

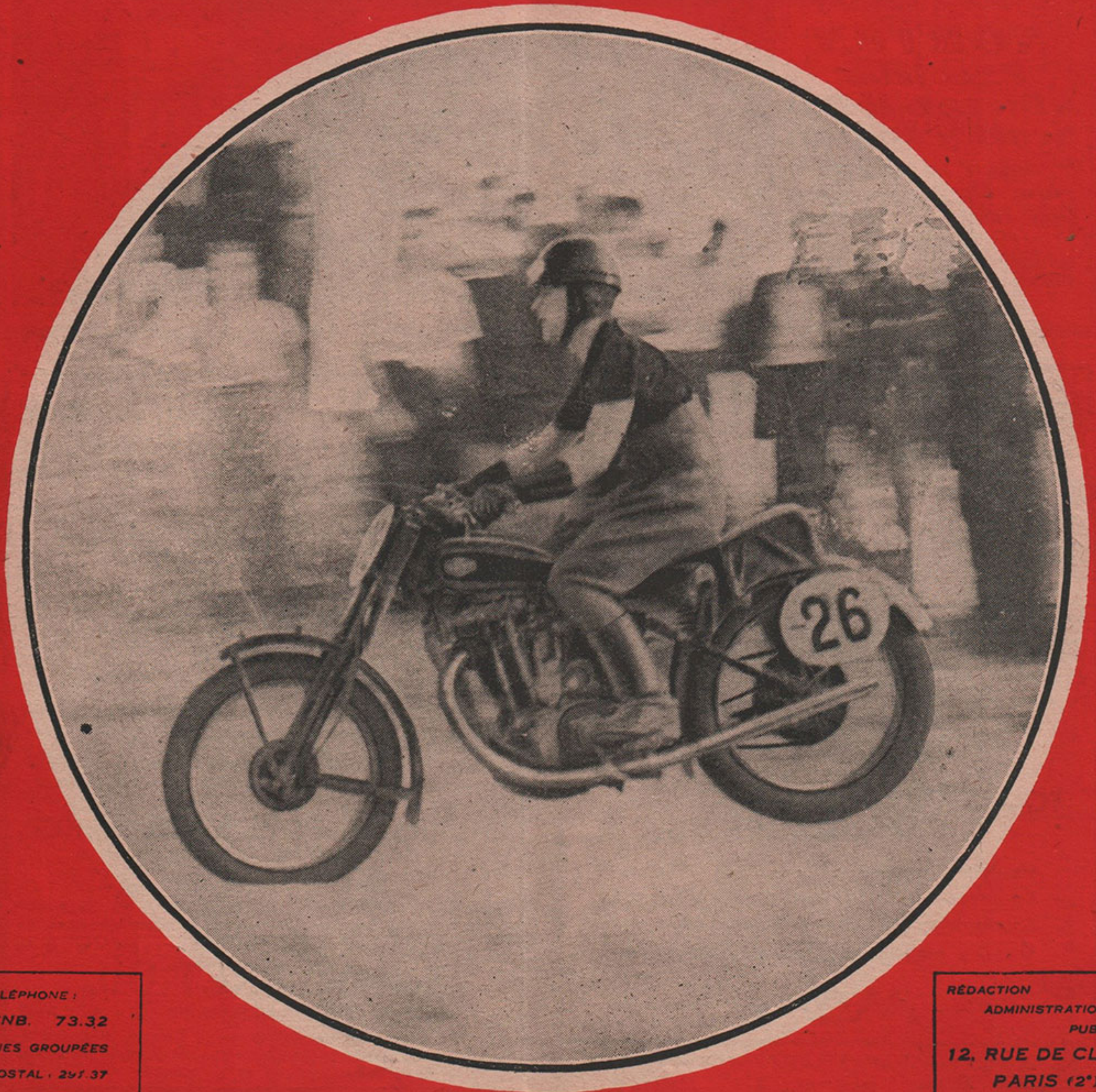
35^e ANNEE. — N° 899. — 5 SEPTEMBRE 1947

Moto revue

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

LE MOTO-CROSS
DE MONTREUL
LA 250 cc. NOUGIER

Provisoirement
BI-MENSUEL
LE NUMERO :
15 frs.



TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73.32
4 LIGNES GROUPÉES
C./C. POSTAL : 291.37

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

AU MOTO-CROSS FRANCO-BELGE DE MONTREUL
Kampeners (Gillet 350), vainqueur général de l'épreuve.

GARREAU *le spécialiste de la machine rapide*

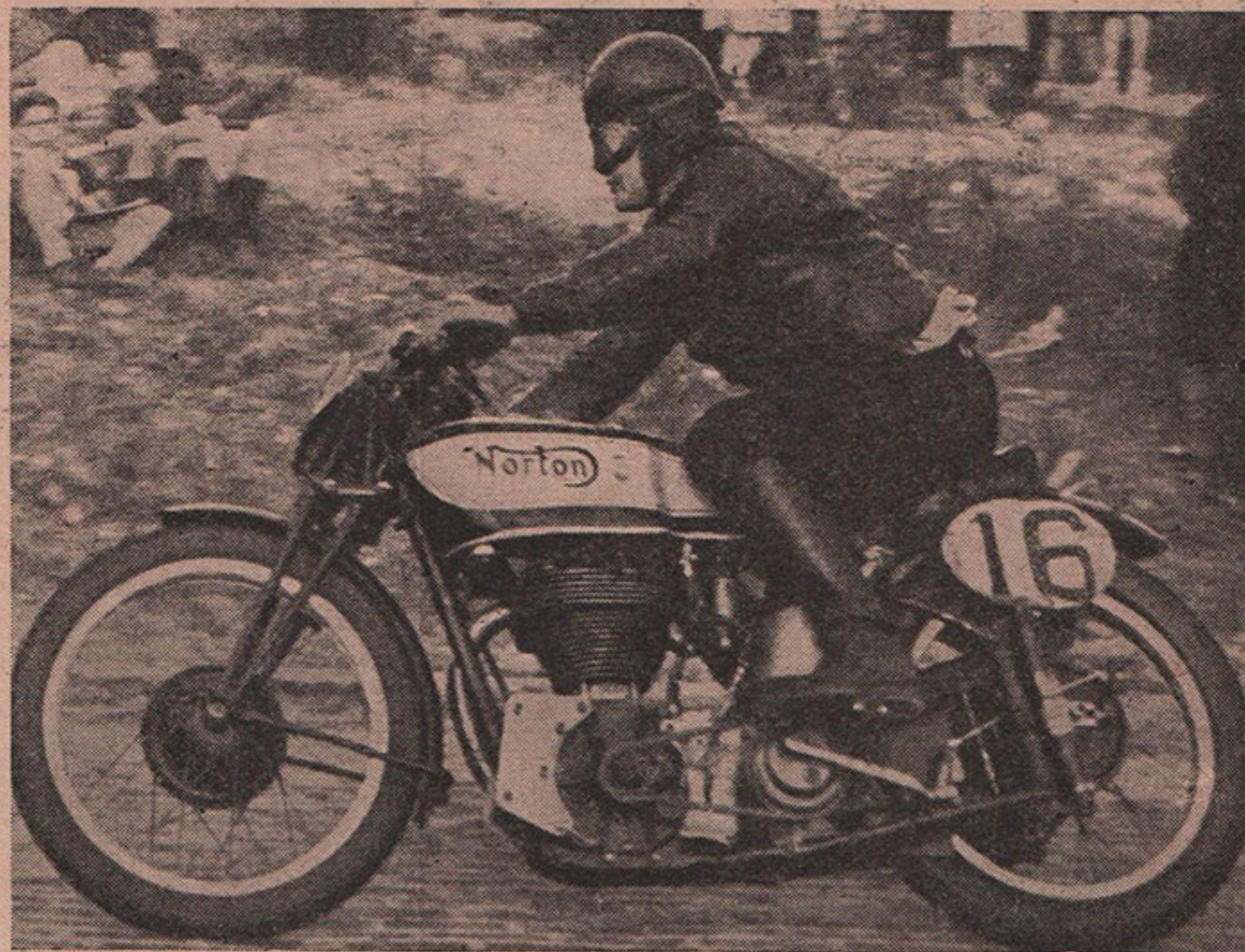
22, RUE ROBERT-LINDET
PARIS-XV^e — VAU. 07-09

a mis au point la 250 cmc.
EXCELSIOR
et la 500 cmc.
NORTON

qui permirent à Lefèvre de triompher dans ces deux catégories et au classement général à la Journée Motocycliste de l'A. M. F., le 6 juillet à Monthéry

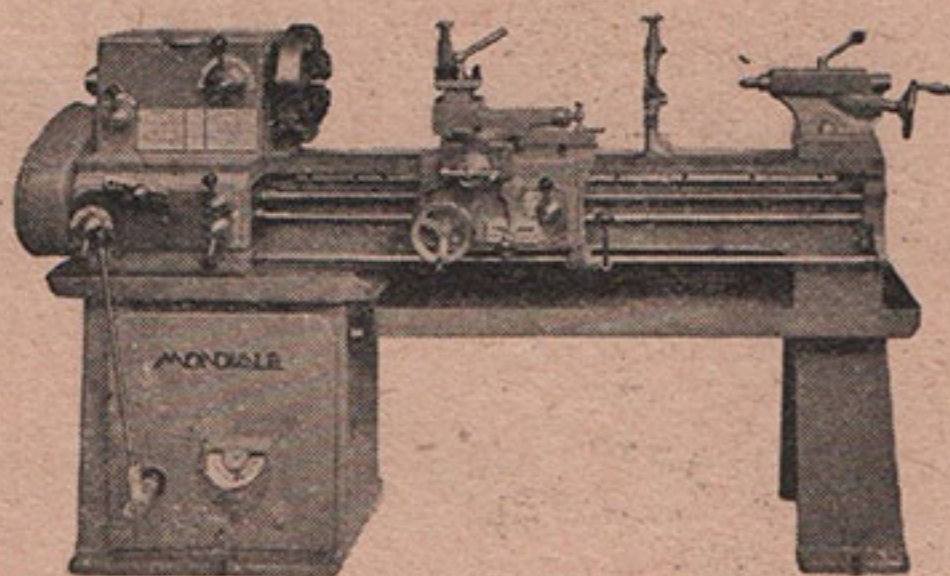
NORTON
Excelsior
Vincent - H R D
Scott - Indian

visibles en magasin
Pièces détachées assurées pour toutes les machines vendues
SERVICE PIÈCES DÉTACHÉES
MARDI — JEUDI — SAMEDI
APRÈS-MIDI
FERME LE LUNDI



NOUVEAU MODELE L-1

MONDIALE



Pub. Contrat L.1

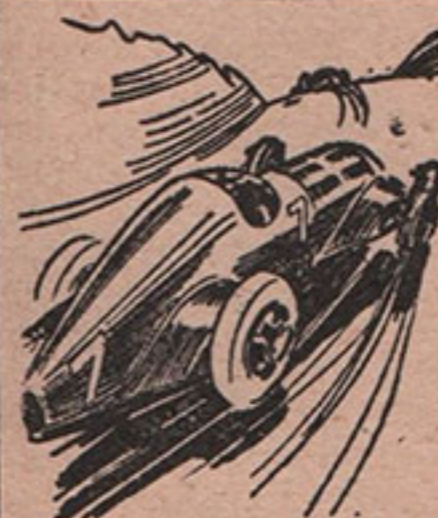
TOURS PARALLELES A VARIATEUR DE VITESSE

Hauteur de pointe 175 mm.
Hauteur de pointe dans le rompu 250 mm.
Entrepointes 500-750-1.000 ou 1.500 mm.
Vitesse maximum à la volée 900 tours



52 AVENUE des CHAMPS-ÉLYSEES
PARIS-8^e TÉLÉPH. : BAL. 48-75

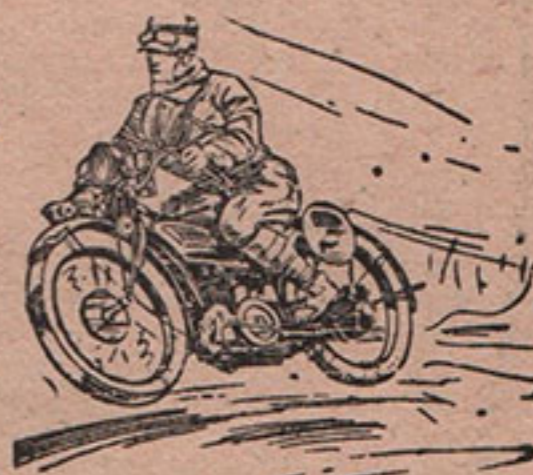
BUREAU
N° 515 B



Un progrès sensationnel dans le graissage des hauts de cylindre

ADOPTÉZ

le BRETOCYL GRAPHITÉ



qui, après avoir remporté les plus grands succès en 1946,
TRIOMPHE PARTOUT en 1947
En voitures avec WIMILLE, SOMMER, CHIRON, CHABOUD,
GIRAUD-CABANTOUS, VLLORESI, 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 330 francs
(Baisse de 10 % comprise)



REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12

(Immeuble métro Sentier)

PARIS (2^e)

Moto revue

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI

FONDE EN 1913. — Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

TELEPHONE GUT : 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 N ^{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^o de départ de l'abonnement, s'il s'agit d'un abonnement nouveau.

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

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

◆ LA PRODUCTION MOTOCYCLISTE

Pendant les 4 premiers mois de 1947, les usines françaises auraient sorti 11.540 vélomoteurs et 3.220 bicyclettes à moteur auxiliaire. Par contre, 1.689 motos de plus de 125 cc. ont seules été fabriquées.

◆ SUPERSTITION

Les coureurs français ont le chiffre 13 en aversion. En Italie, c'est le 17 qui est regardé comme fatidique.

◆ TUBE D'ÉCHAPPEMENT TROP COURT

Sur la réclamation d'une firme rivale, la Guzzi « Gambalunga », victorieuse dans une récente course internationale italienne a été déclassée, son tube d'échappement ayant une longueur inférieure à celle prévue par les règlements de la F.I.C.M.

◆ DISTINCTION

M. Jean - Pierre Peugeot vient d'être promu officier de la Légion d'Honneur au titre de la Production Industrielle.

◆ TOUJOURS LE VOLET C !

Savez-vous qu'aux termes de la réglementation vichyssoise instituant le « volet C », l'oubli de cette pièce provoquait automatiquement pour le conducteur, même s'il était de bonne foi, une condamnation entraînant obligatoirement l'inscription au casier judiciaire. Cette législation draconienne a été considérablement atténuée et le motocycliste ou l'automobiliste étourdi n'est aujourd'hui passible que d'une simple contravention.

◆ UNE VOITURETTE A MOTEUR DEUX TEMPS

La « Lloyd 650 », voiturette anglaise à 2 ou 4 places, suivant modèles, est équipée d'un deux temps deux cylindres flat-twin de 650 cmc.

◆ UN NOUVEAU TUNNEL A LYON

Le tunnel routier de la Croix Rousse facilitera notablement aux touristes la traversée nord-sud de Lyon. Sa longueur sera de 1 km. 750. On prévoit son ouverture au trafic pour le début de l'année prochaine.

ANGOISSES

NOUS vivons à une époque critique de l'histoire et sans doute revivons-nous les angoisses de l'an mil. Nous entrevoyons la possibilité de créer de nouvelles sources d'énergie, mais que de temps il faudra encore pour les discipliner ! Et que de drames avant d'y parvenir.

Le premier drame c'est l'épuisement des puits de pétrole, malgré la mise en valeur des gisements du Moyen-Orient. Les puits américains seront dans un quart de siècle tout au plus complètement taris et déjà l'Amérique envisage la fabrication de combustibles et de carburants de synthèse, mais quelles installations il faut établir et quelles dépenses il faut engager pour leur production ! Et de plus en plus les huiles lourdes se substituent aux charbons. L'alcool, avec son pouvoir calorifique plus faible et son prix de revient plus élevé ne peut, au moins actuellement, concurrencer l'essence. Comment ne pas être effrayé du gaspillage de ces produits pétroliers. Une locomotive à vapeur n'utilise qu'un dixième des calories du mazout, un Diesel consomme en pure perte les deux tiers de celles du gaz-oil, et le moteur à explosion ne dépasse pas dans les cas les plus favorables, un rendement thermique de 25 %. Qu'on se représente l'énorme quantité d'énergie ainsi perdue !

Un autre drame : c'est la difficulté d'utiliser pour des véhicules autonomes l'énergie électrique. Cela n'est possible que pour des locomotives, des tramways ou des trolleybus. Nous ne disposons pas encore de l'accumulateur ultra léger et à très grande capacité qui apporterait seul la solution du problème. Rouler à trente ou tout au plus à quarante à l'heure sur un parcours de cent ou même de 200 kilomètres n'est intéressant que dans certains cas particuliers : l'échange par des stations, des batteries déchargées contre des batteries pleines soulève de gros problèmes. Le véhicule électrique, lourd, lent, coûteux d'achat n'est pas assez pratique pour pouvoir lutter contre ceux qui utilisent le moteur à explosion ou le Diesel. Les batteries alcalines sont plus robustes, mais plus lourdes, plus encombrantes et plus chères que celles au plomb. Et cependant on peut croire que les chercheurs se consacrent à ce problème de l'accumulateur, car l'accumulateur léger constituerait une véritable révolution. Un véhicule qui unirait les performances de la voiture, du camion ou de la moto propulsées par moteur thermique, à la souplesse, à la facilité de manœuvre et au silence du véhicule électrique constituerait assurément l'idéal. Mais il n'est pas encore né. Peut-être même le moteur atomique apparaîtra-t-il avant lui. Mais l'histoire des inventions nous apprend combien il faut du temps avant de pouvoir appliquer pratiquement un principe nouveau. Que d'années entre Papin et Watt, entre Ampère et Gramme, entre Pascal et les moteurs à réaction !

◆ UNE SUSPENSION AR ADAPTABLE ANGLAISE

Les Ets Feridax Ltd de Birmingham lancent en Angleterre la suspension arrière Mc Candleless adaptable aux motos à cadre rigide. Son principe rappelle la suspension Velocette, mais la pièce coulissante est presque verticale, et même légèrement inclinée vers l'arrière. Le prix en est de £ 25.

◆ UN NOUVEAU SCOOTER ITALIEN

Le Furetto est un petit scooter à mécanisme entièrement caréné, propulsé par un 65 cc. deux temps. Il y a une suspension avant et arrière et une béquille centrale très pratique. Les moyeux sont à tambour central.

◆ L'USINE PIRELLI DETRUITE

Un grand incendie aurait entièrement ravagé l'usine de pneumatiques Pirelli, de Tivoli, près de Rome. On évalue les dégâts à 500 millions de lires.

