Stignani (X...), 26 t. en 59' 32" 4/10.

Meilleurs tours : 500 compresseur : Charrier, en 1' 37" 3/5, moyenne 122 kmh. 951. — 500 cmc. : Behra, 1' 40" 1/10, moy. 120 kmh. 217.

350 cmc. prof. — 1. Thomas, sur Velocette, 45 t. en 1 h. 21' 13" 3/10, moyenne 111 kmh. 111; 2. Houel, sur Velocette, 41 t. en 1 h. 15' 27" 4/10; 3. Barthe, sur Velocette, 39 t. en 1 h. 21' 37" 2/10; 4. Ponzio, 15 t. en 39' 22" 4/10.

(Voir nos échos page 173)

LE CIRCUIT DE LYON

UNE belle épreuve, exclusivement motocycliste, qui sut attirer et captiver une foule imposante. Il est vrai que la participation était prometteuse, malgré l'absence des italiens dont on avait espéré la participation.

Les avariés mécaniques furent nombreuses, ce qui prouve que chaque course fut disputée avec acharnement.

En 175 cmc., Pierre Berlié, sur Benelli, gagne devant Dubois et Bergallo.

En 250 cmc., Anderson et sa Guzzi triomphèrent aisément d'un lot de participants français et belges. Par contre, le même Anderson, qui disputait la course des 350 cmc. sur Velocette, ne dut son succès qu'à la chute de Lhéritier, survenue au virage du Parc. Le français, en grande forme, comblait à chaque tour une partie de son retard, et il est probable que si l'épreuve avait duré un peu plus longtemps... Lhéritier a conquis le public lyonnais par son allant et son mépris du danger.

L'événement malheureux de cette course fut l'accident de Georges Monneret. Notre champion national tomba, se fracturant les os de l'épaule. Blessure peu dangereuse, mais qui mettra le populaire « Jojo » hors de combat pour plusieurs mois. Peut-être pourra-t-il courir de nouveau en fin de cette saison, qu'il avait brillamment commencée en enlevant deux courses internationales. Qu'il trouve ici, de la part de « Moto-Revue » et de ses nombreux amis motocyclistes, les meilleurs vœux de prompt rétablissement.

En sidecars 600 cmc., victoire du suisse Aubert devant Masuy, tandis que Boulanger gagne en sidecars 350 cmc. Cette course fut particulièrement meurtrière et vit seulement cinq arrivants sur quinze partants.

L'épreuve des 500 cmc. fut gagnée haut la main par le niçois Behra et sa splendide Guzzi. Dès le deuxième tour, il s'adjudgeait le commandement pour ne plus le quitter, dominant avec facilité tous ses adversaires. Anderson s'arrêta après six tours, tandis que Lhéritier, parti avec sa Velocette 350 cmc., terminait second.

Le niçois Lesur gagna la course réservée aux amateurs, devant Sutra.

Le Motocycle de Lyon a réussi magnifiquement, et nous terminerons en adressant à tous les artisans du succès, organisateurs et participants, nos compliments les plus sincères.

RESULTATS

250 cmc. — 1. Anderson (Guzzi), les 150 kms en 1 h. 38' 38" 7/10 (moy. 97 kmh. 714); 2. Collignon; 3. Post; 4. Sabatier; 5. Pache; 6. Lauer; 7. Combes.

175 cmc. — 1. Berlié (Benelli), 1 h. 46' 51" (moy. 83 kmh. 776); 2. Dubois; 3. Bergallo; 4. Picout, à 1 tour; 5. Orel, à 4 tours; 6. Fouilloux.

350 cmc. — 1. Anderson (Velocette), les 160 kms en 1 h. 29' 34" 9/10 (moy. 107 kmh. 600); 2. Lhéritier, à 17"; 3. Houel; 4. Thomas; 5. Beischer.

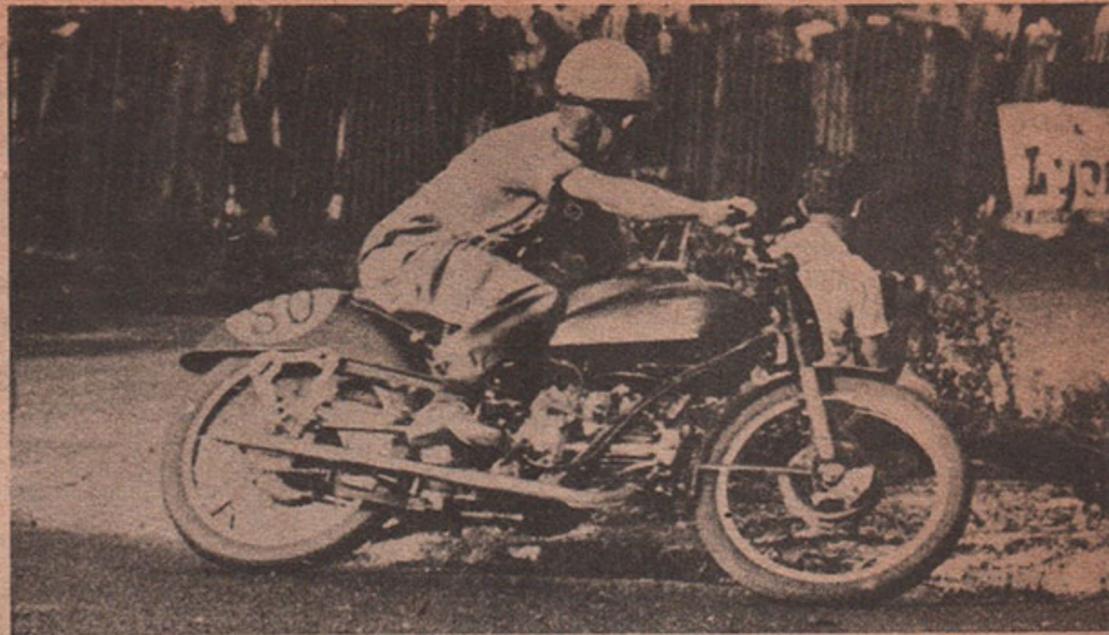
Sidecars 600 cmc. — 1. Aubert (Norton), les 150 kms en 1 h. 41' 48" 1/10 (moy. 94 kms 684); 2. Masuy, à 2' 6" 1/10; 3. Morga, à 5 tours; 4. Bolland, à 7 t.

Sidecars 350 cmc. — 1. Boulanger; 2. Combes; 3. Pignard.

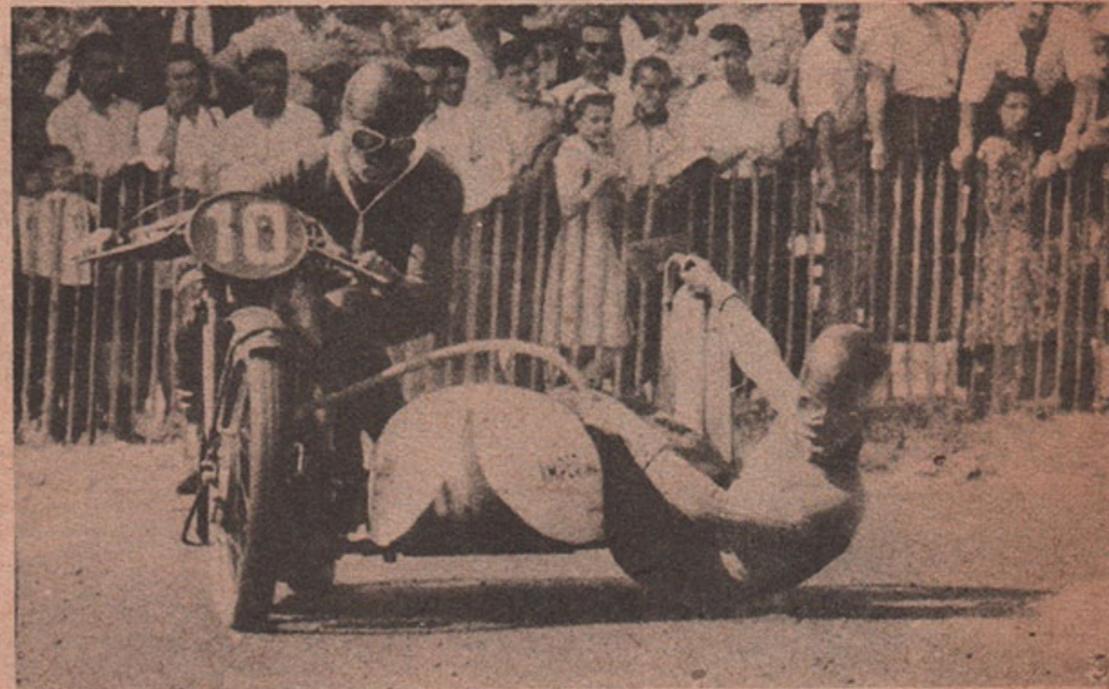
500 cmc. — 1. Behra (Guzzi), les 160 kms en 1 h. 26' 25" 1/10 (moy. 11 kmh. 533); 2. Lhéritier, à 1 tour; 3. Lefèvre, à 3 tours; 4. Serge, à 4 tours; 5. Houel, à 7 tours; 6. Beischer (Anglais), à 8 tours; 7. Genin, à 8 tours; 8. Moine (Suisse), etc.

Amateurs. — 1. Lesur (Nîmes), les 50 kms en 31' 25" 7/10; 2. Sutra (Versailles); 3. Betan; 4. Jonguet; 5. Guiot (Villefranche); 6. Hong (St-Etienne); 7. Richaud (St-Etienne); 8. Vidal; 9. Joffroy (St-Etienne).

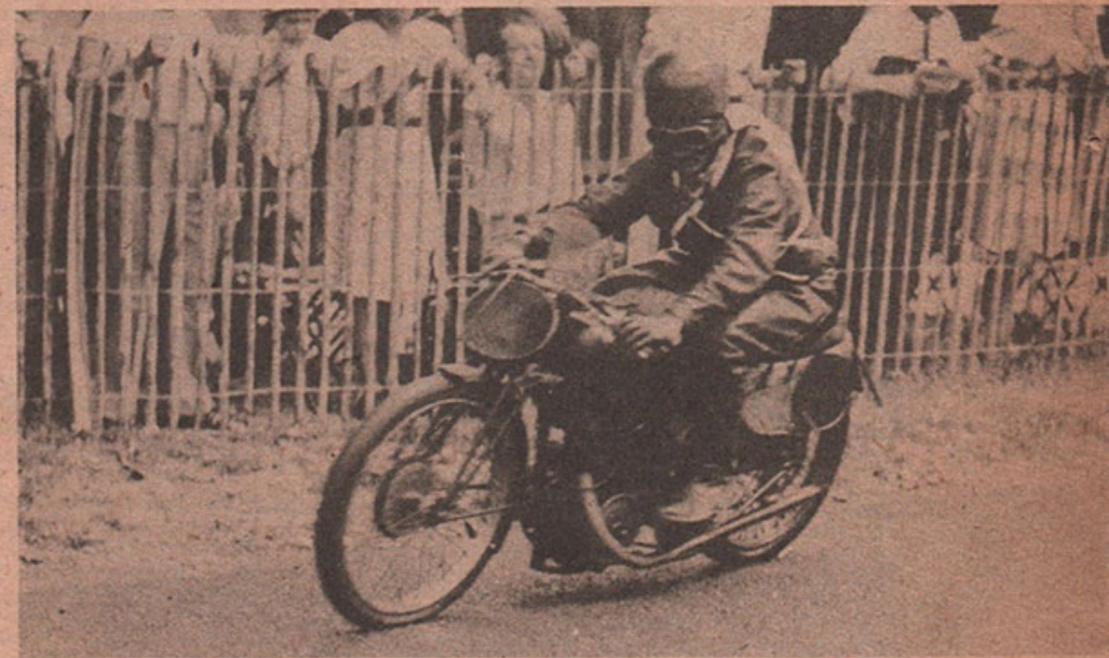
Behra (Guzzi), qui réalisa le meilleur temps de la journée à plus de 110, vu à l'une des épingles à cheveux.



