

35^e ANNEE. — N° 900. — 19 SEPTEMBRE 1947

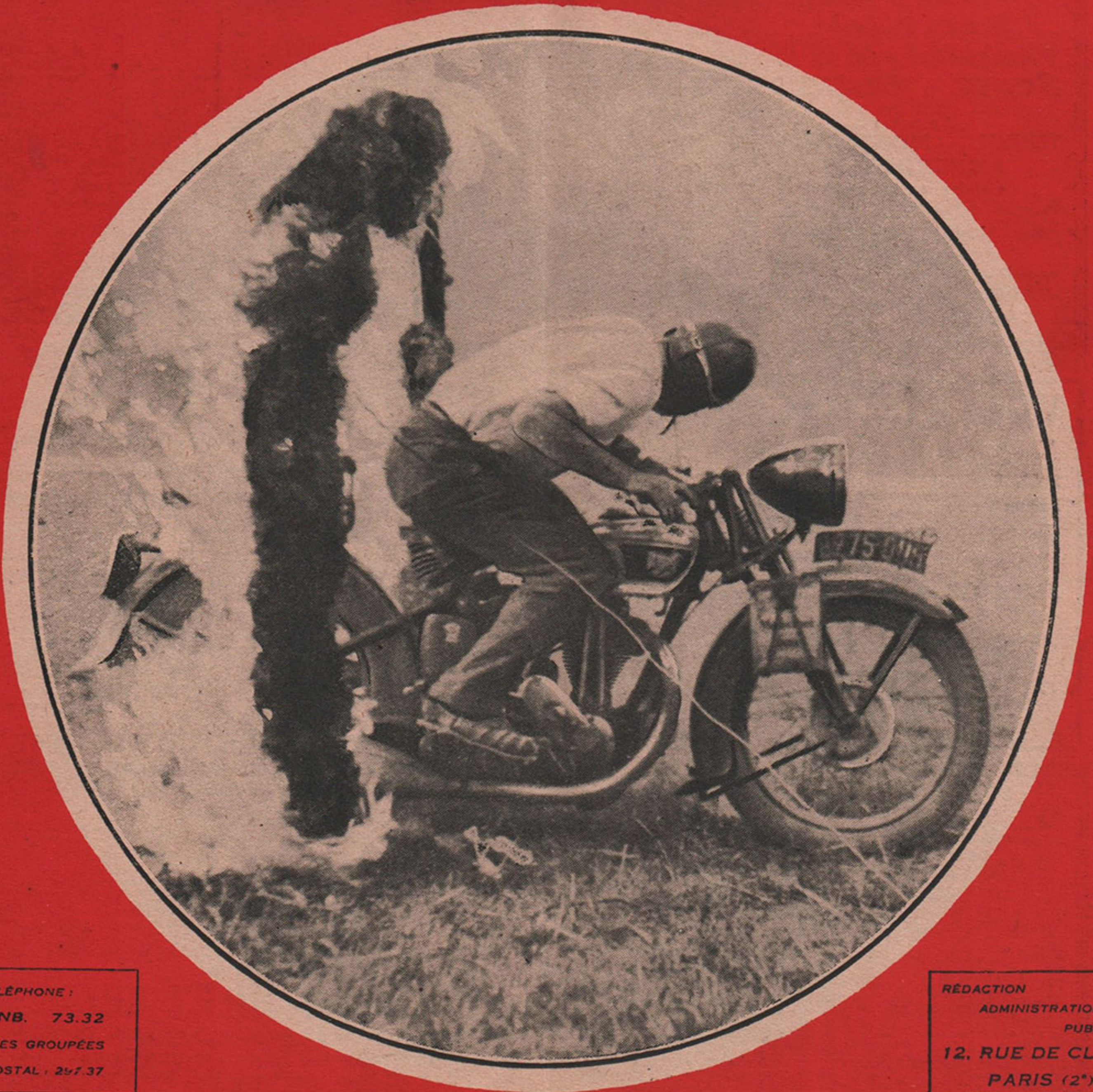
Moto revue

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

LE GRAISSAGE
DU DEUX TEMPS

LE SPORT

Provisoirement
BI-MENSUEL
LE NUMERO :
15 frs.



TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73.32
4 LIGNES GROUPEES
C./C. POSTAL : 297.37

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

A LA FETE MOTOCYCLISTE DE MEAUX
Un motocycliste passe au travers du « cercle de feu ».

GARREAU

le spécialiste de la
machine rapide

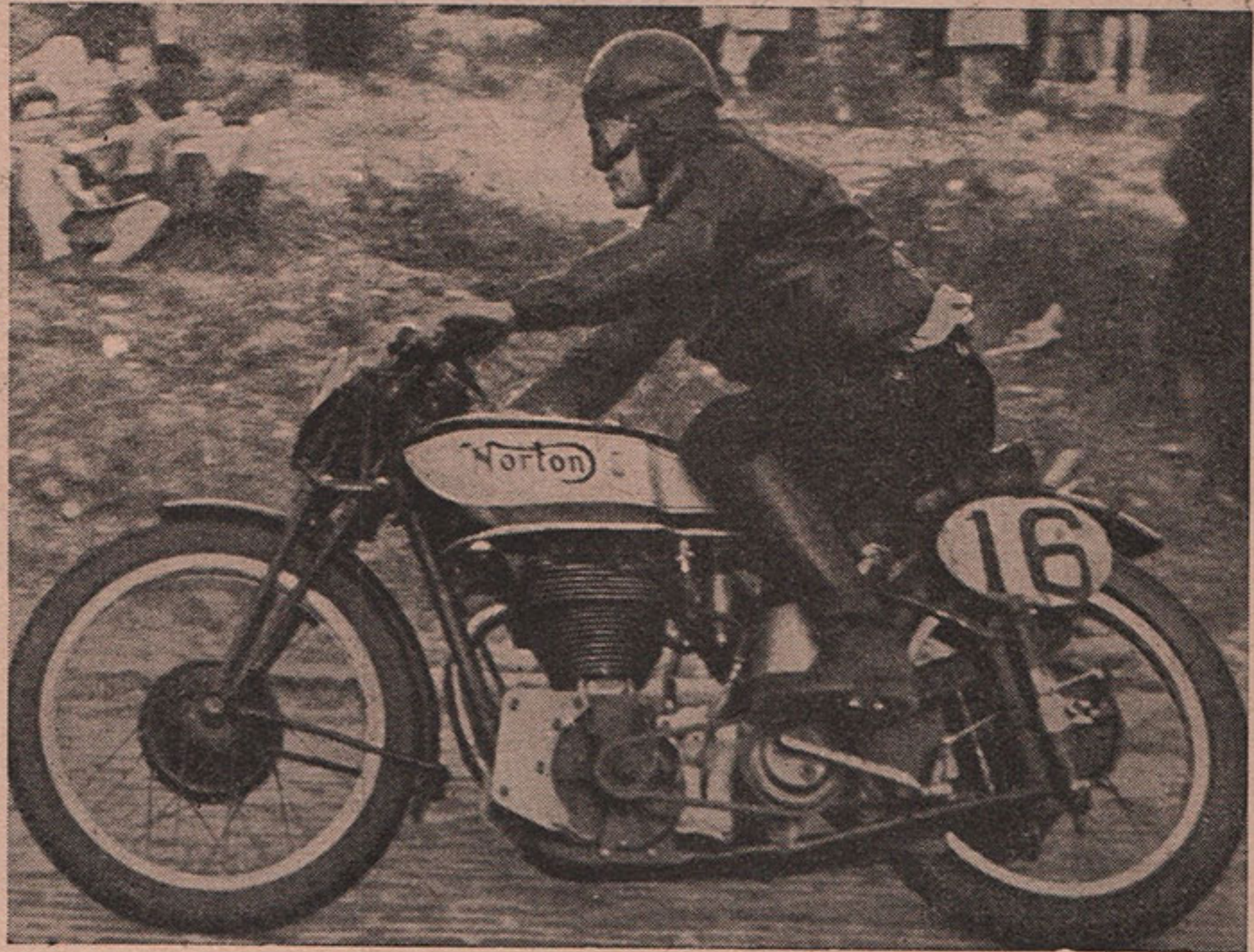
22, RUE ROBERT-LINDET
PARIS-XV^e — VAU. 07-09

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

qui permirent à Lefèvre de
trionpher dans ces deux caté-
gories et au classement gé-
néral à la Journée Motocycliste
de l'A.M.F., le 6 Juillet à
Montlhéry

NORTON
Excelsior
Vincent - H R D
Scott - Indian

Agence :
TERROT — MOTOBECANE
MONET-GOYON
visibles en magasin
Pièces détachées assurées
pour toutes les machines
vendues
SERVICE PIECES DETACHEES
MARDI — JEUDI — SAMEDI
APRES-MIDI
FERME LE LUNDI



VOLANTS MAGNÉTIQUES

21-23, Rue
Parmentier
Puteaux



Téléph. :
LON. 09-10
et la suite

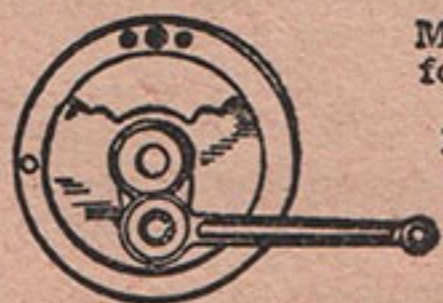
ALUMAGE - ECLAIRAGE

pour

Vélocycleurs et Motos
Moteurs auxiliaires
Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels



PIECES DETACHEES
Réfections d'embellages
Réalésages de cylindres
Fourniture de pistons
complets
Travaux exécutés par
spécialistes



Maison
fondée
en
1906

PERTUISOT

23, r. des Acacias, Paris-17^e
Tél. : ETO. 12-46

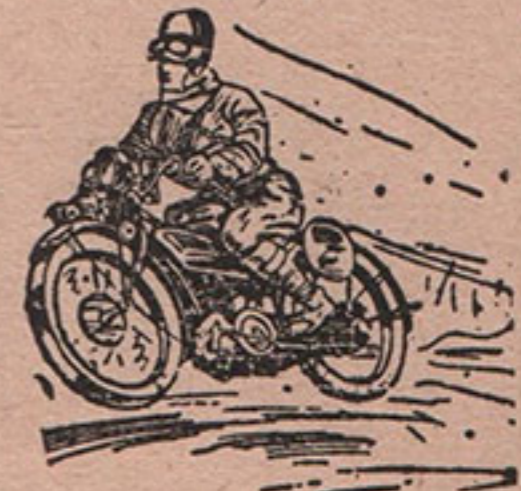
ETS BONNET

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^o Billancourt. MOL. 15-46



Un progrès sensation-
nel dans le graissage
des hauts de cylindre

ADOPTEZ



le **BRETOCYL**
GRAPHITÉ

qui 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, HOUEL,
LAURENT, AMBROSINI, DESPLAND, MAUCOURANT, 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 JEANNÉ-D'ARC, ISSY-les-MOULINEAUX - MIC. 18-30
qui vous adressera son coffret de 15 flacons, dose corres-
pondant à 150 litres de carburant pour le prix de 330 francs
(Baisse de 10 % comprise)



REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12

(Immeuble métro Sentier)

PARIS (2°)

Moto revue

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI

FONDE EN 1913. — Directeur-Fondateur : Camille LACOMME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

TELEPHONE GUT : 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 N°s	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.

◆ AVIS AUX ORGANISATEURS DE RALLYES BALLONS

M. Jaffré, 65, rue de Grenelle, à Paris, titulaire du brevet de pilote de ballons libres, se met à la disposition des organisateurs de rallyes-ballons ayant besoin d'un aéronaute. Lui écrire à l'adresse ci-dessus de notre part.

◆ GRAVES MENACES

Après nous avoir promis la liberté du carburant pour octobre, on parle on ne peut plus sérieusement de supprimer la minable allocation mensuelle de 10 litres d'essence que nous touchons régulièrement depuis quelques mois. Osera-t-on rétablir les S.P., supprimés pour les motos depuis mars 1946, et pour les vélomoteurs depuis la libération? Attendons la décision finale.

◆ VOITURES 500 CMC.

Nous prions les nombreux lecteurs qui ont répondu à l'appel publié dans nos colonnes concernant les voitures de course 500 cmc., de prendre patience. En raison de l'activité nécessitée par la préparation de notre numéro sur le Salon de l'Automobile, nous ne pourrons entrer de nouveau en contact avec le signataire de l'article avant un mois environ.

◆ LA PRODUCTION POLONAISE

Les usines polonaises sortiront à partir de septembre 1.000 motos par mois.

◆ UN CURIEUX SYSTEME DE REFROIDISSEMENT A AIR COMPRIME

Un motocycliste argentin a adapté sur sa machine un système de refroidissement « thermostatique » utilisant un réservoir d'air comprimé fixé sur le dessus du cylindre. Lorsque le moteur atteint une certaine température, la chaleur provoque l'ouverture d'un conduit par lequel l'air s'échappe et vient lécher les ailettes de la culasse. Un ventilateur assure l'alimentation en air comprimé.

La piste, école des moteurs

La disparition de Brooklands a été pour l'industrie anglaise un coup terrible. Il n'est guère possible de reconstruire ailleurs un autre autodrome, au moins tant que les conditions économiques actuelles subsisteront. C'est par contre pour nous une véritable chance que Montlhéry n'ait pas été détruit, et nous devons en profiter.

Il n'est pas douteux que seule la piste puisse éprouver à fond un moteur, mieux que le banc d'essai, mieux que des circuits routiers. Sur la route il y a des ralentissements nécessaires, il y a des descentes où l'on marche à admission réduite pour ne pas dépasser le régime critique auquel la distribution s'affole et risque des avaries de ressorts, de soupapes et même une rencontre intempestive du piston et d'une soupape. Le moteur se refroidit et se graisse. Il y a bien, par contre, les côtes, mais les moteurs actuels, au moins les moteurs de course, sont trop surabondamment refroidis pour que la marche à pleins gaz puisse, malgré la vitesse un peu réduite du courant d'air, les faire chauffer. D'un autre côté, le léger ralentissement du régime diminue la fatigue des organes. Il n'est donc pas douteux que sur piste, un moteur fonctionnant à plein régime et à pleine charge, subit un effort continu et plus important.

Il y a il est vrai une question importante, celle du carburant utilisé : Dans les grandes épreuves routières, le règlement prescrit l'emploi d'essence à 70 d'octane, alors que pour les tentatives de records on a toute latitude, en ce qui concerne le choix du carburant. On préfère donc des carburants à base d'alcool, bien que leur usage entraîne une consommation beaucoup plus élevée. Mais leur pouvoir calorifique réduit est compensé par la possibilité d'augmenter considérablement le rapport volumétrique avec une augmentation du rendement thermique et aussi par la proportion plus grande de carburant qu'il est possible de brûler dans une même quantité d'air. De plus, l'alcool absorbant pour sa vaporisation une plus grande quantité de chaleur, chauffe moins le moteur. La propagation plus lente de la flamme donne une explosion moins brutale qui ménage les organes. L'emploi d'une part d'une essence à faible indice d'octane et d'autre part de carburants à base d'alcool, ne permet pas une comparaison exacte. Si donc on veut se faire une idée exacte du rendement et de la résistance d'un moteur, il faudrait ne lui apporter aucune modification, qu'il s'agisse du rapport volumétrique, du réglage de la distribution, ni même du système d'échappement, et employer le même carburant que sur la route. On verra alors, en le menant durement sur piste, ce qu'il a vraiment dans le ventre. Il travaillera à la limite de sa résistance et ses points faibles seront impitoyablement révélés.

◆ SERAFINI ACCIDENTE

Le coureur motocycliste italien Dorino Serafini, venu depuis peu au « quatre roues », a été victime au Grand Prix Automobile du Comminges d'un accident assez sérieux. Nos meilleurs vœux de prompt rétablissement.

◆ UNE NOUVELLE MOTO SUEDOISE : LA TYPHOON

La Typhoon est une deux temps suédoise destinée à l'exportation, particulièrement en Amérique du Sud. Le cadre rappelle celui de l'Husqvarna. Le moteur donne 7 CV (sa cylindrée, à en juger par ce chiffre, doit être d'environ 200 cc.). La vitesse maximum serait d'environ 95 kmh.

◆ UNE 60 CMC. N.S.U.

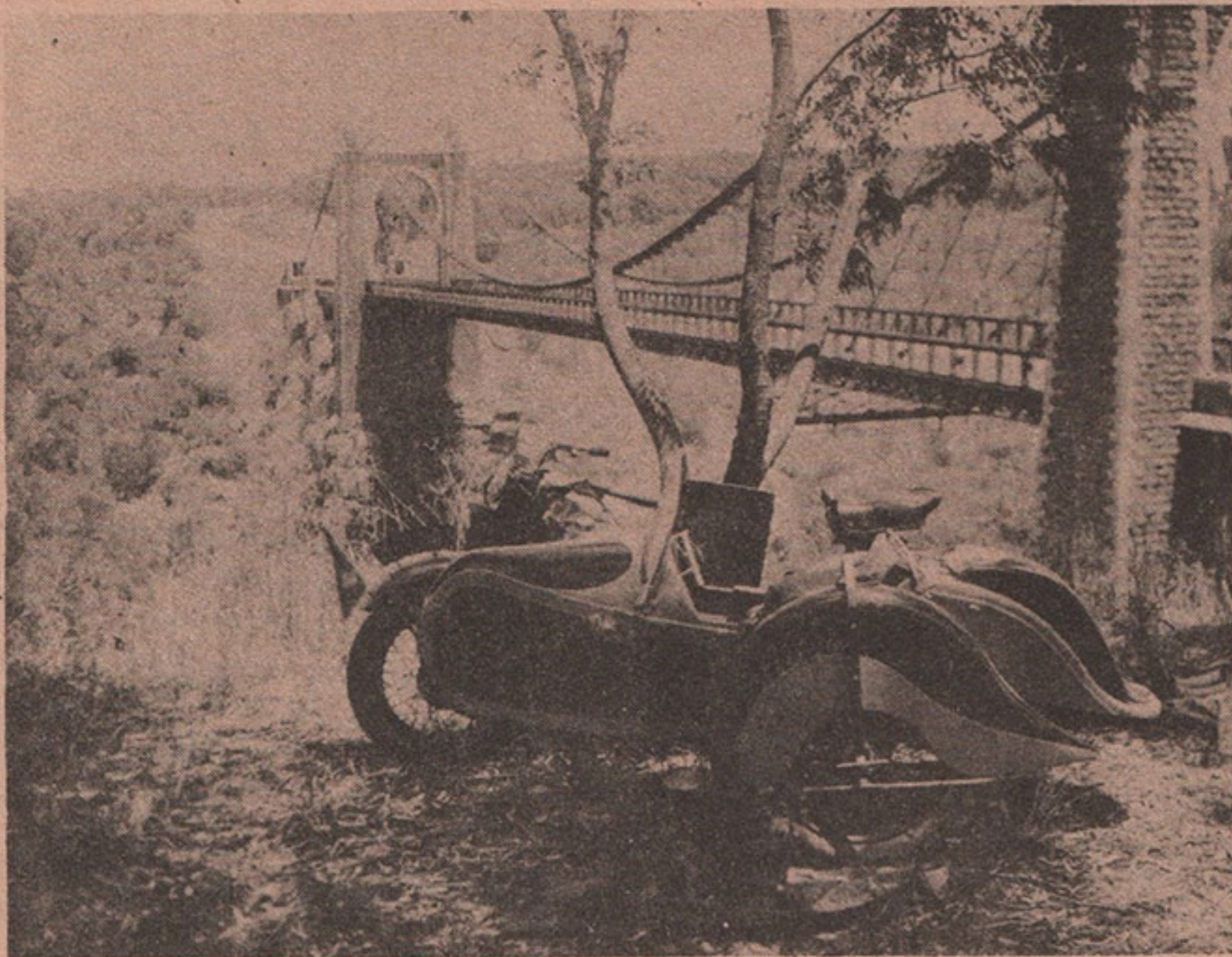
N.S.U. a terminé la construction d'une petite quatre temps de 60 cc. Cette machine possède une suspension arrière, une fourche télescopique, une suspension de selle, une boîte de vitesses à 3 rapports avec sélecteur au pied. La vitesse peut atteindre 60 kmh.