◆ LA CIRCULATION EN GRANDE-BRETAGNE

En mars 1947, en Angleterre, 302 personnes ont trouvé la mort dans des accidents de la circulation. 3.849 ont été blessés.

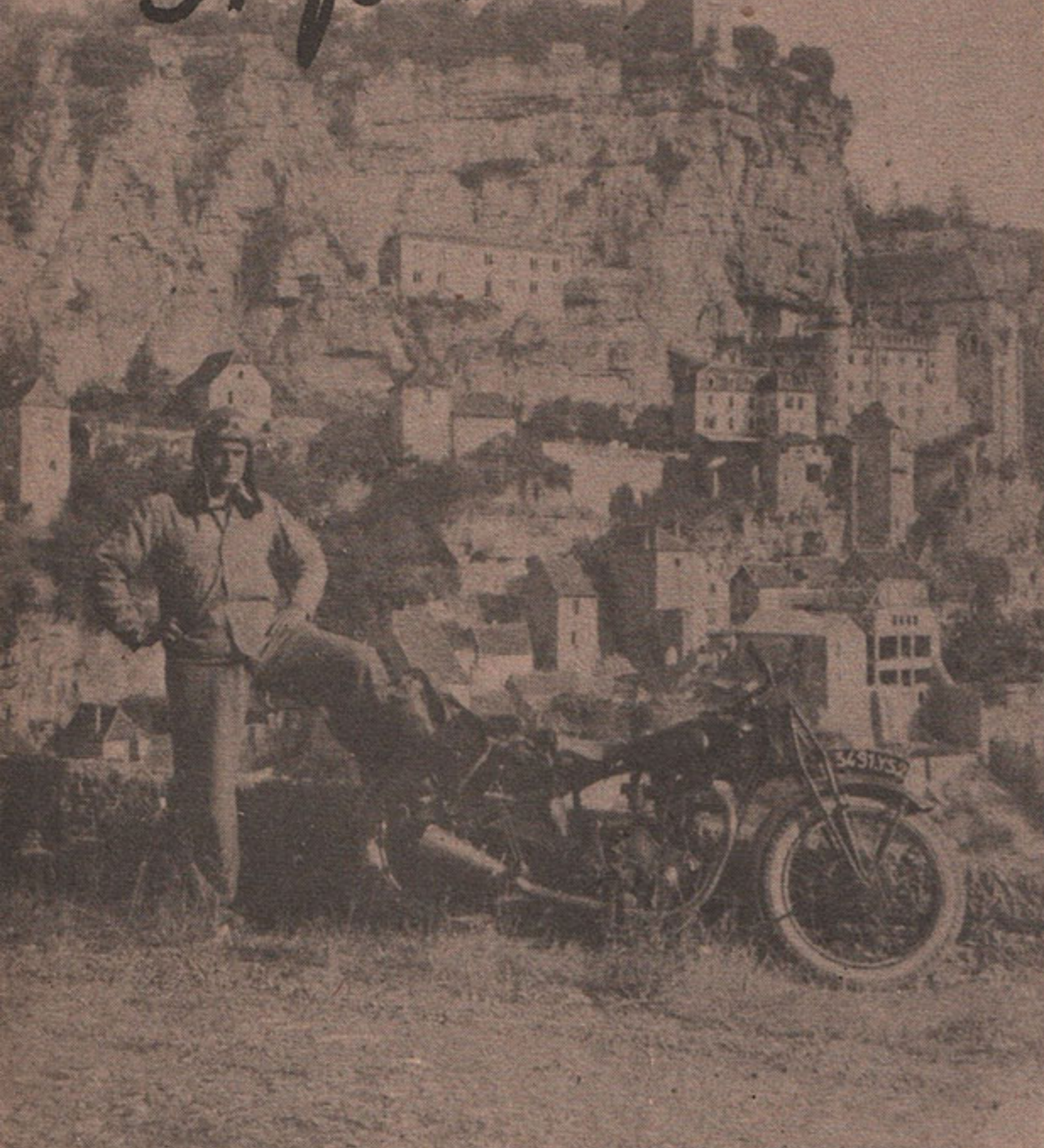
Ces chiffres marquent une légère régression par rapport à l'année passée. En mars 1946, on comptait en effet 350 tués et 10.684 blessés.

◆ LA FOURCHE DOWTY SUR SAROLEA

Saroléa monte sur ses modèles de sport la fourche télescopique à suspension oléopneumatique Dowty, réalisée par une fabrique anglaise de trains d'atterrissage d'avions. Le reste de la machine est classique.

◆ LE SEUL RECORD BATTU AU T.T. !

C'est un record d'affluence. 80.000 spectateurs sont venus des Iles britanniques pour assister à la classique course de l'île de Man. On a transporté par mer à cette occasion 1.950 motos et 360 voitures particulières.



Nos essais sur route

Ne pouvant obtenir des constructeurs des machines pour nos essais sur route, nous recherchons actuellement des lecteurs possédant les machines suivantes :

Motobécane 125 cc. 4 T. latérale ;
Cyclomoteur Poney 50 cc. 2 T. ;
Peugeot 54 100 cc. 2 T. ;
Terrot 100 cc. 2 T. ;
Alcyon 100 et 125 cc. ;
René-Gillet 100 et 125 cc. ;
Monet-Goyon 100 cc. ;
S.N.E.C.M.A. 125 cc.

Ces essais seront faits avec leur concours personnel. Ils pourront ainsi préciser impartialement leurs opinions bonnes et... moins bonnes. C'est en effet en prenant les références des usagers qu'il sera possible de se faire une juste opinion de notre production nationale.

Nous persévérons, en l'améliorant, dans notre ligne de conduite inspirée par notre devise : Rédigée par des motocyclistes, pour des motocyclistes.

Les piétons sont les plus retors et « ronchonnent » (sic) vivement lorsqu'un agent de la circulation les enjoint de retourner sur leurs pas pour emprunter les passages cloutés.

En 1946, le total des retraits de permis pour l'ensemble du territoire fédéral s'éleva à 1.233, dont 498 (40 %) pour ivresse.

■
Une belle vue de Rocamadour, prise au cours de vacances par M. Garrigues, de Montech. ■

◆ UN NOUVEAU PRODUIT AMERICAIN POUR NETTOYER

Le « Super-Guck » permet de nettoyer plus rapidement et plus complètement que l'essence et le benzol les pièces, les moteurs d'autos et de motos, voire même le sol ou le parquet des garages souillés par le cambouis, l'huile ou la graisse. De plus, il n'a aucune action nocive sur la peau, les vernis, peintures, étoffes, etc..

◆ M. BERGOUGNAN CHEVALIER DE LA LEGION D'HONNEUR

Nous avons appris avec une réelle satisfaction la nomination au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur de M. André Bergougnan, Président du Comité Directeur Général de l'importante usine de pneumatiques qui porte son nom. Voici le texte de la magnifique citation qui lui vaut cette récompense :

Commandant les Forces Françaises de l'Intérieur. — Dès 1940, n'écouant que son patriotisme et prenant la ferme position de résister à toutes les exigences qui lui seraient dictées par Vichy en faveur des autorités allemandes, s'est mis à la disposition du service de camouflage de guerre de l'armée. Industriel éminent, a freiné et retardé systématiquement, pendant toute la durée de l'occupation, les livraisons destinées à l'ennemi. A fourni à la Résistance une quantité considérable de matériel, assuré le camouflage de l'armement complet d'un bataillon d'infanterie, refusant énergiquement d'en faire la déclaration aux autorités de Vichy, malgré l'ordre qui en avait été donné. En outre, a été à la tête d'une vaste organisation de transports clandestins. Grâce à des initiatives hardies, s'est trouvé en mesure, lors de la libération, de mettre à la disposition des Forces Françaises un lot important de matériel de guerre construit dans ses usines et soustrait à l'ennemi. A donné, dans la lutte clandestine menée contre l'envahisseur, le témoignage le plus pur d'un ardent patriotisme.

◆ LE CYK AUTO SCOTT

Le moteur de cette petite machine a subi quelques modifications. La culasse en alliage léger est maintenant détachable et est hémisphérique. Il n'y a plus maintenant que deux canaux de transfert disposés de chaque côté du cylindre. L'usinage est ainsi simplifié.

◆ POURQUOI SUPPRIMER LA CATEGORIE 125 ?

Bien qu'aucune décision officielle n'ait été prise par la F.F.M., on dit que les courses de motos 125 cmc. ne seront plus admises en France. En effet, on a pu remarquer, au Trophée de Saint-Eutrope et à la Journée de l'A.M.F., par exemple, que cette cylindrée ne figurait pas au programme. Certains coureurs possesseurs de 100 ou 125 ont dû courir avec les 175 cmc. sans classement séparé.

Le motif, ou plutôt le prétexte de cette exclusion serait le suivant : On craint que l'annonce des performances accomplies par les 125 cmc. en course n'effraye les pouvoirs publics et ne les incite à rétablir le permis de conduire. Cette argumentation est plutôt tirée par les cheveux. Avant la guerre, alors que les vélomoteurs ne pouvaient avoir que cette cylindrée, au maximum; de nombreuses 100 cmc. de course ont fait des étincelles, atteignant des vitesses légèrement supérieures à 105. Les Prester Aubier-Dunne de Rapeau et Renaud, les « Maucourant-Leclercq » étaient universellement connues et, cependant, il ne fut jamais question de profiter de la publicité donnée à leurs victoires pour instituer un « permis vélomoteur ». Quant aux possibilités des 125 cc., nul n'ignore que celle de Nougier dépassait 125 kmh. en pointe et qu'elle a couvert 114 kms dans l'heure, que la New-impérial de Nash fit plus de 112 sur le kilomètre en 1935, et que, plus récemment, la Jonghi 125 de Rémondini, avec un carburant défectueux, a tourné à plus de 112 à Monthléry. Qu'on laisse donc les fervents des petites cylindrées disputer leurs chances en compétition, sans crainte de la révélation du « secret de Polichinelle » aux autorités. Les exigences de la technique militent d'ailleurs pour le maintien de la 125 cmc. en course et la F.I.C.M. vient de rétablir les 100 cmc. et 75

cmc. De plus, elle a institué à son dernier congrès la catégorie 50 cmc.

L'ostracisme qui veut écarter les « petits cubes » des futures compétitions n'est donc pas seulement illogique, mais aussi contraire aux règlements internationaux. Qu'en pensent les intéressés ?

◆ ET ILS PENSENT A « MOTO-REVUE »

Parmi de nombreuses cartes d'amitié reçues pendant les vacances et pour lesquelles nous remercions vivement nos lecteurs, nous trouvons celle-ci :

« De passage en Italie, à l'occasion du rallye de Castellazzo Bormida, Jeanne-rette, de Nice et Geneste, d'Arles, vous envoient leurs amitiés ».

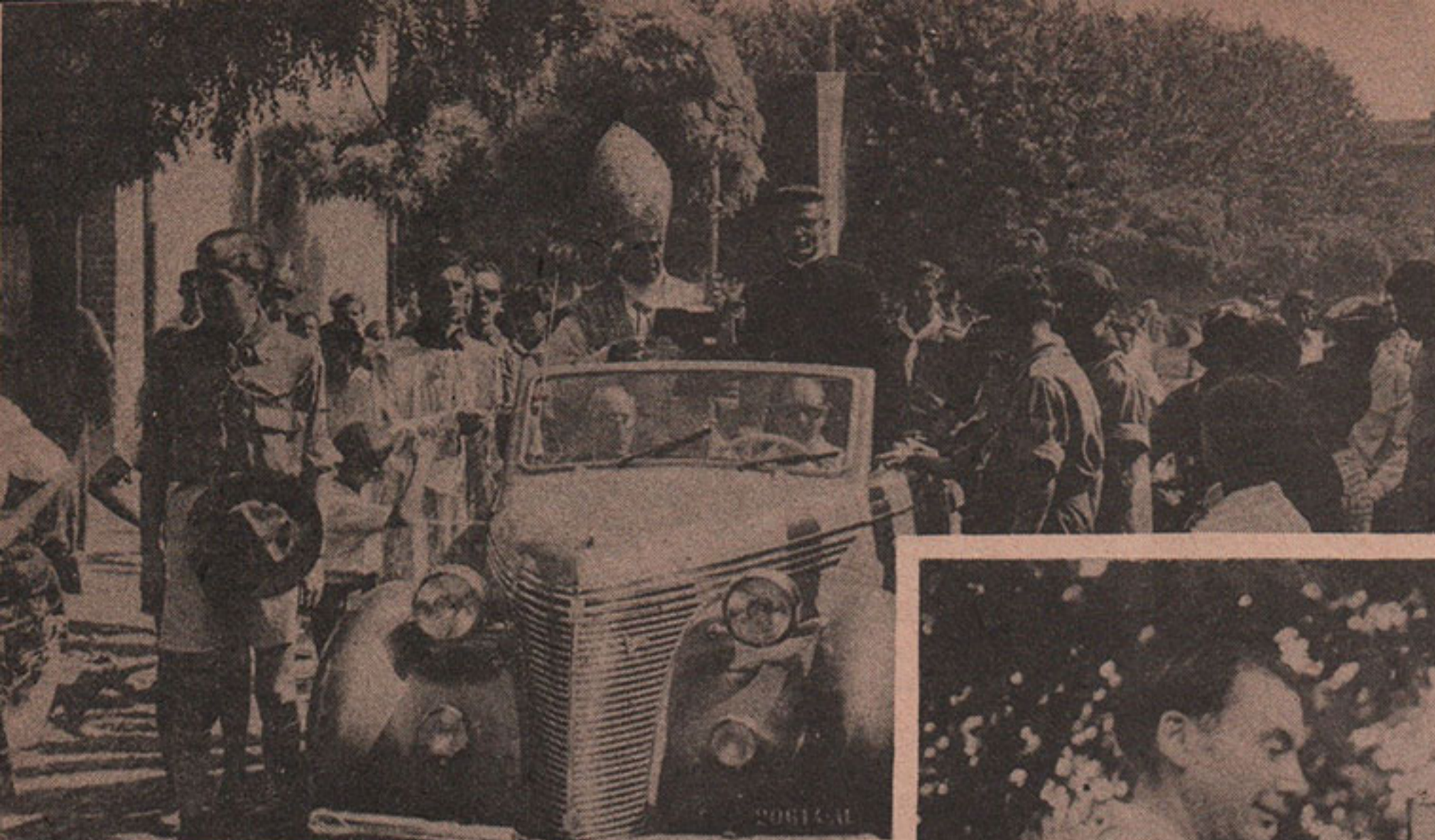
◆ L'ACTIVITE SPORTIVE DE FERNAND MEYNIER

Le grand as français du dirt-track et grass-track est actuellement en pleine activité. Le 7 septembre il participera au meeting organisé à Montauban et qui comprendra diverses épreuves sur cendrée, sur prairie et sur vélodrome. Le 14 courant, il se rendra en Autriche, puis ensuite en Belgique et en Tchécoslovaquie.

L'année prochaine verra très certainement sa rentrée en course de vitesse sur un racer dernier modèle. Il est même probable qu'il se consacrera presque exclusivement en 1948 aux circuits.

◆ RENFORCEMENT DES MESURES DE SECURITE A GENEVE

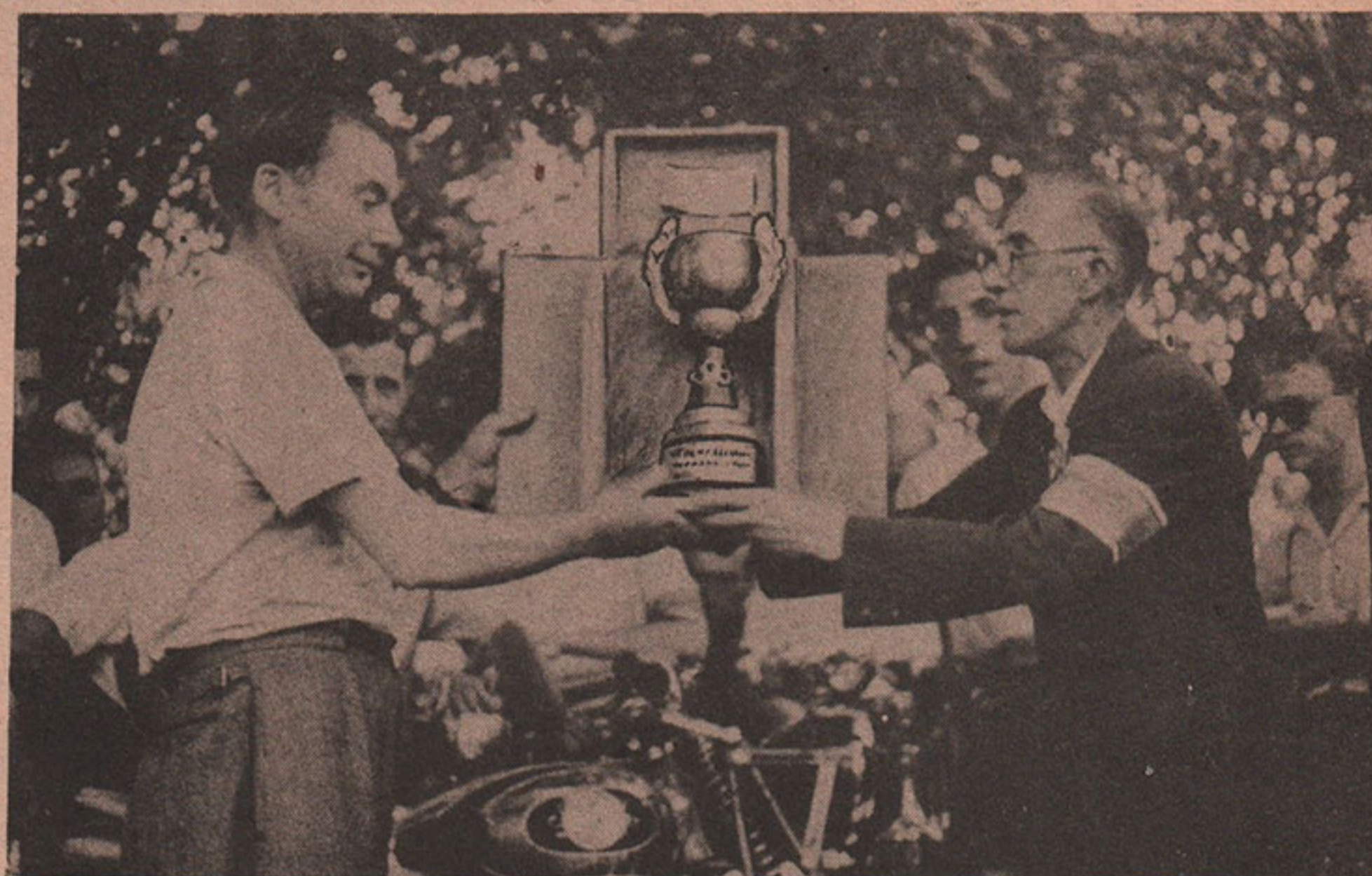
La reprise sans cesse croissante de la circulation, à Genève, oblige les forces de police et de gendarmerie à sévir très énergiquement contre les fautifs, qu'ils soient automobilistes, motocyclistes, cyclistes ou piétons, et cela ne va pas sans quelques pleurs et grincements de dents.