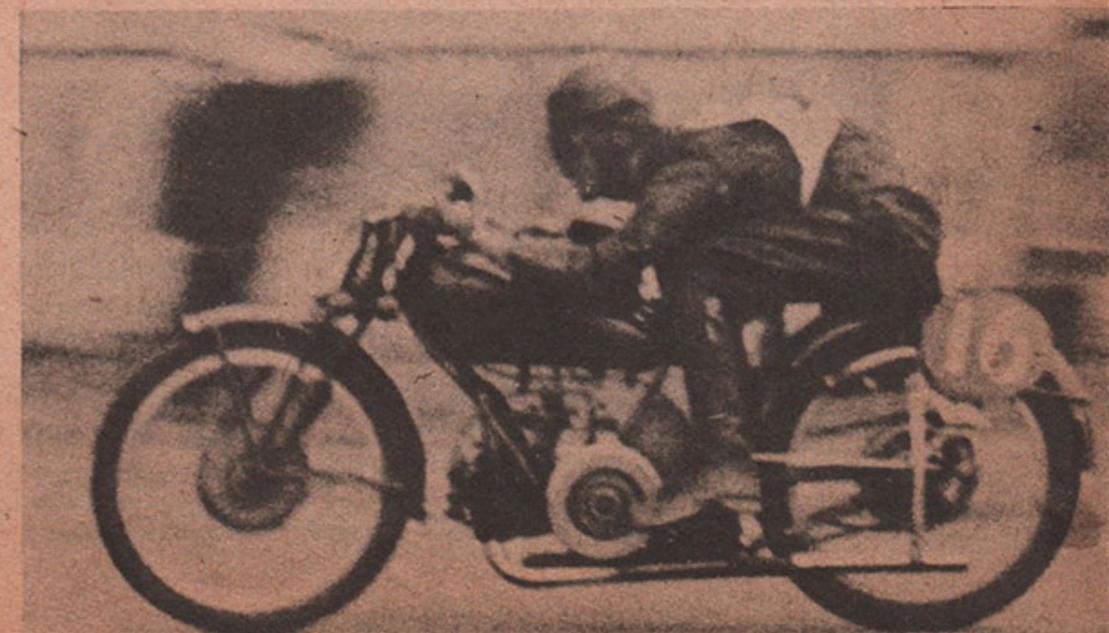
Le suisse Aubert, sur Norton, side Impérial, se fit remarquer par son audace et celle de son passager.



Pierre Berlié, sur 175 Benelli à double A. C.T., remporta sa catégorie avec aisance. Le pilote et la machine furent très admirés.



Anderson gagna en 350 cmc. sur Velocette et en 250 cmc. sur Guzzi. C'est sur cette dernière machine que nous le représentons ici.



A travers le Sport

LE CIRCUIT DE TOURS

LE 22 juin 1947, le Moto-Club de Touraine organisait pour la première fois une course de vitesse sur le circuit du Champ de Mars (1.600 m.). Pour sa première édition, cette manifestation remporta un grand succès (10.000 entrées) et démontra une fois encore qu'une épreuve strictement motocycliste attire et fait vibrer les foules.

Cette épreuve, réservée strictement aux amateurs, réunissait les représentants du Motor-Club de Paris, de l'A.M. Seine, du Moto-Club Clodoaldien, du Berry, d'Anjou et du Moto-Club de Touraine.

Dans la catégorie jusqu'à 175 cmc., très nette supériorité de Jean Georges (M.C.T.), qui remporte la première place sur une 125 cmc.

En 250 cc. Cardon (Motor-Club), prend la tête dès le départ et termine victorieusement, talonné seulement par Belkéchout (A.M.S.), qui ne peut mieux faire que de terminer à 20".

En 350 cmc., le nombre des engagés obligea les organisateurs à faire disputer 2 séries et une finale.

La première série fut gagnée par Aimo (Motor-Club) et la deuxième par Lamontagne, également du Motor-Club.

Les 5 premiers de chaque série prirent le départ de la finale, Aimo enlève la première place devant son camarade de club Lamontagne. Jean Georges (M.C.T.), toujours courageux, remporte la 4^e place avec une machine nettement moins rapide.

La course des 500 cmc. se révéla très meurtrière pour les machines (3 arrivants sur 10 partants). Aimo, Belkéchout et Jean Georges prennent le départ avec leurs 350 cmc.

Fidèle à son habitude, Aimo prend la tête dès le départ, mais abandonne bientôt, la magnéto de sa machine étant défectueuse.

Le jeune espoir tourangeau, Jacques Bourgeois, partit avec 30" de retard à la suite d'un départ difficile et fut contraint d'abandonner au 10^e tour (embrayage avarié), alors qu'il était premier avec 9" d'avance et qu'il venait de battre le record du tour en 1' 10" (84 kmh. 857).

Léchelon (M.C. du Berry) qui s'est montré excellent pilote, prit ensuite la tête et après avoir fourni un bel effort, était lui aussi obligé d'abandonner, de même que Guitton (M.C.T.), qui pourtant remontait des places.

Jean Georges (M.C.T.), prit une honorable deuxième place derrière Sutra (A.M.S.), qui gagna la course.

Le grand succès de l'épreuve récompense les organisateurs et les membres du M.C.T. et les encourage à faire encore mieux pour 1948.

RESULTATS

Jusqu'à 175 cmc. : 1. Jean Georges (M.C.T.), 15 tours en 25' 30" 1/5, moy. 59 kmh. 153; 2. André Raymond (M.C.T.), en 26' 31"; 3. Gillon (M.C.B.), 27' 7" (14 tours); 4. Michaud (M.C.B.), 12 tours en 26' 25"; 5. Laumonier (M.C.T.), 12 tours en 26' 48".

250 cmc. — 1. Cardon (M.C.), 18 tours en 24' 53", moy. 71 kmh. 614; 2. Belkéchout (A.M.S.), 25' 13"; 3. Godéré (M.C.C.), 25' 38"; 4. Bourgeois (M.C.T.), 25'

39"; 5. Juigné (M.C.T.), 17 tours en 25' 14"; 6. Reneaume, 15 tours en 25' 51".

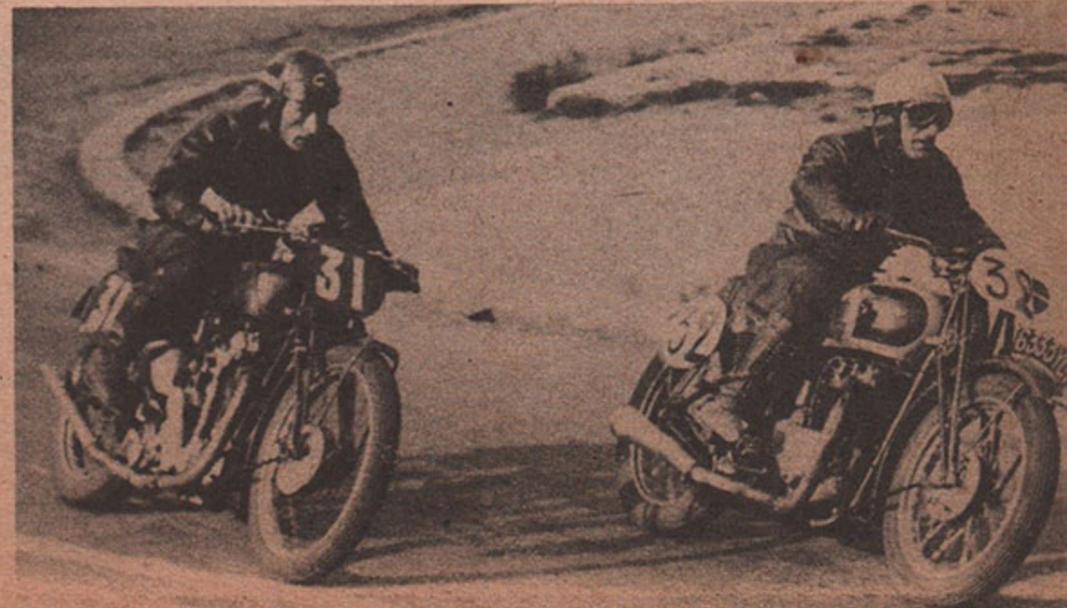
350 cmc. — 1. Aimo (M.C.), 15 tours en 19' 10" (moy. 74 kmh. 494); 2. Lamontagne (M.C.), 19' 30"; 3. Létang (M.C.C.), 19' 43"; 4. Jean Georges (M.C.T.), 14 t. en 19' 16"; 5. Bellkéchout (A.M.S.), 14 tours en 19' 38"; 6. Barat Jacques (M.C.T.), 14 tours en 20' 01"; 7. Jallot (M.C.B.), 14 tours en 20' 17"; 8. Rouchy (A.M.S.), 14 tours en 20' 26"; 9. Pavarello (M.C.B.), 13 tours en 20' 56".



Cardon (Motor-Club), vainqueur en 250 cc., en action dans un virage.

500 cmc. — 1. Sutra (A.M.S.), 30 tours en 39' 03" 1/5, moy. 75 kmh. 063; 2. Jean Georges (M.C.T.), à 1 tour; 3. Martin (U.M.A.), à 2 tours.

Aimo (Motor-Club), n° 32, et Sutra (A.M.S.), pendant la course des 500 cmc.



LE SPORT EN ALGERIE

LE CONCOURS DE REGULARITE DU « JOURNAL D'ALGER »

Le 22 juin 1947 a eu lieu le Concours de régularité du « Journal d'Alger », organisé par le Moto-Club d'Algérie. Le parcours, d'une longueur de 314 kms, passait par Alger, Koléa, Blida, Médéa, Berrouaghia, Birabalou, Tablat, Arba, Maison Carrée et arrivée à Alger. Le circuit comprenait plus de 200 kms de virages et passait par 2 cols à 920 mètres d'altitude avec par endroits des pentes à 10 %. Une forte chaleur et de grandes difficultés mirent à une rude épreuve les pilotes et les machines. Sur 31 partants, 15 finirent classés. Le classement donna les résultats suivants :

CLASSEMENT GENERAL TOUTES CATEGORIES

1. Sala Joseph, 4 pts, Sc. Norton 500 cc.; 2. Sarraillon, 13 pts, Sc. Norton 500 cc.; 3. Novel, 16 pts, Monet-Goyon 100 cc.; 4. Mesguich, 18 pts, Monet-Goyon 100 cc.; 5. ex-æquo : Vigliano, Detrus, Poncetti, Matchless 350 cc.; 8. Spagnol, 46 pts; 9. Mousset, 57 pts, Motobécane 125 cc.; 10. Noizette, 64 pts, Matchless 350 cc.; 11. Moulin, 75 pts, B.S.A. 500 lat.; 12. Vallies, 82 pts, Norton 500 lat.; 13. Valls, 112 pts, sur Norton 500 sport; 14. Midoun, 126 pts, sur B.M.W. 750 sport; 15. Fabiani, 142 pts, Norton 600 sport.