◆ PETITS POLYCYLINDRES

Aspi, de Milan, a réalisé une 125 de haut luxe. Le moteur est, chose curieuse, un flat-twin deux temps, à distributeur rotatif. L'alésage est de 44 mm., la course de 42,5. Pistons en alliage léger sans déflecteur. Culasses en alliage léger. Graissage par mélange. Allumage par volant magnétique. Eclairage par dynamo. Avertisseur électrique. Le changement de vitesse à 4 rapports fait bloc avec le moteur. Sélecteur au pied. Transmission finale acatène. Fourche télescopique, suspension AR à glissière. Poids environ 80 kgs et vitesse 80 kmh.

◆ AVEZ-VOUS REMARQUE...

...qu'au circuit du Comminges, le suisse Hans Halderman, sur Velocette 350, a fait le meilleur temps motos et voitures? Sa moyenne est en effet de 131 kmh. 334, alors que Chiron, sur Talbot 4 l. 500, n'a réalisé que 127 kmh. 288.



Au Maroc : Le Pont de l'Oued Cherrat, sur la route Casa-Rabat. Au premier plan, l'équipage Harley-Bufflier de M. Charles Magne, représentant des sidecars Bufflier pour le Maroc.

INFORMATIONS

◆ UNE VOITURETTE LEGERE CONSTRUITE EN ERYTHREE

On construit actuellement à Asmara, en Afrique du Nord italienne, un châssis de voiture légère équipé d'un 770 cmc. 3 cylindres en lignes, 4 temps à soupapes latérales refroidi par air. La traction s'opère par les roues avant. La boîte comporte 4 vitesses et marche arrière.

◆ COMMUNIQUE DE L'AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE

Le nombre des incidents mécaniques des moteurs d'automobiles, généralement imputés, bien que certaines fois à tort, au graissage, n'en a pas moins tendance à s'accroître de façon anormale, surtout dans les périodes chaudes que nous subissons actuellement.

Les causes de ces incidents sont multiples :

Par suite de la difficulté des importations, les huiles mises sur le marché n'ont pas toujours des caractéristiques suffisantes.

D'autre part, l'état mécanique souvent défectueux des moteurs des véhicules,

ainsi que la qualité des carburants, rendent encore plus difficile le problème du graissage. A ce moment, l'attention des usagers est attirée sur l'intérêt majeur de confier la remise en état des moteurs à des réparateurs sérieux, les réparations hâtives effectuées par des mains inexpertes, avec des pièces de réparation non garanties, s'avèrent en définitive trop chères et parfois dangereuses.

En tout état de cause, il est expressément recommandé aux usagers de l'automobile de vérifier fréquemment le niveau de l'huile de graissage dans le carter moteur et de ne jamais dépasser 75 % de la vitesse maximum sur chaque étage de la boîte de vitesses.

◆ LA CIRCULATION MOTOCYCLISTE DANS LE MONDE

Voici, d'après les plus récentes statistiques de la Fédération Internationale de l'Automobile, la circulation motocycliste dans les principaux pays du monde au 23 mai dernier :

Grande-Bretagne : 439.000 machines ;
France : 296.152 ; U.S.A. : 197.920 ; Suède : 83.677 ; Hollande : 71.187 ; Autriche : 61.201 ; Belgique : 59.468 ; Danemark : 33.702 ; Suisse : 23.316 ; Pologne : 18.760 ; Hongrie : 14.197 ; Espagne : 9.605 ; Roumanie : 7.460 ; Irlande : 4.349 ; Portugal : 3.703 ; Palestine : 1.996 ; Finlande : 1.318 ; Grèce : 1.200 ; Monaco : 275.

◆ LA PRODUCTION MOTOCYCLISTE ITALIENNE

Au cours du premier semestre 1947, l'Italie a produit 7.187 motos légères, 4.535 motos moyennes et 3.516 motocars de livraison, soit au total 15.238.

Tous les records ont été battus au mois de juin, avec 1.637 motos légères, 911 motos et 584 motocars.

◆ LA SORTIE DES PNEUS EST AUTORISEE EN SUISSE

Les touristes séjournant en Suisse peuvent maintenant faire rééquiper leur véhicule de pneus neufs. Ces pneus doivent être montés sur les roues à la sortie. Le maximum autorisé est de cinq enveloppes et cinq chambres à air pour une voiture.

Malheureusement, ces dépositions de faveur ont un caractère unilatéral, et la douane française est toujours en droit d'exiger la présentation, soit d'une licence d'importation (qu'il est à peu près impossible d'obtenir), soit d'un document prouvant que les pneus ont été remis gratuitement. Si le propriétaire du véhicule est en règle, l'entrée est autorisée moyennant une taxe de 12,38 % sur la valeur des pneumatiques.

◆ LA PRESSE MOTOPHOBE SUISSE

Un lecteur suisse nous a adressé la lettre suivante :

« Si vous avez cru que l'imbécillité motophobe était l'apanage d'une certaine presse française, vous vous êtes trompés, car je vous envoie un billet paru dans le journal « La Suisse », quotidien genevois.

Son auteur s'en prend exclusivement à nos motos, mais pourquoi passe-t-il sous silence les tramways, motoculteurs, camions de l'aliterie, moteurs hors-bords qui sont tout aussi bruyants, sinon plus, et surtout beaucoup plus lents à disparaître ? »

C. MUGNIER

Voici l'article en question :

INSTANTANES

Il y a une loi qui interdit de crier ou de chanter dans les rues pendant la nuit.
Il y a une loi qui interdit de faire hurler trop fort les postes de radio.

Il y a des règlements qui fixent une heure au delà de laquelle on ne doit pas faire de la musique dans un appartement.

Il y a, en bref, toutes sortes de lois qui interdisent tout scandale, tout bruit importun et tout ce qui peut nuire à la tranquillité d'autrui.

Et naturellement, ces lois sont faites pour tout le monde, puisque tous sont égaux devant la loi.

Mais c'est une loi à échappement, c'est le cas de le dire, et si vous voulez lui échapper, vous pouvez toujours prendre un permis de circulation de motocycliste...

IXE

◆ LES BONNES ADRESSES

Nous avons reçu de M. Durangeny, 96, rue Amelot, à Paris, la lettre suivante : « Etant en panne d'allumage avec ma 250 cmc. D.K.W. samedi 21 juin, à 19 h., Porte Chaumont, j'ai eu la joie de trouver auprès de M. Jean de Rallye Brunet, boulevard Serrurier, l'homme représentant le parfait motoriste. Il m'a permis de repartir au bout d'une demi-heure et pour un prix modique. Depuis, ma machine n'a pas bougé. Je tenais à porter cette anecdote à l'intention de tous mes amis motards ».

ATTENTION...

Ce mot imprimé à l'encre rouge sur la bande indique que vous recevez le DERNIER ou l'AVANT DERNIER numéro de votre abonnement (le numéro avec lequel l'abonnement se termine est porté à gauche, au-dessus de l'adresse).

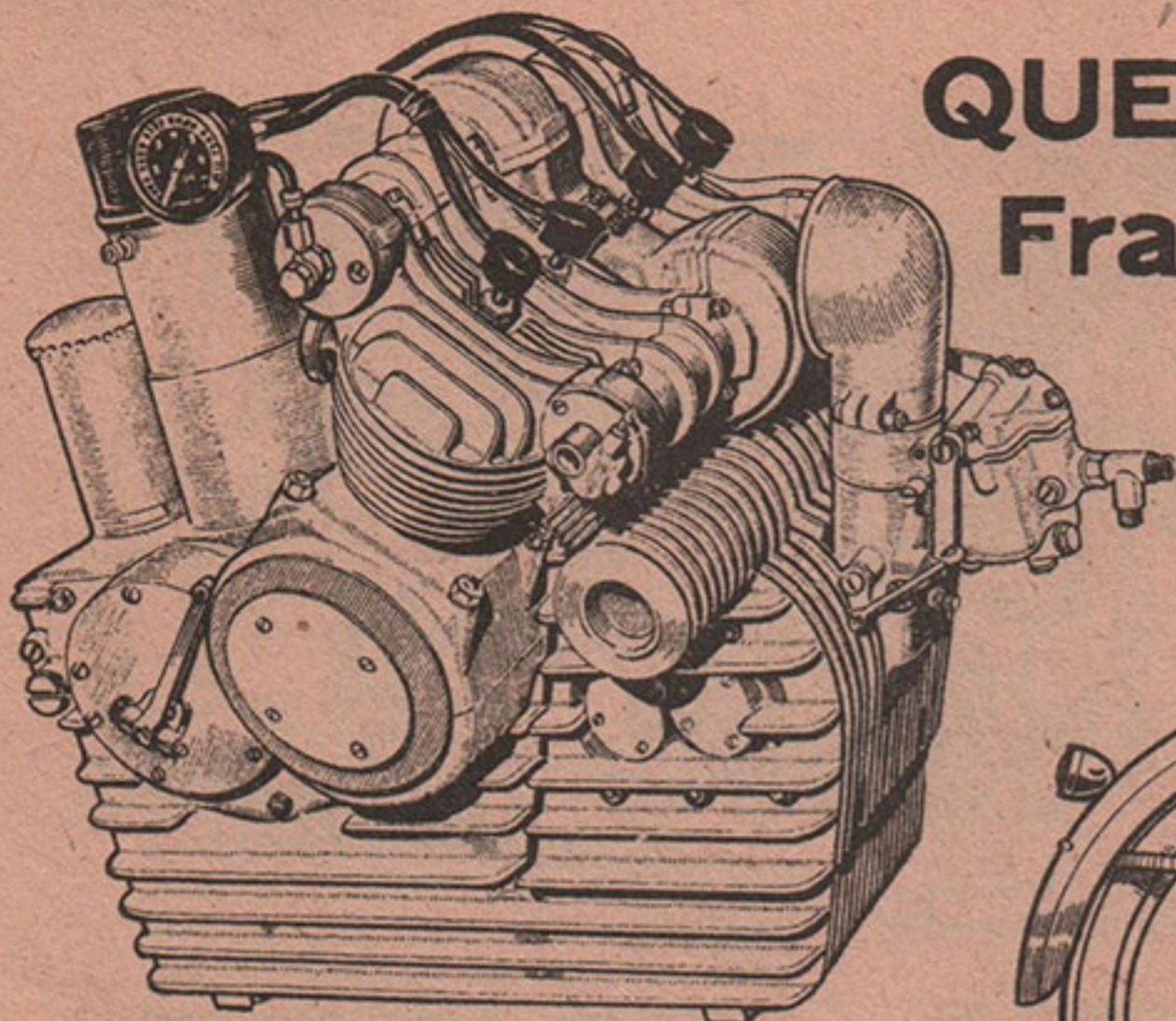
Au reçu de ce numéro, adressez-nous sans retard le montant de votre réabonnement à notre C.C.P. 297-37 Paris. 12 Numéros : 170 frs. Etranger : 300 frs.

DU 23 OCTOBRE AU 5 NOVEMBRE
LE SALON DE LA MOTO
AU GRAND PALAIS

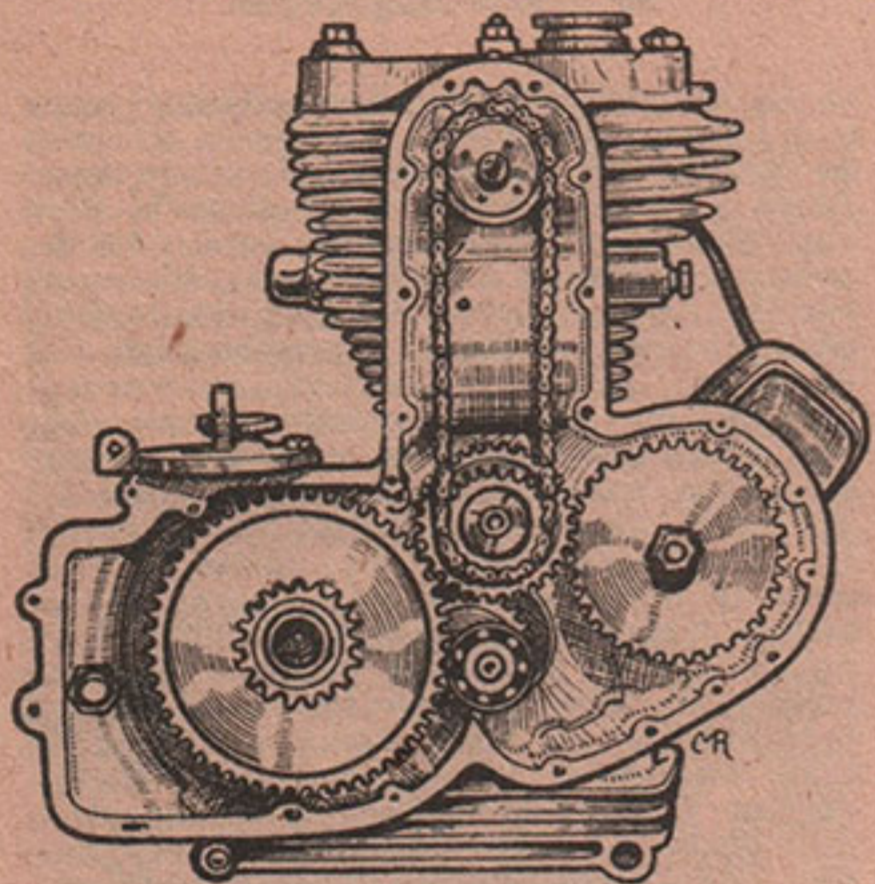
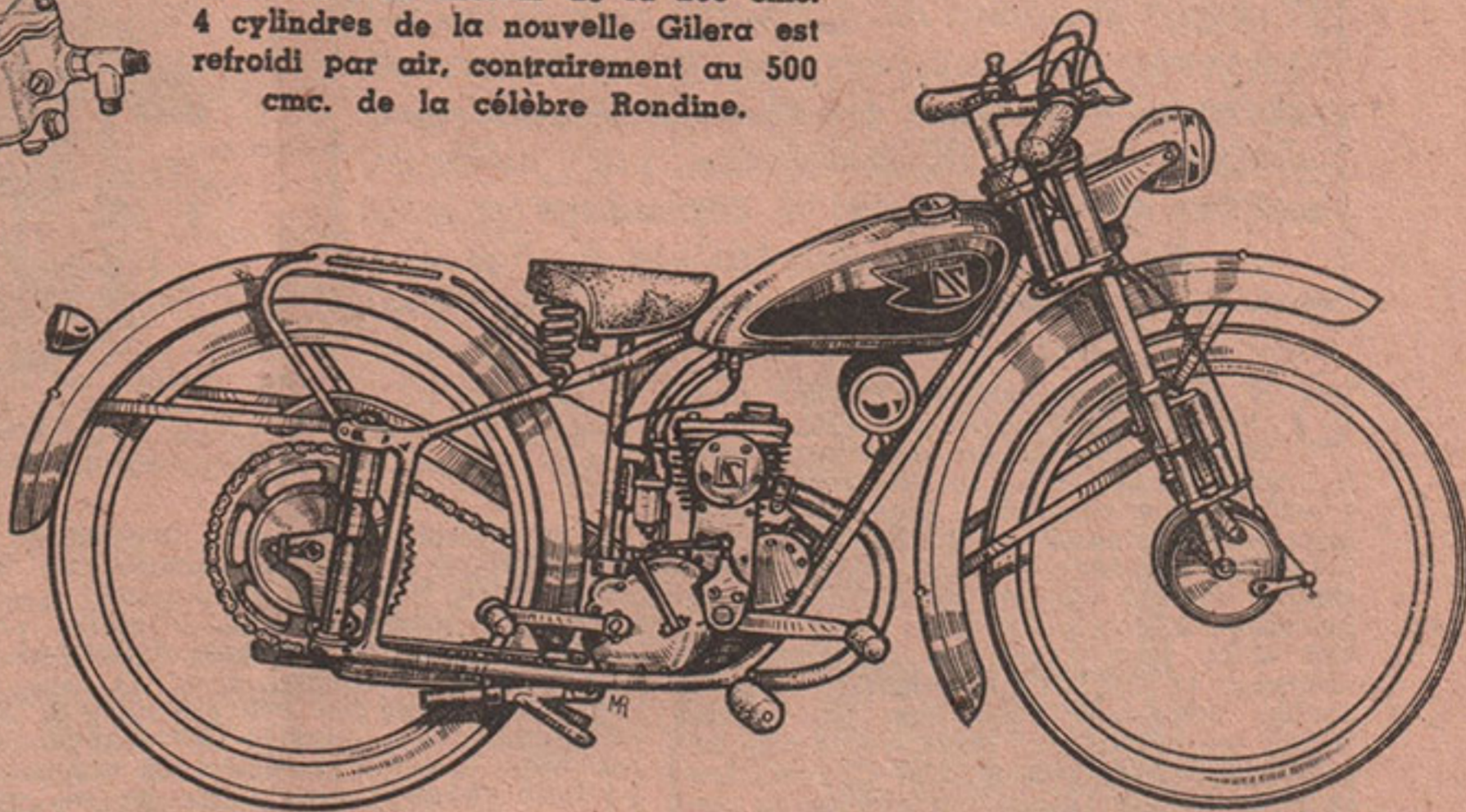
NOTRE NUMERO
SPECIAL DU SALON

vous donnera un fidèle reflet de l'actualité motocycliste en France comme à l'étranger.