Ci-contre : L'Evêque lit la formule liturgique de la bénédiction avant d'asperger les motos. Ci-dessous : Le Dr Marco Re, Président de l'Organisation de la Madone des Centaures, remet la coupe de la Fédération Motocycliste Italienne au représentant du M. C. de Moulins.

Le Rallye International de CASTELLAZZO- BORMIDA

La France remporte le classement général des clubs avec le M.C. de Moulins, et la première place au classement individuel avec M. Labau, du M.C. Narbonnais (région ouest).



LE 2 août, au soir, les équipes venues des points les plus éloignés de la Hollande, de la Belgique, de la France, de la Suisse et de la Principauté de Monaco commencèrent à affluer. Elles reçurent l'hospitalité des habitants de Castellazzo-Bormida. Le lendemain, à 11 heures, le nombre des participants atteignait déjà 1.500.

L'Evêque d'Alexandrie arriva à 10 h. 15, précédé d'une estafette de 20 carabiniers motocyclistes et escorté par les motocyclistes du M.C. d'Alexandrie. Il fut reçu par le Dr Marco-Ré, Président de l'Organisation de la Madonnina des Centaures, qui l'accompagna au Comité d'Honneur. L'Evêque pénétra dans le sanctuaire, suivi du Cortège d'Honneur des Pionniers et des Chefs des Equipes participantes. Après la messe eut lieu la bénédiction des motos et de la foule, et une courte allocution de l'Evêque aux motocyclistes, en Français, puis en Italien. Le Docteur Marco Ré prit ensuite la parole, avant de la donner aux orateurs nationaux qui s'exprimèrent chacun dans leur langue maternelle.

La réception officielle des arrivants fut patronnée par le Maire de Castellazzo Bormida, qui souhaita la bienvenue à toutes les personnes présentes. Le banquet officiel réunissait 200 couverts. Il fut présidé par l'Evêque et toutes les autorités. Le défilé ne put avoir lieu en raison de la chaleur exceptionnelle (on enregistra ce jour-là la température la plus élevée de l'année).

Il y eut au total 1.800 participants motocyclistes. Une journée magnifique marquée par des cérémonies grandioses.

Nous avons eu la satisfaction de voir les représentants français aux places d'honneur, puisque le M.C. de Moulins enlève la coupe de la F.M.I., avec le plus grand nombre de points au classement général absolu.

Au classement individuel, M. Labau, du M.C. de Narbonne, et M. Bertrand Henri, de Béziers, sont respectivement

premier et second des concurrents venus de l'Ouest.

Nous avons reçu de la plupart des concurrents français des témoignages de satisfaction et de remerciement aux organisateurs pour le magnifique accueil qui leur a été réservé.

Et maintenant, vive le rallye de la Madonnina dei Centauri pour 1948 !...

MOTO-CLUBS PARTICIPANTS

HOLLANDE : Koninklijke Nederlandsche Motorwielrijders Vereeniging de S-Gravenhage.

BELGIQUE : Union Motor Dinant de Dinant ; Motor Eclair de Schaerbeek ; Auto Moto Club de Marchienne ; Mons Moto Club de Mons.

FRANCE : Moto-Club de Moulins ; Amicale Moto-Club de la Cité de Lyon ; Moto-Club Narbonnais de Narbonne ; Moto-Club Verdunois de Verdun ; Moto-Ball Club Biterrois de Béziers.

MONACO (Principauté de) : Moto-Club de Monaco.

SUISSE : Moto-Club Vaudois de Lausanne ; Moto-Club Romand de Lausanne ; Moto-Club de Moutier ; Norton Club de Neuchâtel ; Moto-Club Malcantonese de Ponte Tresa ; Moto-Club de Montreux.

ITALIE : Moto-Club de Biella ; M.C. de Tortoreto d'Abruzzo ; M.C. de Busto Arsizio ; M.C. de Savona ; M.C. de Boscomarengo ; M.C. de Melzo ; M.C. de Sassello ; M.C. de Bordighera ; M.C. de Galliate ; M.C. d'Alessandria ; M.C. de Mondovì ; M.C. de Meda ; M.C. d'Acqui ; M.C. de Desio ; M.C. de Voghera ; M.C. de Sampierdarena ; M.C. de Genova ; M.C. de Moncalvo ; M.C. de Valenza ; M.C. « Raviolo » de Pinerolo.

Orateurs Nationaux : Hollande, M. H. Mathey, de La Haye ; Belgique, en français, M. Maurice Plipart, de Mons ; en flamand, M. Ch. Aerts, d'Anvers ; France, M. Pontet Roger, de Moulins ; Suisse, M.

Ducraux Albert, de Lausanne ; Monaco, M. Pierre Dogliolo, de Monaco ; Italie, Sig. Rag. Mario Bocca.

Premiers Centaures de la Madonnina 1947 : Hollande, M. J. Kuypers, de La Haye ; Belgique, M. Van Merbeek, de Mons ; France, M. Prothery Fernand, de Lyon ; Suisse, M. Georges Cordey, de Neuchâtel ; Principauté de Monaco, M. Pierre Dogliolo, de Monaco ; Italie, Sig. Piero De Blasis di Savona.

CLASSEMENT

Coppa Federazione Motociclistica Italiana (Challenge biennal), à l'équipe réalisant le meilleur classement absolu, au Moto-Club de Moulins, avec 26.680 pts.

Coppa Prefetto di Alessandria, à l'équipe réunissant le plus grand nombre de participants, au Moto-Club de Sampierdarena : 110 points.

Coppa Citta di Alessandria, à l'équipe la mieux classée du Nord : Union Motor Dinant : 16.900 points.

Coppa Municipio di Castellazzo Bormida à l'équipe la mieux classée du Sud : Moto-Club di Tortoreto d'Abruzzo : 6.000 points.

Coppa San Pio V Papa (1566-1572), à l'équipe la mieux classée de l'Est : Moto-Club de Monaco : 8.000 points.

CLASSEMENT INDIVIDUEL

Concurrents venant du Nord : 1. H. Matey, de S-Gravenhage ; 2. Jules Stekelorum, de Schaerbeek.

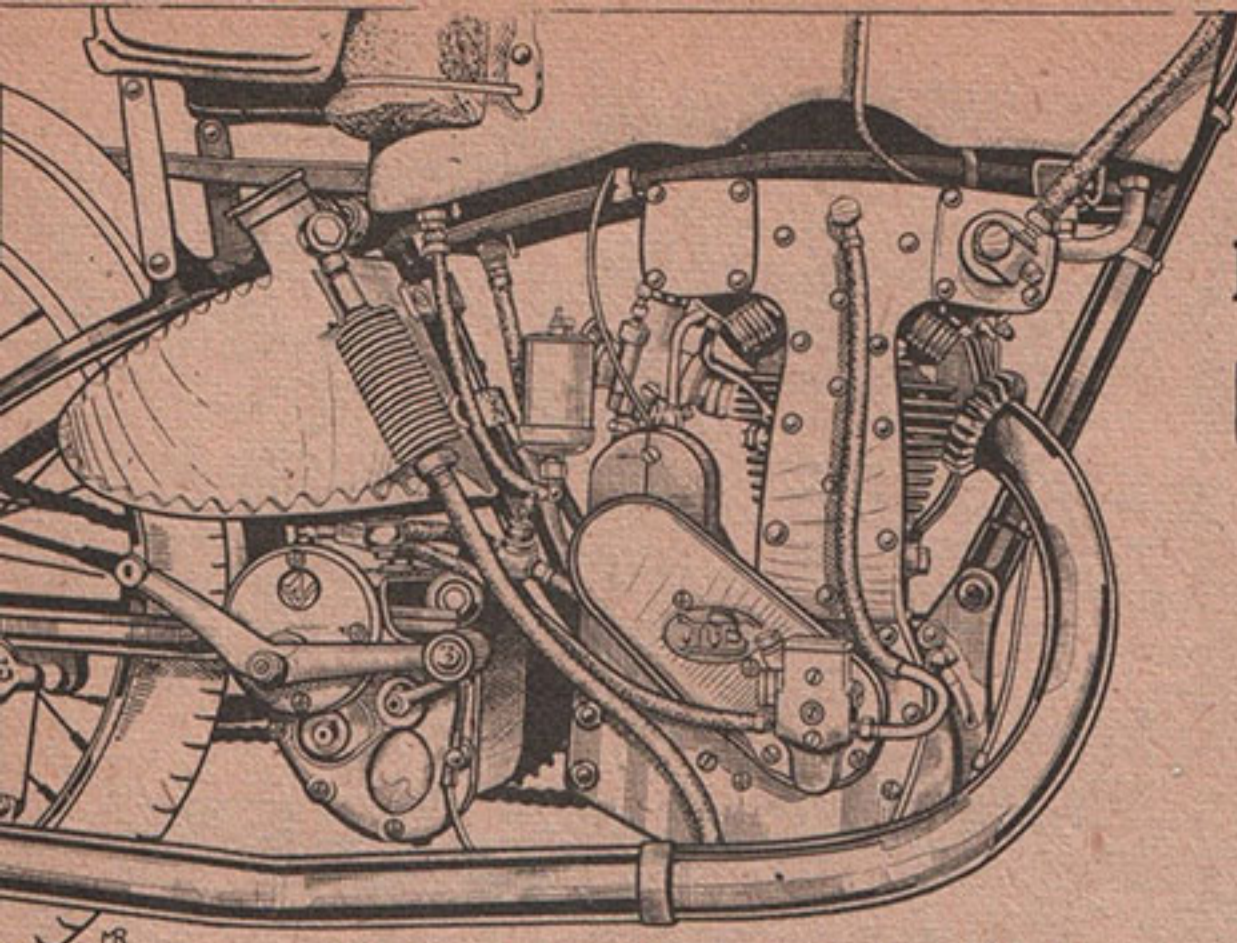
Concurrents venant du Sud : 1. Marco Priori di Tortoreto, d'Abruzzi ; 2. Del Santo Luigi, de La Spezia.

Concurrents venant de l'Est : 1. Capodici Valerio, de Piacenza ; 2. Corengia Nino de Meda.

Concurrents venant de l'Ouest : 1. Labau René, de Narbonne ; 2. Bertrand Henri, de Béziers.

Les autres Prix constitués par les Plaquettes-Souvenirs 1947 ont été distribués aux Clubs classés.

DEUX RÉALISATEURS D'ÉLITE : LES FRÈRES NOUGIER



Nos lecteurs d'avant-guerre se souviennent des magnifiques résultats obtenus en compétition par Henri Nougier, sur diverses machines mises au point par son frère et lui-même. La nouvelle 250 cmc., double A.C.T., que les frères Nougier ont entièrement réalisée par eux-mêmes, suivra certainement la trace de ses aînées si glorieuses, et s'affirmera bientôt nous l'espérons, comme une moto de classe internationale.

LORSQUE nous lisons sur notre chère revue les controverses passionnées sur l'absence de nos machines nationales en compétitions et sur le silence prudent des firmes, nous voyons en pensée les bureaux d'études où des ingénieurs aux fronts plissés établissent dans l'ombre des modèles révolutionnaires.

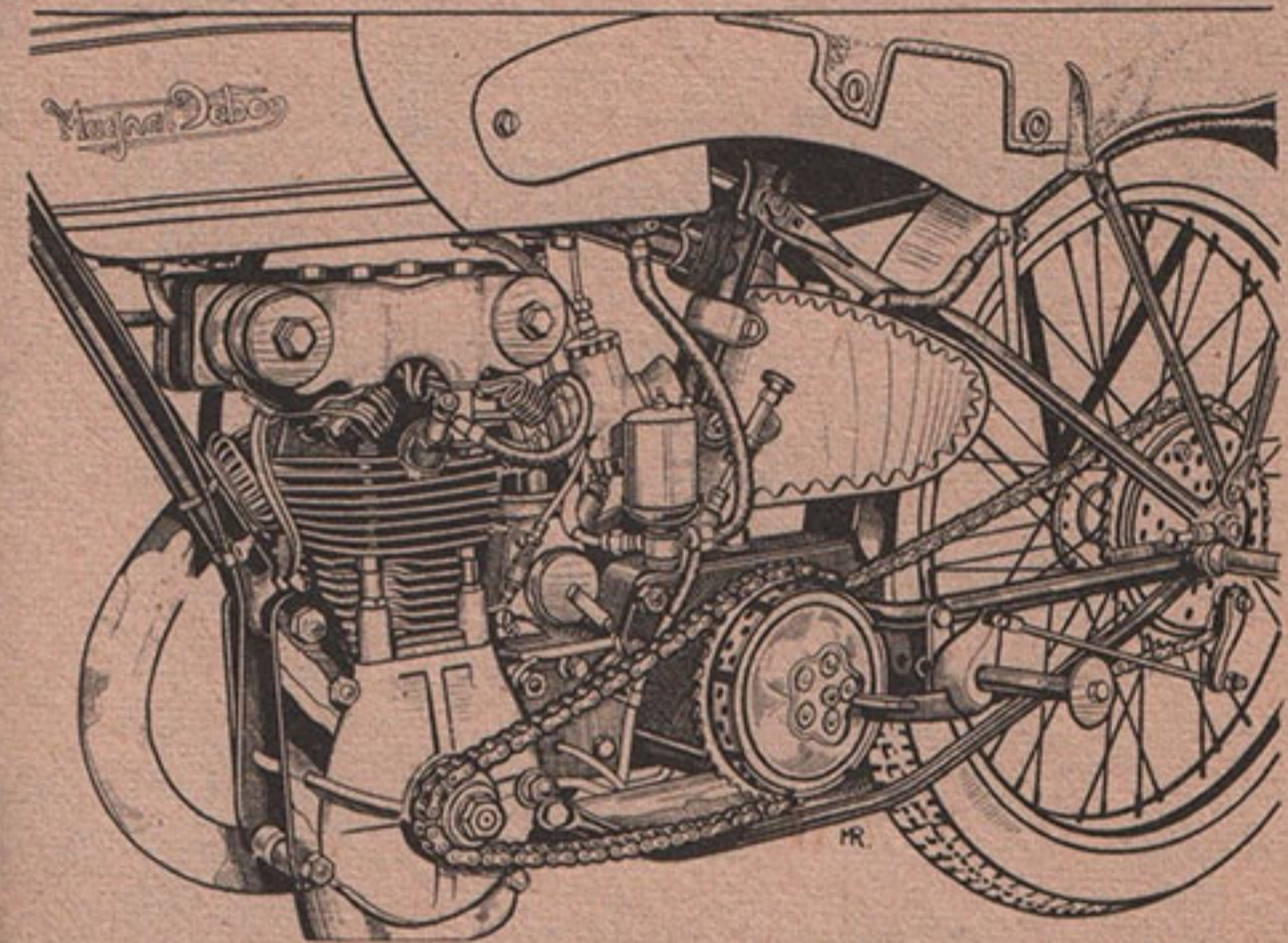
C'est fort possible et nous le souhaitons grandement pour le prestige français, mais nous demeurons sceptiques, car pour peu que ces supers modèles sortent un jour, espérons qu'à ce moment ils ne soient pas trop en retard sur la technique étrangère, qui, elle, ne craint pas de travailler au vu de tous, pour améliorer et même innover.

Mais qui de nous pense au labeur obscur, acharné, de ces mordus qui, eux-mêmes sans aide (sauf lorsque leur génie éclate), travaillent en dehors de leurs occupations, le soir tard dans la nuit, les jours de repos et tout cela pour le seul plaisir de concevoir, réaliser de leurs propres mains, et courir sur des engins issus de leurs cerveaux et de leurs efforts.

Je veux brièvement retracer le travail de deux d'entre eux, qui, à force de labeur, ont obtenu des résultats dont beaucoup d'ingénieurs plus ou moins diplômés seraient envieux, je cite les frères Nougier, garagistes à St-Andiol (B.-du-Rh.).

Lorsque, il y a une quinzaine d'années,

Ci-dessus et ci-contre : Le moteur de la 125 cmc. double A.C.T. avec laquelle Nougier battit en 1939 (et détient toujours) les records des 50 kms, 50 miles, 100 kms et de l'heure pour la cylindrée à plus de 114 de moyenne. C'est une 175 cmc. Magnat-Debon classique « raccourcie » et transformée. Il existe une 175 et une 250 établies sur le même principe par « Nougier frères ».



nous écumions en « petits cubes » les nombreuses courses de côtes sur d'in-vraisemblables machines acrobatiques, prise directe, cadres vélos, jantes bois et deux temps poussés, l'équipe Nougier prit corps.

Ils sont deux : Nougier, créateur, l'aîné, et Nougier coureur, le jeune, qui mit lui aussi la main à la pâte, travaillant dans l'atelier paternel, dressés à la vieille

école artisanale où l'esprit d'initiative, d'invention, se développe le mieux, ils décidèrent de monter modestement un 125 cmc. compétition.

Il faut dire que nous montions nous mêmes nos machines pour plusieurs raisons, d'abord parce que nous avions la passion du bricolage, ensuite parce qu'en province, il nous était difficile de trouver des moteurs spéciaux et le plus souvent parce que nous n'en avions pas les moyens pécuniaires.

Ce fut donc sur un bloc deux vitesses « Train » normal que les deux frères fixèrent leur choix. Tous les secrets de mise au point révélés par « Moto-Revue » furent mis en œuvre et leur ingéniosité aidant le moteur fut prêt. Monté sur un petit cadre « maison », une culasse « alu » coulée et usinée par eux, polissage, maquillage des lumières, équilibrage, etc... L'engin permit à Nougier coureur de faire des débuts prometteurs.