CLASSEMENT PAR CATEGORIES

100 cc. — 1. Novel, 16 pts; 2. Mesguich, 18 pts; 3. Mousset, 57 pts.

350 cc. — 1. ex-æquo : Vigliano, Poncetti, Petrus, 35 pts; 4. Spagnol, 46 pts; 5. Noizette, 64 pts.

Plus de 500 tourisme. — 1. Moulin, 75 pts; 2. Vallies, 82 pts.

500 Sport. — 1. Valls, 112 pts.

Plus de 500 sport. — 1. Midoun, 126 pts; 2. Fabiani, 142 pts.

Classement par équipes : 1^{re} équipe : Vigliano, Poncetti, Petrus, 35 pts.

EN BELGIQUE

LE CIRCUIT INTERNATIONAL DE LA CAMBRE

Un accident survenu à Anderson aux essais devait malheureusement lui interdire de participer à cette course. La pluie qui fit son apparition vers midi, cessa presque aussitôt et ne retomba plus. Le bois de la Cambre est à proximité de Bruxelles et les habitants de la capitale belge purent venir nombreux assister à l'épreuve.

La piste était encore mouillée quand les juniors 350 prirent le départ. Roland et Favier se disputèrent longtemps la première place, mais l'élimination du premier permit à Favier de remporter la victoire.

La seconde course (Seniors et Internationaux 250 cmc.), vit le succès du belge Martin, sur Benelli. Thomas, qui montait

EPREUVES A VENIR

LA COURSE DE COTE DU VENTOUX

LA Course Internationale de Côte du Mont Ventoux, organisée le 27 juillet 1947 par le Moto-Club d'Avignon, en collaboration avec l'Automobile-Club, est l'une des plus anciennes compétitions de ce genre. Elle est, en outre, la plus longue et la plus accidentée des courses de côtes d'Europe.

Partant de 300 mètres d'altitude et l'arrivée se faisant à 1.900 mètres, le pourcentage moyen est d'environ 1 % avec des maxima allant jusqu'à 14 %. Les changements de pression atmosphériques ne sont pas sans influencer la carburation.

Les records à battre sont les suivants :
Motos 175 cmc. : 19' 10" 3/5, moyenne 67 kmh. 582 ; 250 cmc. : 17' 32", moyenne 73 kmh. 916 ; 350 cmc. : 16' 28" 1/5, moy. 78 kmh. 689 ; 500 cmc. : 15' 25", moy. 84 kmh. 065 ; 750 et 1000 cmc. : 19' 11" 3/5, moy. 67 kmh. 523 ; sidecars 350 cmc. : 19' 16" 1/5 : moy. 67 kmh. 254 ; sidecars 600 cmc. : 17' 24" 3/5, moy. 74 kmh. 440.

Le record général est détenu par notre regretté champion Georges Berthier, sur Saroléa 500 cmc., en 15' 25", depuis 1936.

Voici quelques extraits du règlement : Les concurrents seront répartis de la façon suivante : Catégorie « A » motos, de 125 à 175 cmc.; de 175 à 250 ; de 250 à 350 ; de 350 à 500 ; de 500 et au-dessus, jusqu'à 1000 cmc.

Catégorie « B » sidecars jusqu'à 600 cc. Au-dessus de 600 cmc.

Les inscriptions devront être de 15 motos au moins pour que la course ait lieu.

Le droit d'engagement est fixé à 500 francs pour les motos et sidecars comprenant l'assurance obligatoire pour tous les concurrents.

Les engagements sont reçus à partir du 1^{er} juin 1947 au siège du Moto-Club d'Avignon, 2, rue de la République.

La clôture des engagements aura lieu irrévocablement le 25 juillet à 24 heures.

Le carburant obligatoire sera l'essence commerciale présentant un indice d'octane compris entre 70 et 75. Le carburant sera fourni aux concurrents à titre onéreux par les organisateurs.

Les essais auront lieu le samedi 26 juillet.

LE RALLYE INTERNATIONAL DE LA MADONE DES CENTAURES A CASTELLAZZO BORMIDA

Un nombre imposant de motocyclistes isolés et de moto-clubs d'Europe a déjà assuré l'organisation de sa venue à Castellazzo Bormida pour le 3 août prochain. Le M.C. Narbonnais, le M.C. de Moulins, l'Amicale Moto-Club de la Cité de Lyon, l'Amicale Touristique Terrot de Dijon, le M.C. Biterrois, le M.C. de Monaco, représenteront la France. M. Jeanneret, de Nice, a réuni de nombreux motocyclistes de sa région.

Nous rappelons à nos lecteurs que le droit d'inscription de 200 lire est payable à l'arrivée. Le contrôle fonctionnera à partir du 2 août, à 15 heures, et durant toute la nuit jusqu'au 3 août, à 11 heures. L'ensemble des cérémonies sera des plus attrayants et constituera une imposante réunion de motocyclistes ouverte à tous. De nombreux prix récompenseront les clubs, et chaque participant emportera une plaquette souvenir, une médaille et un fanion. Il aura droit au garage gratuit.

Ecrivez de notre part à l'Organizzazione Madonnina dei Centauri, à Castellazzo Bormida, Italia, qui vous donnera tous les renseignements utiles. Un accueil chaleureux est réservé à tous, quels que soient leurs opinions ou convictions religieuses. La ville de Castellazzo Bormida se trouve dans une des régions les plus agréables de l'Italie, à proximité de la Riviera, qui abonde en sites pittoresques.

Une curieuse et impressionnante photo de Collot, agent motoriste à Vesoul, qui réalisa au Trophée de Saint-Eutrope le meilleur tour, toutes catégories, à plus de 117 kmh. Parti en tête, Collot aurait inquiété les meilleurs sans une malencontreuse rupture de chaîne.

Seniors et Internationaux 500 cmc. (25 tours). — 1. Whitworth (Anglais, Triumph), 32' (121 kmh. 406); 2. Foster (Anglais, Norton), 32' 3"; 3. Beischer (Anglais, Norton), 32' 47"; 4. Laurent (Belge, Norton), à un tour; 5. Martin (Belge, Norton), à un tour; 6. Fortune (Irlandais), à 1 tour; 7. Serge (Belge, Norton), à 1 tour; 8. Frost (Anglais, Norton), à 1 tour; 9. Houel (Français, Velocette), à 2 tours; 10. Minett (Anglais, Vincent H.R. D.), à 3 tours; 12. Becquevort (Belge, B.S.A.), à 4 tours.

COMMUNIQUE DU MOTO-CLUB DU FURAN SUR LE CIRCUIT DE REGULARITE DU 22 JUIN 1947

Renouant avec la tradition d'avant-guerre, le Moto-Club du Furan de Saint-Etienne a organisé dimanche 22 juin 1947 son circuit de régularité du « Grand Bois ».

Ce circuit était tracé dans une région strictement montagneuse et très accidentée. Il comportait deux boucles de 75 kms, soit au total 150 kms. C'est par un temps maussade que 24 partants prirent le départ.

De deux en deux minutes, chaque concurrent s'élançait pour accomplir sa première boucle.

A signaler la belle tenue du vainqueur Faugué qui tourna avec la régularité d'un chronomètre.

Jacquemard en sidecar et Guillot en solo ne purent se départager et leur place de second fut bien méritée.

Blanc, Delabre, Chauchat, Constant firent également une très belle course.

Malgré l'heure matinale et le temps qui n'incitait pas à la promenade, ce circuit a connu un légitime succès et tout le long du parcours, une foule de curieux était venue applaudir les coureurs.

Le soir les résultats furent donnés au siège du club et des compliments bien mérités furent adressés au Président, M. Marion, qui eut d'autant plus de mérite d'avoir réussi cette journée sportive que les difficultés dues à la mauvaise compréhension des Services Administratifs vinrent rendre sa tâche des plus compliquées.

A remercier tous les organisateurs qui furent très à la hauteur de leur tâche, les généreux donateurs qui permirent une distribution très large de prix aux concurrents et des compliments tous particuliers aux contrôleurs qui, par leur exactitude, permirent un classement juste et équitable.

CLASSEMENT

1. Faugué; 2. ex-æquo : Jacquemard, Guillot; 4. Jubin; 5. Blanc et Delabre; 7. Chauchat; 8. Constant; 9. Carrot; 10. Doron; 11. Dupont; 12. Malaure; 13. Chavanne; 14. Bassin; 15. Blocat; 16. Gagnaire; 17. Riffard; 18. Magnien.

la Guzzi d'Anderson, réussit à passer en tête pendant deux tours, mais fut arrêté par une chute heureusement peu grave. Il repartit et termina second, tandis que Martin passa la ligne en vainqueur.

Les juniors 500 cmc. partirent ensuite. Grosse bagarre entre Hannicq, Favier et Roland, le dernier nommé prenant sa revanche de la course des 350 et terminant bon premier.

En catégorie 350 cmc., l'intérêt se concentra sur les pilotes Thomas, Laurent, Beischer, Martin et Whitworth. Thomas avait pris la tête, puis fut dépassé par Laurent, Beischer et Martin. Whitworth prit ensuite l'offensive, passant ses rivaux l'un après l'autre et triomphant de haute lutte.

La course des sidecars 600 cmc., d'abord menée par Vanderschrick, fut finalement remportée par Haldemann. Le français Beauvais, troisième, s'est fait remarquer pour sa belle tenue, terminant devant plusieurs concurrents, d'élite qui avaient l'avantage d'une plus grande connaissance du circuit.

L'épreuve des 500 cmc. opposa les anglais Foster et Whitworth dans une bagarre de toute beauté, se terminant à l'avantage de Whitworth, qui réédita ainsi sa victoire en 350 cmc.

Juniors 350 cmc. (15 tours). — 1. Favier, 23' 12" (100 kmh. 350); 2. Bill; 3. Delabarre; 4. Champenois; 5. Van Fleetere; 6. Guy; 7. Roggé; 8. Verdonck; 9. Philips; 10. Pianetti.

Seniors et Internationaux 250 cmc. (20 tours). — 1. Martin (Belge, Benelli), 30' 10" (102 kmh. 990); 2. Thomas (Anglais, Guzzi), à 1 tour; 3. Simons (Hollandais, Excelsior), à 2 tours; 4. Voske (Belge, Clem T.T.), à 3 tours; 5. Sugg (Anglais, O.K. Suprême), à 4 tours.

Juniors 500 cmc. (15 tours). — 1. Roland, 22' 30" (103 kmh. 553); 2. Reys; 3. Philips; 4. Bill; 5. Bonmariage; 6. Peeters; 7. Haster; 8. Goosens; 9. Marco; 10. Baix (F.M.B.).