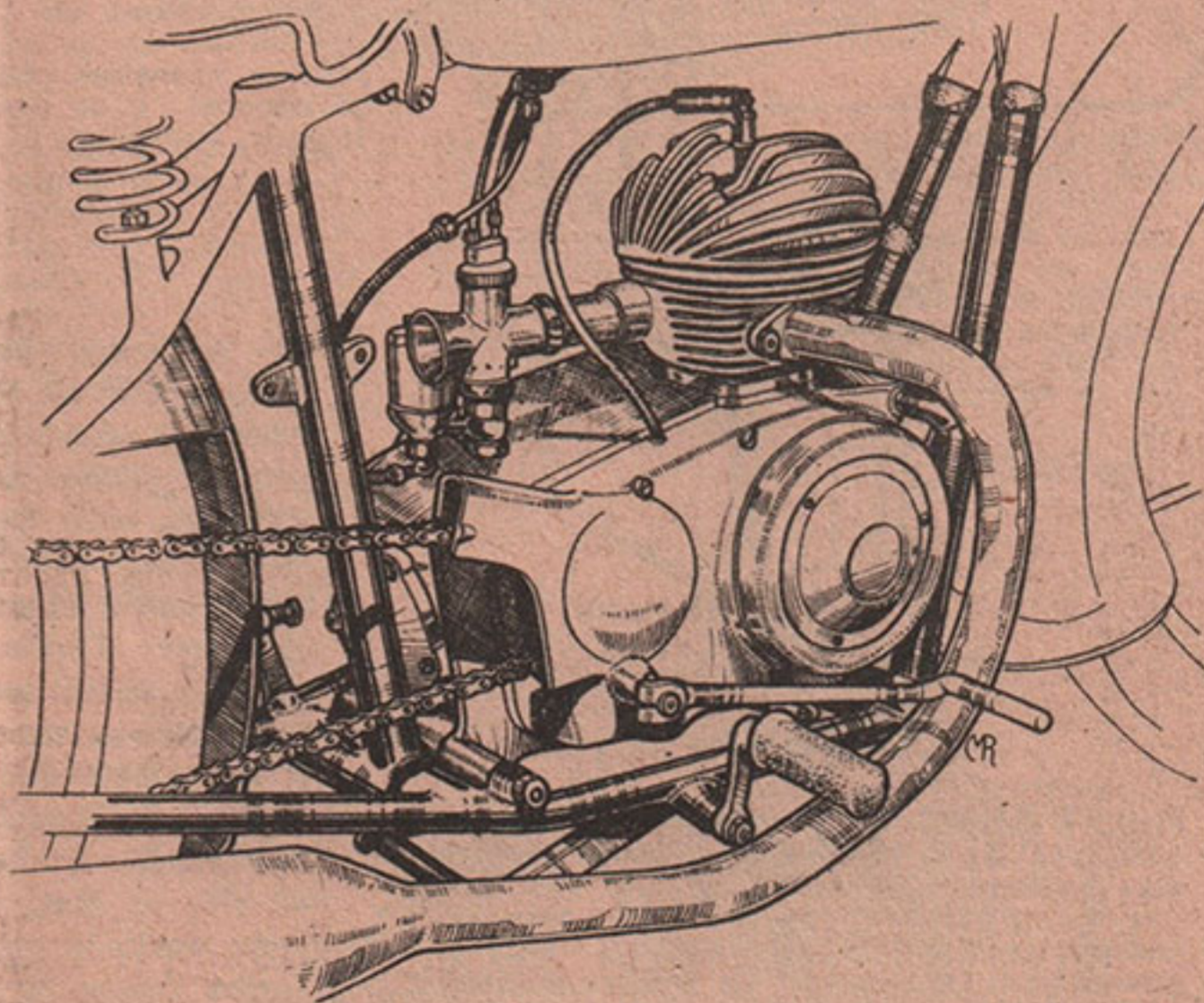
QUELQUES NOUVEAUTÉS Françaises et Étrangères



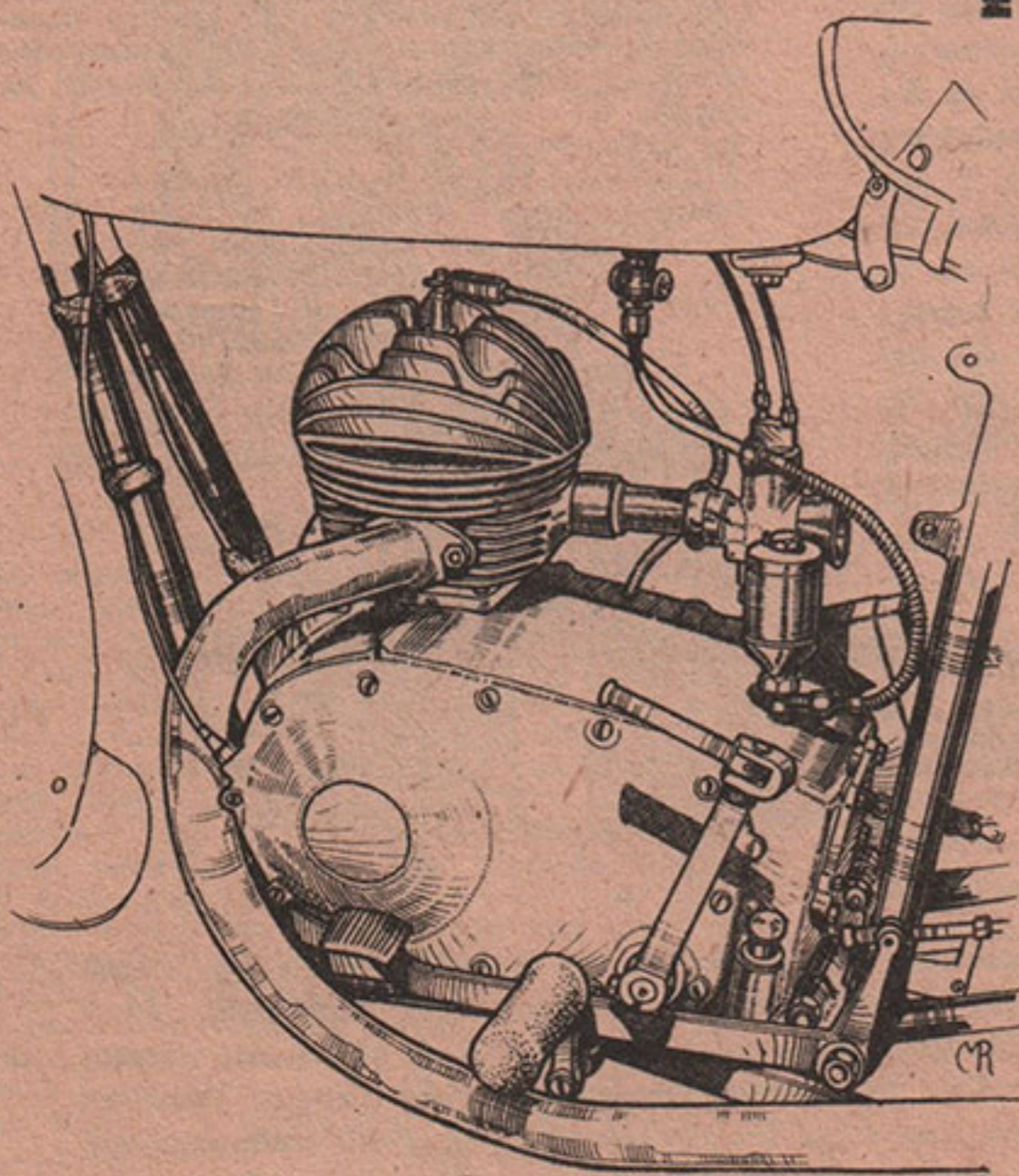
Ci-contre : Le moteur de la 250 cmc. 4 cylindres de la nouvelle Gilera est refroidi par air, contrairement au 500 cmc. de la célèbre Rondine.



Ci-dessus et ci-contre : Le vélomoteur italien « D.C. Sciatto » et son bloc moteur. C'est un 63 cmc. à A.C.T. commandé par chaîne, boîte 3 vitesses et sélecteur, suspension avant et arrière télescopique. Vitesse : 60 kmh. Consommation 1 litre tous les 60 kms (sic).



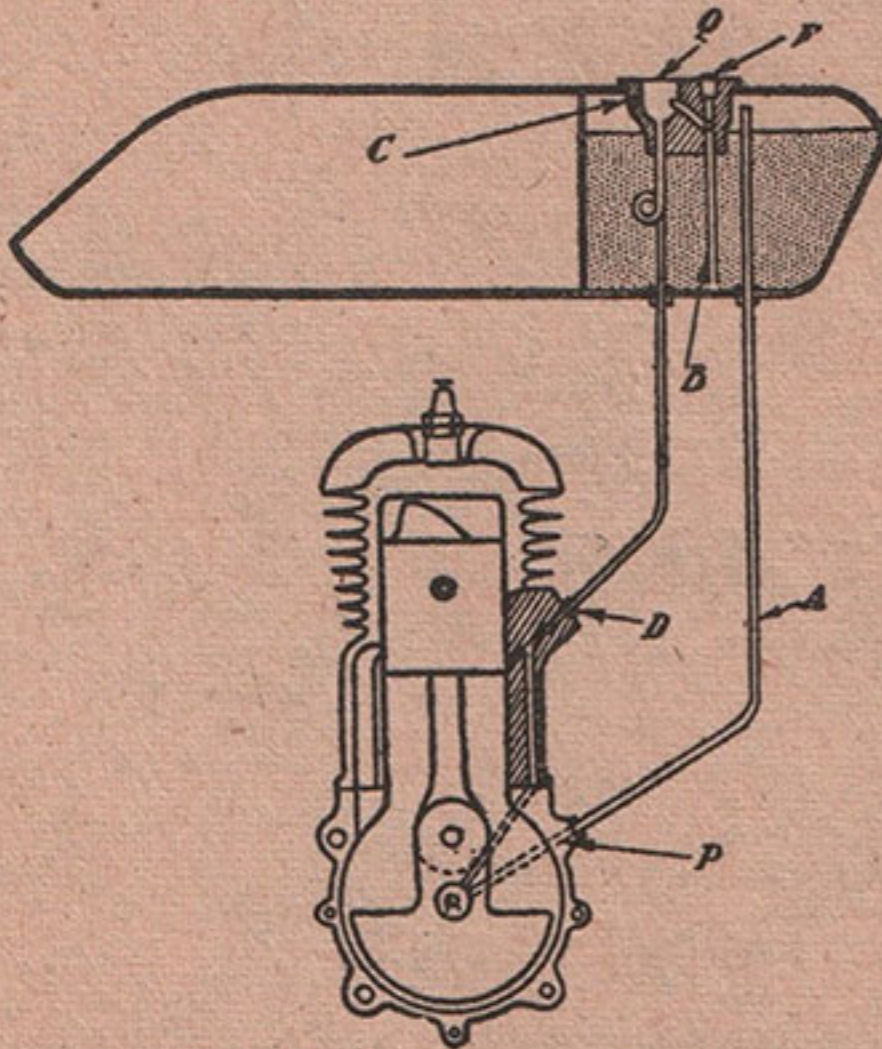
Ci-dessus et à droite : Les reporters de « Moto-Revue », toujours curieux, ont photographié par surprise à Montlhéry ce remarquable prototype français. C'est un bloc 125 cmc. deux temps 4 vitesses dont nous ne pouvons dévoiler la marque. Mais nous sommes persuadés que maints lecteurs en devineront l'origine, grâce à maints détails caractéristiques. Ne nous en demandez pas plus. Précisons que ces machines ne sont pas commercialisées en France pour l'instant, et qu'en conséquence, il est inutile de nous écrire pour solliciter l'adresse de leurs constructeurs.



LE GRAISSAGE DU DEUX TEMPS

Plusieurs systèmes de graissage séparé ont été employés autrefois sur les deux temps de tourisme, et certains fonctionnaient remarquablement, mais le graissage par mélange, simple, sûr et efficace, a cependant prévalu en dépit de ses inconvénients pratiques.

On peut dire que 99 % des deux temps sont graissés par l'incorporation d'une faible quantité d'huile à l'essence. Au début du deux temps on n'avait guère confiance dans ce système apparemment assez rudimentaire, et beaucoup de constructeurs préféraient employer comme sur les quatre temps, un graissage à compte gouttes dont il existait alors deux excellents modèles. L'un utilisant la dépression régnant dans le carter convenait fort bien au quatre temps où grâce au reniflard, cette dépression est maintenue. Par contre, dans le deux temps où au moment de la descente du piston, il se produit une pres-



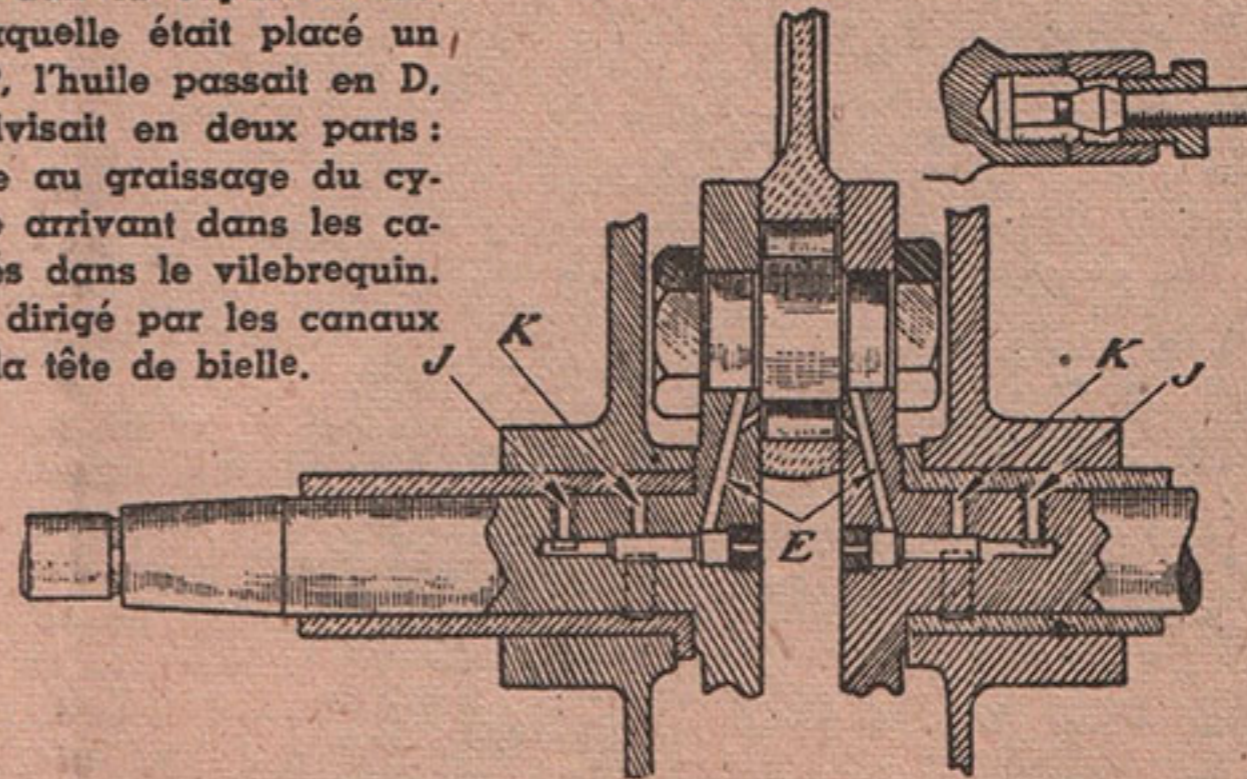
sion, il aurait fallu prévoir un clapet obturant à ce moment ou bien encore un système obturateur. Il en résultait une complication. Aussi l'autre système comportant une pompe à main dont le piston était poussé par un ressort et dont le débit était réglé par un pointeau, fut-il utilisé de préférence. On peut également employer une pompe mécanique. Mais de toutes manières, le graissage d'un deux temps est obligatoirement un graissage à huile perdue. On évite ainsi la dilution par l'essence d'une huile continuellement en circuit.