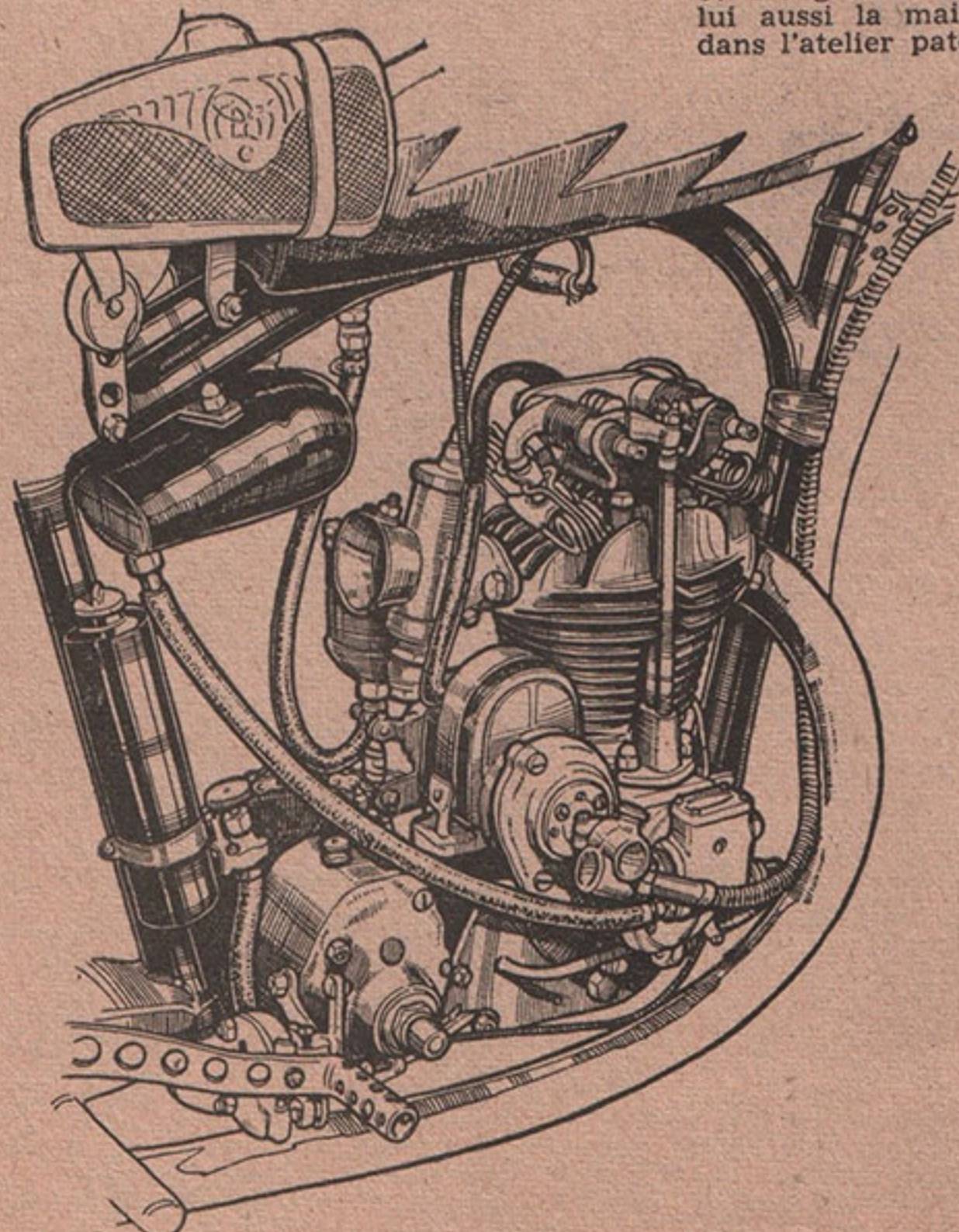
Malheureusement, l'année suivante, un fin mécano de Saint-Rémy-en-Provence, Vuirra, avait monté un petit Moser à culbuteurs qui, muni d'une boîte 3 vitesses, vint barrer l'équipe Nougier.

Nullement découragée, l'équipe se remit au travail. Le deux temps est mort, vive le « culbu » !

Ils attaquent cette fois un 175 cmc. Zurcher acheté d'occasion. Une chemise réduisit l'alésage à 125 cc., puis un cylindre fait de toutes pièces, culbuterie transformée, culasse travaillée, carters renforcés à la soudure « alu » et le petit moteur équipe un cadre toujours « maison », boîte trois vitesses munie d'un sélecteur entièrement réalisé par eux. Le petit bolide (un peu plus de 100 kmh.), devint imbattable.

Ce n'était qu'un début. « Découverts » après deux ou trois ans d'efforts par le voyageur de la maison Magnat, ils purent enfin recevoir une aide. Ils purent obtenir un 175 cmc. compétition de la maison que Nougier « coureur » pilota.

Décidément, l'équipe est insatiable. Ça ne va pas assez vite ! Nougier mécano dessine, réalise lui-même des moules en bois, les fait couler, les usines sur son tour. Il taille ses pignons, calcule ses



Voici le 175 Zurcher ramené à 125 cc. par chemisage du cylindre avec lequel Nougier se tailla de beaux succès, en 1936, notamment dans plusieurs courses de côte. Les transformations les plus importantes en dehors du chemisage sont le montage de ressorts en épingle, la pose d'un carburateur Racing « Down draft », le montage d'une prise de compte tours en bout d'arbre de magnéto. Le réservoir d'huile est de petite capacité, vu la faible distance à parcourir.

Croquis originaux de notre bureau de dessin
Reproduction interdite sans mention d'origine

comes et transforme ainsi le 175 cmc. à culbuteurs en double A.C.T.

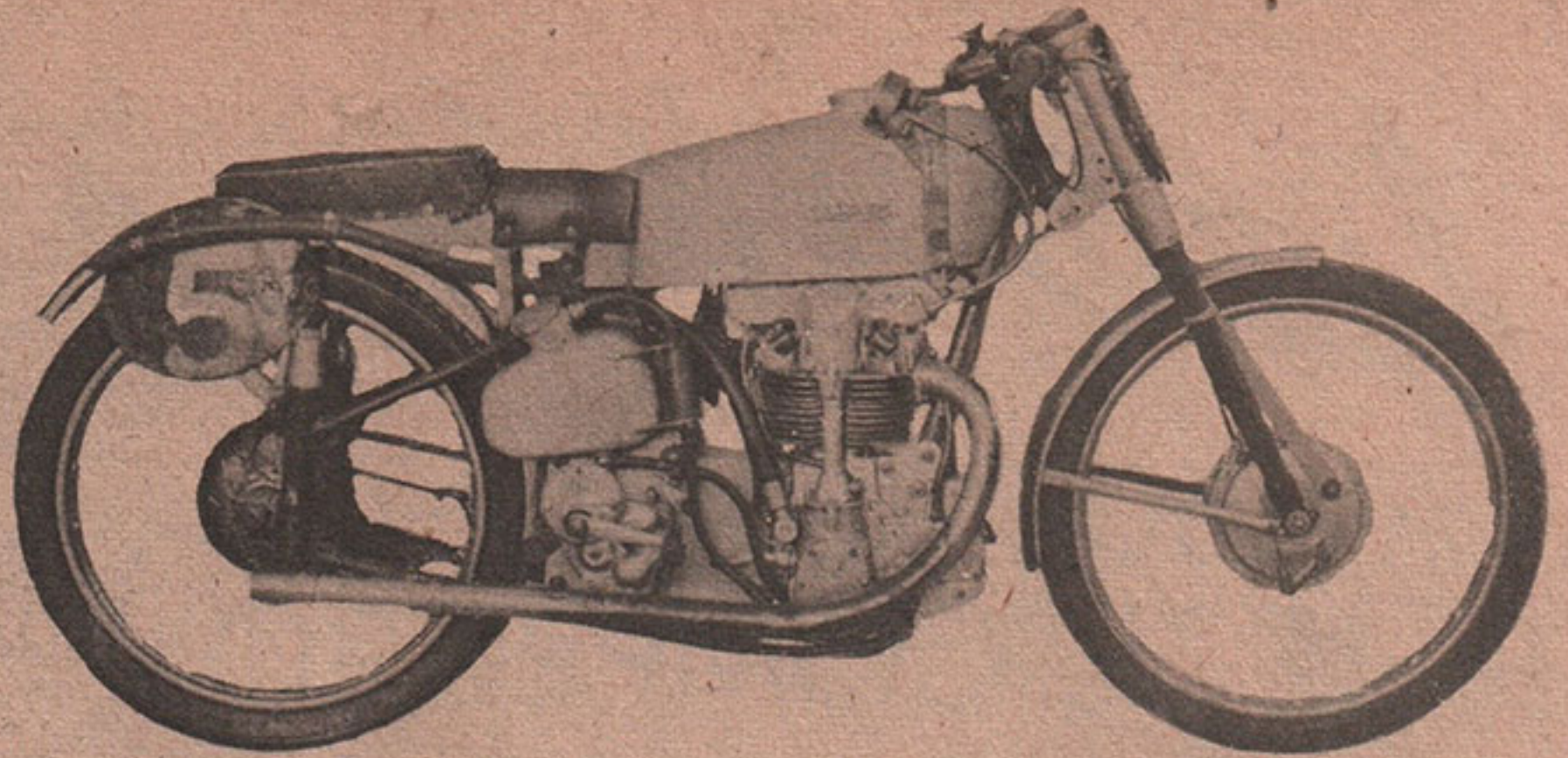
Entre parenthèse, il faut dire que Nougier avait complété son bagage technique grâce à son séjour forcé au camp d'aviation d'Istre.

Cet A.C.T. était monté avec entraînement par cascade de pignons, prise du compte-tours sur l'arbre à came, et comportait un dispositif permettant de déculasser sans toucher à la distribution. En passant et pour signaler toutes les difficultés de l'entreprise, signalons que les comes calculées et exécutées par Nougier mécano n'ayant pas subi, et pour cause, une cémentation suffisante, se « boulochèrent » en cinq secs sur les galets des poussoirs de soupapes. Il fallut donc en faire de nouvelles chez Magnat, et qui tinrent.

Pour les réglages, un banc d'essais système Renart fut monté dans un coin du garage, cornières scellées dans le sol. Bien que relativement rudimentaire, c'est sur ce banc qu'on défilé tous les moteurs victorieux de la « maison ».

Encouragés par les succès en course, ils mirent incontinent un 250 cmc. identique en chantier. Ce matériel permit à Nougier coureur de gagner de nombreuses victoires en trois cylindrées : 125, 175 et 250 cmc.

Pour passer le temps, « Nougier mécano » monte un moteur 125 cmc. double A.C.T. qui dans le cadre de 175 cmc. permet à « Nougier coureur » de battre



Vue d'ensemble de la nouvelle 250 cmc. de Nougier, côté commande d'A.C.T.

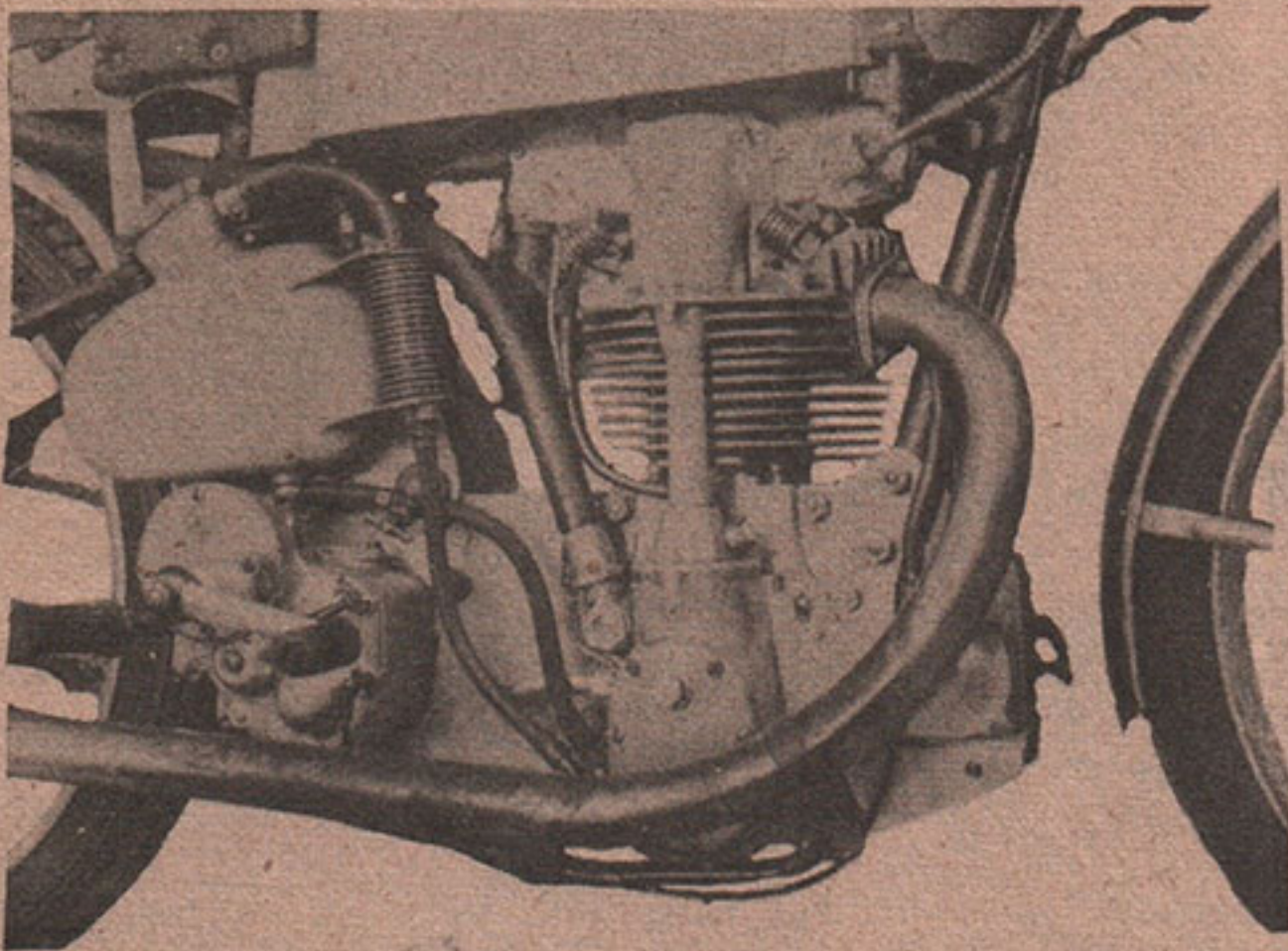
Vient la libération. Une nouvelle machine est née entièrement de leurs mains cette fois-ci.

Carters hauts, cylindre court, culasse volumineuse, entraînement des comes par arbre vertical, ressorts en épingles, volant extérieur enveloppé dans un carter, genre Benelli, magnéto en avant du moteur.

Pour le reste cadre Magnat, suspension arrière « maison », fourche télescopique, radiateur d'huile. Cette machine est certainement avec la Prester-Jonghi 2 A. C.T. la plus belle des pièces de mécanique française. Elle est terriblement vite et tous les jours elle acquiert un peu plus de vitesse. L'écurie compte en plus un 350 cmc. double A.C.T. qui est je crois en période d'essais et de mise au point en compétition. C'est alors le succès à jet continu qu'il est inutile de rappeler, succès régionaux, car les frères Nougier qui ont avant tout à faire marcher leur affaire commerciale ne peuvent sillonner la France d'un circuit à l'autre.

Prendre un moteur conçu pour la course, le mettre au point, gagner des chevaux, est déjà un travail excessivement délicat. Mais construire et mettre au point par ses propres moyens est à mon avis beaucoup plus méritoire. D'autant que les frères Nougier travaillent silencieusement, modestement, pour le seul plaisir de la mécanique et je suis sûr que j'aurais droit à d'amicales remontrances lorsqu'ils liront ces lignes. Souhaitons que cet exemple stimule les cerveaux endormis par les privations et que de nombreux français énergiques (il doit certainement y en avoir encore), participent par leurs efforts individuels au bon renom de l'esprit inventif de notre pays.

J. PORTE, à Carpentras.



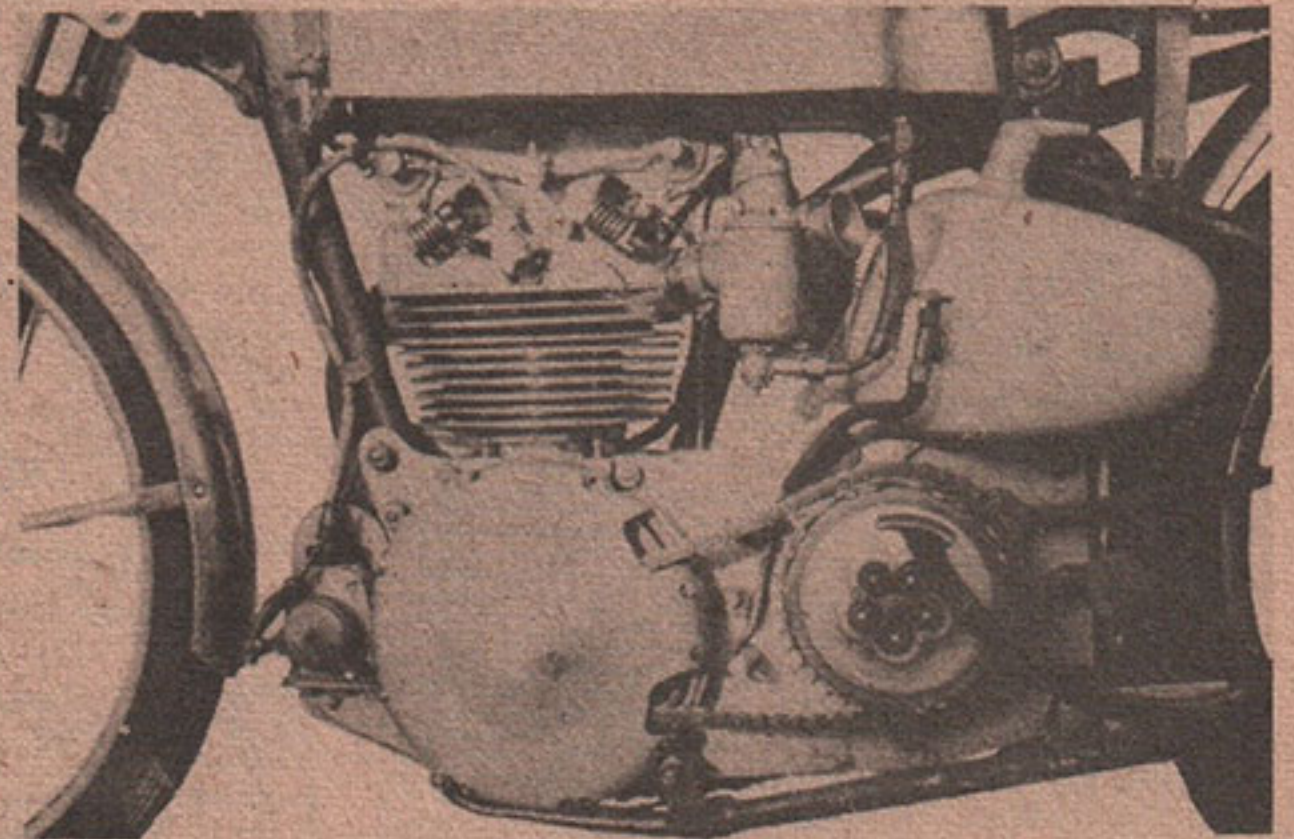
Le moteur de Nougier, vu du côté commande de distribution. Remarquez la robustesse des carters, le radiateur d'huile, la prise de compte tours, le reniflard d'huile.