Seniors et Internationaux 350 cmc. (30 tours). — 1. Whitworth (Anglais, Velocette), 40' 27" (115 kmh. 253); 2. Beischer (Anglais, Norton), 40' 32"; 3. Laurent (Belge, Velocette), 46' 35"; 4. Ergé (Belge, Saroléa), à un tour; 5. Simons (Hollandais, Excelsior), à 2 tours; 6. Haldemann (Suisse, Velocette), à 2 tours; 7. Martin (Belge, Velocette), à 3 tours; 8. Thomas (Anglais, Velocette), à 4 tours; 9. Carlier (Belge, Norton), à 4 tours.

Sidecars 600 cmc. Seniors et Internationaux (15 tours). — 1. Haldemann (Suisse, Norton), 23' 2" (100 kmh. 258); 2. Vanderschrick (Beage, Norton), 23' 54"; 3. Beauvais (Français, Norton), 24' 34"; 4. Muhlemann (Suisse, F.N.), 24' 37"; 5. Masui (Belge, X...), à 1 tour; 6. Puttemans (Belge, Saroléa), à un tour; 7. Lechanteur (Belge, Triumph), à 3 tours.

Sidecars 600 cmc. juniors (13 tours) — 1. Zaougaroff, 23' 41" (85 kmh. 300); 2. Vandeborne; 3. Coen (F.M.B.).

LE BOL D'OR AU BOIS DE BOULOGNE LES 30-31 AOÛT

L.A.M.C.F. NOUS COMMUNIQUE
La 3^e Commission du Conseil Municipal, présidée par M. Le Troquer, a décidé à l'unanimité dans sa séance du mardi 8 juillet d'accorder une dérogation exceptionnelle permettant l'organisation du « Bol d'Or 1947 » au Bois de Boulogne, qui aura lieu pour les motos les 30 et 31 août prochains.
Les traditionnelles et populaires épreuves de 24 heures, suspendues par la guerre, seront donc reprises cette année pour la 19^e fois. Consécration logique de ses réputés devanciers, « Le Bol d'Or 1947 » se déroulera à une date qui sera fixée ultérieurement sur un magnifique circuit de 4 kms 500, entourant l'hippo-

drome de Longchamp et aboutissant à la pointe de Bagatelle.
« Le Bol d'Or Motocycliste » réunira les motos et les sides et le « Bol d'Or Automobile, les voitures jusqu'à 1100 cc., avec ou sans compresseur et les cyclecars. Les champions spécialistes des courses de vitesse et d'endurance seront à même de confirmer devant la grande foule parisienne leur haute possibilité et leurs qualités de persévérance et de ténacité.
« Le Bol d'Or 1947 », placé sous le Haut Patronage de M. Vincent Auriol, Président de la République, est organisé au bénéfice des Oeuvres Sociales de la Sécurité Nationale.

QUELQUES ECHOS DE LA JOURNÉE DE L'A. M. F.

Victime au Trophée de Saint-Eutrope d'un encrassement de bougie et d'une rupture de ressort de soupape, Lefèvre a pris à la journée de l'A.M.F. une revanche éclatante, enlevant en plus de la course des 500 cmc. et du classement général la catégorie 250 cmc. Garreau ne sera pas le moins satisfait des performances de son genre, puisque la Norton et l'Excelsior victorieuses ont été préparées par ses soins. La double victoire de Lefèvre et de l'écurie Garreau est la récompense d'un travail acharné.

particulièrement appréciée de tous les membres du M.C. Châtillonnais.
Léchelon, du M.C. du Berry, qui pouvait prétendre à jouer un rôle capital dans la course des 500 cmc., fut victime d'une rupture d'axe de roue arrière. C'est grand dommage, car sa 500 cmc. belge était des plus méchantes.

La malchance de Lamontagne enlève au Motor-Club une victoire probable en 350 cmc., mais la belle course d'équipe Engel-Morin sera une consolation pour le noyau de vrais sportifs qui constitue le bureau du Motor.
Le succès de Rouchy, en 350 amateur, cmc., est à noter. Ce vieil habitué de l'autodrome a fait une splendide course. Après l'arrivée, il nous exprima sa satisfaction pour la suspension arrière que Stignani a montée sur sa 350 anglaise et qui s'est montrée excellente à tous points de vue.

Le zèle excessif de certains gendarmes nous fait regretter les policiers de la route qui assuraient le service d'ordre, lors de la réouverture de Monthéry. L'un d'eux, affecté à la surveillance des stands de ravitaillement aurait dû se souvenir que la fermeté n'exclut pas pour cela la courtoisie.
Barthe fit à l'épingle du Faye un soleil magistral qui ne l'empêcha pas de remonter et de repartir de plus belle après un court arrêt.
Terminons en adressant à l'A.M.F. nos compliments pour ses efforts et sa réussite. Souhaitons-lui de pouvoir rééditer bientôt une manifestation de cette ampleur, qui constitue une excellente propagande pour la moto en général et le sport motocycliste en particulier.

Le nouveau projet de règlement international

Le projet a été soumis en avril au Congrès de la Fédération Internationale et doit être mis au point au cours d'une réunion qui se tiendra à Paris, dans le courant de l'automne. Les trois points essentiels sont : 1^o Le remplacement du classement en catégories d'après la cylindrée par une limite de poids qui sera, en principe, de 125 kgs à vide ; 2^o le carburant d'un indice d'octane de 70 à 75 ; 3^o la distance qui sera de 240 kms et devra être parcourue sans ravitaillement.
On remarquera qu'il n'est pas question de compresseur ni de cylindrées et que le constructeur qui, pour aller aux extrêmes, réaliserait le tour de force de réaliser un poly cylindre à compresseur d'un litre ou plus de cylindrée et ne pesant que 125 kgs, réservoirs vides, serait admis dans les épreuves d'après la formule internationale. Mais il serait limité par la quantité de carburant à emporter pour parcourir sans ravitaillement les 240 kms de parcours. Si une telle machine consommait de 20 à 25 litres aux 100 kms, il aurait à loger des réservoirs de 50 à 65 litres, ce qui est bien difficile à cause de l'encombrement et de la maniabilité de la machine.
Cette clause du règlement s'oppose donc à certaines exagérations. Mais il n'est pas impossible que nous voyions apparaître, par exemple, des 350 ou des 500 à quatre cylindres équipés de compresseurs. Encore y a-t-il un obstacle : c'est le nombre d'octane du carburant autorisé et qui interdit l'emploi de rapports volumétriques très élevés. Interdiction de ravitailler en cours de route et carburant à nombre d'octane relativement faible tempèrent donc la liberté que laisse le règlement en ce qui touche les caractéristiques des machines.
Mais quelques objections se présentent à l'esprit. Sur un petit circuit, la surveillance des concurrents est facile et on pourra sans trop de difficultés s'assurer que les concurrents ne fraudent pas et ne reprennent, clandestinement, du carburant en cours de route et peut-être même un carburant à nombre d'octane plus élevé que celui du carburant officiel. Mais sur un circuit aussi vaste que celui du T.T., la surveillance sera beaucoup moins facile. On sait combien est diffi-

cile l'organisation de toute épreuve où la consommation entre en ligne de compte. Le plombage des réservoirs n'offre pas lui-même une garantie absolue. Il y a également une autre difficulté qui n'est pas d'ordre sportif, mais matériel. Il n'y a que très peu de machines actuelles qui ne dépassent le poids imposé, et pourtant un effort considérable avait été fait, au cours des années qui précéderent la guerre, pour réduire le poids des machines de course. Mais dans de nombreux cas, on ne peut guère rogner davantage. Il faudra donc presque toujours étudier de nouvelles machines en vue du nouveau règlement. L'industrie motocycliste ou bien épuisée, ou bien absorbée par la construction intensive de machines destinées à l'exportation a-t-elle la possibilité de fournir en plus l'effort considérable nécessaire pour l'étude de machines de course d'un type nouveau. Pourra-t-elle y consacrer une partie de son personnel et trouver les ressources financières nécessaires ?
On peut regretter une fois de plus que les pouvoirs sportifs ne consultent pas plus souvent les constructeurs sans lesquels on ne peut rien faire. Cela est plus nécessaire que jamais alors que l'industrie motocycliste doit se débattre au milieu de difficultés inextricables. S'il y a encore des concurrents dans les grandes épreuves internationales, c'est qu'un certain nombre de machines d'avant-guerre ont échappé à la destruction. Mais concevoir et créer de toutes pièces des machines entièrement nouvelles, se'on des données complètement différentes, est à l'heure actuelle bien difficile.
Et il nous faut également penser aux coureurs qui utilisent leurs machines personnelles et qu'en dépit de toute leur personnalité, ils ne pourront suffisamment alléger sans de gros dangers. Et pourtant, sans eux, comment rassembler assez de concurrents pour rendre les épreuves intéressantes. Voyez dans le T.T. lui-même la quantité de coureurs qui se sont engagés eux-mêmes ou l'ont été par des motocistes sportifs ! Ils constituent, et de loin, la majorité.
Nous croyons donc, pour notre part, que pour des raisons matérielles, il serait préférable de conserver pendant quelques temps encore, le règlement actuel,

Le casque d'honneur de Moto-Revue

VOICI LE CLASSEMENT APRES LA JOURNÉE MOTOCYCLISTE DE L'A.M.F.

points		points		points		points	
Houel	37	Cardon	10	Dalmas	5	Cambray	2
Behra	35	Bonnin	9 1/2	rnard	5	Haze	2
Loyer	34	Bourquet	9	Lorin	5	Béton	2
Lefèvre	30	Bovi	9	Diaz	4 1/2	Codur	2
Wagner	28	Mariani	9	Salac	4	Tuson	2
Berlié	28	Lamontagne	9	Maison	4	Bosuello	2
Lafon	28	Morin	8 1/2	Escalier	3	Jonquet	2
Lhéritier	27	Nieto	8 1/2	Vera	3	Bourgeois	1 1/2
Monneret	27	Coli	8 1/2	Messonnier	3	Michaud	1 1/2
Nougier	27	Vidal	9	Hordelalay	3	Michaud	1 1/2
Boulangier	21	Barthe	8	Lambinet	3	Jovard	1 1/2
Combes	19	Bergallo	8	A Raymond	3	Trotobas	1
Post	18	Dubois	8	Venin	3	Roux	1
Sauvin	18	Sutra	8	Ponzo	3	Harra	1
Barde	18	Dehez	7 1/2	Godéré	3	Called	1
Lauer	17	Belkechout	7 1/2	Loez	3	Called	1
Peraldi	16	Engel	7	Pache	3	Marchand	1
Beauvais	15	Morga	7	Gricourt	3	Oklé	1
Lesur	15	Guérin	7	Sombardier	3	Vaqué	1
Cherrier	15	Betbèze	6	Pérard	2	Cauchy	1
Fouhoux	13	Chanteau	6	Thévenet	2	Vaqué	1
Delaherche	13	Braccini R.	6	Bovière	2	Léger	1
Boulangier	13	Cogliati	6	Kiéné	2	Verdier	1
Jean Georges	12 1/2	Guit	6	Voisin	2	Collot	1
Naudon	11	Cresta	6	Langlet	2	Orcel	1
Colignon	11	Létang	6	Martin	2	Verraux	1
Peany	11	Aïmo	6	Martin	2	Bourdon	1
Lamarque	11	Sabatier	6	Gillon	2	Massat	1
Gervais	10	Eolland	5	Moulin	2	Riotte	1
Burgos	10	Pignard	5	Pellerin	2	Stignani	1

Communiqué par la F.F.M. LE CHAMPIONNAT DES CONDUCTEURS 1947

Le règlement du Championnat des Conducteurs français motocyclistes 1947 a été adopté. En voici les points essentiels :
Le « Championnat des Conducteurs français de motocyclettes 1947 » est ouvert aux conducteurs de nationalité française détenteurs de la licence de conducteur de la F.F.M. 1947.
Les courses, comptant pour le classement du Championnat des Conducteurs français de motocyclettes 1947 sont les suivantes, inscrites au Calendrier sportif international et ouvertes aux motocyclettes des diverses classes de la catégorie A autorisées à prendre part aux courses de vitesse :
Circuit de vitesse motocycliste de Bordeaux ; Circuit Motocycliste de Saint-Cloud ; Circuit Motocycliste de Lyon ; Circuit Motocycliste d'Albi ; Circuit Motocycliste de Nice ; Circuit Motocycliste de Strasbourg ; Circuit Motocycliste de Comminges.