Mais on objectera que dans un deux temps on ne peut éviter la dilution de l'huile, puisque les gaz chargés d'essence passent dans le carter. En tous cas, cette dilution atteint son maximum dans le graissage par mélange et on est surpris que le lubrifiant, introduit avec l'essence, puisse conserver ses qualités : Cela semble dû à ce que l'huile, à cause de sa densité différente, tend à se séparer de l'essence. Il est même probable que dans la colonne gazeuse qui franchit à grande vitesse la tubulure d'admission, elle reste en arrière, et quand les gaz, après avoir pénétré dans le carter, perdent leur vitesse, l'huile se décante pour ainsi dire

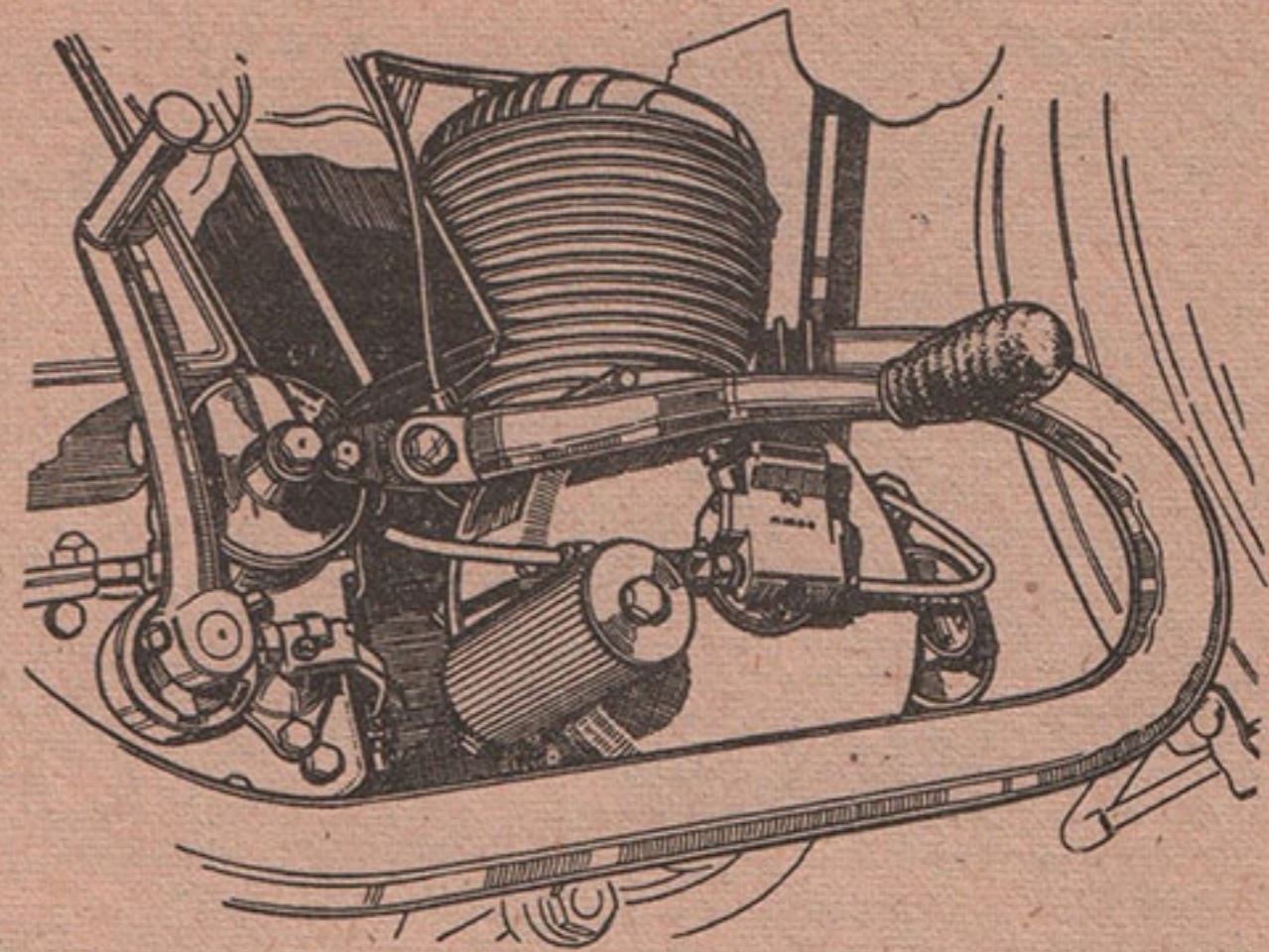
et se sépare de l'essence. N'oublions pas, d'autre part, que le carter d'un deux temps est beaucoup plus chaud que celui d'un quatre temps à cause de la proximité de la tubulure d'échappement parcourue à chaque tour et non tous les deux tours par des gaz chauds. Aussi l'essence, très volatile, se vaporise-t-elle, à l'état liquide. Au début on croyait que l'huile perdant une partie de ses qualités du fait de la dilution, il fallait, en quelque sorte, compenser la diminution de son pouvoir lubrifiant par une augmentation de sa quantité et on mélangeait une partie d'huile à 10 et même 8 parties d'essence. Beaucoup des ennuis que donnaient les premiers deux temps résultaient de ce graissage trop abondant. L'huile entraînée dans le cylindre et se carbonisant sans pouvoir brûler complètement, encrassait la chambre d'explosion

Ci-contre :

Le graissage de l'ancien moteur Villiers utilisait les pressions et dépressions produites dans le carter par le piston. L'air traversait les rainures, puis les canaux, et arrivait à la prise P. Le tuyau A le conduisait à la partie supérieure du réservoir d'huile. La surpression obtenue faisait monter l'huile en B ; mais celle-ci traversait le pointeau F et tombait dans la cupule P au-dessus de laquelle était placé un voyant. De P, l'huile passait en D, où elle se divisait en deux parts : l'une destinée au graissage du cylindre, l'autre arrivant dans les canaux K percés dans le vilebrequin. L'excès était dirigé par les canaux E sur la tête de bielle.

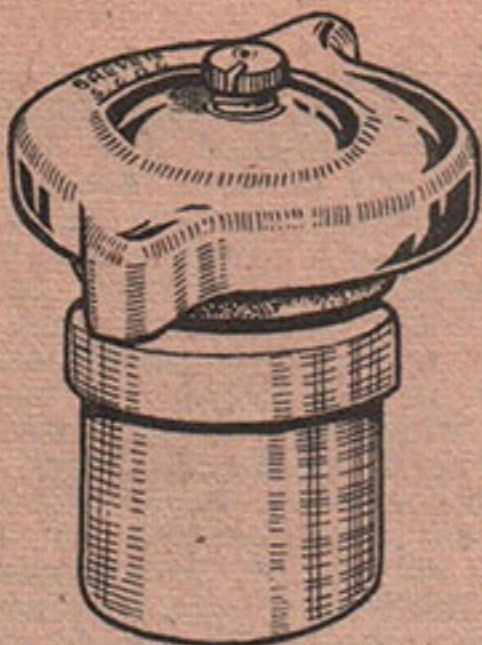


Voici le détail de la circulation d'huile à travers le vilebrequin du même moteur : Pendant la course descendante du piston, l'air comprimé dans le carter traversait le vilebrequin et gagnait les canaux J, situés au niveau des paliers principaux. Pendant la course descendante, ces canaux venaient en regard de rainures pratiquées dans les coussinets. Il y avait alors communication entre le carter et les canaux placés en arrière des rainures.



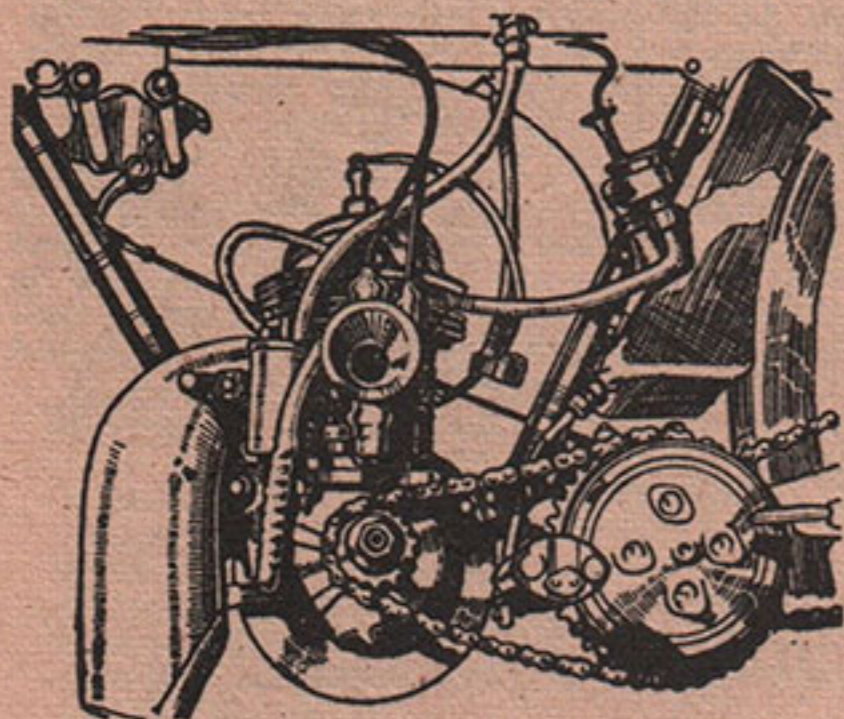
Le 250 cmc. Aubier-Dunne sport monté par Prestier en 1935 comportait un graissage auxiliaire du cylindre par pompe mécanique entraînée par l'arbre moteur en bout de volant magnétique.

et la bougie. Un hors-bord deux temps que nous avons, a été pendant la période de rodage où nous employions un mélange à 10 % d'huile, le moteur le plus capricieux que nous ayons connu. Mais, avec un mélange à 1/25 d'huile, il devint aisé à mettre en route et parfaitement sûr. Ne croyez donc pas nécessaire de dépasser la proportion d'huile recommandée par le constructeur. Il est vrai que pour un même modèle de moteur elle n'est pas constante et que pour tel 125 cmc. utilisé par plusieurs marques, les uns conseillent une partie d'huile pour 15 d'essence, les autres pour 18, les autres pour 20. Quoi qu'il en soit, nous ne voudrions pas vous engager à désobéir à la notice d'entretien dont il vous faut suivre les indications à la lettre, mais seulement vous déconseiller d'augmenter inconsidérément la proportion d'huile. Une autre erreur est d'utiliser des huiles trop épaisses dans l'idée que malgré leur mélange à l'essence, elles conserveront plus de corps et assureront un meilleur graissage. Là encore fiez-vous au constructeur qui, lui, a fait des essais et s'est décidé en connaissance de cause.



Pour les deux temps à graissage par mélange, la proportion d'huile est indiquée par le constructeur. C'est généralement le bouchon de réservoir, retourné, qui sert de mesure pour un litre ou pour un demi litre d'essence, suivant les marques et les modèles. On s'assurera de ce détail dont l'importance est très grande. On préconisait autrefois 8 à 10 %, alors qu'aujourd'hui 3 à 5 % sont considérés comme une bonne moyenne.

Le graissage par mélange est assez sale. Le brassage de l'huile et de l'essence est désagréable et complique le ravitaillement en cours de route, mais il est excellent et nous avons, par exemple, connu pas mal de « Scottistes » qui y avaient eu recours, soit pour compléter, soit même pour remplacer le graissage par pompe monté sur leur machine. Mais sur certains deux temps anciens il faut reconnaître qu'il n'assurait pas un graissage suffisant de toutes les parties du moteur. Pour l'équipage alternatif et



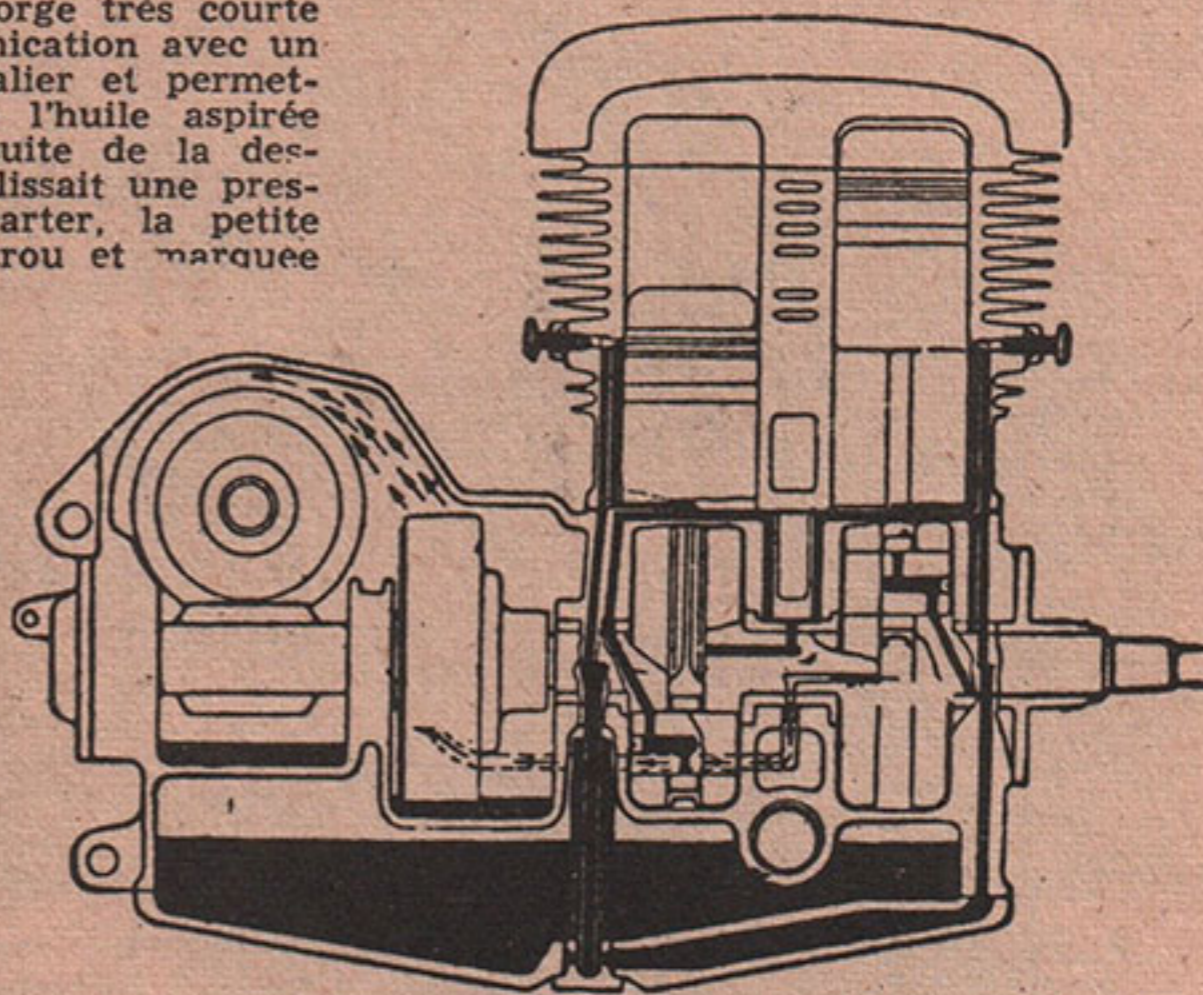
Un ancien deux temps de course à graissage mixte par pompe et par incorporation d'huile au carburant.

le piston, le brouillard d'huile pouvait être considéré comme suffisant, mais beaucoup de ces moteurs, pour assurer l'étanchéité, avaient de longs paliers lisses. C'était en particulier le cas de la Velocette dont le vilebrequin était monté en porte-à-faux. Nous ne trouvons plus ces longs paliers sur les moteurs modernes. Les joints d'étanchéité eux-mêmes constitués par des disques d'acier pressés par un ressort ne sont que rarement employés. Le plus souvent l'axe du vilebrequin roule sur billes et une courte bague de bronze, qui n'est soumise à aucun effort et est facile à graisser, assure l'étanchéité. Elle ne s'use que lorsque le roulement à billes en fait autant et Dieu sait après quel kilométrage cela peut se produire. En tous cas, c'est toujours le roulement à billes qui supporte

le gros de l'effort et la pression exercée sur la bague est à peu près nulle. Il est dans ces conditions très facile de lui assurer le léger graissage dont elle a besoin. C'est donc, dans le passé, l'emploi de longs paliers, en vue d'assurer l'étanchéité et aussi une longue durée des roulements, qui avait poussé quelques constructeurs à étudier des graissages permettant de lubrifier de manière suffisante ces paliers.

Sur les premières Velocette on utilisait la dépression régnant dans le carter, au moment de la remontée du piston, pour aspirer l'huile contenue dans un réservoir venu de fonte avec le carter, mais isolé par une cloison. Un canal pratiqué dans l'axe du vilebrequin aboutissait par un coude à une petite gorge très courte qui établissait la communication avec un trou pratiqué dans le palier et permettait ainsi le passage de l'huile aspirée du carter. Quand, par suite de la descente du piston, il s'établissait une pression positive dans le carter, la petite gorge était dégagée du trou et marquée

■
Schéma du graissage mécanique employé par Villiers sur son 350 cmc. deux cylindres deux temps. Les traits noirs indiquent la marche de l'huile.

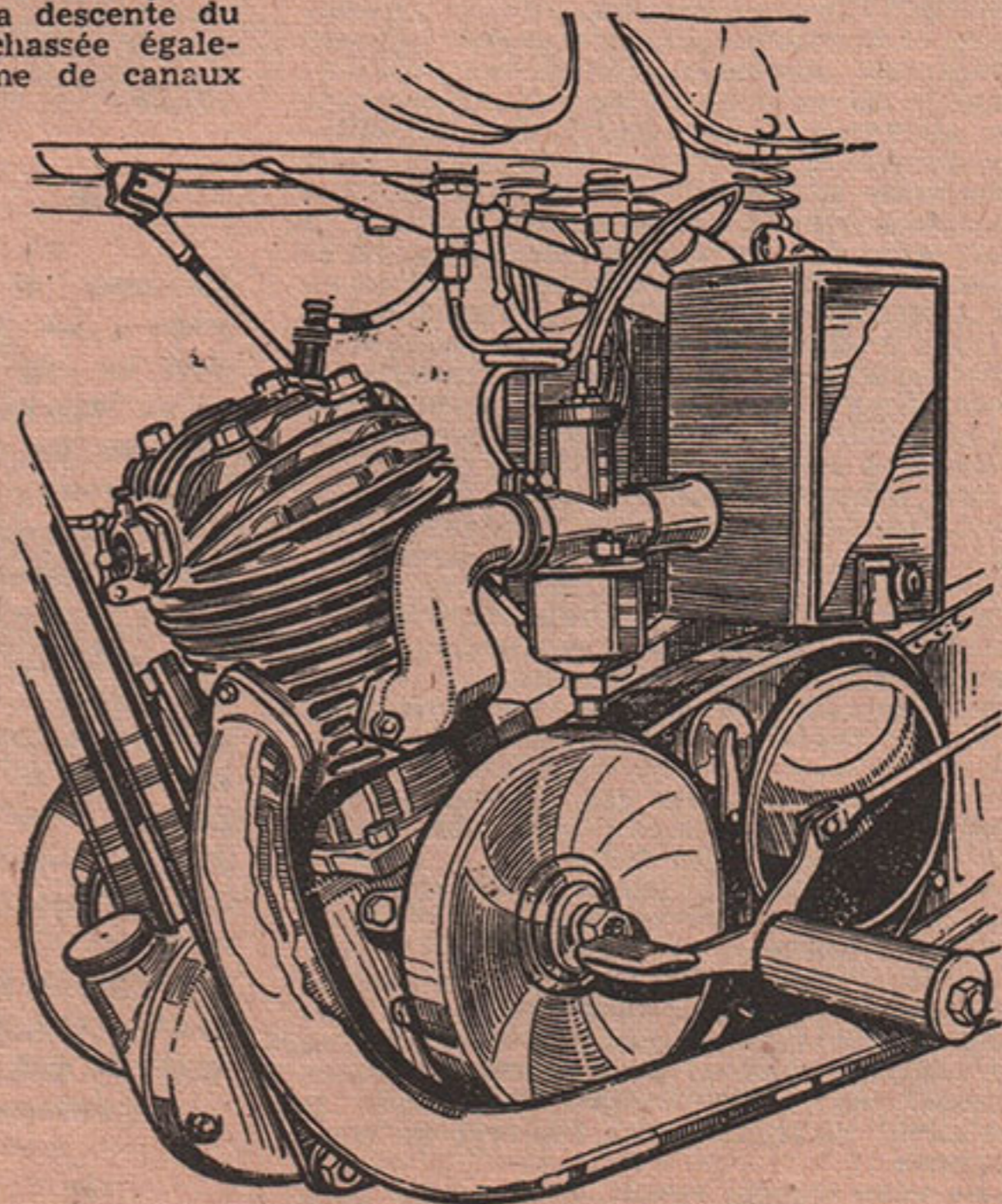


■
par la partie pleine du palier. Un pointeau permettait de régler le débit d'huile. Sur les modèles postérieurs, Velocette monta une pompe alternative entraînée par une vis sans fin au 75^e du régime du moteur. Le graissage du très long palier était ainsi mieux assuré. Sur la Levis, l'huile arrivait à l'un des paliers et était aspirée quand un trou pratiqué dans l'axe était en présence d'un autre foré dans le palier. Par système de canaux, l'huile arrivait à la tête de bielle. Quand la pression s'établissait à la descente du piston, cette huile était chassée également par un autre système de canaux

vers le second palier et aussi à la base du cylindre.