à Montlhéry les records du monde de 50 kms, 50 miles, 100 kms et une heure, records qui sont toujours sa propriété.

La consécration était venue en 1939 aux Grands Prix de France, Nougier coureur devenait champion national en 175 cmc. et finissait 3^e avec le 250 derrière les deux terribles D.K.W. de Kluge et Simons à Reims. Tout cela sur des machines intégralement françaises et de leur construction.

Survient la drôle de guerre, je retrouve en passant « Nougier coureur » 2^e classe artilleur du côté de Bar-le-Duc. Défaite, occupation, sommeil du sport mécanique. Lors d'une visite après l'armistice, je vois dans une caisse prête à être expédiée à la fonderie des modèles bois vernis rouge. Ce sont ceux d'un curieux moteur 250 cmc. qui fut réalisé à temps perdu.

Le même moteur, côté transmission primaire. Le volant extérieur est enclos dans un carter et supporté par un palier. La magnéto est à l'avant du moteur.



COMMANDEZ AUJOURD'HUI MEME

votre VADE-MECUM du MOTOCYCLISTE

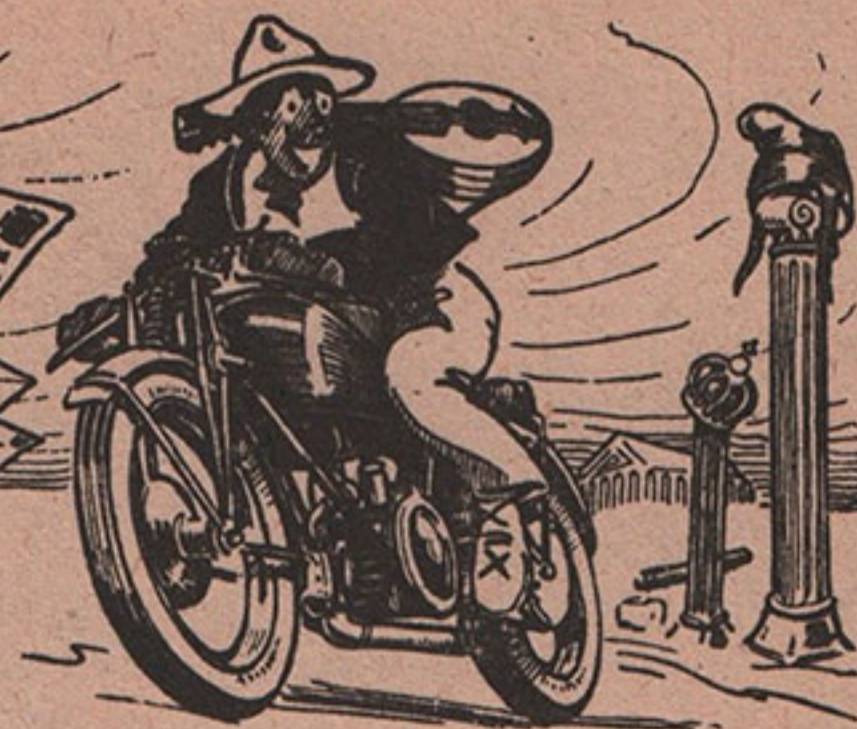
Prix : 200 frs. — Franco : 235 frs. — Etranger : 250 frs. — (C.C.P. C. LACOME, Paris 289-91)

LE VADE-MECUM sera expédié le 15 septembre

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

Lettres d'Italie

LA 250 cmc. 2 CYL. GUZZI "COMPETITION"



NOUS avons parlé récemment de la formule internationale adoptée au dernier congrès de la F.I.C.M. pour les Grands Prix motocyclistes. Aux termes du nouveau règlement, les machines devront satisfaire aux règles suivantes : Poids limite : 125 kilos. Obligation de parcourir sans ravitailler une distance minimum de 240 kms. Obligation d'employer un carburant du commerce. Aucune limitation quant à la cylindrée et liberté absolue pour l'alimentation (compresseur autorisé).

La nouvelle 250 cmc. Guzzi est certainement la première machine d'usine établie sur ces données. Même si l'application de la formule était retardée, elle permettrait à la célèbre marque italienne de consolider ses positions pour la su-

rieur de ce boîtier, figure aussi la pompe à huile. Elle est du type à engrenages, à double effet et comporte 3 pignons. Son débit, à plein régime, est de 320 litres à l'heure environ pour la pompe d'arrivée d'huile et de 400 litres pour la pompe de retour.

Le carter moteur est constitué par trois pièces de fonderie en életron. L'arbre moteur, à contrepoids rapportés d'une seule pièce, tourne sur trois paliers suivant le système employé sur les moteurs d'aviation. La boîte de vitesses disposée normalement derrière le moteur est classique, à quatre vitesses et commandée par un sélecteur. C'est un montage en « semi bloc » qui permet de retirer tout

le mécanisme de changement de vitesse, sans démonter le moteur. Il suffit de dévisser un couvercle disposé du même côté que la commande de distribution.

L'emplacement et l'entraînement du compresseur ont été prévus, mais la 250 Guzzi est actuellement essayée avec alimentation normale par un carburateur Dell'Orto à double corps, très incliné. La magnéto Bosch est disposée à la partie inférieure du groupe, à l'avant.

La mise au point se poursuit avec l'essence réglementaire à 72 d'octanes. Le rapport volumétrique est, paraît-il, de 10 à 1, ce qui est absolument renversant. N'oublions cependant pas qu'il est beaucoup plus facile de refroidir un moteur de petite cylindrée unitaire qu'un 350 ou un 500. Le régime de 9.000 t.-m. (toujours à l'essence pure), a été atteint, ce qui donne à la roue arrière une puissance de 23 CV (92 au litre, sans compresseur, une paille !)

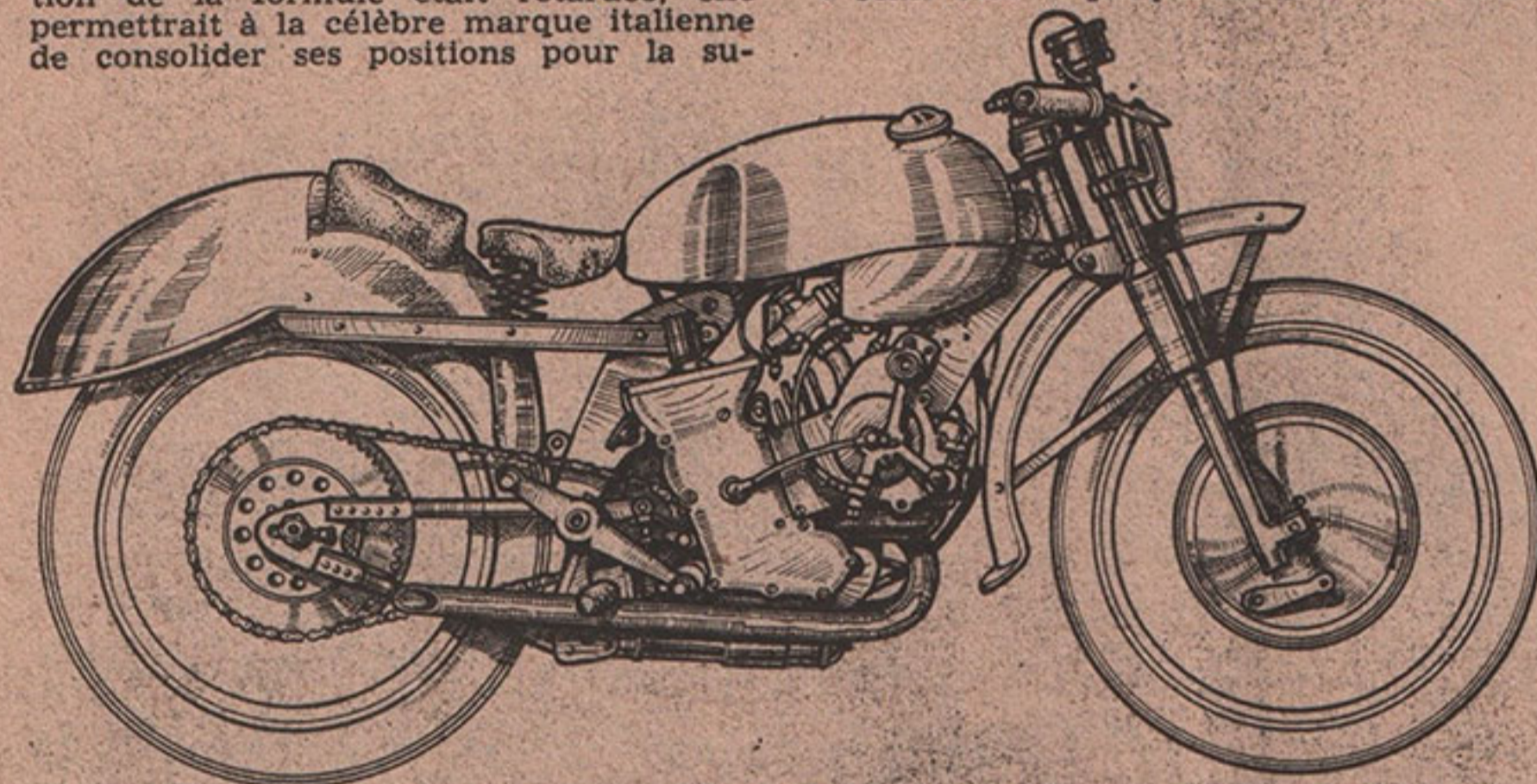
Nous retrouvons sur cette machine le principe du « moteur cadre ». Les éléments en alliage léger du châssis sont boulonnés sur le moteur. Cependant, la fourche arrière est constituée par des tubes d'acier et des plaques en alliage spécial. Elle est évidemment articulée et montée sur silentbloks. Les dispositifs de la suspension sont du type hydraulique, avec amortisseurs à huile brevetés. La plupart de ces éléments sont en alliage léger.

On remarquera le diamètre des freins (250 mm.). Chaque tambour possède son système de ventilation intérieure à turbine.

La machine, en ordre de marche, pèse 114 kilos (sans huile ni carburant). Ce poids sera abaissé à 110 kilos pour le modèle sans compresseur.

Attendons avec patience les premiers essais officiels de la sensationnelle 250 2 cylindres Guzzi. Si elle tient ce qu'elle promet, nous ne sommes pas au bout de nos surprises.

C. BORDINO



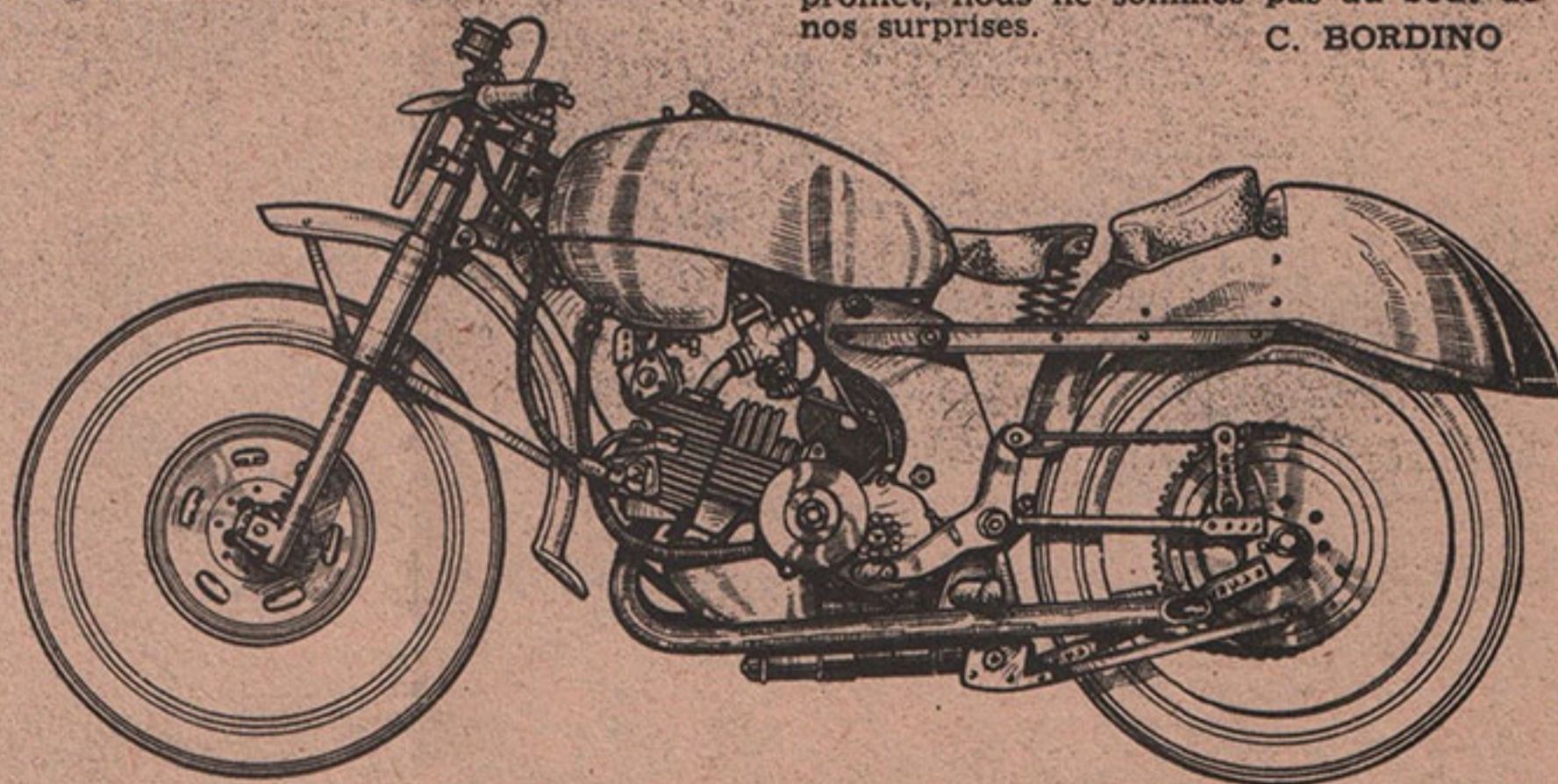
La 250 Guzzi deux cylindres jumelés vue du côté commande de distribution. On remarque le débattement important des suspensions et le diamètre des freins.

prémative en 250 cmc. A moins que certaines 4 cylindres de même puissance n'entrent en lice à leur tour...

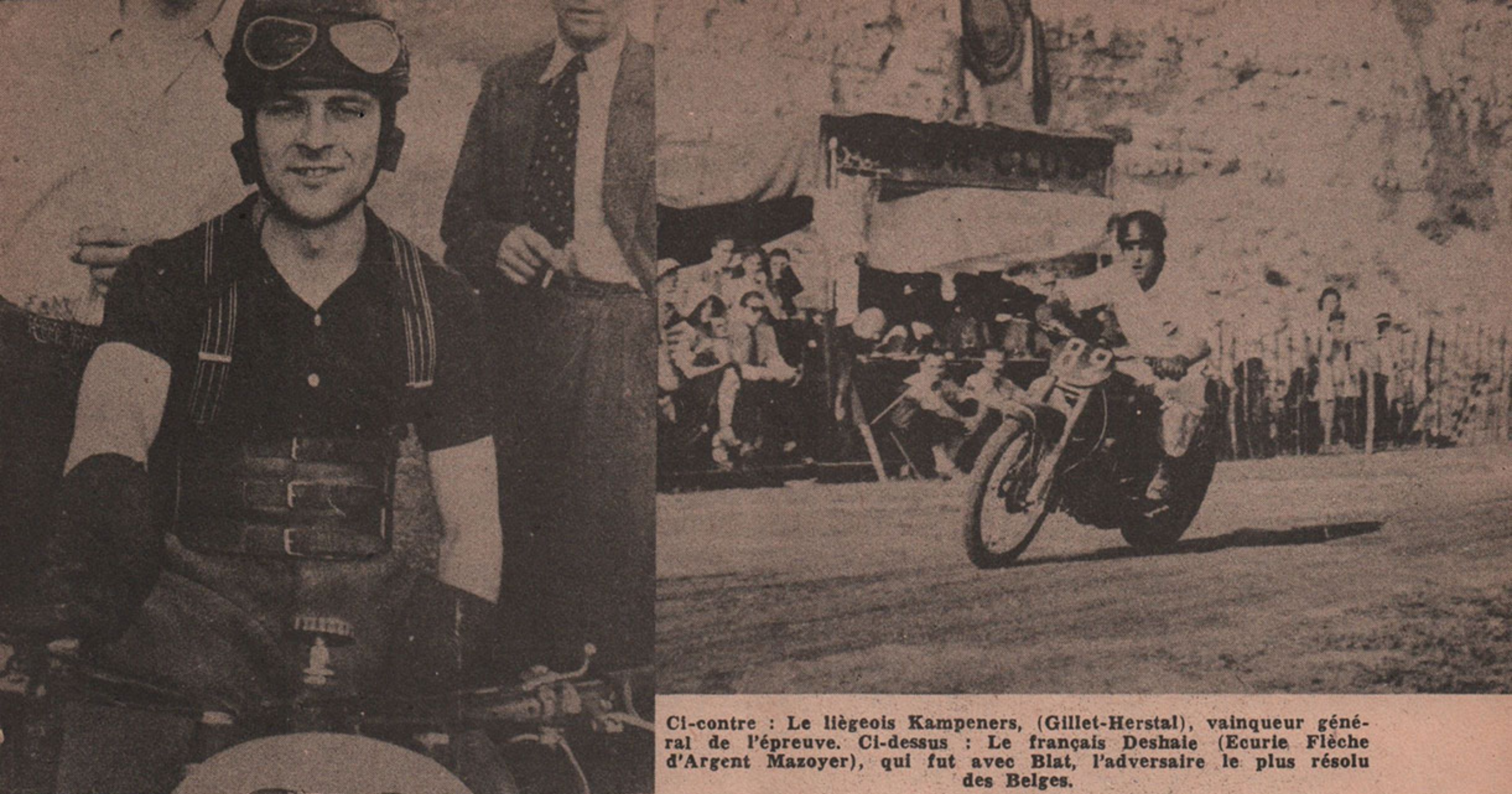
Le racer qui vient de sortir des usines de Mandello del Lario est donc une « quart de litre ». Son moteur, un deux cylindres côte à côte presque horizontal, comme il se doit chez Guzzi, mesure 54 mm. d'alésage et de course. La distribution est à double arbre à cames en tête commandé par une cascade de cinq pignons. Il est curieux de constater la grande similitude de ce moteur avec celui de l'A.J.S. 500. Entre les cames et les queues de soupapes sont interposés de petits plateaux en acier.