Le classement du « Championnat des Conducteurs français de motocyclettes 1947 » sera établi en fin d'année, par addition de points correspondant aux places obtenues par chaque conducteur dans les courses désignées à l'article 3.
Au cas où un conducteur aurait couru dans plusieurs classes d'une même course, il ne sera fait état que du meilleur classement obtenu dans une classe quelconque.
Après la dernière course, tous les points obtenus par chaque conducteur seront additionnés et sera déclaré « champion » celui auquel aura été attribué le plus grand nombre de points.
Le conducteur classé « champion de France en 1947 » recevra une médaille et un prix de 25.000 fr. en espèces offerts par la Fédération Française de motocyclisme.

dans les Clubs

■ L'AMICALE MOTOCYCLISTE DE NICE à TURIN. — A l'occasion des Grands Prix Motocyclistes de Turin, plus de quarante membres de l'A.M.N. se sont rendus dans cette ville les 21 et 22 juin. C'est par les routes Alpestres du Castillon, Brouis, Col de Tende et les verdoyantes routes du Piémont, que les touristes atteignirent Turin.
Après l'accueil du Moto-Club Turinois, suivi d'une réception intime, ce fut l'ambiance sportive du Circuit où les meilleurs « manettes italiennes » s'affrontèrent et où le français J. Behra, de l'A.M.N., se défendit avec son allant et sa hardiesse coutumière. Seul Français au départ, il fut montré d'une belle régularité et ne fut dépassé que par les machines les plus rapides.
Belles journées de tourisme qui portèrent le bon renom du motocyclisme Niçois chez les sportifs italiens.
■ AMICALE MOTO-CLUB DE LA CITE. — Compte rendu du Rallye Ballon de l'A.M.C.C. à Saint-Genix-sur-Guiers, le 6 juillet 1947. — Ce rallye ballon organisé par l'A.M.C.C. de Lyon a remporté un succès triomphal et a bénéficié d'un temps vraiment idéal, aussi les nombreux participants purent-ils s'en donner à cœur-joie.
Le lâcher du ballon eut lieu à 11 h. Les 80 engagés se lancèrent immédiatement à sa poursuite, mais c'est seulement après avoir pris 1.500 m. de hauteur et tenu l'air pendant 45 minutes, qu'il se décida à atterrir, non sans avoir fait de nombreux déplacements, et finalement tomba dans un bois entre deux arbres, à 6 kms de St-Genix.
Ce fut alors un beau cross de motards à travers les buissons et les arbres qui

donna les résultats suivants :
1. Giboulet, de St-Genix ; 2. Col, de Romagnieu ; 3. Bozon, ind. ; 4. Guichard, de St-Genix ; 5. Morel, Amicale Magnat-Debon de Grenoble ; 6. Faure E., Amicale Magnat-Debon de Grenoble ; 7. Meyrand, A.M.D. de Grenoble ; 8. Dubois, A.M.D. de Grenoble ; 9. Giraud, A.M.C.C. Lyon ; 10. Garnier, A.M.D. ; 12. Exertier, A.M.D. ; 13. Covarelle, de Chambéry ; 14. Valle, de Chambéry, etc...
■ M.C. Paris. — Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie. — Sorties de juillet : le 20, Fontaine-le-Port, par Melun et Chartrette. Départs : 8 h. 30 et 13 h. 30 porte Dorée. Le 27, Gisors. Visite du Château. Départ porte Maillot 8 h.
Sorties d'août : Le 3, Soisy-s.-Seine, par Villeneuve St-Georges, 8 h. 30 et 13 h. 30 porte Dorée. Le 10, Forêt de Saint-Germain, Croix de Noailles, porte Maillot à 8 h. 30. Le 15, Marlotte (l'Enfer), forêt de Fontainebleau. Regroupement carrefour de Marlotte. Départ porte d'Italie 8 h. Le 17 : Les Hauteurs de l'Hautil, par Poissy. Regroupement entre Hautil et Boisemont. Départ 8 h. 30 et 13 h. 30 porte Maillot. Le 24 : Forêt de Compiègne, carrefour de l'Armistice. Regroupement à l'Obélisque. Départ 8 h. 30 et 13 h. 30 porte Dorée.
Toutes ces sorties sont pique-niques et agrémentées de visites touristiques, jeux divers. Motocyclistes isolés cordialement invités.
Renseignements : tous les jours à la Permanence, 19, rue Charles-V. Archives 87-51. Réunions les premier et troisième mercredis du mois, « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli, à 21 h.
Correspondance : M. Rouquette, Président, 3, rue de Lancry, Paris, 10^e.

nos petites annonces

PRIX de la ligne de 26 lettres, signes ou espaces75 francs
Petites Annonces commerciales (minimum 5 lignes) la ligne150 francs

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. 3 CV ét. vélom. Gorik ét. impec. VERNILLET, GOB. 17-60, Mercredi 14 à 18 h.

PART. vd B.M.W. impec. avec ou ss side. S'adr. BATTAGLIA 52, bd Belleville, 20°.

VELOM. Terrot 46 b. état. F. offre BATAIL, 108, rue Véron, Alfortville (Seine).

VDS moteur Zurcher 250 culb. RICHARD Marcel, 94, rue Folie-Méricourt, Paris.

MOTOBEK. Vélo mot, avec side VICTOR, 50, r. Chât.-Landon.

P°107 très bon ét. bons pneus. R. HAUTEUR, 21, rue Jean-Bart, Courbevoie.

PART. v. D.S. Malterre 5 CV impec. pns nfs, 45.000 fr. CHOPIN, 20, place Chapelle-18°.

TERROT Jap 350 culb. sél. 4 v. pn. nfs, sac, cuir. CARON, 47, rue Labrouste, 15°.

MOTOBEKANE 175 b. ét. tr. b. pns. Ec. RENARD, 46, rue des Moines, 17°.

TRIUMPH speed-twin 500 2 cyl. impec. BRUNO, 86, rue Moulin-Vert, 14°. 18 h. 19 h.

PART. vds Terrot 350 sup. cul. 39 sid. Impérial sport ét. neuf. Visible MARCHAT, à Chennevières-s.-Marne (S.-O.).

MATCHLESS télescope. 350 culb. 1943 c. neuve. RENE, 178, r. H. Barbusse, Argenteuil, de 18 h. à 20 heures.

INDIAN grd luxe HUGO, 22, av. d'Eylau, 16°. 18 h. 30 à 20 h. 30. PASSY 87-00.

B.M.W. R12 bon ét. av. side. LUCAS, 113, bd Macdonald, 19°, à part. 19 h.

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

TERROT 350 lat. BERTINARIA, 20, r. Tuilleries, Suresnes.

TRIUMPH ang. 350 culb. 4 v. sél. 1944 cme nve. MAR, 45, r. Jul.-Lacroix, 20°. MEN, 63-30.

350 SUPER, cul. MD 4 v. sél. ét. nf, 64.000. COPET, 22, r. A. Jedor, Drancy (Seine).

B.S.A. 500 culb. 4 v. sél. ét. méc. impec. pneus nfs. TRE. 09-94, 16 à 20 h. LAUTIER, 8, Square du Thimerais, 17°.

TERROT 350 culb. 4 v. 1938 état et pneus nfs, chromé, essais ttes distances, 85.000 fr. samedi, dim. ARTERO, 92, r. de Noisy, Rosny-s.-Bois (S.).

4 CV TERROT parf. ét. LOCET 73, r. de Vilgenis, Massy (S.-et-O.). Tél. 59 à Palaiseau.

VDS B.M.W. 4 CV culb. fourche tél. Vis. Garage, 32, r. de Meaux, Paris, 19°.

TERROT 350 latér. prix intér. VICTOR, 50, r. Chât.-Landon.

TERROT 500 latér. prix intér. VICTOR, 50, r. Chât.-Landon.

MOTOCONFORT 175 cc. parf. ét. pns 26x3,5 neufs. TABAC, 38, r. de Seine, Paris, 6°.

VELOM. Prester 2 vit. b. état, 1 remorq. vélo-moto, 1 envel. à tringle 650-65 nve. GYMNASSE, 11, r. Malte. ROQ. 80-95.

VD 1000 Indian av. side 4 r. ent. nf. ou éch. c. moto 500-750 av. side p. ét. SEGUY, 15 b. av. de Brazza, Noisy-le-Sec.

D.K.W. 198 cc. ét. nf. ANDRE, 20 b., r. Massena, Rueil, 8 h. à 18 h. sauf dimanche.

D.K.W. 350 mod. 44 pn. nfs ét. impec. LANGLOIS, 200, r. Et.-Marcel, Bagnolet (Seine).

MAGNIFIQ. 600 Saroléa culb. 4 vit. sélect. monotube 39, av. side type Avion Bernardet dern. mod. état neuf. PAUL, 12, r. Moulin-Vert, 14°.

PART. à part. Guzzi 500 cmc. culb. 1942 susp. AR parf. ét. 4 v. sélect. nombr. pièces rech. DESPREAUX, 1 b., r. Gréban, St-Germain-en-Laye, T. 956.

SAROLEA 1939 600 culb. cul. alu. ét. neuf. BERTINARIA, 20, r. Tuilleries, Suresnes.

PART. vd moto 500 latér. Benelli année 42, susp. AR sélect. 4 vit. tan-sad, éclair. pneus 10 % usure moteur nf. b. état général, avec ou sans side, caisse bois. Tél. R.P.E. PROV. 27-93.

VELOM. 2 v. pn. nfs, 18.000 f. Albert, 16, ch. Etang, St-Mandé

TERROT 350 lat. tout équip. b. ét. 41 b., av. République, Parc Saint-Maur (Seine).

B.M.W. 750 culb. sport R 63 parf. ét. méc. et pneus gar. 150 à l'heure, 100.000 francs. Ecrire LAPERRIERE, Quémigny-s.-Seine (Côte d'Or).

PEUGEOT P 110 ét. nf, 55.000. VICTOR, 50, r. Chât.-Landon.

500 NORTON disp. ds 20 j. ét. nf. à rod. pn. nf. 90.000. Vogel, Rolleboises p. Mantès (S.-O.).

PART. vd Motobécane B4S 350 lat. ét. méc. parf. bs pns, 50.000 fr. pour rend.-vs ARC. 50-12. PHILBERT, 15, rue de la Brèche-aux-Loups, Paris, 12°.

RENE-GILLET 500 der. mod. c. neuve. GERBET, 17, r. Galliéni, Malakoff (S.).