En somme il est parfaitement possible de graisser un deux temps sans recourir au graissage par mélange. Une pompe mécanique n'est nullement nécessaire et avec le minimum de complications, on peut utiliser les variations de pression à l'intérieur du carter pour aspirer l'huile, quand la pression est inférieure à celle de l'atmosphère et pour l'envoyer aux différents points à graisser quand elle devient plus élevée. En général, l'aspiration se fera à travers l'axe, le contrepoids et enfin le maneton du vilebrequin, de sorte qu'il restera toujours en ce point assez d'huile pour graisser la tête de

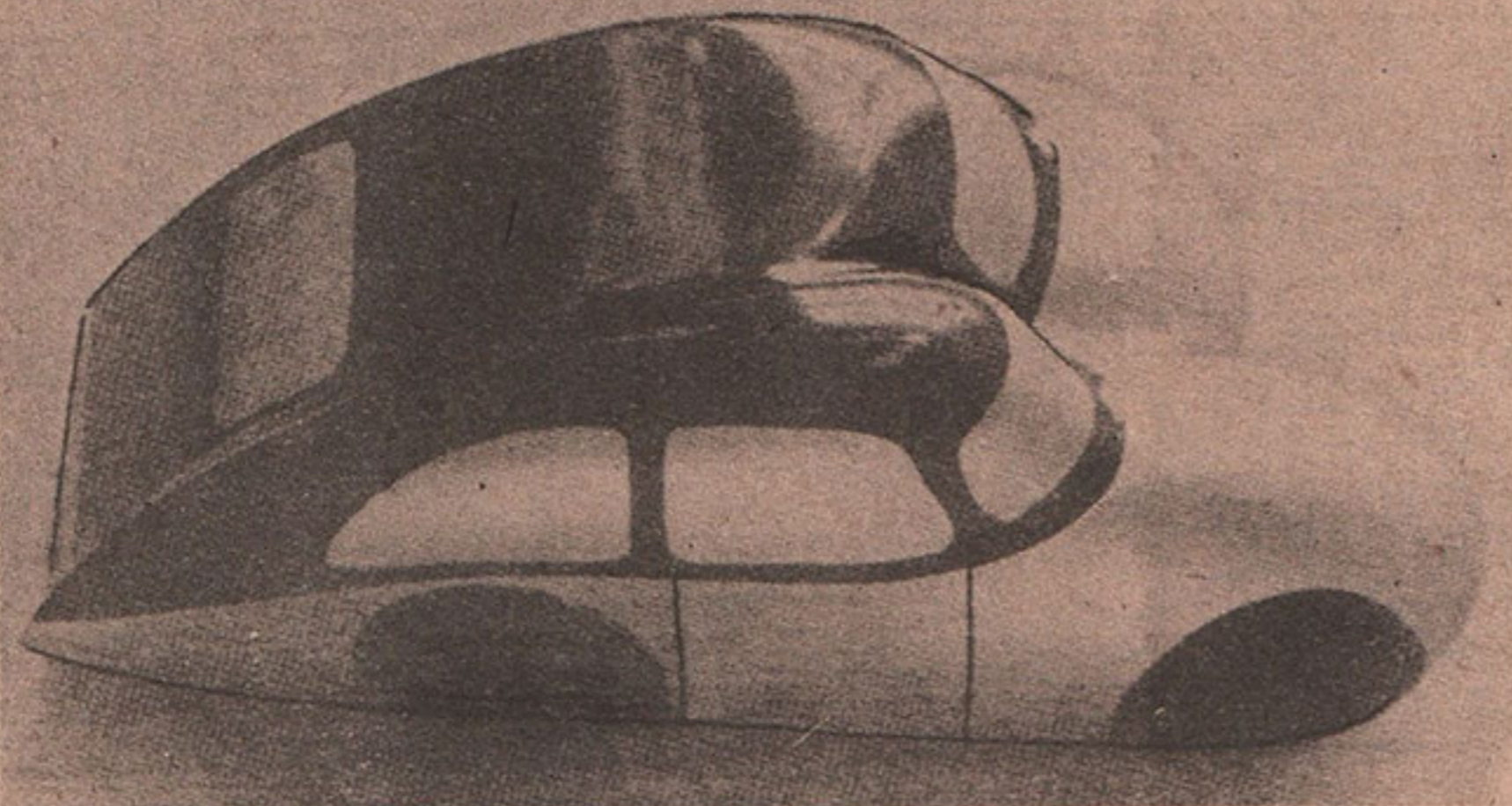
■
Le 250 cmc. Villiers à graissage par pompe monté sur une Calthorpe. Le réservoir d'huile est disposé à l'avant du carter moteur. Cette disposition, très rationnelle, permet d'éviter l'emploi de tubulures longues et fragiles. L'orifice de remplissage est très accessible.



REGAIRAZ

UNE VIEILLE FORMULE MODERNISEE

Une firme autrichienne reprend la formule du « Scott Sociable » et lance un ensemble moto-sidecar carrossé en conduite intérieure.



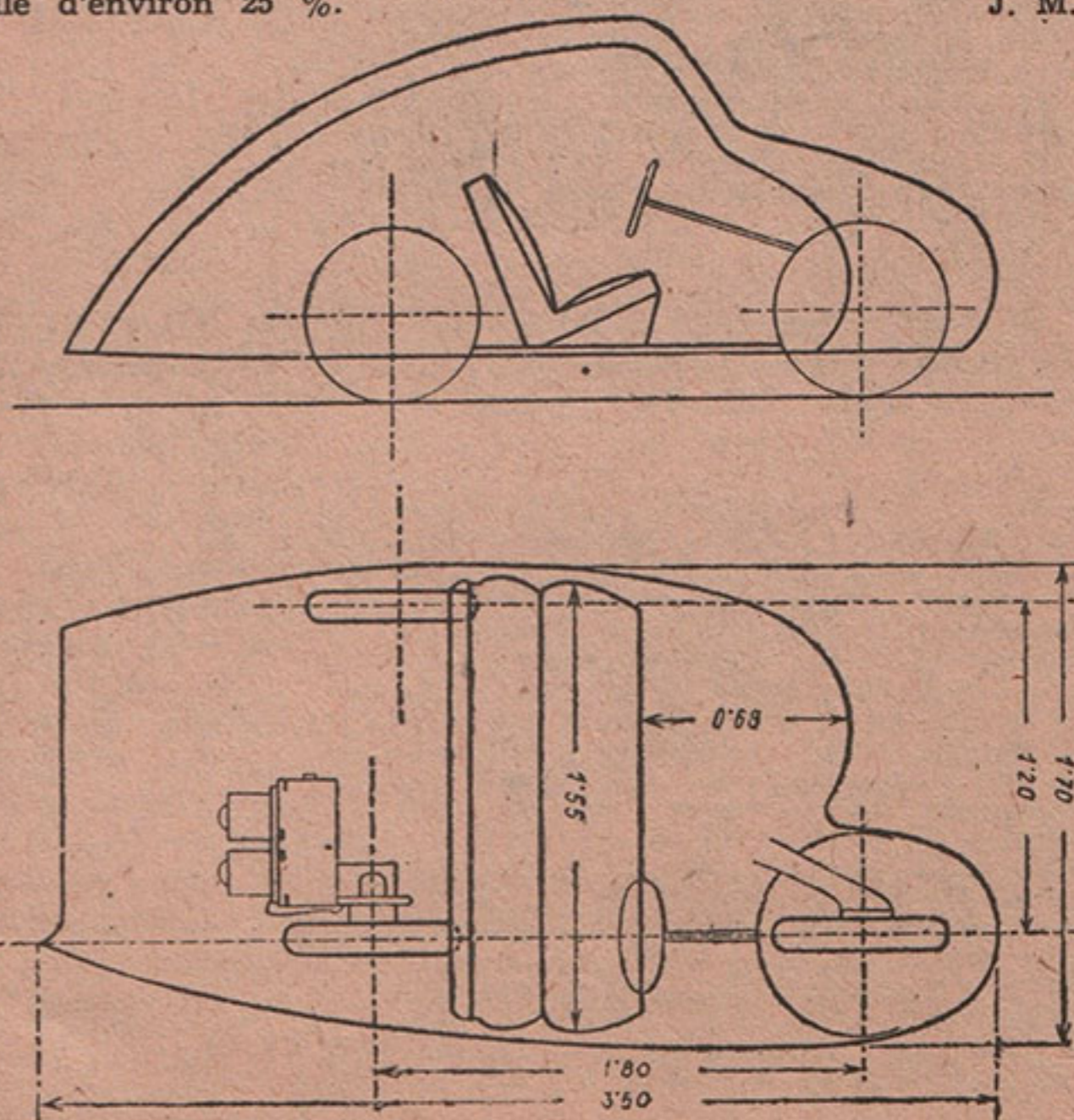
Le sidecar avait, dans la période intermédiaire entre les deux guerres, connu une grande popularité. Il offrait au passager et surtout à la passagère un plus grand confort et une meilleure protection que le siège arrière. Les lignes élégantes de sa carrosserie séduisaient l'œil. Il était, quand on s'était accoutumé à prendre les virages côté moto, très sûr et donnait l'impression d'une grande stabilité. Il permettait de transporter quelques bagages. On s'efforça de développer encore les qualités de confort du sidecar et on en arriva à mettre sur le marché des carrosseries fermées qui isolaient le motocycliste et sa passagère. Certains constructeurs eurent l'idée, au contraire, d'offrir au conducteur le même confort, tout en conservant les caractéristiques essentielles du sidecar, celles d'une moto groupant la roue directrice et toute la partie motrice, d'un châssis supporté par une roue latérale et recevant une carrosserie suspendue. C'étaient en somme des sidecars biplaces où le conducteur quittant sa selle solitaire, venait s'asseoir à côté de sa passagère. Certaines de ces machines, comme le Seal, figurèrent pendant des années sur le marché, mais sans devenir populaires. Et Alfred Scott, le créateur de la célèbre deux cylindres deux temps, aborda le problème d'une manière originale, dans son Sociable qui, pour des raisons uniquement esthétiques, ne rencontra pas le succès qu'il méritait. C'était en effet une admirable réalisation mécanique, aussi rationnelle qu'on peut imaginer et les résultats atteints étaient remarquables, stabilité parfaite, vitesse élevée (plus de 90 à l'heure), confort, accessibilité, facilité d'entretien, mais que pesaient toutes ces qualités en comparaison d'un aspect un peu étrange qui lui valut le surnom de crabe ? Parmi les particularités du Sociable Scott, on remarquait la transmission acatène et surtout le châssis constitué par des tubes et entièrement triangulé. Les tubes assemblés par boulons étaient instantanément démontables et remplaçables, et la construction fourmillait de détails ingénieux. Mais la clientèle ne comprit pas l'intérêt de cette formule.

Et voici qu'elle renaît en Autriche sous

forme d'un brevet concernant un trois roues à carrosserie carénée dont la roue directrice et la roue motrice sont dans le même plan sur le côté droit et dont la roue porteuse unique se trouve à gauche. La carrosserie vue de l'arrière est en profil d'aile d'avion et de lignes heureuses. Vue de l'avant, elle offre l'aspect de deux fuselages dont celui de gauche, plus large, est également en retrait sur celui de droite. Cette dissymétrie et le creux existant entre ces deux sortes de fuselages choque un peu l'œil quand il n'y est pas habitué. Mais du point de vue aérodynamique, cette carrosserie a été bien étudiée et la résistance à l'air n'est que la moitié environ de celle d'une moto-sidecar. Aussi à puissance égale, la vitesse augmente-t-elle d'environ 25 %.

En haut de la page : Le véhicule en question vu de trois-quarts dessus. On s'est efforcé de lui donner une forme aussi « aérodynamique » que possible.

Ci-contre : Croquis schématique montrant la disposition des sièges et des organes moteurs, ainsi que les cotes du véhicule. En haut, coupe longitudinale. En bas vue de dessus.



Avec une puissance à la jante de 11,2 CV, la vitesse sera de 97 kmh., alors qu'avec cette même puissance une moto-sidecar ne dépasse pas 80 kmh. Avec 8 CV à la jante, on atteindra encore le 83 kmh. Le gain de vitesse n'entraîne aucune fatigue supplémentaire du moteur. La stabilité est excellente, le moteur étant à l'intérieur du triangle de sustentation et le centre de gravité étant très bas. La largeur du siège étant de 1 m. 53, on a largement ses aises. La longueur totale de la machine est de 3 m. 50, l'empattement de 1 m. 80, la voie de 1 m. 20, la largeur hors tout de 1 m. 70. Ce nouveau véhicule est non seulement plus rapide, mais encore plus stable qu'une moto-sidecar ordinaire.

Un autre avantage, c'est la capacité considérable du coffre arrière qui permet de transporter une grande quantité de bagages, et bien à l'abri, sans avoir à recourir à un arrimage compliqué à l'aide de courroies ou de sandows. Et le coffre fermant à clé, il n'y a pas de vol à craindre. La poussière ne pénètre pas dans les valises. Il y a là une des questions les plus importantes du motocyclisme. Nous avons ici tous les avantages d'une voiturette avec la simplicité mécanique et les frais d'entretien réduits d'une moto-sidecar.

La facilité d'entretien est, dans la pratique, une qualité précieuse. Ici le lavage au jet suffit, toute la partie motrice étant abritée par la carrosserie.

Dans le projet en question, le bloc moteur à cylindres horizontaux est monté sur l'axe de la roue motrice elle-même. Les roues sont du type voiture à fixation par écrous. Elles sont donc très aisément démontables.

Le caoutchouc serait employé pour la suspension.

Evidemment, il s'agit d'un projet et dont nous ne connaissons que les grandes lignes. Il semble que l'inventeur envisagerait l'emploi d'un deux temps, deux cylindres à chambre d'explosion commune, de 500 cmc. de cylindrée.

Ce curieux véhicule coûterait, à cause de sa carrosserie, plus cher qu'une moto-sidecar de même cylindrée, mais nettement moins cher qu'une voiturette miniature à carrosserie fermée.

Quel serait éventuellement le succès commercial ? Du point de vue pratique, le projet est assez séduisant, mais l'aspect dissymétrique de l'avant plaira-t-il à la clientèle ? Les réactions de cette dernière sont difficiles à prévoir. Quelle est l'opinion de nos lecteurs ?

J. M.

Nouvelles d'Angleterre

Le Speed Twin 500 cmc. Triumph est une machine réussie. Elle atteint aisément le 130, peut rouler en prise à 30 à l'heure. En moins de 500 m., elle est à 120. A une allure de 65, elle ne dépense que 4 litres aux 100 et environ 5 litres à 100 à l'heure. Quant au moyeu suspendu il nivèle la route et ne nuit en rien à la stabilité de la machine. Un grand nombre de ces machines sont exportées.

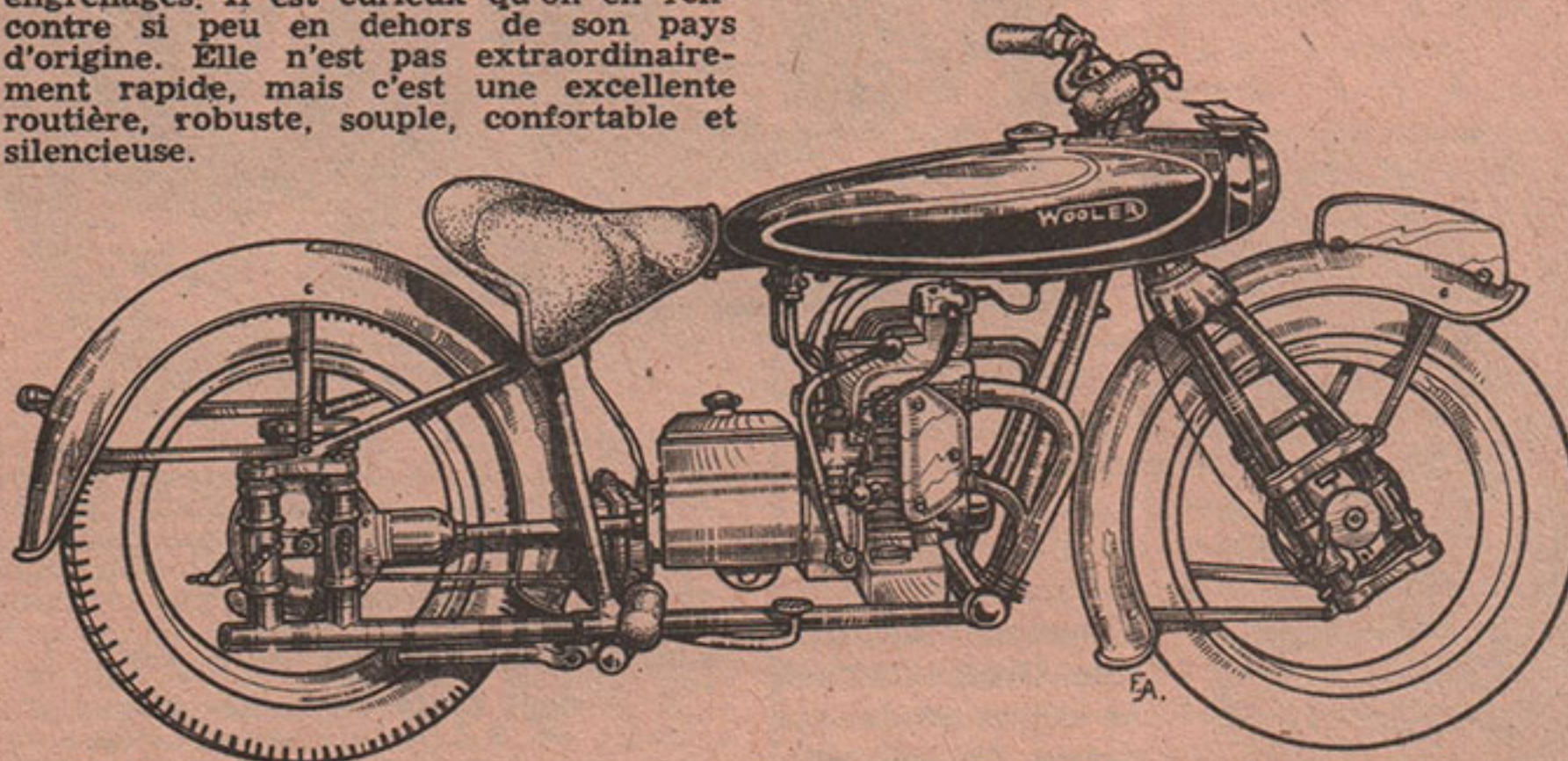
Désormais, le moyeu suspendu Triumph est livré en série moyennant supplément.