Les deux culasses usinées dans le même bloc comportent des calottes en bronze d'aluminium. Par contre, les cylindres sont distincts et chemisés avec une fonte spéciale traitée dénommée « tenaxite ». Huit tirants filetés fixent la culasse aux cylindres.

Le boîtier des engrenages de distribution est à droite du bloc. Un des pignons est monté sur un support excentrique, qui permet un ajustage facile en cas de modification du taux de compression (par emploi de joints de culasse d'épaisseur différente, probablement). A l'inté-



La position de la pédale de frein AR est assez inhabituelle, ainsi que celle du petit levier de commande de la came. A noter que l'extrémité inférieure des tubes d'échappement n'arrive pas à l'axe de roue.



Ci-contre : Le liégeois Kampeners, (Gillet-Herstal), vainqueur général de l'épreuve. Ci-dessus : Le français Deshaie (Ecurie Flèche d'Argent Mazoyer), qui fut avec Blat, l'adversaire le plus résolu des Belges.

Le MOTO-CROSS de la LIBERATION

Organisé par le "MOTOR-CLUB"

GAGNES par une émulation dont on ne peut que les féliciter, les dirigeants du Motor-Club, s'inspirant de l'exemple de l'A.M.S., ont organisé le 24 août, aux Buttes de Montreuil, une grande rencontre franco-belge dont les différentes phases furent très disputées. La réception des concurrents belges et des nombreuses personnalités de la Fédération Motocycliste de Belgique eut lieu l'avant-veille de l'épreuve, et rien ne fut omis pour leur laisser le meilleur souvenir de leur séjour en France. Nous avons pu admirer les belles machines dont disposent nos sympathiques voisins du Nord : 350 Gillet d'Herstal à fourche télescopique, F.N. dernier modèle à suspension par roues tirées, qu'un spectateur facétieux baptisa du nom de « fourches lance-pierres ». Les moteurs F.N. étaient des blocs M. 11 (350 culbutés). Le comportement de ces machines fut remarquable, dans les durs lacets des Buttes de Montreuil, et il est certain que si leur aspect est un peu étrange, le principe des suspensions à roues tirées s'avère excellent dans la pratique.

Les belges ont remporté la palme une fois de plus. Mais la résistance des nôtres fut des plus vives et donna à la course un intérêt palpitant. Nous avons vu Deshaie et Blat terminer à quelques mètres des vainqueurs. Il est certain que leurs mécaniques ont sensiblement moins de chevaux que celle de leurs rivaux belges, car cet artisan courageux qu'est Mazoyer ne dispose pas des formidables moyens d'une usine. Et déplorons une fois de plus que notre industrie nationale paraisse se désintéresser de la question. Voici un bref résumé des différentes courses.

ELIMINATOIRES DE LA COURSE INTERNATIONALE, 1^{re} série (7 tours)
Ladevèze, dont il faut signaler le cran et l'endurance, est au départ, bien qu'il

se ressente encore douloureusement de sa chute au cross du 14 juillet. Il gagne avec une notable avance sur Poitte, Tisserand ayant abandonné au 4^e tour.

2^e série (7 tours)

Le speaker annonce qu'un spectateur offre une prime au dernier de cette course, disputée par Adnet, Thuillier, Bonin et Delaunay. Adnet, sur sa 250 cc. Terrot de moto-ball, gagne, suivi à peu de distance par Thuillier, précédant lui-même Ray Bonin. Ce dernier a eu quelques ennuis de machine avant l'épreuve, ayant crevé son réservoir d'essence.

3^e série (7 tours)

Sur sept concurrents au départ (Tisserand, Viaud, Huc, Perlin, Engel, Deshaies et Blat), six seulement passent devant le chronométrage au premier tour. Réflexion spirituelle entendue au micro : « C'est un flic qui est premier ». Le « flic » en question est aujourd'hui célèbre, puisqu'il s'agit de Blat. Il emmène dans son sillage Deshaie, un autre représentant de la police de la route, tandis que Viaud les suit à quelque distance. Ce dernier fait un beau retour et se rapproche du second, mais tombe sans gravité pour lui un tour avant la fin. Belle victoire de Blat.

On joue ensuite la « Brabançonne » et M. Auvray, directeur du « Motor-Club », prononce au micro une brève allocution, souhaitant la bienvenue aux concurrents belges, et remerciant la F.M.B. de son concours. L'équipe belge au complet défile sur le circuit, puis le programme continue.

Course nationale (250 cmc.)

Adnet, dont la forme est splendide, gagne la course des « quarts de litre » sans avoir jamais été inquiété, prenant plusieurs centaines de mètres à Bonin.

Courses internationales

1^{re} éliminatoire franco-belge (10 tours)

Blat, Thuillier et Bonnin vont challenger les redoutables belges Pé, Frenay et Quinet Junior (18 ans).

Pé (F.N.), en tête au premier tour, est dépassé par Frenay (Gillet) au second. Blat est en troisième position, précédant Thuillier. Ce dernier doit malheureusement abandonner après 4 tours. Blat prend l'offensive et dépasse Pé à la mi-course. Il se rapproche du leader, le suivant à quelques mètres et termine à 5 mètres de lui. La course de Blat fut des plus méritoires et suscita dans la foule une réelle admiration. Le représentant de l'Ecurie Flèche d'Argent ne fut pas moins applaudi que le premier et l'accompagna sur le tan-sad de la Gillet pendant le tour d'honneur.

2^e éliminatoire franco-belge (10 tours)

Le belge Cox (F.N.), mène d'un bout à l'autre, talonné par Deshaies qui fait une chute à l'arrivée et passe la ligne en poussant sa moto. Il n'a heureusement que des blessures peu graves et pourra participer à la finale. Deshaie a conduit sa course en vrai champion de motocross, avec autant d'audace que d'habileté. Il tenta de dépasser Cox dans la montée qui suit les tribunes, mais n'y parvint pas, la sente étant trop étroite. Il mordit sur l'herbe et reprit sa ligne avec maestria, vivement applaudi par tous.

3^e éliminatoire franco-belge (10 tours)

Lejeune (X) et Kampeners (Gillet) se suivent pendant sept tours. Poitte, alors troisième, est dépassé par Ladevèze dès le second passage. L'abandon de Lejeune laisse la victoire à son compatriote Kampeners, tandis que Ladevèze termine second.

De haut en bas : P. Ladevèze, vainqueur de la 1^{ère} éliminatoire. Adnet (Terrot 250 cmc.), seul vainqueur français sur machine française ; Pé, sur la nouvelle F.N., Frenay (Gillet), qui remporta la première course franco-belge.

Finale (20 tours)

Ce fut évidemment la course la plus disputée. Cox, après avoir mené pendant deux tours, doit se retirer et laisser la place à Frenay, que suivaient Kempeners et Deshaie. Poitte, victime d'une crevaison, repartit avec une autre machine, mais bûcha à peu de distance du départ. Vers le milieu de la course, Kempeners prend le commandement, tandis que Blat voit son sélecteur le lâcher. Il continue néanmoins et comme il n'a plus guère de chances de se classer honorablement, on peut le voir céder la route aux concurrents belges qui menaient la danse. Geste sportif qui lui fait le plus grand honneur. Kempeners s'affirme comme le grand vainqueur de la journée, enlevant la finale devant Frenay et Deshaie que la blessure reçue dans la précédente course n'a pas empêché de conduire de façon éblouissante.

Courses nationales.

1. Ladevèze (Matchless), 7' 56" 2/5 ; 2. Poitte (Ecurie Flèche d'Argent Mazoyer), 8' 13" 1/5.

2^e série

1. Adnet, 7' 57" 4/5 ; 2. Thuillier, 7' 59" ; 3. Bonnin (Ecurie Flèche d'Argent Mazoyer), 8' 19" .

3^e série

1. Blat (Ecurie Flèche d'Argent Mazoyer), 7' 43" 1/5 ; 2. Deshaie (Ecurie Flèche d'Argent Mazoyer), 7' 48" ; 3. Tisserand ; 4. Engel ; 5. Huc.

Courses Internationales

1^{ère} série

1. Frenay (belge, sur Gillet), 11' 0" 4/10 ; 2. Blat (français), 11' 1" 3/10 ; 3. Pé (belge, sur F.N.), 11' 3" ; 4. Bonnin (français), 11' 48" 3/10 ; 5. R. Quinet (belge), 11' 49" .

2^e série

2^e éliminatoire : 1. Cox (belge, sur F.N.), 10' 58" ; 2. Deshaie (français), Ecurie Flèche d'Argent, 11' 25" ; 3. Quinet (belge), 11' 49" ; 4. Adnet, 12', etc...

3^e série

1. Kempeners (belge, sur Gillet), 10' 57" 2/10 ; 2. Ladevèze (français), sur Matchless, 11' 2" 2/5 ; 3. Poitte ; 4. Huc.

Finale (20 tours)

1. Kempeners (belge, sur Gillet), 21' 38" 1/10 ; 2. Cox (belge, sur F.N., 21' 48" ; 3. Deshaie (français, Ecurie Flèche d'Argent Mazoyer) ; 4. Ladevèze (français), 22' 39" ; 5. Poitte.

**LE MOTO-CROSS DE L'A.M.S.
DU 28 SEPTEMBRE**

Le moto-cross international du 28 septembre paraît assuré d'un succès sans précédent. On escompte la venue très probable de l'anglais Bill Nicholson, qui est pour le moto-cross ce qu'un Fergus Anderson est pour les courses de vitesse : la vedette n° 1. Bob Foster, s'il est remis de son accident de Strasbourg. Teddy Bessant, pilote n° 1 de l'équipe Matchless, Colin Edge, capitaine de l'Equipe du Nord de l'Angleterre, Ted Frost, qui s'est déjà distingué chez nous, et son rival belge Van Howe, qui comptent bien régler sportivement leur différend du 14 juillet ; Mengels, concurrent direct de Nicholson, belge également, qui vient de battre ce dernier au grand moto-cross de l'Haye, Patriot, Meunier, Lambert Dehaës, aujourd'hui célèbres chez nous, les hollandais Plompen et Kimmernade, le luxembourgeois Tissot, etc...



A travers le Sport

LE GRAND PRIX MOTOCYCLISTE ALGERIEN DE LA MONTAGNE

Le Moto-Club d'Algérie a remporté, avec son Grand Prix Motocycliste de la Montagne (Blida-Chréa), un succès sans précédent qui lui fait honneur. Toutes les notabilités de la ville et de la région de Blida avaient tenu à honorer de leur présence la manifestation. Nos compliments sans réserve iront à MM. Larque, Darnatigues, Souday, Maicaire, Gauthier, Laffargue, Mme et M. Lonoy, Cazali Charly, Calleja, Debarri et enfin M. Jean Chalut, qui furent les responsables d'une organisation absolument impeccable.

C'est une 350 cmc. conduite par Poncetti qui réalisa le meilleur temps, devant la 500 cmc. de Riquier, premier de sa catégorie et brillant second au classement général.

CLASSEMENT GENERAL

1. 350 S. Poncetti Dominique, 17' 32"; 2. 500 S. Riquier Georges, 17' 40"; 3. 350 S. Petrus Otto, 17' 45" 2/5; 4. 500 S. Vals Pierre-Jean, 17' 50" 4/5; 5. 500 S. Meyer Gustave, 18' 04" 4/5; 6. 500 S. Casalta Michel, 18' 20" 2/5; 7. Venier René, 18' 42" 1/5; 8. 500 S. Boudissa Abdelkader, 18' 46"; 9. 350 S. Solari Marcel, 19' 17" 1/5; 10. 500 T. Vallies Jean-Jacques, 19' 24"; 11. 350 S. Lepoutre Gérard, 19' 37" 2/5; 12. 500 T. Perricquet Hubert, 19' 55"; 13. 500 T. Lepoutre Max, 21' 05" 1/5; 14. 350 S. Moll Marcel, 21' 14"; 15. 500 T. Barrière Albert, 21' 24"; 16. Andretta Alexandre, 21' 55"; 17. side, Santucci Gino, 22' 06" 1/5; 18. 350 S. Cardonna Joseph, 23' 36" 4/5; 19. side, Ciancio Rodolphe, 24' 47" 4/5; 20. 350 S. Mesguich Maurice, 26' 32" 2/5; 21. side, Molines Marcel, 26' 45" 4/5; 22. 350 S. Benoldi Brune, 37' 09" 1/5; 23. 500 T. Seilhan René, 42' 42" 4/5.

CLASSEMENT PAR CATEGORIES

Catégorie 500 cmc. Tourisme
1. Vallies Jean-Jacques, 19' 24"; 2. Perricquet Hubert, 19' 55"; 3. Lepoutre Max, 21' 05" 1/5; 4. Barrière Albert, 21' 27"; 5. Seilhan René, 42' 42" 4/5.

Catégorie 350 cmc. Sport
1. Poncetti Dominique, 17' 32"; 2. Petrus Otto, 17' 45" 2/5; 3. Solari Marcel, 19' 17" 1/5; 4. Lepoutre Gérard, 19' 37" 2/5; 5. Moll Marcel, 21' 14"; 6. Andretta Alexandre, 21' 55"; 7. Cardonna Joseph, 23' 36" 4/5; 8. Mesguich Maurice, 26' 32" 2/5; 9. Benoldi Bruno, 37' 09" 1/5.

Catégorie 500 cmc. Sport
1. Riquier Georges, 17' 40"; 2. Vals Pierre-Jean, 17' 50" 4/5; 3. Meyer Gustave, 18' 04" 4/5; 4. Casalta Michel, 18' 20" 2/5; 5. Venier René, 18' 42" 1/5; 6. Boudissa Abdelkader, 19' 10".

Catégorie Sidecars
1. Santucci Gino, 22' 06" 1/5; 2. Ciancio Rodolphe, 24' 47" 4/5; 3. Molines Marcel, 26' 45" 4/5.

Forfaits
Giraud Georges; Régnier Fernand; Fredouille Jules.
Accident mécanique
Lucas Maurice.

AU MAROC

Après la grande course Alger-Casablanca, ce fut Casa-Marrakech-Casablanca, puis le 15 juin le Grand Prix des Algériens à Meknès qui vit le triomphe de Zonco sur 500 Guzzi. Alves sur 350 compétition Terrot, De Philippo, sur 250 Triumph.

Le 6 juillet Grand Prix de la Foire de Casablanca, sur le difficile circuit pavé du Port de 1 km. 714 de tour avec six virages à parcourir 30 fois.

500 cmc. : 1. Santos (Guzzi), en 55' 50"; 2. Vittet (Harley-Davidson), en 57' 16" 8/10; 3. Dafflon (Norton), en 58' 36" 8/10. (Abandons pour ennuis mécaniques : Rivet, Zonco, Ahmed, Janin).

350 cmc. : 1. Alves (Terrot), en 48' 36" 3/10, meilleur temps toutes catégories; 2. Poncetti (D.K.W.), en 49' 52"; 3. Nouaïsser (Norton), en 50' 24" 1/10; 4. Mesquid (Norton), en 50' 45"; 5. Auzias (D.K.W.), en 51' 48"; 6. Pomarès (Royal-Enfield), en 52' 26" 4/10; 7. Maury (N.S.U.), en 58' 8". (Abandons pour ennuis mécaniques : Rivet, Hégéro).

Le 14 juillet, Grand Prix de l'Océan à Rabat, sur un circuit de 2 kms 700 à parcourir (250) = 25. (350) = 30. (500) = 35 fois.

Alves est le grand favori, il fait un départ foudroyant et prend bientôt un tour, mais casse sa boîte. Le commandement est pris par Rivet (350 compétition Terrot), qui gagne, talonné par l'excellent Hégéro (250 Triumph), suivi de Pomarès qui fait une très belle course et le sympathique Nouaïsser qui a des ennuis de carburation.

En 500 on retrouve les vedettes Janin, Vittet, Zonco, Santos, Dafflon, le courageux Pomarès qui prend le départ avec sa 350, Poncetti qui tombe sans mal et abandonne pour crevaison, Auzias, Janin sur sa Rudge 4 soupapes fait une course magnifique et boucle les 95 kms en 1 heure 8 minutes (meilleur temps toutes catégories).

LE COMTE LURANI BAT DE NOUVEAUX RECORDS

Le comte italien Guvanni Lurani, qui battit à deux reprises les records de vitesse de la catégorie voiture 500 cc. avec sa « Nibbio-Guzzi », vient de mettre à mal les records de la classe inférieure (J. jusqu'à 350 cmc.). C'était également une voiturette Nibbio, mais le moteur, 500 cmc. Guzzi deux cylindres en V, avait été remplacé par un 250 mono suralimenté. Voici les performances réalisées :

1 km. lancé : 21" 2/100. Moyenne : 169 kmh. 172.
1 mile lancé : 34" 3/100. Moyenne : 165 kmh. 600.
5 kms lancés : 1' 55" 74/100. Moyenne : 155 kmh. 500.
5 miles lancés : 3' 06" 8/100. Moyenne : 155 kmh.

Les précédents records appartenaient à Cecchini et Gush, avec des moyennes respectives de 91 kmh. 300, 91 kmh., 77 kmh. 480 et 77 kmh. 420. Ils ont donc été améliorés de façon sensible.

LE SPORT A L'AMICALE MOTOCYCLISTE DE NICE

Durant le mois écoulé, ce Groupement Niçois a démontré une activité particulière toute à l'avantage du Sport Motocycliste.

CIRCUIT DE GATTIERES

Cette épreuve a été courue, le 14 juillet, à Gattières, sous la formule des épreuves « intimes ».

Une épreuve de régularité, à moyenne imposée sur le circuit de 15 kms 600, a permis aux concurrents d'affirmer leurs qualités de pilote en observant au mieux le temps alloué.

Une épreuve de côte, sur un parcours sinueux, révéla l'habileté et la sportivité de nombreux concurrents.