PEUGEOT 250 bloc moteur av. side léger (Simard), GUILBAUD, 54, villa Faucheur, 20°.

500 TERROT RD av. ou ss side ét. nf, px intér. Terrot 500 RSS culb. solo parf. état. MARIE, 12, r. d'Orléans, Neuilly-s.-Seine. Métro Sablons.

TRIUMPH 4 CV 39 et vélom. Terrot. Urg. t. l. j. 19 h. RABAN, 20, r. Montessy, 7.

TERROT 350 révisée pns b. ét. Paltani, 9, imp. St-François-18°.

PEUGEOT 350 P107 pn. neufs b. état, vis. sam. et dim. LE-GUILLIER, 1, r. Marie-Gausson, Villiers-s.-Marne (S.-O.).

TERROT 175 ét. gl. parf. 30, r. Thiers, Billancourt (Seine).

GNOME-RHONE av. side 750 X 40, ét. nf, pns neufs. CIE-CHANSKI, 1, r. Robineau, 20°.

VELOCETTE KN 350 culb. b. ét. 65.000. ROVERE, 139, bd Delambre, Argenteuil. Arg. 02-40.

VELOSOLEX, DULMO, 142, r. des Ruffins, Montreuil.

HARLEY 1000 culb. impec. 190 Norton 5 CV culb. civile rés. Initer, sacoches, 125. SAIL-LANT, 32, r. J.-Jaurès, Vernouillet (S.-et-O.).

GNOME 750 culb. 4 vit. sélect. 2 carbur. 250 Terrot lat. fab. 1945. Roues et boîte sélect. 4 vitesses. Terrot, pneus Ribeed 26x3,25. CHA. 08-47, r. rue Hoche, Colombes.

VDS à part. Gnome et R. 350 lat. rev. chaus. impec. Px int. J. CAYRE, tél. Lit. 88-41, h.rep.

INDIAN 9 ch. neuve émaillée bleu noir susp AR bas prix. Terrot 750 état impec. RODES, 76, av. Boissier, Viroflay.

350 AUTOMOTO moteur neuf bons pneus, 35.000. CHARTIER, 27, av. P.-Déroulède, Vincennes. Après 18 heures.

175 TERROT cul. 4 v. sélect. nve. BONNEAU, Lamotte Beuvron (L.-et-C.).

Peugeot P53 1 CV 1943 sélect. pneus neufs, moteur impec. YALIBEZ, 81, rue du Temple, Paris, 3°, après 19 h.

GILLET-HERSTAL 350 2 tps b. méc. pn. c. nfs ou éch. c. vélom. ét. nf. VALOT, Fontenay-Trésigny (S.-et-M.).

B.M.W. 4 CV ét. nf, px intér. RAISONVILLE, 10, r. Vendre-zanne, GOB. 77-33.

DARMONT Etoile France bon pns, peinture à ref. COISSAC, 208, rue Saint-Maur, 10°.

PART. vds D.K.W. 500 2 cyl. cme nve. BAUME, 9, rue Bernier, Joinville-le-Pont (Seine).

B.M.W. R 73 parf. ét. bs pns, moteur R75 compl. GOUA-BAULT, 15, r. Bellier, De-douvre, Paris, 13°. A part. 19 h.

198 D.K.W. parf. ét. BREGAND 34, av. Verdier, Montrouge.

GUZZI 500 culb. susp. AR entièrement neuve. FELIX, 17, r. Gassandi, Paris (14°).

750 BICYL. Terrot 39 ét. nf, 80.000 fr. BOUCHARLAT, 23, r. St-Antoine, Etampes. T. 543

GILLET-HERSTAL 500 comp. parf. ét. MARTINET, 8, bd de la Mairie, Croissy-s.-Seine, ap.19h. 500 TERROT RSS culb. ét. nf REMEUF, 15, Gallerands, Montmorency.

TERROT 350 lat. révisée à nf, bs pns. S'ad. Coiffeur, 6, place Marceau, Drancy (Seine).

VENDS Gnome-Rhône 750 type police état neuf, visible chez ARMAND, 19, rue du Moulin-de-Beurre, 15°.

D.K.W. 250 N.Z. parf. état de marche, pneus ét. nf. 70.000 fr. Saroléa 100 3 v. pns bon état. 35.000 fr. Après 19 h. 74, rue du Viaduc, Le Perreux.

350 TRIUMPH angl. culb. 500 Norton arbre à came impec. av. side sport. BOURLON, 108, r. Reine, Boulogne, apr. 18 h.

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° la force de la moto ou de la voiture indiquée sur la carte grise ; 2° si c'est une moto, dire si elle comporte, ou non, un siège arrière, ou un sidecar ; 3° l'usage : promenade, ou affaire, ou commerce ; 4° 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.

VOTRE AVANTAGE A PRENDRE VOTRE ASSURANCE A « MOTO-REVUE » EST QUE, EN CAS D'ACCIDENT, CE QUI ARRIVE, VOUS SEREZ CONSEILLÉ, ET NOTRE SERVICE VOUS AIDERA A OBTENIR LE MAXIMUM, DANS LES DELAIS LES PLUS COURTS, NOS CONSEILS SONT ABSOLUMENT GRATUITS. ET CELA VAUT LA PEINE DE S'ADRESSER A NOTRE ORGANISATION

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

Mentionnez toujours « Moto-Revue » en écrivant aux annonceurs

TRES joli, moto side Terrot 7 CV. VATIN, 213, r. Croix-Nivert. VAV. 40-21.

ZUNDAPP 4 cyl. 800 att. side Précision. D.K.W. 350 4 v. sél. 500 supercul. Motobécane 4 vit. sél. pièces et accessoires vélo. HALL DE LA MOTO, 18-20, rue Rébeval, Paris, 19°.

URGENT Monet-Goyon 500 av. ou ss side à rev. pns nfs, b. px GUISIANO, 6, r. Cendriers-20°.

TRIUMPH 250 2 cyl. 2 t. 4 v. sélect. mod. 1943, 5.000 kms. GUILLET, 6, r. Lacharrière, 11° ROQ. 67-84.

PART. vd Sunbeam 500 culb. fourche télesc. état imp. tél. MAI. 04-83.

TERROT 350 bloc moteur sélecteur Delco pneus neufs, excellent état. TRACA, Mortefontaine (Oise). téléphone 5 Mortefontaine.

SIDECAR Terrot Jap bicycl. 750 b. ét. mécan. pns nfs, 80.000 fr. ROUSSEAU, 153, r. J.-Jaurès, Champigny. T. Pomp. 00-56.

ROYAL-ENFIELD neuve 350 culb. dern. mod. CUOC, 26, r. Roger-Salengro, Bicêtre.

B.M.W. R12 nve, PROTIN et Chadefaux, 83, rte Choisy, Ivry G.-IRAT 38 6 CV 4 vit. impec. PECUNIA, 251, r. St-Martin.

URGENT Gnome-Rh. 350 culb. av. ou ss side b. px. GUISIANO, 6, r. des Cendriers, 20°.

TERROT 175, Terrot 350, B.S. A. 500, un tandem, le tt tr. b. ét. pns nfs. Ecr. à BOURBON, 8, r. Vasco-de-Gama, 15°.

500 JAP course t. rap. Excelsior 250 course, ét. nf. R. POIX Motos, Lons-le-Saunier.

MOTOBEC. 350 culb. 4 v. sél. 37 pns impec. mécan. id. Tél. 26-32 Enghien, 12 à 14 h.

B.M.W. R12 b. ét. 2 p. grip.-genoux, 2 p. repose-pieds, av. et arrière. MELIS, 67, rue d'Alleray, Paris, 15°.

MOTOBECANE 3 CV culb. 2 tub. chromée, bien chaussée, imp. au pl. offr. Urg. SEGUIN 30, r. Chevert, INV. 19-72.

ZUNDAPP 4 cyl. impec. avec ou ss side Précision. BOUVIER, 42, quai Louis Blériot, 16°.

MOTOBECANE lat. 4 CV ét. nf 1939. GALLOIS, 7, r. Cavalotti, 18°. 12 à 13 h. 18 à 19 h. 30

VD ép. Harley 5 CV av. pap. R. RICHARD, Plombières-les-Bains (Vosges).

GROUPE cadre boîte 750 Harley 500 culb. Guzzi récent. 750 B.M.W. R12 bas prix. L. FRANOUX, St-Laurent (Vosges).

DOLLAR 500 cul. avec side imp. tr. b. pns, 75.000. DEF. 19-61. ANNE, 2, rue Massenet, Courbevoie.

GNOME 750 X culb. pn. nfs parf. état. LANDART, rue 1/2 Lune, Troyes (Aube).

D. K. W. COURSE 250
état neuf vit. 150 chrono, la plus rapide en France, feral rep. moto sport récente. DUBUET, 3, r. de Juigné, Dijon.

PART. vds 250 culb. impec. bons pneus. KLEB. 17-70.

MOTOBECANE 1 HP bon état de marche, moto sidecar 4 HP CS bon état de marche, 3 pneus neufs. SALTZMANN, 125, rue Haie Coq. 19°.

TERROT 350 très bon état. 45.000. ENT. 29-75.

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.

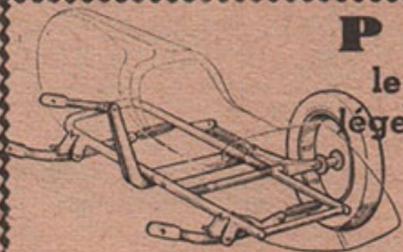
- Préparation au Service militaire dans l'Armée motorisée
- Conduite, entretien et dépannage de tracteurs agricoles
- Autorails Chemin de Fer de France et des Colonies
- Mécanicien-dépanneur des P.T.T. (Rens. grat. sur dem.)

COURS TECHNIQUES AUTO.

rue du Docteur Cordier, SAINT-QUENTIN (Aisne)



RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE
EMBIELLAGE RÉGULAGE
REALÉSAGE MOTOS AUTOS
TOUTES MARQUES
189, Av. GEORGES CLÉMENCEAU, 189 - NANTERRE - Seine -
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 460000 FRANCS - TEL. MAL. 17-60 - R.C. SEINE 309 993



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)

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

ETS MAIRE VUILLEMIN
3, impasse Compoint, 3
PARIS-17° MAR. 30-60
SPECIALITES
GURTNER
Carburateurs et Pièces dét.
A votre disposition
suivant nos disponibilités

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

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

PART. vends Terrot 350 lat. type 39 comme neuve, visible 144, rue de Crimée, 19°.

MONET-GOYON 250 culb. 4 v. sélect. Indian 1200 solo et plus, machines diverses, matériel en très bon état, Roger LOYER, 17, rue des Bateliers, Clichy. PER. 05-05.

EXCELSIOR «Manx» 350 parf. état mécanique. Magnat-Debon 305 culb. 40.00 f. 2 vélom. Peugeot et Prester, RAPID MOTO, 21, rue d'Orléans, Saint-Cloud. MOL. 21-29.

TERROT compé. 350 culb. 4 paliers très rapide ét. méc. parfait, av. pns. LETANG, 21, r. d'Orléans, St-Cloud (S.-et-O.). MOL. 21-29.

TERROT 350 lat. t. b. ét. b. pns AUFRERE, 36, rue Sibuet-2°.