Il semble, d'après la performance de Foster dans l'Ulster, avant qu'une rupture de soupape l'ait éliminé, que la Velocette 500 cmc. soit aussi rapide que la Norton, mais qu'il lui manque encore un peu de robustesse. Il est vrai qu'aux allures auxquelles cette course s'est déroulée, et aux régimes que doivent soutenir les moteurs, une rupture de soupape est un accident toujours possible. Soupapes et axes de piston qui, en service courant, ne donnent jamais d'ennuis, restent, en course, les pièces les plus délicates.

De nombreux motocyclistes militaires anglais ont souffert d'arthrite. D'après un spécialiste, cela est dû à ce que mouillés jusqu'aux os, ils se remettaient en route et exposaient leurs membres à la chaleur du moteur.

Shillan est une curieuse figure du monde motocycliste. Après 1918, il représenta Cleveland en Angleterre. Cette machine, avec son deux temps disposé transversalement dans le cadre, mais utilisant une chaîne était bien conçue, mais le moteur était médiocre. La 4 cylindres 600 cmc. à quatre temps fut également une bonne machine, mais disparut elle aussi. Shillan se consacra au hors-bord, puis plus récemment à la moto de poche Corgi que nous avons naguère présentée à nos lecteurs.

L'autre jour une machine danoise, une quatre cylindres Nimbus, stationnait à Birmingham. Il se fit autour d'elle un véritable attroupement. C'est, en fait, une machine remarquable avec sa distribution A.C.T. et sa transmission par engrenages. Il est curieux qu'on en rencontre si peu en dehors de son pays d'origine. Elle n'est pas extraordinairement rapide, mais c'est une excellente routière, robuste, souple, confortable et silencieuse.



L'étrange quatre cylindres Wooler mue par un moteur flat-four à balanciers a fait son apparition officielle. Les éléments inférieurs du cadre remplacent les tubes d'échappement. Remarquez les suspensions avant et arrière à doubles coulisseaux, la forme étrange du réservoir avec phare encastré, le levier de vitesse coudé.

Beaucoup de motocyclistes anglais réclament des dynamos plus puissantes. Mais cela n'est pas sans inconvénient. Il en résulte un accroissement sensible du prix et du poids et aussi de la puissance absorbée par l'entraînement de la dynamo.

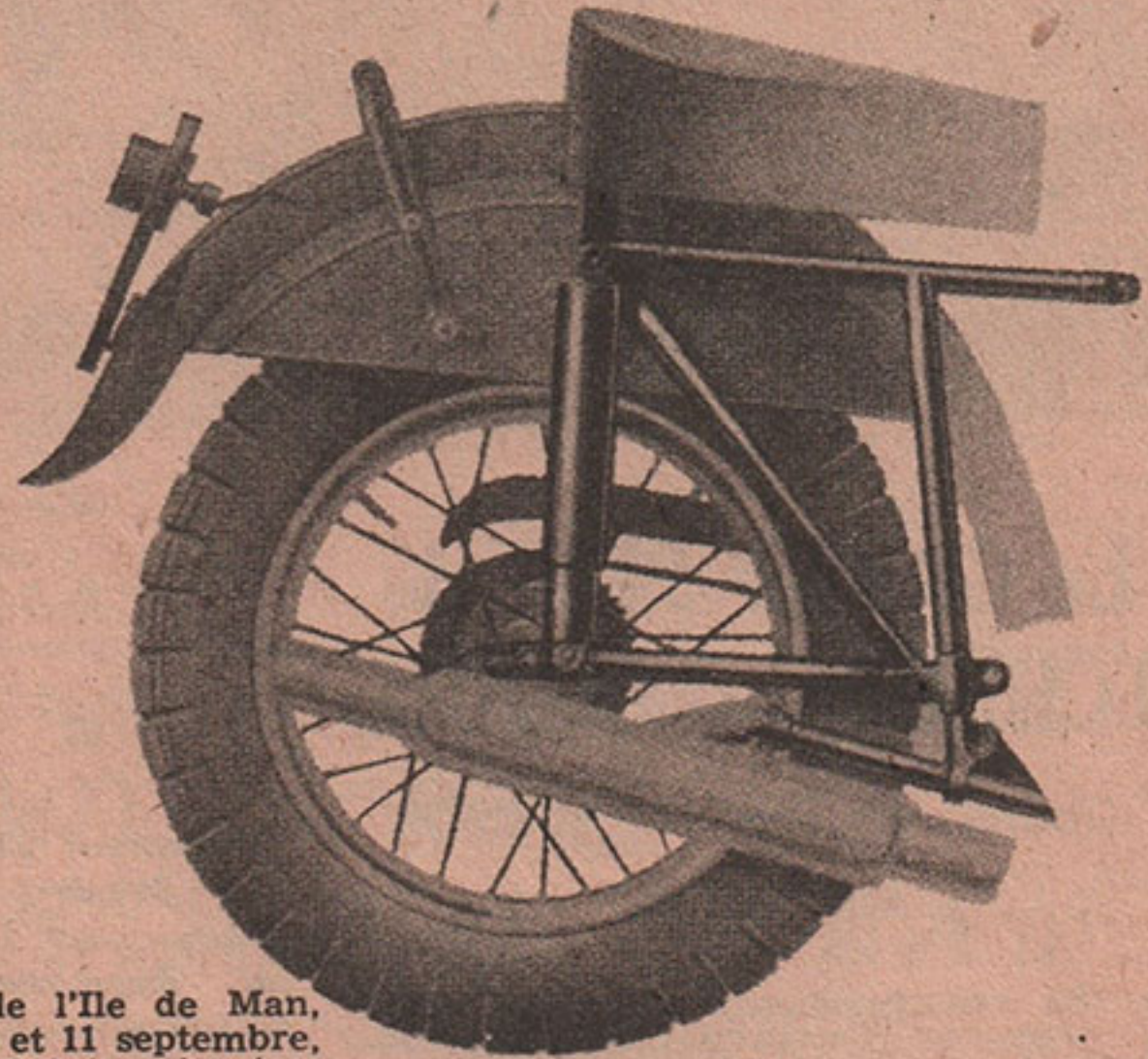
La réclamation de Veigh qui avait été déclassé dans le Clubman's T.T. parce qu'à la suite d'un réalésage, la cylindrée de sa 250 cmc. Triumph dépassait un peu la limite, a été admise. C'est là un précédent dont tiendra certainement compte le prochain règlement.

La suspension arrière adaptable Mc Candless montée sur une 1000 cc. Ariel Square Four. Le dispositif coulissant est à peu près vertical. Le bras inférieur lest articulé à la base, immédiatement derrière la boîte de vitesses. (Cliché The Motor Cycle and Cycle Trader).

Pour le Grand Prix de l'île de Man, qui doit se disputer les 9 et 11 septembre, il n'y a pas moins de... 263 inscrits (seniors 118, juniors 101, Lightweight 41). L'année dernière le chiffre était de 191. Juniors et Lightweight courront ensemble. 142 coureurs, cela promet du sport et aussi quelque difficulté à suivre la course. Les départs seront donnés de 10 en 10 secondes.

La nouvelle 2 cylindres Ariel est sérieusement éprouvée avant d'être mise en production. Ses caractéristiques exactes sont encore tenues secrètes, mais les performances sont excellents, le prototype, après un long kilométrage, atteignant, avec un sidecar occupé par un passager, 115 kmh.

La nouvelle 350 cmc. Douglas à moteur transversal subit elle aussi des essais prolongés et paraît digne de celles qui l'ont précédée. La suspension arrière à barres de torsion donne satisfaction et la stabilité est excellente. Le moteur vibre légèrement aux faibles régimes et avec son taux de compression de 6,5 à 1 demande qu'on fasse usage de la manette d'avance. Sans doute les modèles de série recevront-ils un avance automatique. La vitesse maxima avoisine le 115 et la vitesse de croisière se tient aisément aux environs de 100 à l'heure. La position est très confortable.



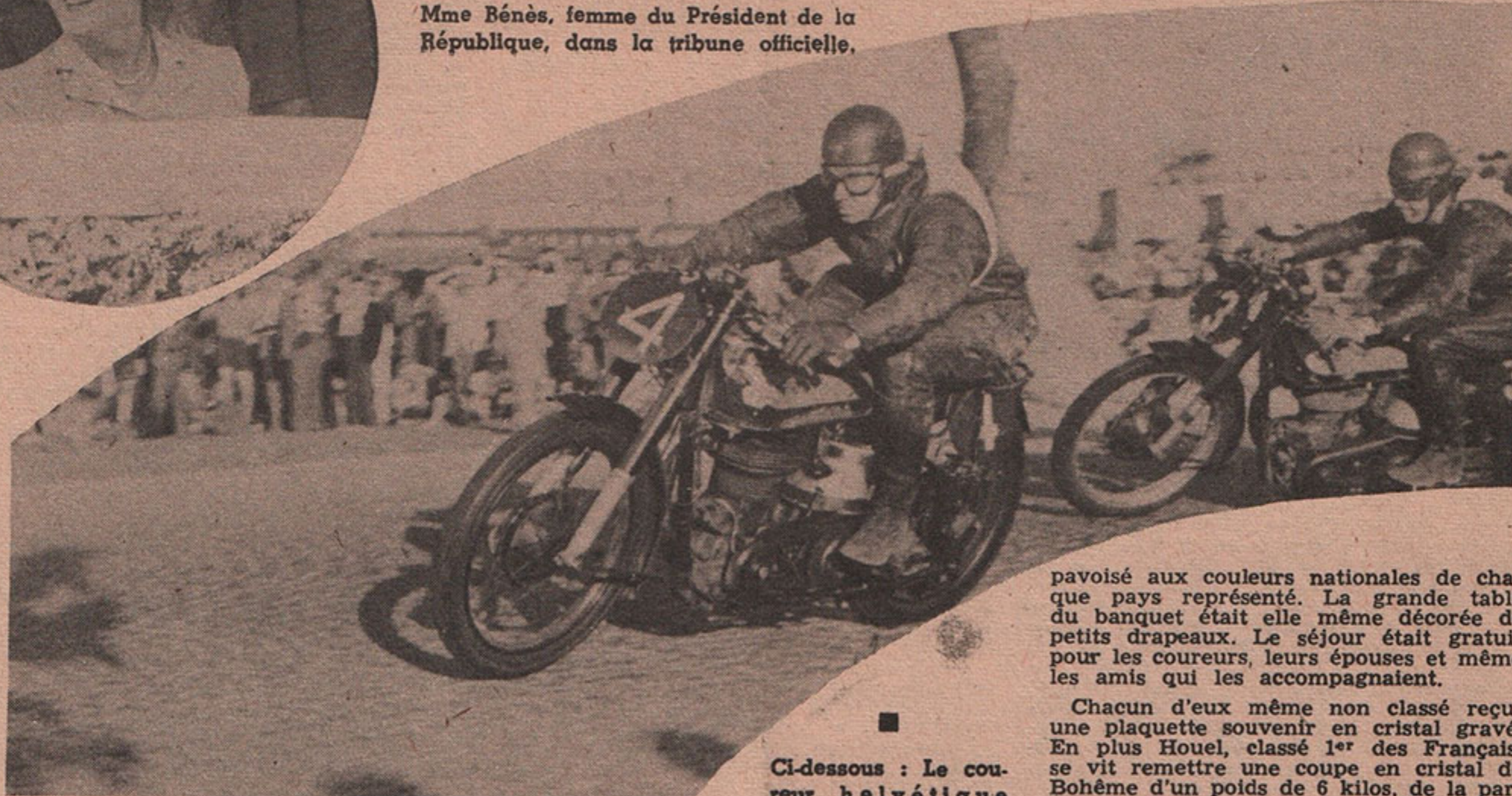
Nous avons bien souvent insisté sur l'importance de l'échappement dans le deux temps. Une lettre qu'a adressée à notre confrère Motorcycle, Marshall qui avait engagé une Scott dans le Clubman's T.T. en apporte une preuve nouvelle. Jadis dans le T.T. lui-même les Scott étaient autorisées à utiliser une tubulure d'échappement beaucoup plus courte que celle imposée aux quatre temps. Or cette tolérance ne figurait pas dans les règlements du Clubman's T.T. et Marshall ne put rogner sa tubulure d'échappement. Il en résulta une conséquence curieuse. C'est que l'effet extracteur des gaz d'échappement atteignait une telle valeur qu'ils entraînaient hors des cylindres une quantité importante des gaz frais. Le mélange se trouvait appauvri et le moteur chauffait. Pour réduire cette extraction exagérée, on dut remettre le silencieux en place et c'est pourquoi seule la Scott courut avec un silencieux et devint la machine la moins bruyante de tous. Elle marchait fort bien quand à la suite d'une chute le radiateur fut crevé et la machine mise hors de combat.

Voici quelques temps, on pouvait lire dans les colonnes de notre confrère anglais Motor-Cycling cette information de caractère plutôt inattendu :

« Ron Harris s'est engagé dans le Manx Grand Prix. Il pilotera une Guzzi 250 cmc., à condition qu'il puisse acquérir, emprunter ou voler (sic), une paire de bottes, pointure 9, fines semelles. Il promet de faire son possible pour ne pas les abîmer. Voici son adresse : King Street, Maidenhead, Berk ».



Mme Bénès, femme du Président de la République, dans la tribune officielle.



Ci-dessous : Le coureur helvétique Stamm, second en 350 cmc., s'affirme comme un espoir sérieux.

pavoisé aux couleurs nationales de chaque pays représenté. La grande table du banquet était elle même décorée de petits drapeaux. Le séjour était gratuit pour les coureurs, leurs épouses et même les amis qui les accompagnaient.

Chacun d'eux même non classé reçut une plaquette souvenir en cristal gravé. En plus Houel, classé 1^{er} des Français, se vit remettre une coupe en cristal de Bohême d'un poids de 6 kilos, de la part de M. Dejean, Consul de France en Tchécoslovaquie, qui devait d'ailleurs lui adresser par lettre sur papier à entête de l'ambassade, ses félicitations personnelles pour sa belle course.

M. le Président Bénès était présent à l'entraînement. Il devait assister person-

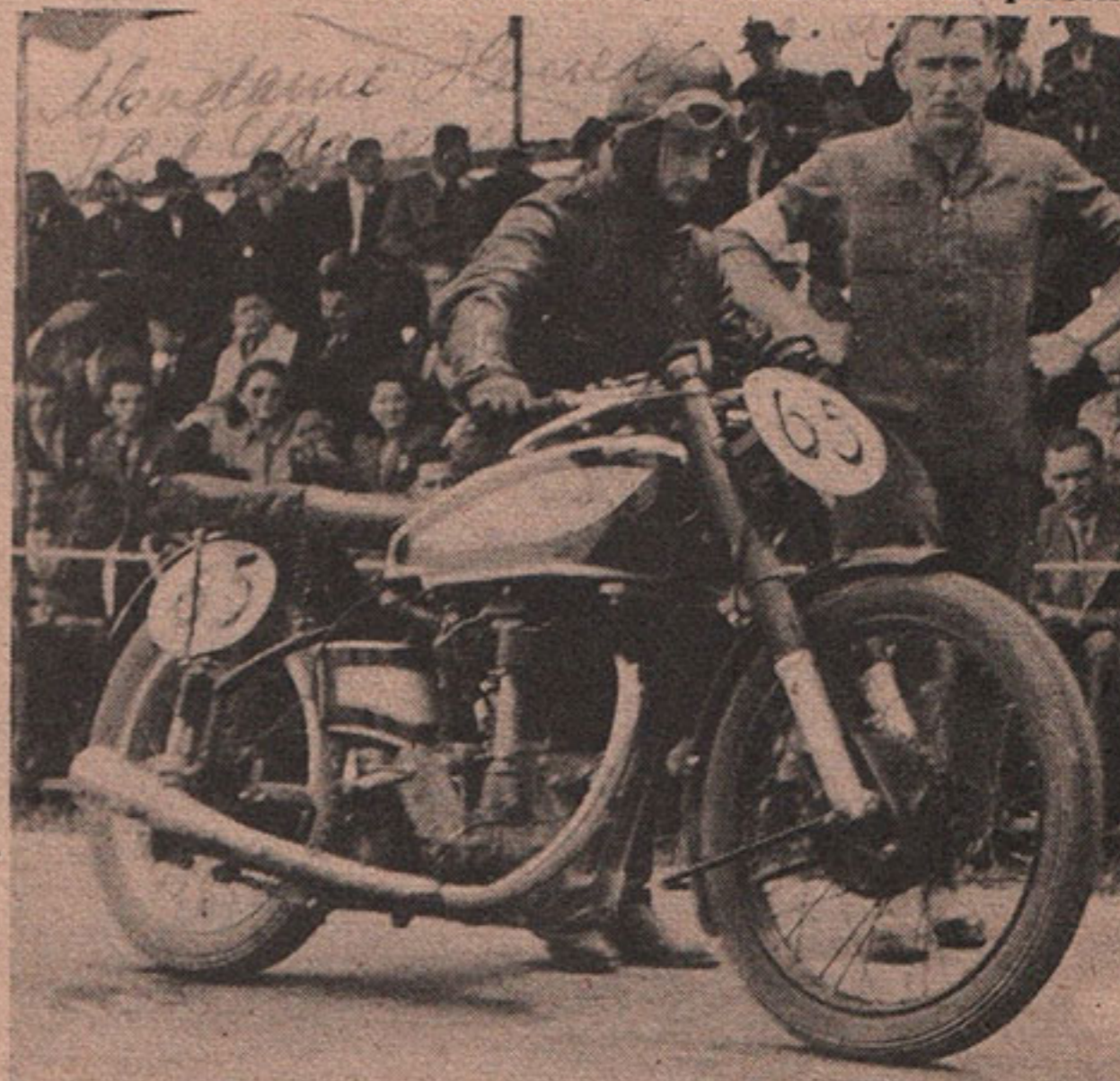
Le GRAND PRIX de TCHECOSLOVAQUIE

(Coupe du Président BENES)
à TABOR

LES renseignements que nous avons reçus de différentes sources nous dépeignent le Grand Prix de Tchécoslovaquie comme une épreuve organisée de façon magnifique pour laquelle rien n'avait été laissé au hasard. Tous les participants et spectateurs en ont rapporté un souvenir incomparable, et nous ne croyons pas inutile de donner un aperçu de la réception qui fut réservée aux étrangers. La France y fut représentée par Georges Houel et Marcel Perrin. C'est le premier nommé qui nous communique les détails suivants :