RESULTATS REGULARITE

1. Tomasini, 3 pts; 2. Carrara, 14 pts; 3. Gasparetti, 17 pts; 4. De Villeneuve-Barale, 21 pts; 5. Porello, 26 pts; 6. Laval, 33 pts; 7. Severi, 35 pts; 8. Prandi J., 39 pts; 9. Possuello, 47 pts; 10. Cadeaux, 56 pts; 11. Vignale, 102 pts; 12. Salasé, 125 pts; 13. Sasso, 135 pts; 14. Marvaldi, 137 pts; 15. Camperi, 141 pts; 16. Michel, 142 pts; 17. Manu, 149 pts; 18. Coll, 153 pts; 19. Faraut, 247 pts; 20. Camous, 307 pts; 21. Pallanca, 328 pts; 22. Polidori, 544 pts; 23. Adamante, 747 pts; 24. Dulla, 750 pts; 25. Depecker, 1124 pts.

EPREUVE DE COTE

125 cmc. : 1. Adamante, 131 pts; 2. ex-aequo : Camperi, 133 pts; Carrara, 133 pts; 3. ex-aequo : Depecker, 141 pts; Camous, 141 pts; 4. Sasso, 144 pts.

175 cmc. : 1. Dulla, 119 pts; 2. Polidori, 124 pts; 3. Gasparetti, 138 pts.

250 cmc. : 1. Cadeaux, 125 pts; 2. Salasé, 134 pts.

350 cmc. : 1. ex-aequo : Manu, 122 pts; Cassini, 122 pts; 2. Michel, 125 pts; 3. ex-aequo : Passuello, 126 pts; Marvaldi, 126 pts; 4. Coll, 127 pts; 5. Faraut, 131 p.

500 cmc. : 1. Prandi J., 120 pts; 2. Lajaunie, 124 pts; 3. Laval, 125 pts; 4. Tomasini, 127 pts.

1000 cmc. : 1. Severi, 134 pts.
Sidecars 600 cmc. : De Villeneuve-Barale : 149 pts.

Les concours dévoués de MM. M. Juhan, Président, L. Riboldi, Directeur Sportif, F. Laval, A. Buonavia, Commissaires, A. Hoffman, Vice-Président, des Services Publics et de Gendarmerie, permirent le franc succès de cette manifestation.

CONCENTRATION MOTOCYCLISTE DU 20 JUILLET

A l'occasion du Grand Prix Automobile de Nice, du 20 juillet, l'A.M.N. avait organisé une Concentration Motocycliste, qui réunit plus de 500 participants, et comprenait une présentation des machines, dont celles présentant les meilleurs perfectionnements furent primées.

De nombreux clubs français et italiens répondirent à l'invitation des organisateurs, qui firent de cette journée Auto-

Au Mont Ventoux. En haut : Braccini, meilleur temps des motos sur Terrot 500. Au-dessous : Despland, nouveau recordman en sidecars toutes catégories sur 1000 cmc. Vincent H.R.D. Impérial.

LA COURSE DE COTE DU MONT VENTOUX

Dimanche, sous un soleil implacable et devant une foule considérable égaillée sur les 21 kms du parcours, s'est déroulée la course de côte Internationale du Mont Ventoux, la plus dure de France tant en altitude qu'en longueur.

Déplorons que les diverses firmes auto et moto aient dédaigné cette épreuve qui, pourtant, fut pour elles aux temps de la concurrence il est vrai, une publicité et surtout une référence non négligeable.

Bonne organisation redevable à MM. Panard pour l'A.C.V., Pons pour le M.C.A., ainsi qu'à la pléiade des membres des deux clubs qui se sont dépensés sans compter. A signaler l'installation de hauts-parleurs aux divers points névralgiques du parcours.

A signaler également que la course aurait gagné à être organisée le matin, comme auparavant. Les spectateurs ont d'ailleurs manifesté quelque mécontentement excusable du fait de la chaleur torride qu'ils subissaient depuis le matin.

Quelques records ont été battus. En moto 350 cmc., Berlié améliore le temps d'Onda, en side Despland bat l'ancien record d'Amort.

En voitures fermées André Claude démolit le record de Réveillet qui, quelques instants avant avait battu son ancien record personnel.

Le même pilote fait au volant de sa Cisitalia le meilleur temps de la journée

LE CIRCUIT DE STRASBOURG

Plusieurs accidents assez sérieux sont venus malheureusement jeter une note désagréable sur une épreuve qui s'annonçait bien. Parmi les victimes les plus gravement touchées, il faut compter le directeur de la course, M. Freiss, qui dut être amputé d'une jambe et le coureur anglais Goodman.

LES 350 CMC.

La première course se déroula à peu près normalement. Anderson partit en tête devant Goodman et Lhéritier, mais s'arrêta définitivement après le 11^e tour. Goodman gagna sans peine devant Lhéritier et Thomas.

LES 500 CMC

Vingt coureurs, parmi lesquels plusieurs anglais et l'italien Lorenzetti, sur Guzzi. Ce dernier prit d'emblée le commandement. Après cinq tours, la série des bûches commença : Ted Frost, lâché par ses freins dans une courbe fut désarçonné et termina dans la foule un vol plané des plus impressionnants, blessant trois spectatrices et un agent de police, et se fêlant le tibia, Minnett tomba en pleine vitesse, sans mal, imité par Foster qui dérapa sur les rails du tramway. Mais la collision la plus grave fut celle qui se produisit entre Goodman, qui venait de gagner la précédente course, et M. Freiss, Commissaire Général de l'épreuve. Ce dernier traversa la piste pendant l'action et fit un brusque écart pour éviter Goodman qui arrivait à toute allure. La moto de ce dernier lui

après une belle montée et malgré la légèreté de sa machine.

Les anciens records du regretté Berthier en moto et de Stuck von Villiez en voiture sont toujours debout.

J. PORTE

RESULTATS

MOTOS 175 CMC.

1. Barde (Terrot), 19' 54" 2/5, moy. 65 kmh. 103; 2. Jonquet (N.S.U.), 27' 23" 1/5, moy. 47 kmh. 322; 3. Garcin (Atlantic), 32' 54" 4/5; 4. Schad (X), 36' 20" 1/5.

250 CMC.

1. Barnavol (M.C.A.), 32' 08", moyenne 40 kmh. 331.

350 CMC.

1. Berlié (Velocette), 16' 51", moy. 73 kmh. 913. Record battu. Ancien record Onda en 17' 1"; 2. Onda (Magnat-Debon), 18' 04" 1/5; 3. Barde (Velocette), 18' 06".

500 CMC.

1. Braccini (Terrot), 16' 49" 3/5, moy. 77 kmh. 020; 2. Onda (Magn-De.), 17' 02" 2/5; 3. Lesur (M.C.A.), 17' 56" 2/5; 4. Escallier (Kœlher-Escoffier), 18' 43".

1000 CMC.

1. Escallier (Kœl-Escof.), 18' 24", moy. 70 kmh. 434; 2. Rigoard (M.C.A.), 19' 07" 3/5; 3. Braccini (Terrot), 21' 54" 4/5; 4. Rebellin (Arieli), 27' 48".

SIDECARS 1000 CMC.

1. Despland (H.R.D.), 17' 22" 3/5, moy. 74 kmh. 582. Record battu. Anc. Rec. : Amort sur Gnome-Rhône, 17' 24" 3/5.

arracha littéralement une jambe, tandis que Goodman tombait sur la tête, se fracturant le crâne en deux endroits. M. Freiss dut être amputé immédiatement au-dessus du genou. L'état de Goodman s'est amélioré depuis, ainsi que celui de M. Freiss.

Finalement, Lorenzetti termina en vainqueur devant Anderson, lui-même précédant de peu Behra. Mais l'émotion provoquée par les accidents avait détourné l'attention générale. Résultats :

350 cmc. : Goodman (Velocette), 30 t., 72 kms 628, 41' 38" 4/10, moy. 104 kmh. 651; 2. Lhéritier (Velocette), 20 t., 42' 29" 1/10; 3. Thomas (Velocette), 20 t., 43' 33" 6/10; 4. Goffin (Velocette), 10 t., 41' 40" 7/10; 5. Beischer (Norton), 19 t., 42' 29" 5/10; 6. Barthe (Velocette), 19 t., 43' 18" 9/10; 7. Schmuck (amateur), 17 t., 43' 57" 6/10.

500 cmc. : 1. Lorenzetti (Guzzi), 25 t., 90 kms 785, 49' 58" 9/10, moy. 108 kmh. 182; 2. Anderson (Velocette), 25 t., 50' 28" 6/10; 3. Behra (Guzzi), 25 t., 50' 51" 8/10; 4. Beischer (Norton), 25 t., 50' 52"; 5. Nocchi-Biagio (Guzzi), 25 t., 51' 54" 2/10; 6. Laurent (Norton), 24 t., 50' 10" 2/10; 7. Thomas (Velocette), 24 t., 50' 11" 1/10; 8. Lhéritier (Velocette), 24 t., 51' 16" 8/10; 9. Post (Triumph), 23 t., 51' 20" 3/10; 10. Collot (Terrot), 22 t., 50' 2" 6/10; 11. Houel (Velocette), 22 t., 51' 2"; 12. Peraldi (Norton), 22 t., 52' 9" 4/10.

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

GILLET-HERSTAL 5 CV culb. parf. état. Mme Vve ROGER R. Dionval, Saint-Piat (E.-L.)

SAROLEA 500 supersport état nf, RIO, 43, r. Gambetta, Auch

B.S.A. 500 culb. imp. BOURLON, 108, route Reine, Boulogne, apr. 18 heures.

MOTO COMPTOIR 26, av. du Bac, La Varenne (Seine). 175 Terrot compét. état neuf.

MOTO COMPTOIR, 26, av. du Bac, St-Maur, grand choix de motos occas. Benelli, Gnome-Rhône, Terrot, New-Imperial, Matchless, Utilia, etc...

ARIEL 350 culb. 4 V. sél. 39 pn. nf. tr. b. ét. gén. LIEVAUX 22, r. de l'Avenir, Arcueil.

GN.-RHONE 750 XA ét. imp. pneus nfs, cul. al. et Peugeot P108 parf. état. DECRAENE, Nouvion-en-Thierache (Aisne).

ZUNDAPP 250 ét. neuf, 500 Bianchi susp. AR, vélom. MR, vélom. allemand. Maurice MOREAU, 2, rue Buisson-Saint-Louis, Paris (10^e).

VENDS 350 Matchless imp. B. M.W. R12, B.M.W. R71, TRAN-SACT MOTO, 104, rue Haxo. MEN. 99-86.

BEL. TERROT 39, 7 CV 2 cyl. av. side Bernardet, ét. neuf. Gnome «Junior» ét. nf. GRUET 83, r. de Paris, Nemours (S.M.)

HARLEY-DAVIDSON MP à réviser. 1 ZUNDAPP KL 600 révisée. 1 HERCULE 200 à terminer. 1 TERROT 2 cyl. à réviser. Toutes avec papier. POINARD, 54, r. Et.-Dollet, Cachan. ALEsia 34-41.

PART. vds belle René-Gillet 750 G1 1940 dern. mod. bien équipée cme nve, 1 châssis sidecar complet. COUSIN, 52 b., r. de la Bidassoa, Paris. 20^e. A partir de 19 h. 30.

VELOM. P. Jonghi ét. nf. Naudin, 29, r. Ct Baroche, Drancy.

URGENT cause dép. part. vd Autom. 2 CV 4 T. mot. mec. pn. nfs, voir Gar. PEUGEOT, 22, rue Alibert, 10^e.

D.K.W. 350 N.Z. b. ét. av. piéc. rech. HERSANT, 82, r. du Ponceau, Châtillon.-Bagneux (S.)

VOITURE sport B.N.C. type Monza 53 7 CV parfait état. écr. POULIGNIER, 7, avenue Kreisser, Colombes.

350 MATCHLESS télesc. nve, ferai repr. mach. pl. forte. D'HAUWERS, 17, r. Jacques Louis Bernier, Colombes.

A V. R.-Gillet 750 ét. mec. imp. b. pn. side Bernardet, malle AR, capote, 75.000. SOUBEN, 20, r. Taylor-10^e. BOT. 19-67.

MOTO-CROSS DE LA LIBERATION

(Montreuil 24 août)

1^{er} en **ADNET**
250 cmc. coureur français sur machine française
sur **TERROT**
45, Cours de Vincennes — PARIS (20^e)

MOTOS PARIS - NORD CYCLES

AGENCES GNOME - RHONE — MOTOBECAE

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

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

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

marcel perrin 50, av. Ed.-Vaillant
BOULOGNE (Seine)
Tél. : MOL. 29-62

Vélocoteurs contre bon.

Délais de livraison les plus brefs

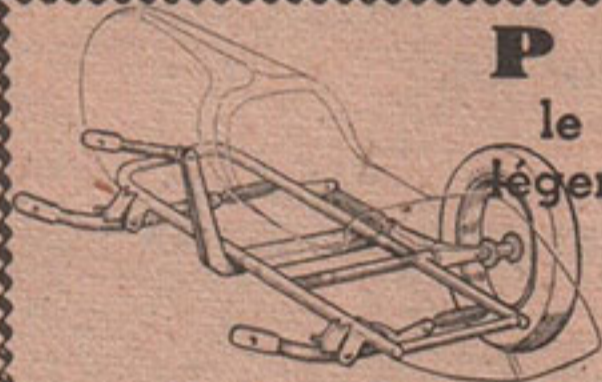
POINARD

le spécialiste du side-car
léger à suspension intégrale

Bté S.G.D.G.

54, r. Et.-Dolet, Cachan

Tél. : ALE. 34-41 (Seine)



RENOVATION

DES CADRES

ET RESERVOIRS MOTOS

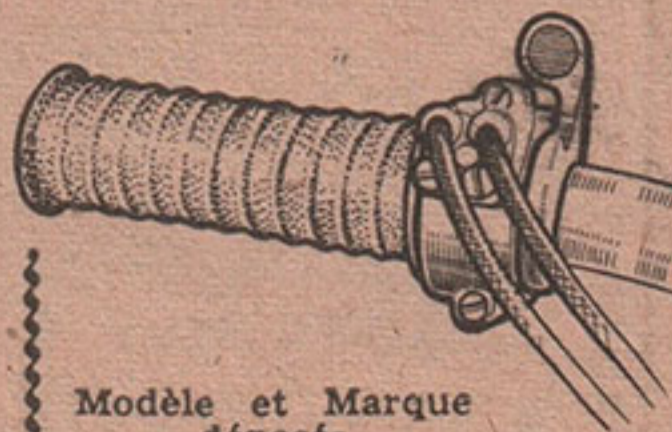
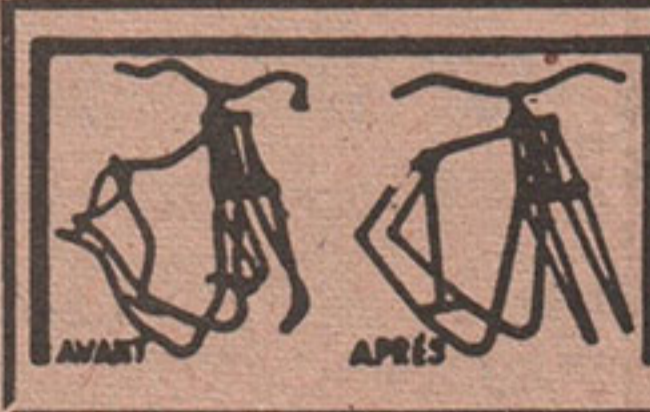
Travail rapide et soigné

Raymond BONNOT

174, rue de Romainville

MONTREUIL (Seine)

AVR. 01-47



Modèle et Marque déposés

Poignée Tournante

DUPLEX

AIR ET GAZ

Ets SEMONSU - BERAUD

46-48, r. Sainte. Marseille

Dépositaire Régional :

H. PISCAGLIA

95, rue d'Italie, Marseille

250 pages

LE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

250 PAGES

abondamment illustrées

17^e Edition — 170^e mille

En vente à nos bureaux :

Toutes baisses comprises

200 frs. (Envoi recommandé :

235 frs). Etranger : 250 frs

Commandes à notre compte

courant postal : M. Lacome

Paris 289-91

MECANICIENS GARAGISTES

Si vous avez besoin d'un aide-mécanicien connaissant déjà la technique automobile, écrivez-nous MECANIQUE AUTOMOBILE, 65, Rue du Dr Cordier, Saint-Quentin (Aisne)

N.S.U. 500 culb. ét. et pns nfs
GEORGES, 32, r. des Ursulines, St-Germain-en-Laye.

MOTOBECAE. 3 CV b. ét. DIELEMAN, 26, r. Mathilde Milliard, Villeneuve-la-Garenne (Seine).

D.K.W. 200 parf. ét. vis. dim. 9 à 14 h. HOUR, 24, r. J. Bolland, Ecouen (S.-et-O.).

VELOM. 55 Peugeot 500 k. env. TAILLEFER, 53, av. des Ternes

TRIUMPH anglaise 350 culb. 4 vit. sél. mod. 44. MAR, 45, r. Jul.-Lacroix. MEN. 63-30.

TRIUMPH anglaise 350 culb. 4 vit. sél. mod. 1944. MAR, 45, r. Jul.-Lacroix. MEN. 63-30.

TRIUMPH anglaise 350 culb. 4 vit. sél. mod. 44. MAR, 45, r. Jul. Lacroix. MEN. 63-30.

TRIUMPH anglaise 350 culb. 4 vit. sél. mod. 44. MAR, 45, r. Jul. Lacroix. MEN. 63-30.

JONGHI 350 culb. DENISE, 65 bis, rue Vergniaud, 13^e.

NEW-MAP 350 semi culb. b. ét. GENTY, 2, r. Beccaria, 12^e.

R.-GILLET 350 rem. à neuf, 55.000 f. pns nf. Gangnant, 32, r. J.-Ferry, Bagnolet, apr. 19 h.

SUPERBE ensemble entier. nf Gnome-Rhône flat-twin avec side Bernardet sport.

Peugeot 350 cul. compl. à rem. avec pap. side Poinard bon état. Pont AR, roue, pièces dét. AX2. MARBAISE, 10, impasse Louvetiers, Nanterre (Seine). Vis. tous les jours.

N.S.U. 4 CV culb. parf. ét. mec. JUMEZ, Airaines (Som.). T. 66

VENDS super culasse Motobécane modèle 39. MARTIN, 10, rue de Paris, Villiers-sur-Marne (Seine-et-Oise).

PART. vend D.K.W. 1944 très bon état, avec attr. ess. A.S. 70.000 fr. Tél. 648 Alençon.

HARLEY 750 ex. ét. ref. nf. Goubert cycles, Châteaurenault

STANDARD 500 spéc. compét. éq. gar. 160 kmh. GOUBERT, r. P. Moreau, Châteaurenault.

NORTON international 39 compétition, 160 kmh. DEHEZ, Saint-Selve (Gironde).

Ets. F. DUMONT Dépositaire Gurtner

Bougies - Carburateurs - Avertisseurs.