GNOME-RHONE AX2 side peu roulé, 5 bons pns, 80.000. 256, rue Colbert, Colombes, après 19 heures.

500 D.K.W. side sp. parf. ét. sél. 750 2 cyl. Gillet-Herstal 2 t. 4 v. sél. side. WEISS, 106, bd Victor-Hugo, Clichy.

ZUNDAPP 250 ét. nf. Tripporteur Peugeot type 54 TN nf. BECK, 3, rue des Fossés Saint-Marcel, Paris-5°, 2° étage.

500 TERROT 39 RSSE 4 v. sél. av. side, machine état splendide, chromée, roulé 7.000 kms dans sor. neuf. Reprendrai CHG cond. ou cam. visible à part. du 25, VERVLLET, 8, rue de la Pompe, 16°.

500 MOTOBECANE bloc mot. lat. av. side pns et méc. parf. état. LAMBERT, 19, Grande Rue, Fresnes (S.-et-O.).

VELOM. Terrot 1 CV b. ét. 20.000 fr. ap. 19 h. LARTIGUE, 2, r. Fusillés, Bicêtre (Seine).

GNOME-RH. 5 CV CV2 culb. pn. nfs av. side Bernardet, impec. LAURENT, 76, r. Ferd.-Eerthoux, Argenteuil (Seine).

A ENLEVER de suite 500 B. S.A. culb. 500 Triumph 2 cyl. 500 Monet-Goyon culb. pneus et ch. occas. HURNI, 13, pass. Lathuille, pl. Clichy.

ECHANGES
PART. échangerait 500 Zundapp état neuf, side neuf ctre petite voit. sport préf. même avec soult. BESSIERE, 49, rue des Sept-Arpents, Pantin. NORD 33-27.

ECH. Darmont 6 cv ctre vélom. 3 v. écr. Morgan, 10, r. Lamarck

ECH. motocar 2 pl. ctre moto. G. LAMBERT, Digny (E.-et-L.)

VDS ou éch. Celtaquat ZRE parf. ét. contre moto B.M.W. 2 cyl. fourche téles. susp AR. Apr. 18 h. JONCHERET, MOL. 31-91, 54, rue Bellevue.

VDS ou éch. fourgon tôle Renault 1200 orig. mot. neuf bon pn. ctre moto side 750 B.M.W. ou Zundapp. MAYER, 19, rue du Mont-Cenis, 18°.

TERROT 4 CV lat. nve 4 v. c. vélomot. franç. 3 v. t. b. ét. N. LELLIG, Sierck (Mos.).

ON DESIRE ACHETER
ACHETE épave Gn. Rh. 2 cyl. sans pneu. LESAGE, 73, rue Neuve, Calais.

ACH. cyl. 175 Villi TT 2 échap. ou mot. même type ou à pist. plat récomp. HUET, 43, rue Lecourbe, Paris, 15°.

BLOC MOT. P 53 tri Peugeot. Jouvot, Ermitage, Montmorency

Mentionnez toujours « Moto-Revue » en écrivant aux annonceurs

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)

RECH. épave ou cadre Gnome Rh. CMI ou M1 av. papiers. BERTIN, 18, r. H. Barbusse, Chatenay (Seine).

B.M.W. 750 culb. R17 état mec. parfait, ctre pet. cyl. RUMME-
NY, 10, pas. Kracher, 18^e.

ACH. Georges Irat même sans pn. accid. ou m. ét. roues motos ttes marques. PIVETEAU, r. de Gaulle, Luçon (Vendée).

PART. ach. 350 culb. impec. DUCORROY, 32, r. de Pierrelaye, Conflans (S.-et-O.).

CHER 250 ou 500 course étrang. DUGUET, 12, rue du Onze-Novembre, Drancy (Seine).

CHERC. embiel. Zundapp KS 600. Urgent. FRANÇOIS, 17, r. Le Bua, 20^e. MEN. 02-04.

CHERCHE épave Dollar 350 avec roue AR ou roue AR à cardan Dollar. Ecr. LE DIGUER, 9, imp. Touzet, 20^e.

CHERCHE 750 René-Gillet accid. ou m. ét. Ecr. METREAU, 195, rue de l'Université.

DIVERS

BERNARDET remis à neuf. R. HAUTEUR, 21, rue J. Bart, Courbevoie.

DARMONT car. scpé. nve ent. rév. 2 pn. nfs. Ec. RENARD, 46, rue des Moines, 17^e.

VDS roue AR R.-Gillet, canot pneum. cardans Zundapp, pièces B.M.W. R12, équip. élect. Zundapp, D.K.W. side Harley dern. mod. impec. cherche cylindre Gnome « Major ». A. Piveteau, r. Sables, Luçon, Vdée

6 CV AMILCAR sport 2 places complet à rem. JEFF, 69, av. République, Courbevoie.

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.

1 LOT chargeurs Thomson 110 V. pr batteries moto reconstruits et garantis soldés 1.500 francs pièce. Exp. c. temb. + emb. et port. AUGERTY, 6, r. Roger Bacon, 17^e.

AMILCAR 7 CV M2 4 vit. torpédo 4 pl. pouvant faire commerc. pare-brise abattant ailes envelop. tr. bonne mécan. DUCREUX, 69, av. de la République, Courbevoie.

AMILCAR 7 CV gr. Sport mot. neuf. JEFF, 69, av. de la République, Courbevoie.

AMILCAR 6 cyl. double arbre à cames 1.100 cmc. av. ou ss compresseur mot. à remonter, bielles à rouleaux. JEFF, 69, av. République, Courbevoie.

5 CV AMILCAR cabr. 2 pl. décap. bon état. Mme DUCREUX 16, rue Hoche, Courbevoie.

TR. belle Fourgonnette Simca 5 dern. modèle, parfait état. repr. en compte 350 ou 500 angl. après 19 h. et samedi, 11, rue Louis-Morard, 14^e.

SIDE à dr. à v. bon ét. par. bris. ou en sport. CAZALET, La Mouline, Rodez (Aveyron).

PART. vend Nash cond. int. accept. moto B.M.W. 500 cc. BRANCOURT, 140, Tonnerrolles Saint-Cloud, MOL. 41-85.

A V. 13 voit. élect. ss. pns ss batt. four. av. moto moteur nf. 2.000 fr. P. ROUSSEAU, 153, r. J.-Jaurès, Champigny.

CHAINES Gillet, Morgan et diverses couvre-selles, g. m. accessoires, pièces pour B.S.A., Triumph, anc. mod. DALBIAC, 1, rue Jardins, St-Paul, 4^e.

DARMONT 3 vit. m. AR tr. b. état. LEMAITRE, 24, r. des Gravilliers, 3^e.

A V. tente 220x150x120, tapis sol cousu double toit abside, qualité rare, parf. état, complète pds 5 kg, 15.000 f. RIMBAULT, 52, r. Monge, Paris-5^e

V. moteur 500 lat. standard et dynamo ach. Magn. Dyna 500 V2 Gnome-Rhône. ALLEAU, 32, Vacher, Montmorency.

VDS pneu neuf américain qual. sup. 4x18. JODET, 3, Square du Tarn, Paris.

A V. Amilcar 7 CV M2 cabr. à rod. GAULTIER, 11, r. S. Donnon, St-Leu la Forêt (S.-O.).

VDS side à gauche ch. pn. 375 X 19, bon ét. TRE. 04-67.

URGENT sup. cabriolet 6 CV. ADLER Guesiano, 6, rue des Cendriers, Paris, 20^e.

DARMONT 6 CV 3 v. march. AR, c. neuf. 78, bd Félix-Faure Aubervilliers (Seine).

AMILCAR C.G.S.S. grd sport, 6 bs pneus. Ecr. pr rendez-vs BESSEDE, 129, fbg du Temple

V SIDE sport genre Précis. 195, bd St-Denis, Courbevoie.

AMILCAR 6 CV sp. b. pr. repr. pet. motto ou vélom. réc. 78, bd Félix-Faure, Aubervilliers.

VDS caisse roue nue side ch. roues av. et ar. CV2 ou X. MAILLART, Reuilly (Indre).

A V. pneu bal. neuf 27x4 av. ch. LAFFARGUE, 4, r. Chaptal.

FONDS DE COMMERCE

A CEDER local atelier moto auto, 55 m2, bien placé, petit loyer, long bail. GUISIANO, 108, bd Ménilmontant, Paris.

DERNIERE MINUTE

B.S.A. 500 Etoile d'Or M24 v. 150 kmh. ét. par. 115.000 ou éch. ctre 500 ou 600 culb. Zundapp rec. type civil ét. parf. FAVIAUD, 48, rue des Loges, Châtelleraut (Vienne).

CHAMB. face métro av. meubl. contre moto, 64, pl. Réunion-20^e

VDS Royal-Enfield à remonter, av. pap, 64, place Réunion.

PART vend Monet-Goyon 175 MG b. état, bons pneus, bas prix. CHABLE, 16, r. Maurice Berteaux, Argenteuil (Seine).

PART. vd side Terrot 500 culb. RGAS 4 v. sél. 1947, peu roulé. ANGELIS, 7, rue Boinod, M^o Marcadet-Poissonniers.

SAROLEA 500 culb. av. side et 2^e caisse commerc. b. état, pneus neufs. BURKHARDT, 65 b., rue Saint-Maur, Maisons Alfort. ENTR. 13-28.

AUTOMOTO A9 350 lat. exc. ét. dyn. mag. et pn. neufs. CHIEZE, 134, rue Broca, 5^e.

URGENT vend bel ensemble Zundapp 4 cyl. 800 cmc. JOLLY, 19, rue d'Oran, 18^e.

GNOME 350 cul. ét. neuf 55.000 frs. LESIGNE, 57, rue Deschamps, Bonnières (S.-et-O.).

B.M.W. R12 2 carb. CARDON, 108, route Reine, Boulogne (Seine). Après 18 heures.

ECH. ou v. D.K.W. 500 2 cyl. t. b. ét. ctre voit. 7 CV sp. préf. Bugatti. MARTIN, 4, r. République, Knutange (Mos.).

250 PEUGEOT lat. bon état, pns nfs. SAVARY, 25, allée de l'Eglise, Le Raincy (S.-O.).

A VENDRE CYL. pist. biel. cames carb. Amac 902/146 pr Terrot RDA. Side Terrot, MOSTADE, Crevant (Indre).

PART. vend side Gnome type X b. ét. tr. bons pneus. MARGUERITE, rue Saint-Pierre, Orléans (Loiret).

TERROT PUO 1939 3 CV tr. b. ét. COTTE, VAU. 25-99.

ACHETE diverses pièces pour moteur Rudge 250 et un moteur de course préfér. 250. VERD, 23, passage Mauvert, Villeurbanne (Rhône).

PART. vd side Terrot dern. mod. ét. nf. 500 sup. cul. type R.G.A.S. 2^e 1 env. et 1 ch. nve 26x350. S'adresser, 63, rue Mademoiselle, Paris (15^e).

PART. vds 500 Roy. Enfield sélect. 4 vit. état nef. CONC. 10, pass. Saint-Michel, 17^e.

CHERCHE pns 26x3,25 26x3,50 25x3. MAR. 45, rue Julien-Lacroix, 20^e. MEN. 63-30

MOTO 2 cyl. flat-twin marque A.B.C. bons pneus prix 15.000 frs ou échange contre vélomoteur. CILLETI, 11, rue d'Aguesseau, Lyon (Rhône).