Tous les concurrents étaient réunis dans le même hôtel de premier ordre,

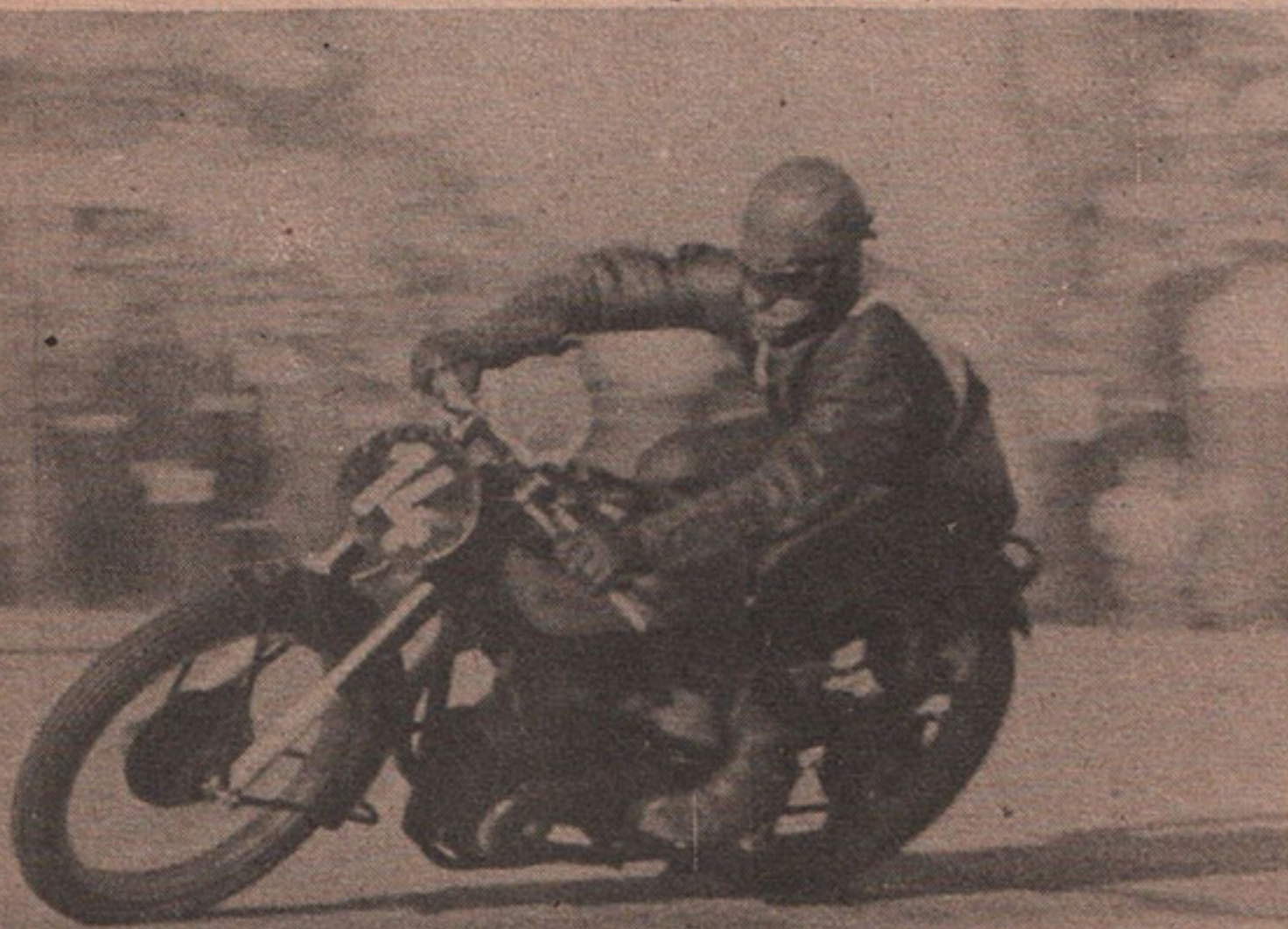
Ci-dessus : Les anglais Beischer et Anderson, sur Norton, se disputèrent le commandement pendant 35 tours de l'épreuve des 500 cc. Beischer l'emporta, son adversaire étant tombé.



Ci-contre : Le français Georges Houel, en action pendant la course des 500 cmc. qu'il devait terminer quatrième.

nellement à la course, et ne put le faire pour raison de santé; mais la présence effective de Mme Bénès montra à quel point le sport motocycliste est tenu en estime par les autorités tchécoslovaques. Verrons-nous, l'an prochain, M. Vincent Auriol honorer de sa présence les Grands Prix de la F.F.M. ?

Il y avait 70.000 personnes autour d'un circuit de 3 kms et aucune clôture ne délimitait l'enceinte réservée au public. Une discipline rigoureuse fut observée par tous. Un détail qui donnera une idée de l'organisation : Le crack helvète Stamm, en essayant de passer Houel, tomba dans un virage et vit sa machine prendre feu. Ses vêtements avaient même commencer à brûler et les flammes



atteignaient trois mètres de haut. Grâce à la vigilance du piquet d'incendie, Stamm n'eut aucune brûlure d'épiderme. Quelques secondes de retard et il aurait été transformé en torche vivante !

Voici maintenant quelques détails relatifs au déroulement des épreuves :

En 250 cmc., l'apparition des machines tchèques à moteur A.C.T., Walter fut des plus remarquables au point de vue technique. Conduites par des conducteurs de bonne classe, mais non transcendants, ces machines se payèrent le luxe de tourner côte à côte avec la 250 cmc. Benelli « doppio albero » du belge Martin, et de surclasser de méchants racers britanniques. Leur aspect est classique et s'apparente à celui des Excelsior et des Velocette.

Les 350 cmc. qui s'alignèrent dans la course suivante furent aussi extrêmement dangereuses pour les Velocette. Reparties en 500 cmc., elles firent également une grosse impression de vitesse jusqu'à ce que des pannes mécaniques aient eu raison de leurs moteurs surmenés. Mais il n'est pas téméraire d'affirmer que les Walter doivent être considérées comme des machines de classe internationale.

En 250, à la suite des abandons de Martin, de Steiner, et de plusieurs pilotes tchèques qui furent tour à tour au commandement; c'est Kadlec, sur Walter, qui gagna cette course devant Horák.

En 350 cmc., Fergus Anderson conserva longtemps la tête. Son abandon laissa la victoire à Thomas, que le tchèque Franz Juhan menaça longtemps. Ce dernier se retira à son tour, et c'est le suisse Stamm qui finit second après une course fort méritoire. Perrin ne put terminer cette course, victime d'ennuis de graissage.

La course des 500 fut la plus retentissante, grâce à la lutte épique qui se prolongea durant trente cinq tours entre Fergus Anderson et Beischer, ces deux conducteurs se passant jusqu'à trois fois par tour. Anderson tomba au 36^e tour et Beischer termina en vainqueur. Houel, qui fut longtemps en 3^e position, perdit une place, ayant freiné un peu tardivement à un des virages. Il termina 4^e.

RESULTATS

250 cmc. — 1. Kadlec (Walter); 2. Horák (Walter); 3. Suchanek (Puch).

350 cmc. — 1. Thomas (Velocette); 2. Stamm (Norton); 3. Batovec (Walter).

500 cmc. — 1. Beischer (Norton); 2. Hollming (Norton); 3. Laurent (Norton); 4. Houel (Norton); 5. Trella (Saroléa); 6. Prucha (B.M.W.).

LE 3^e CIRCUIT DE VITESSE DE CANNES

LE Circuit de Cannes s'est couru l'après-midi du 17 août, dans son cadre habituel, par un temps qu'on peut vraiment qualifier d'idéal. L'organisation, excellente à tous points de vue, réunit les suffrages des coureurs et ceux des spectateurs, dont le nombre fut évalué à plus de 10.000. Les 350, les sidecars 600 et les 500 se succédèrent dans l'ordre et chaque course fut aussi âprement disputée que fertile en incidents.

LES 350 CMC.

Il était 14 h. 15 environ lorsque les 350 cmc. se rangèrent sur la ligne pour disputer leur chance, sur 78 kms (60 tours de circuit). Trois concurrents italiens, Arena, Bellocchio et Francone avaient des 250 cmc. Guzzi, tandis que Robert Braccini délaissait son habituelle machine dijonnaise pour une méchante 350 cmc. Norton. On remarquait aussi Haldeman, l'excellent conducteur helvétique, qui conduisait une 350 cmc. Velocette, ainsi que Berlié.

Le suisse s'élança et conserva durant trois tours la première place. Une chute malencontreuse lui enleva le commandement et permit à Braccini et Bellocchio de le dépasser. Haldeman devait repartir un peu plus tard, mais le handicap était trop dur à remonter pour qu'il puisse prétendre à une place d'honneur.

Ce fut alors une courte bagarre entre Braccini et Bellocchio, ce dernier parvenant à sauter le français au 29^e tour. Braccini remonta son rival qui dut d'ailleurs abandonner peu après. Les abandons se poursuivirent avec le retrait de Francone, Arena et Bruno, et Braccini gagna finalement devant Berlié et Haldeman.

LES 500 CMC.

Behra (500 Guzzi), Robert et Jean Braccini (Terrot 500), Sabatier et Berlié (Velocette 350), Coste (Triumph 500) et Francone (Guzzi 250) étaient au départ de la course des grosses cylindrées. La supériorité de Behra et de sa Guzzi fut manifeste. Malgré un changement de bougie au 15^e tour, où il fut dépassé par Robert Braccini, Behra gagna avec aisance. Il est vrai que Robert Braccini fut victime peu après du même accident et perdit toute chance de remonter. A noter les abandons de Berlié et Jean Braccini (chute) et Coste (défaillance de l'embrayage). Francone ne peut faire mieux avec sa 250 cmc. que de se classer troisième.

Le meeting se termina par un match Behra Monneret. Behra gagna de peu devant son adversaire qui monta la 350 Velocette du suisse Haldeman.

SIDECARS 600 CMC.

L'épreuve des sidecars dénommée « Prix Georges Planton », se courut sur

40 tours du circuit (52 kms). L'italien Cavanna et sa curieuse Guzzi attelée à un sidecar oscillant, Haldeman qui partait cette fois sur Norton, Wagner également sur Norton, Chevalier sur Gilera, Varot sur Saroléa, formaient une excellente participation : Haldeman, premier au début, céda la place à Cavanna, dont le passager restait imperturbablement sur le siège arrière de la Guzzi, les pieds seuls reposant sur le plancher du side.

Les abandons de Drion, Varot et Chevalier retirèrent malheureusement un intérêt certain à la course, car Tuson, sensiblement moins vite que les leaders, ne pouvait prétendre à jouer un rôle dans la bagarre. Cavanna gagna finalement, assez détaché de Haldeman, le français Wagner suivant à trois tours.

RESULTATS

350 cmc. (60 tours : 78 kms)

1. Braccini Robert (Norton), 1 h. 3' 49" ; 2. Berlié (Velocette), 1 h. 4' 13" ; 3. Haldeman (suisse), sur Velocette, à 6 tours.

Meilleur tour : 1' 1" par Robert Braccini et Bellocchio, sur Guzzi.

S'idecars 600 cmc. (40 tours : 52 kms)

1. Cavanna (italien), sur Guzzi, en 44' 27" 4/5 ; 2. Haldeman (suisse), sur Norton, en 44' 40" ; 3. Wagner (Norton), à 3 tours ; 4. Tuson (Motobécane), à 5 tours.

Meilleur tour par Cavanna, en 1' 3" (moyenne 71 kmh. 428).

500 cmc. (60 tours : 78 kms)

1. Behra (Guzzi), 1 h. 0' 33" ; 2. Braccini R. (Terrot), à 3 tours ; 3. Francone (italien), sur Guzzi, à 5 tours ; 4. Sabatier (Velocette), à 8 tours.

LE 28 SEPTEMBRE A MONTREUIL

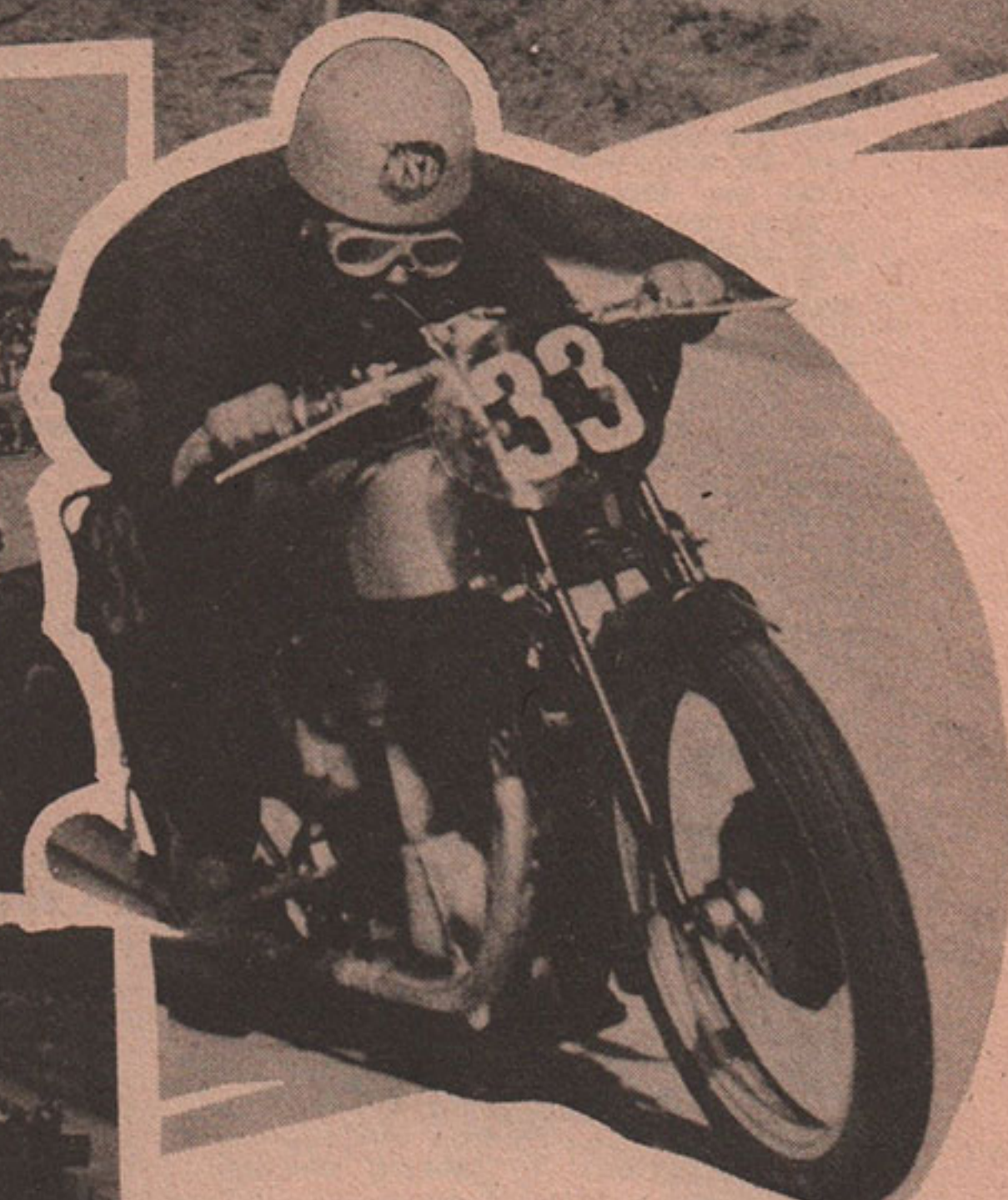
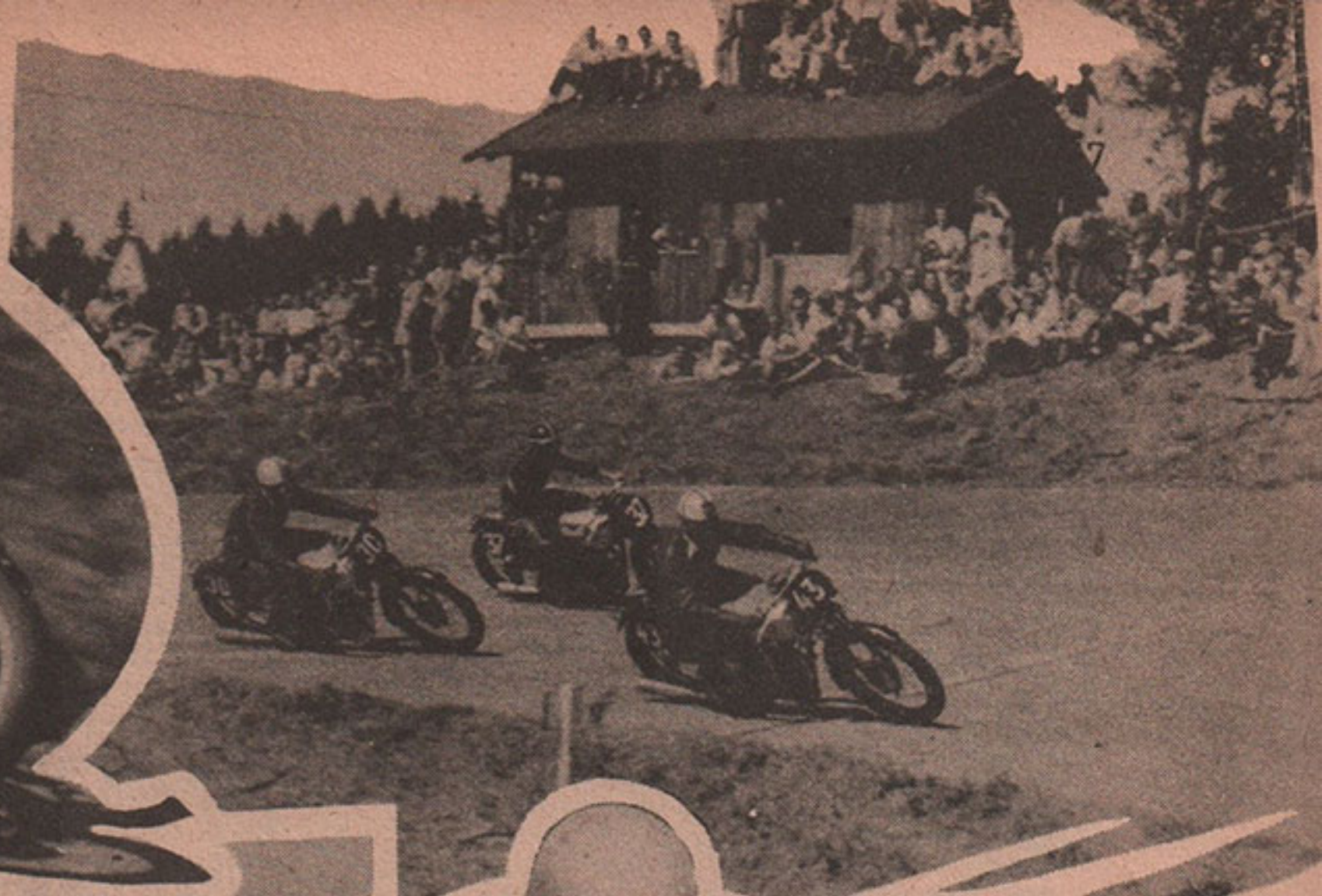
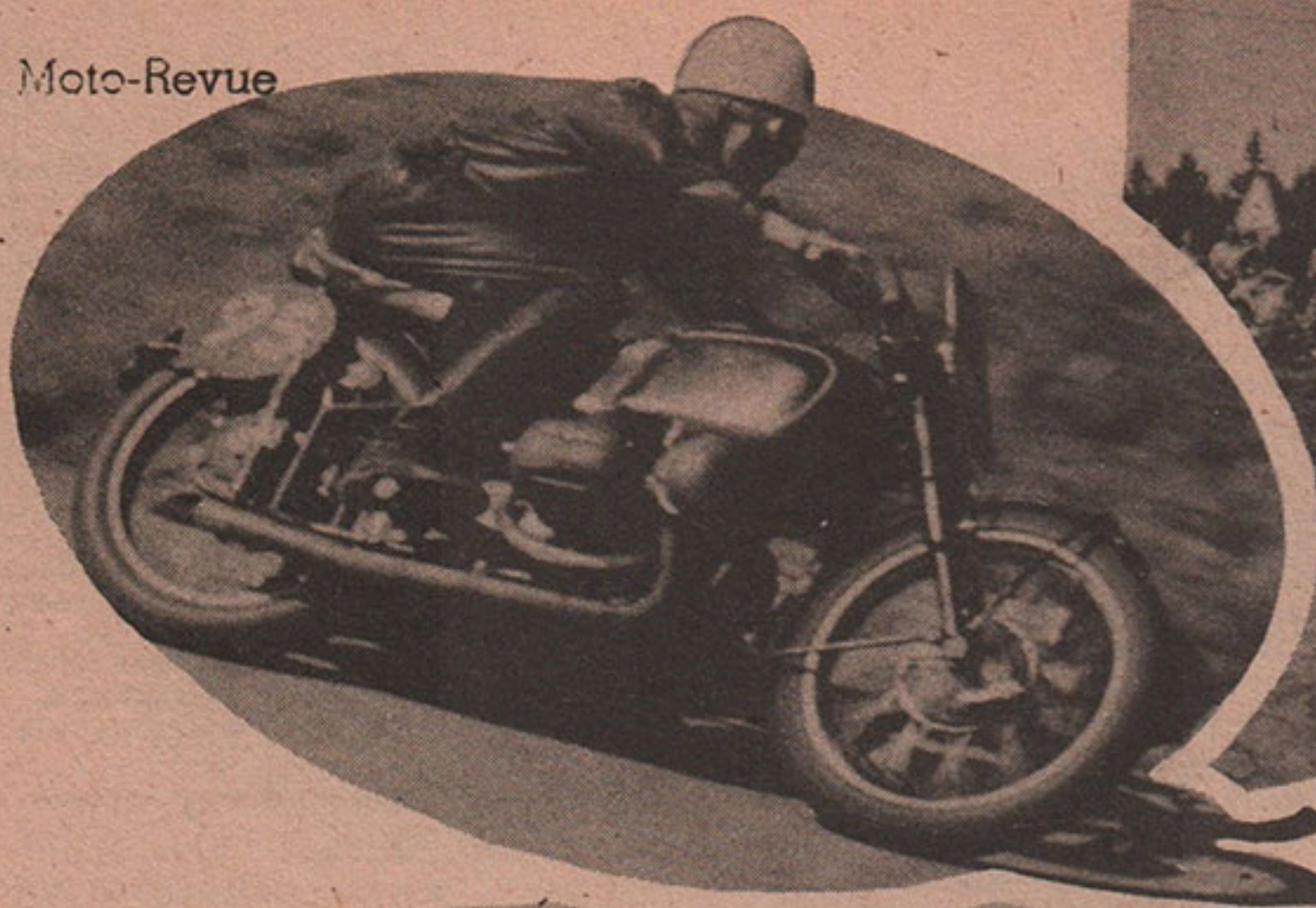
GRAND MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE L'A.M.S.