8, rue du Mont — PONTARLIER (Doubs)

B. M. W. — ZUNDAPP

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

ZUNDAPP 800 4 cyl. parf. ét.
Tél. 167-72, Nantes.

DRESCH side 500 culbutée bon
état. A vendre de suite. CI-
RON, Chapelle Moche (Orne).

B.N.C. sport mot. Scap 4 vit.
état neuf, 5 pneus neufs, pré-
impec. CARON, 7, rue Montro-
land, Dôle (Jura).

GNOME-RHONE 250 Junior
1939. état neuf. FOUTENIT.
Tél. ROBINSON 01-88.

TRIUMPH angl. 350 culb. 4
vit. t. b. ét. pns nfs, visible
116, bd Serurier, 19°.

PART. vd Automoto 350 pns
neufs. QUENTIN, 48, rue de
Seine, Ivry-sur-Seine.

HARLEY-DAVIDSON 42, 6 CV
750 mécan. pneus nfs, attelée
side Simard 1 pl.1/2. SPINOZA
23, r. Douane, Marseille.

MATCHLESS 350 cb. four. té-
lesc. 4 vit. impeccable, 5,
square des Ajoix Courbevoie,
Pont de Levallois.

PART. v. N.S.U. 3 CV 2 temps
état impec. moteur parfait, pn.
nfs 100% 4 vit. T. Nord 91-53.

PARTIC. vd très belle N.S.U.
250 super culasse 4 vitesses,
impeccable. NOR. 69-73.

NORTON 500 sél. 4 vit. ét. nf
t. équipé px int. mot. impec.
D. AUTIN, 7, r. Goethe, Paris.
KLEB. 33-61 à 18 h. 30.

R.-GILLET susp. AR c. nve,
75.000 fr. D.K.W. 198 nve 65.000
fr. B.S.A. 4 CV lat. 3 v. 55.000
fr. 4 CV tr. propre, 35.000 fr.
H repas, 22, rue des Entrepôts,
Saint-Ouen (Seine).

N.S.U. 250 culb. 4 v. sél. ét.
méc. impec. pns neufs 1943.
1 pn. roue dhambre 900x13.
R. DORION, 24, r. Oberkampf,
Jouy-en-Josas (S.-et-O.).

VDS Kœlher Escoffier KL5
AI 500 cmc. 4 vit. neuve, HA-
VAS, Bourges N° 636.

MAUCOURANT vd sa 125 cmc.
4 vit. des courses de régula-
rité, garantie 100 kmh. Au
plus offrant. 147, bd Ney, Pa-
ris. Tél. MAR. 46-78.

DARMONT 4 r. ét. et pns nfs
145.000 f. 500 Terrot compétit
cme nve ent. chrom. 140.000 fr.
175 Terrot compét. 90.000 fr.
500 Zundapp K 500 b. état,
120.000 fr. 350 Gnome-Rhône
culb. Supermajor ét. neuf, le
mercredi ou le samedi. NE-
PLAZ, 83, av. République,
Mantes (S.-et-O.). Tél. 386.

D.K.W. type SB 500 2 cylind.
2 t. état impeccable, bons
pneus, NOTON, 17, r. Laurence
Savart, Paris, 20°.

ACCESSOIRES SAKER LEVALLOIS



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



SAKER - LEVALLOIS - SAKER

RIGGA

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 400000 FRANCS - TEL. MAL. 17-60 - R.C. SEINE 309 993

AGENT DIRECT DE MOTOCONFORT
PEUGEOT - TERROT, etc. - CYCLES TROIS AS
Moteurs Auxillaires 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°) Tél. BOT. 27-12

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

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

BERNARD

LES PLUS BELLES OCCASIONS
DES GRANDES MARQUES
FRANÇAISES ET ETRANGERES

MOTOS

77 et 79 RUE CONSOLAT
N. 06-06

MARSEILLE

B. M. W.

Toutes répar. machines récentes Anglaises - Allemandes
MOTOBECANE

PILZ, 25, rue de Chabrol - PARIS-10° - Tél. 59-87

ACCUMULATEURS MAP BATTERIES MOTOS

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

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)

VDS av. ou ss side Zundapp
8 ch. 4 cyl. type civil cme nve
Joli side Impérial, le tout
160.000 fr. R. MARCEAU, à
Mancy (Marne)

DRESCH 500 2 cyl. card. tr.
b. ét. b. pns, batt. nve. DAL-
MAS, 5, r. Suger, 6°. Dan. 54-94

SUPERBE side B.S.A. 500 lat.
sélect. pn. suppl. M.E.N.U., 54,
rue Clignancourt, 18°.

DOLLAR 250 moteur culb. ré-
visé, pn. ét. nf, 38.000 fr. sam.
dim. 5, rue Sylvine Gandas,
Montrouge (Seine).

VDS moto Terrot 4 CV lat. b.
ét. bons pneus, SERRE, 71,
Gde Rue, Noiseau (S.-et-O.).

VELOM. Motoconfort 125 neuf
av. side A.S. 36, r. de la Ro-
quette, Paris, 11°.

A V. Epaves B.M.W. R4 et
R 35. ROBERT et JEAN, 17, r.
des Bateliers, Clichy.

MAGN.-DEBON 350 lat. 4 CV
4 V. t. 47 état nf, b. pns, méc.
imp. 75.000 fr. Ecr. JUST, Ai-
gnay-le-Duc (Côte d'Or).

EXCELSIOR COURSE T.T.
250 cc. ayant courru le T.T. an-
glais, pièces poinçonn. origine,
très rapide, unique en France,
état neuf, pièces et pignon
rechange pour course. Ferai
reprise moto sport récente.
VIDAL, 14, av. des Pupilles
Nation, à Aurillac (Cantal).

200 VICTORIA état neuf. 250
Monet-Goyon lat. tr. b. état.
Véloc. Motobéc. 4 t. av. side
état neuf. RENAULT, 1, aven.
Schneider, Clamart (Seine).

EPAVE Peugeot P 107 avec
papiers. MILLET, Aiseray
(Côte d'Or). Tél. 2.

A VENDRE moto B.M.W. 5 CV
état parfait, pneus neufs.
S'adr. 40, route de la Reine,
Boulogne. MOL. 45-07.

VELOM. Terrot M46 neuf, éq.
2 pl. 35, av. Courteline, 12°.

B.M.W. 750 lat. cme nve orig.
civile méc. gar. Conc. 4 b. r.
Ant.-Bourdelle, 15°.

TERROT 500 culb. impec. 4
vit. sélect. pns nfs. BUYL, r.
de l'Eperon, Mamecourt (S.O.)

SIDE Jack sport 350 culb.
bon état. FRISA, 22, rue Ami-
ral Mouchez, 14°.

B.M.W. R 35 F. tel. impec. pns
neufs. COCAS, 15, avenue
Grammont, Tours (I.-et-L.).

B.M.W. 4 CV 400 cmc. superc.
cardan f télesc. ét. neuf. pns
nfs. Tél. soir MOL. 40-89.

VD Darmond spécial 7 CV re-
mis à neuf, 1.100 kms. PINCI,
226, rue St-Denis, 2°.

PEUGEOT 350 culb. pn. moteur
nfs. 50.000 f. TOURNEUX, 80, r.
Fraternité, Bagnolet (Seine).

750 TERROT av. side Bernar-
det avion, ét. nf. RENAULT, 1,
av. Schneider, Clamart (S.).

HARLEY-DAVIDSON 750 nve
grand luxe, LAB. 78-42. MAS-
SON, 86, r. Monceau, Paris.

CH. 350 ou 500 culb. angl.
mauv. ét. même ss pns ou épa.
av. pap. LOUBERT, Hôtel Bar-
thès, Blagnac (Hte Gar.).

ON DESIRE ACHETER

CHERCHE épave moto allem.
ou angl. à rem. av. papiers. J.
BALLOU, Brioux, par Nécly
(Orne). Tél. 5 Nécly, 12 à 14 h.

OUVRIER cherche moto épave
ou accid. n'imp. quel état av.
papiers. HUE, à Santes (Nord)

SUIS acheteur lustreuse ou ponceuse électrique av. peaux, réservoir d'air av. manomètre pr peinture pistolet, perceuse électrique. LUTIN, 10, r. Stalingrad, Pré Saint-Gervais.

SUPPORT guidon type V2 c. V2 Gnome, faire offre, GOUJU, 3, rue Copère, Vichy (Allier)

CHERCHE épave ou moteur Gnome-Rhône super Major 4 CV. DUBOIS, 71, r. A. Lamendin, Béthune (Pas-de-Calais).

CHER. mot. Zundapp KS 500 ou 600 mot. et boîte vit. ou éch. ctre mot. et boîte vit. B.M.W. 750 ou 750 F.N. 4 vit. marche arrière avec pont. DULOUDARD Ch. 107, C. Victor-Hugo, Agen (Lot-et-Garonne).

CHERCH. roue AR Norton ou B.S.A. complète. BOUSSENAC, Huppy (Somme).

RECH. épave D.K.W. 342 NZ mod. 38, avec papiers. PELLETTAN, à Auxey par Meursault (Côte d'Or).

CH. épave Simca 5 ou petite voit. ss moteur même ss carrosserie. MELCHIOR, 46, rue d'Angoulême, Essonnes (S.-O.).

ACH. Terrot 5 CV accident. ou m. ét. même ss roues. LEBEDEL, 8, rue Banaudon, Lunéville (M.-et-Mos.).

CHERCHE épave Zundapp 250 avec pap. RANCHOU, Artigues, près Bordeaux (Gironde).

SUIS ach. moteur B.S.A. 500 culb. H.M. ou KM22 même ss carb. ni madgyne. HUMMEL, 2, r. Mizon, 15^e. SEG. 09-43.

RECH. side. Ecrire FEBVRE, 17, r. de Strasbourg, Paris, 10^e. Tél. Nord 59-62 le matin.

ECHANGES

VD ou éch. Gnome 800 lat. 2 cyl. ét. nf ctre 250 ou 350 angl. ou all. PLANE, 8, av. Belvédère, Pré St-Gervais.

ECH. épave 250 av. papiers ctre épave vélom. 3 v. av papiers. Ecr. MOTO-REVUE n° 6

ECHANGERAIS vin ctre carburant spécial pour machine de course, conditions avantageuses. Faire offre: SOUNOURAT, Coursan (Aude). Tél. 99

VEND ou éch. Gnome-Rhône 500 CV2 avec side biplace nf, pn. nf, un mot. rech. ctre voit. 5 ou 6 CV cabriol. 27, bd Arago. Tous l. s. 18 h. 30 à 19 h.

A V. ou éch. ctre voit. side Indian 1200 t. b. ét. susp. AR, 4 r. t. b. pns. BAUDRILLARD, 11, rue du Saumon, Arras.

SACRIFIE très jolie auto 3 roues ou éch. ctre moto, je donne f. différence. MASNOU, 9, r. Tre Cloître, Grenoble.

VDS ou éch. Saro. comp. 500 4 v. sél. avec side Carpio 3 pns nfs bon état, équip. ctre voit. 5 à 10 CV assez récente. BISSEY, 48, rue Camille Desmoulins, Choisy-le-Roi.

EPAVE Peugeot P 107 av. pap. contre épave ou mot. Genial 4 CV avec papiers. MILLET, Aiserey (Côte d'Or).

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



MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

Clefs de boîtier, balais dynamo, bougies spéciales, embrayages, cônes et cuvettes de roue, boulonnerie.

toutes pièces pour votre **200 D.K.W.** (190 et 198 cc.)

PERSIN, 92, avenue de Rigny, BRY (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

Achat - Vente - Echange

Grand choix de motos
Françaises et Etrangères
Occasions. Pièces détachées

PAUL MOTOS

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

Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

GAIN DE
PUISSANCE

AMAC

ÉCONOMIE
D'ESSENCE

40, rue de Villiers
LEVALLOIS

VD ou éch. side seul toute beauté cap. pare-brise contre side commerc. MAYER, 19, r. du Mont Cenis, Paris, 18^e.

DIVERS

A V. combinaison neuve chevreau noir doublée drap, fermet. éclair, taille moyen. Julien Wirquin, St-Folquin (P.C.)

A VENDRE Derby 6 CV Scap à compresseur carros. grand sport ét. nf, 26, av. du Bac, Saint-Maur (Seine).

AMILCAR 7 CV grand sport bordino moteur neuf 5 bons pneus. Ecrire GERTHOFFER, Redon (I.-et-V.).

A V. Georges Irat roadster 6 CV, moteur Ruby mod. 37. Tél. Elys. 92-00.

VDS pneu à talon 24x2 1/4. CLAVEAU, 40, rue d'Aubagne, Marseille (B.-du-Rh.).

SIDE Précision sport. GIVRY, Saint-Aulaye (Dordogne).

VDS side Vannod 39 impec. DARCEL, 16, r. de Cotte, 12^e.

PART. vds voit. sport 7 CV tr. b. ét. GILBERT, 14, bd Barbès, Paris. MON. 26-29.

REVIL Ets, 82, av. des Ternes. ETO. 15-53, seul spécialiste pour tous équipements et accessoires moto, cycle, auto,

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

Tabliers, cuissards, casques, serre-tête, vestes, sacoches, musettes, sièges arrières, poignées tournantes, silencieux, dessus selle caoutchouc, accus, sélecteurs V. M., guidons, klaxon, outillage.

VD side pr. 500 à gauche ent. neuf, 20.000 f. BRAUN, 89, r. de la Glacière, 13^e. 14 à 17 h.

ARNAUD, 118, r. des Moines, 17^e vd 1^o Carabine 22 L.R. 2^o 12 m.m. Buffalo Hercule 17 h.

ALCYON 2 CV et Motob. 175 4 t. incomplètes. Dem. dyn. 3 à 8 cv. Chevalier, Beauville, L.G.

PART. vd Ford 5 CV coach 4 pl. parf. ét. 3 pn. nfs. Wag. 57-68. Matin et repas.

60.000 beau cyclecar 2500 delco de Gnome 2 cyl. MASNOU, 9, r. Tre Cloître, Grenoble.

SIDECAR compétition Vannod V 37 b. ét. b. pns. DALMAS, 5, r. Sugar, 6^e. DAN. 54-94.

SIDE Simard abs. nf jam. roul. DIEUX, 35, r. des Bergers, 15^e

VD 1 moteur Jap 500 dirt track 1 boîte 4 vit. Sturmey course. R. POIX, Lons-le-Saulnier.

OFFRES D'EMPLOIS

MOTO-REVUE recherche pour l'entretien qq. heures de temps en temps menuisier, plombier, électricien, peintre. Passez nous voir dès que possible.

Redresseur

de Vélocycleur

Prêt à poser
avec
son attache : 1.750 fr.

Spécifier marque de la machine. — Envoi contre mandat ou chèque accompagné du nom et adresse de votre fournisseur chez qui sera livré l'appareil.

Etablissements REVIL
225, Boulevard PEREIRE,
PARIS

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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



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.S.A. 500 culb. spéciale Etoile d'Or, vit. 150 kmh. — RUDGE spéciale 500 culb., état neuf origine 40. — ROYAL-ENFIELD 500 culb. fourche télescop. état neuf, origine 1947. — NORTON 500 modèle luxe (modèle suivi). — ZUNDAPP 800 4 cyl. modèle d'origine. — ARIEL 1000 cmc. 4 cyl. culb. état neuf. — 2 ARIEL 500 culb. 1939 état neuf. — 2 ROYAL-ENFIELD 4 CV 1939, état neuf.

OCCASIONS REVISEES ET NON REVISEES : RUDGE spéciale 500 culb. 1939. — ARIEL 500 culb. 1939. — ROYAL-ENFIELD 350 culb. soupapes enfermées 1939, 80.000. — A.J.S. 350 culb. soupapes enfermées 1940 : 80.000. — TERROT 175 2 T. : 35.000. — TERROT 250 4 T. : 45.000. — RENE-GILLET 750 4 vit. susp. AR : 65.000. — B.M.W. 750 culb. 2 cyl. 3 V. :

75.000. — MATCHLESS 350 culb. 1941 : 90.000. — D.K.W. 500 2 cylindres susp. AR : 110.000. — GNOME-RHONE 500 2 cyl. culb. 4 vit. sélect. : 90.000. — ARDIE 3 CV 2 T. 4 vit. sél. suspension arrière : 90.000.

DIVERSES MOTOS A VOIR SUR PLACE. BAS PRIX

MOTOS DE COURSE

NORTON 500 Internationale suspension arrière, culasse bronze. — NORTON 500 Internationale. — TERROT 175 spéciale culb. 4 vit. sélect. — TERROT 500 spéciale 4 vit., sélecteur. Prix : 98.000 fr. — MOTOSACOCHE moteur Mag suisse spécial 500. Prix : 98.000 fr.

PETIT CREDIT :

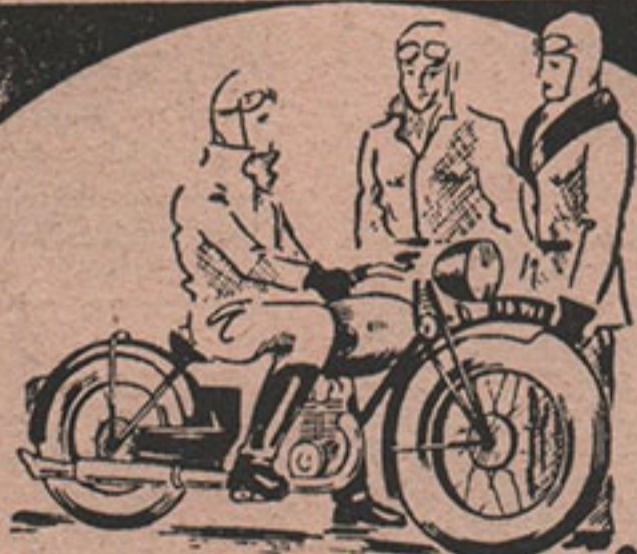
50, rue Brunel - PARIS (XVII^e) — ETO. : 24-66

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

DIRECTION GENERALE

Paul LADEVEZE

SPECIALISTE MOTOS RAPIDES



*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

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

Les Motocyclettes **NEW-MAP**

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

livraison
immédiate

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



Vente libre et directe sans bon à

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

Moteurs équipés avec **CORDS**
SEGMENTS MULTIPLES
EN ACIER SUÉDOIS

Economique
en Essence et
huile assurée

VOTRE GARAGISTE RÉNOVERA
TOUS MOTEURS AVEC
CORDS
VENDUS EN BOITE D'ORIGINE
CHEZ SON GROSSISTE

CORDS MARQUE DE RENOMMÉE MONDIALE
7, RUE DES ACACIAS, PARIS, 17^e TEL. GAL. 92-19