COLLECTIONS DE "MOTO-REVUE"**ANNEES 1937 — 1938 et 1939**

Nos lecteurs nouveaux venus à la motocyclette ou au vélomoteur, trouveront dans ces collections d'avant-guerre, des articles fort intéressants qui les initieront à une Technique et une Pratique dont ils bénéficieront largement et immédiatement, réalisant même de ce fait des économies substantielles.

Ces collections, quoique incomplètes, sont assez limitées, elles seront servies

par préférence à nos abonnés, au fur et à mesure des arrivées des commandes.

PRIX. Les années 1937 et 1938 comportent de 40 à 20 numéros, l'année 1939 en comporte 25 à 15, ne se suivant pas forcément; c'est pourquoi nous proposons, selon l'épuisement à l'arrivée des commandes successives, de compléter les numéros manquants par des numéros de l'année suivante (ou précédente), les numéros étant basés sur le prix de vente de 15 frs à l'unité (à cette époque heureuse, le prix d'un numéro était de 1 fr. 50).

BAISSE DE 5 % : Prévoir la baisse de 5 % sur l'ensemble de la commande.

FRAIS D'ENVOI DE PORT : Ajouter 1 franc par numéro commandé et 10 francs pour frais d'envoi par pli recommandé.

VERSEMENTS : Par mandat poste avec une lettre ce qui simplifie tout.

ATTENTION : De nombreuses commandes nous étant parvenues ces jours derniers, nous conseillons avant de nous adresser de l'argent de nous faire connaître, par lettre (avec une enveloppe timbrée et adressée) les numéros désirés et nous vous réserverons ces numéros, en vous faisant connaître la somme à nous adresser.

ACCUMULATEURS
D. A. C.
à votre service

•
Démarrage et
fabrication de plaques

•
DUNIÈRES
(Haute-Loire)

Une ÉVOLUTION qui est une révolution !
ELECTRONIX
présente :
SON CONTROLEUR DE BATTERIES



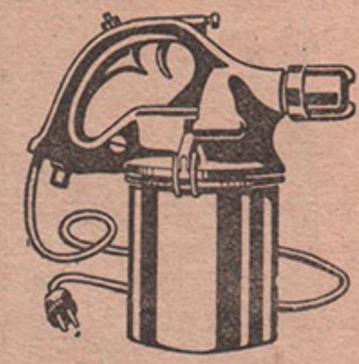
VÉRIFICATEUR D'ALLUMAGE DES BOUGIES ET BOBINES, INDISPENSABLE AUX PROFESSIONNELS ET AUX PARTICULIERS

nombreux, parmi ces derniers, sont ceux qui l'ont adopté. Leur expérience, leur a permis de discerner l'utilité certaine et pratique de cet appareil : le plus simple à utiliser et le plus robuste.

Conception et Réalisation ELECTRONIX

Société d'Exploitation de Brevets Electro-Mécaniques
145, Av. Jean-Jaurès - Paris - NORd 82-27

Nouveauté en France



Succès prouvé à l'étranger depuis 2 ans

Pistolet électrique "ÉLECTROSPRAY"

pour toutes peintures

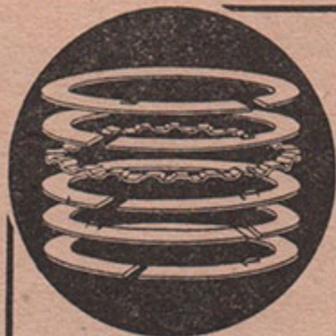
- sans installation
- sans air comprimé

Convient pour tous travaux, Po. ds 1250 gr.

★
INDUSTRIELS
CARROSSIERS
GARAGISTES

Éts CHATELLIER
4, rue Massenet, PARIS-16^e
Démonstration tous les Mercredis

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



le Seul
**SEGMENT EN ACIER
EXTENSIBLE EN
HAUTEUR & EN
DIAMÈTRE**

GARANTI N'USANT PAS LES CYLINDRES

ONDULEX

26, RUE A. FRANCE - LEVALLOIS - PÉR. 26-41

AGENT DIRECT DE MOTOCONFORT
PEUGEOT — TERROT, etc. — CYCLES TROIS AS
Moteurs Auxiliaires SERWA et VAP - Side Bernardet
PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES

HALL de la MOTO

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

MOTOS PARIS - NORD CYCLES

AGENCES GNOME - RHONE — MOTOBECANE

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

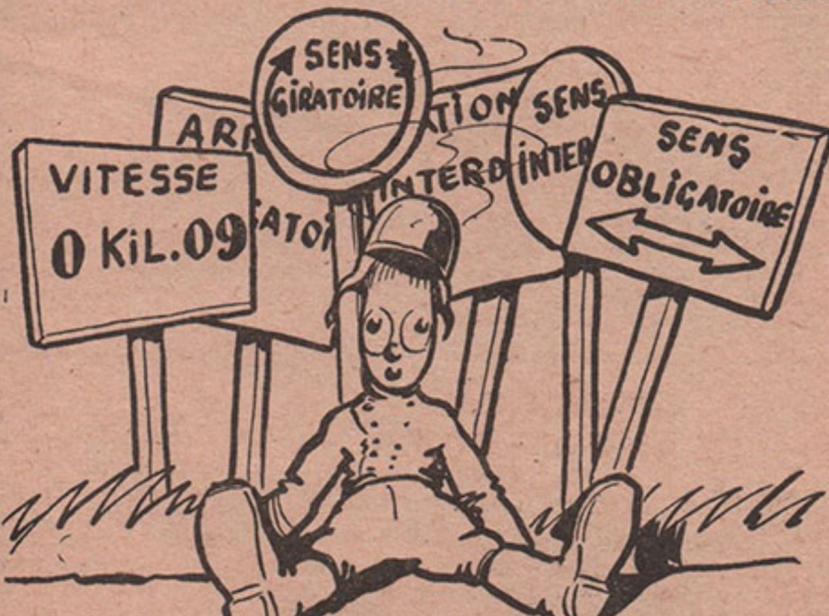
Atelier et magasin d'exposition, 3, rue Ernestine, PARIS-18^e

Modernisez vos motos, en les faisant transformer avec le
dispositif de suspension arrière Grazzini

VENTES — ACHAT — REPARATIONS
Agences : TERROT, MONET-GOYON, MR, MOTOBECANE
Spécialistes : N.S.U. — D.K.W. — ZUNDAPP

R. GRAZZINI

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



Le CODE de la ROUTE

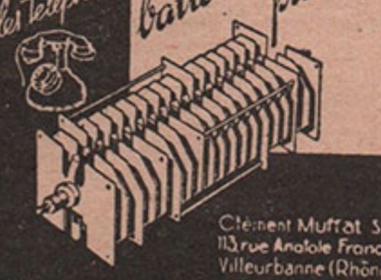
Dernière Edition officielle

Le prix de vente est de 20 francs l'exemplaire
Versement postal, ou virement postal au
compte MOTO-REVUE 297-37 Paris

REDDESSEURS de COUDANT
CLEM
OXY-CUIVRE

Pour l'automobile
l'industrie
les téléphones

Pour recharger de toutes puissances



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

Clement Muffat S.A.
113 rue Anatole France
Villeurbanne (Rhône)



GRANDE EXPOSITION

Sté Lucien PSALTY - Paul LADEVEZE et Cie. Spécialistes 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

B.M.W. 600 cmc. R6 latérale, fourche télescopique. — B.S.A. 500 cmc. Spéciale Etoile d'Or, 150 kms. — NORTON 500 cmc. Inter. — 1 NORTON culasse bronze, suspension AR. — 3 D.K.W. MZ 4 CV et 3 CV. — 57 NORTON d'occasion, modèle luxe arrivant d'Angleterre, à vendre suivant commande. — RUDGE SPECIALE 500 cmc. année 1940, état de neuf. — ARIEL 4 et 5 CV RH année 1940, état de neuf. — TRIUMPH 2 cylindres 500 cmc. Speed-Twin, état de neuf. — F.N. 500 cmc. M 86 culasse bronze, année 1940, état de neuf. — NORTON 500 cmc. culbutée, 4 vitesses, sélecteur. — ZUNDAPP K.S. 500 cmc. et 800 cmc. 4 cylindres. — HARLEY-DAVIDSON 1000 cmc. culbutés et 750 cmc. latérales parfait état. — MATCHLESS 350 cmc. culbutée, 4 vitesses, fourche télescopique. — MONET-GOYON 500 cmc. état de neuf. — NEW-IMPERIAL 500 cmc. culbutée, suspension AR. — TRIUMPH 4 CV latérale et culbutée. — ROYAL-ENFIELD 4 CV, laté-

rale, état de neuf. — ARDIE 200 cmc. — Zundapp 196 cmc. cardan, état de neuf. — RENE-GILLET 4 CV et 4 vitesses, état de neuf. — SACHS 125 cmc., état de neuf. Disposons quelques chambres et pneus en occasion, bas prix, carburateurs, dessus de selles, etc...

BAS PRIX, VENDUES TELLES :

B.M.W. R17, 750 cmc. culbutée. — RENE-GILLET 750 cmc. 4 vitesses, suspension AR. — TERROT 175 cmc. 2 temps, 25.000 frs. — TERROT 175 cmc. 2 temps, 35.000 frs. — TERROT 250 cmc. 4 temps, 45.000 frs. — ROYAL-ENFIELD, culbutée, 4 vitesses, sélecteur, année 1940. — TRIUMPH 500 cmc. culbutée, 4 vitesses. — MONET-GOYON 350 cmc. culbutée, 4 vit., suspension AR. — MOTOCONFORT 3 CV 4 temps, 35.000 frs. — B.S.A. 350 cmc. culbutée, 4 vit., sélecteur. — DURANDAL RUDGE, 500 cmc., 4 vitesses, sélecteur, etc...

PETIT CREDIT :

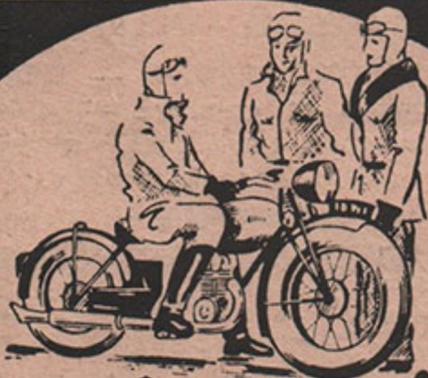
DIRECTION GENERALE

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.



*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) : elles se vulcanisent à la chaleur du roulement.

**RUSTINES
A VULCANISER
P.R.V.**

RUSTINES

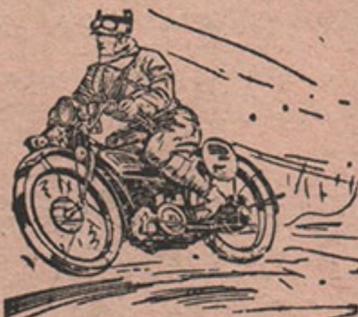
E^e RUSTIN 7, RUE CASTÉRÉS
CLICHY (Seine)



Un progrès sensationnel dans le graissage des hauts de cylindre

ADOPTEZ

**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, HOUEL, 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 267 francs
(Baisse de 10 % comprise)