Le dimanche 28 septembre, sur le circuit des Buttes de Montreuil, revu et amélioré, se déroulera le dernier et plus important moto-cross de la saison, avec l'élite des spécialistes européens : Anglais, Belges, Hollandais, Luxembourgeois et Français. Tous les sportifs de la région parisienne auront à cœur d'y assister, même si le temps est mauvais; SURTOUT si le temps est mauvais, car l'intérêt de la lutte y gagne considérablement.

Le parcours a été élargi en certains points, sa distance a été augmentée, et les nombreux accidents de terrain qu'il comporte mettront à rude épreuve la virtuosité des conducteurs de premier plan qui viendront pour la circonstance. Venez nombreux pour les applaudir.

La photographie ci-contre, prise au cours d'une épreuve belge, représente le remarquable crossman belge Lambert Delhaès, vainqueur à Romainville, puis à Montreuil le 14 juillet dernier, et qui fera son possible pour réaliser la « passe de trois ».





114 kms de moyenne horaire. Le départ de la catégorie 500 cmc. et celui des sidecars 600 cmc.

A droite, de haut en bas : Voici les favoris de l'épreuve des 350 cmc. en action dans une courbe. On reconnaît Karl Bodmer (n° 43) sur N.S.U., Karl Engelhard (n° 37) sur Norton et Kurt Nitschky (n° 30) sur N.S.U.

Au-dessous : Le vainqueur de cette course fut finalement le vieux routier Heiner Fleischmann, sur N.S.U., qui démontra qu'il n'avait rien perdu de sa belle forme de 1939.

Nous avons reçu des nouvelles d'autres coureurs allemands, notamment de Hermann Muller, qui, après avoir délaissé le guidon pour le volant (il gagna le Grand Prix de l'A.C.F. 1939 sur voiture Auto-Union), est revenu à ses premières amours et dispute à nouveau les courses motocyclistes sur D.K.W. 250 cmc. Remarquons que les organisateurs allemands paraissent se soucier assez peu des règlements de la F.I.C.M., puisque les machines à compresseur se produisent régulièrement dans les courses d'Outre-Rhin.

LE SPORT MOTOCYCLISTE RENAIT EN ALLEMAGNE

LA COUPE DE L'EIFEL AU NURBURG-RING

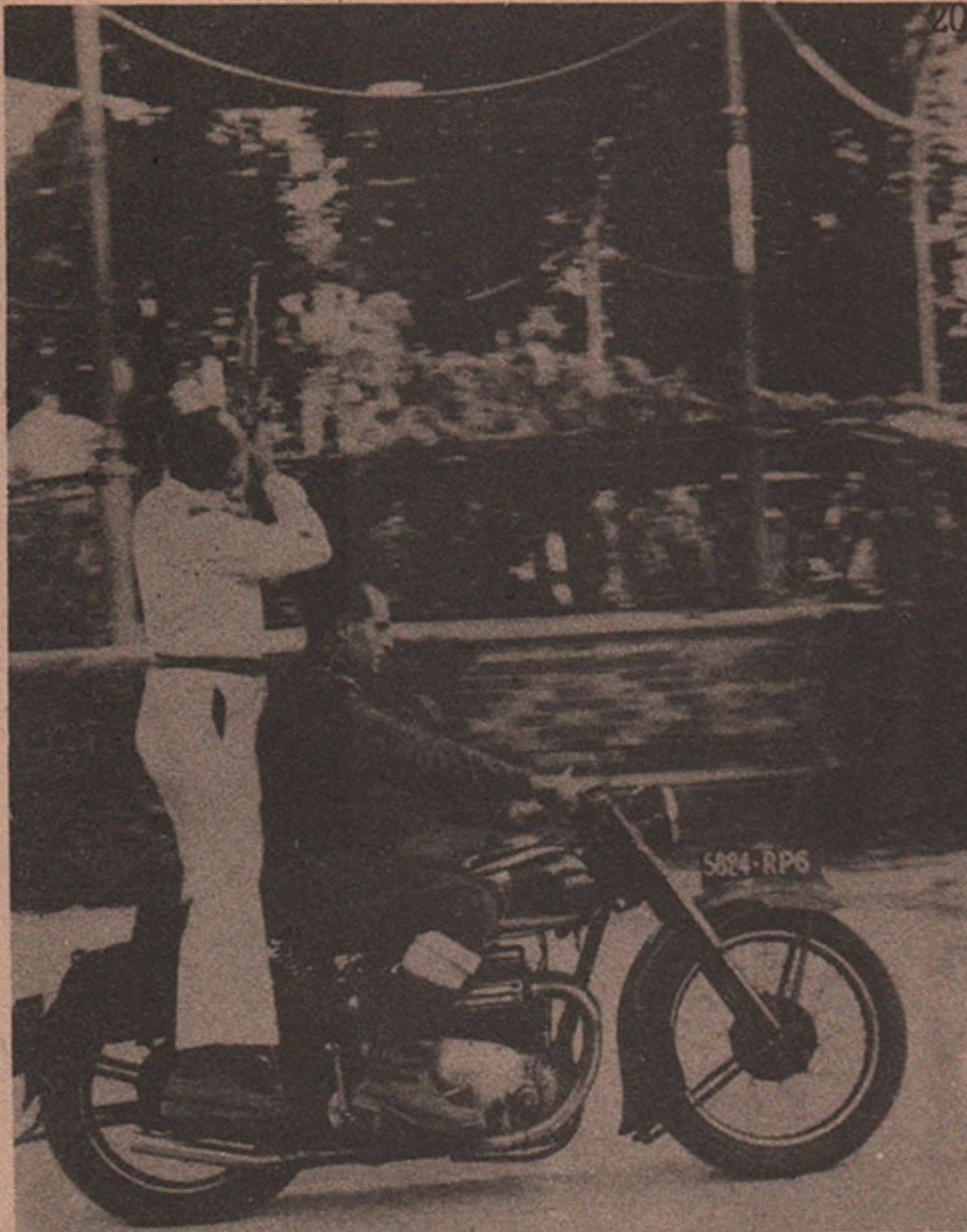
80.000 spectateurs enthousiastes ont assisté à la Coupe de l'Elfel organisée avec le concours des autorités françaises, qui a permis la remise en état de la partie sud du célèbre circuit allemand.

A gauche, de haut en bas : Georg Meier, recordman du T.T. et chef d'équipe de B.M.W., a remporté le classement général sur la célèbre 500 suralimentée à plus de

SOYEZ PRUDENT ! MIEUX VAUT ARRIVER UN PEU PLUS TARD QUE JAMAIS

La FETE MOTOCYCLISTE du M.C. de la BRIE

Les photographies ci-contre ont été prises au cours de cette manifestation qui s'est avérée en tous points réussie.



Ci-contre : Poitte, pendant le numéro de tir en marche. Au guidon de la 1000 Ariel, Paul Ladevèze. Il s'agissait d'atteindre des assiettes placées au sommet du kiosque à musique pendant que la moto tournait autour.

En activité depuis seulement 4 mois, le Moto-Club de la Brie, filiale de l'A.M.F., a fait un coup de maître en mettant sur pied une fête motocycliste où tous les exercices étaient présentés au public. Gymkanas, courses sur prairie avec chicanes, cross avec l'escalade du kiosque à musique qui représentait le dos d'âne bien connu des moto-cross. Courses poursuite, carrousel, sauts à travers un cercle de feu. Un vrai spectacle de gala. Il est à souhaiter que bien des localités suivent l'exemple du Moto-Club de la Brie. Plusieurs motocyclistes en renom étaient présents : la police d'état, habituée des moto-cross, l'écurie Ladevèze et les groupes de l'A.M.F. de la région parisienne.

J. JAFFRE

RESULTATS

Finale de la poursuite entre Ladevèze et Blat, professionnels, et Gautier-Meuilin, amateurs : 1. Meulin, 1' 21"; 1. Blat, 1' 14" 3/10.

Vitesse : 6 concurrents en ligne, 10 tours : 1. Deshaies, 500 cc., 4' 47"; 2. Ladevèze, 350 cmc., 4' 48".

MOTO-BALL

SUCCES COMPLET DU MOTO-BALL A SURY LE COMTAL

Devant un nombreux public très sportif, le Moto-Ball Sport Forézien a présenté, pour la première fois, une belle réunion d'acrobatie motocycliste et de moto-ball avec le concours du Sporting-Club Suriquois.

Les épreuves du gymkana furent suivies avec beaucoup d'intérêt par suite de l'acharnement mis par les participants pour faire triompher le jeu de l'équipe.

Finalement les Stéphanois se révélèrent les meilleurs et gagnèrent la Coupe de l'Outillage Fevi.

Voici le détail des épreuves :

Course de chaises :

1. Saillet Claude (Ondaine); 2. Gabion (Forézien); 3. Richaud (Forézien); 4. Gagnaire (Forézien); 5. Cuomo (Ondaine); 6. Seux (Ondaine); 7. Chabanol (Ondaine); 8. Davier (Ondaine); 9. Perrichon (Forézien).

Stalom moto :

1. Richaud (Forézien), 1' 22"; 2. Davier (Ondaine), 1' 23"; 3. Gagnaire (Forézien), 1' 50"; 4. Gabion (Forézien), 1' 53"; 5. Chabanol (Ondaine), 2' 08"; 6. Saillet Cl. (Ondaine), 2' 20"; 7. Seux (Ondaine), 2' 50"; 8. Perrichon (Forézien), 3' 31"; 9. Cuomo (Ondaine), aband.

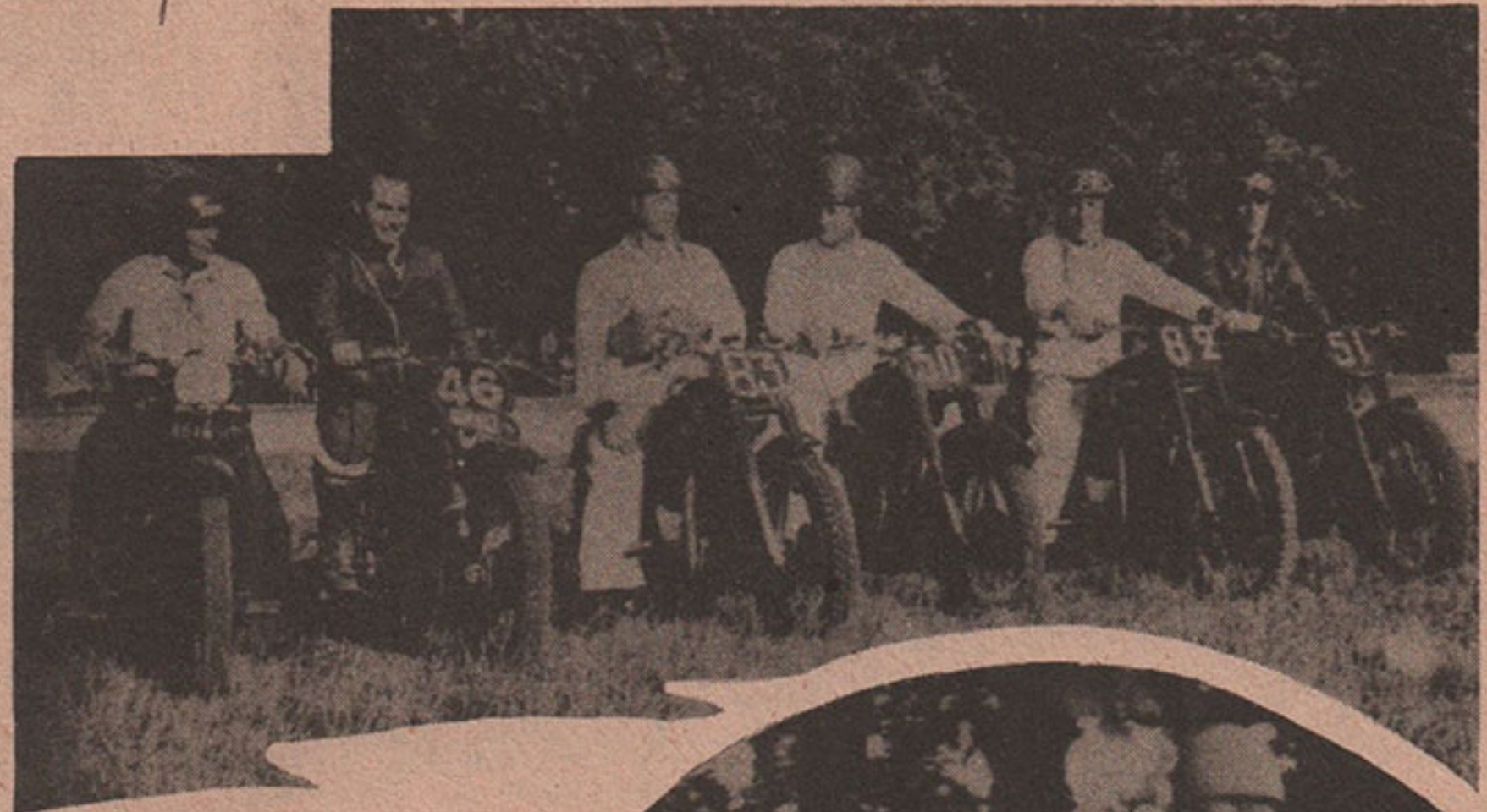
Classement général

1. Richaud (Forézien) (3+1) 4 pts; 2. Gabion (Forézien) (2+4) 6 pts; 3. Saillet Claude (Ondaine), 1 place de 1^{er} (1+6) 7 pts; 4. Gagnaire (Forézien) (4+3) 7 pts; 5. Davier (Ondaine) (8+2) 10 pts; 6. Chabanol (Ondaine) (7+5) 12 pts; 7. Seux (Ondaine) (6+7) 13 pts; 8. Cuomo (Ondaine) (5+9) 14 pts; 9. Perrichon (Forézien) (9+8) 17 pts.

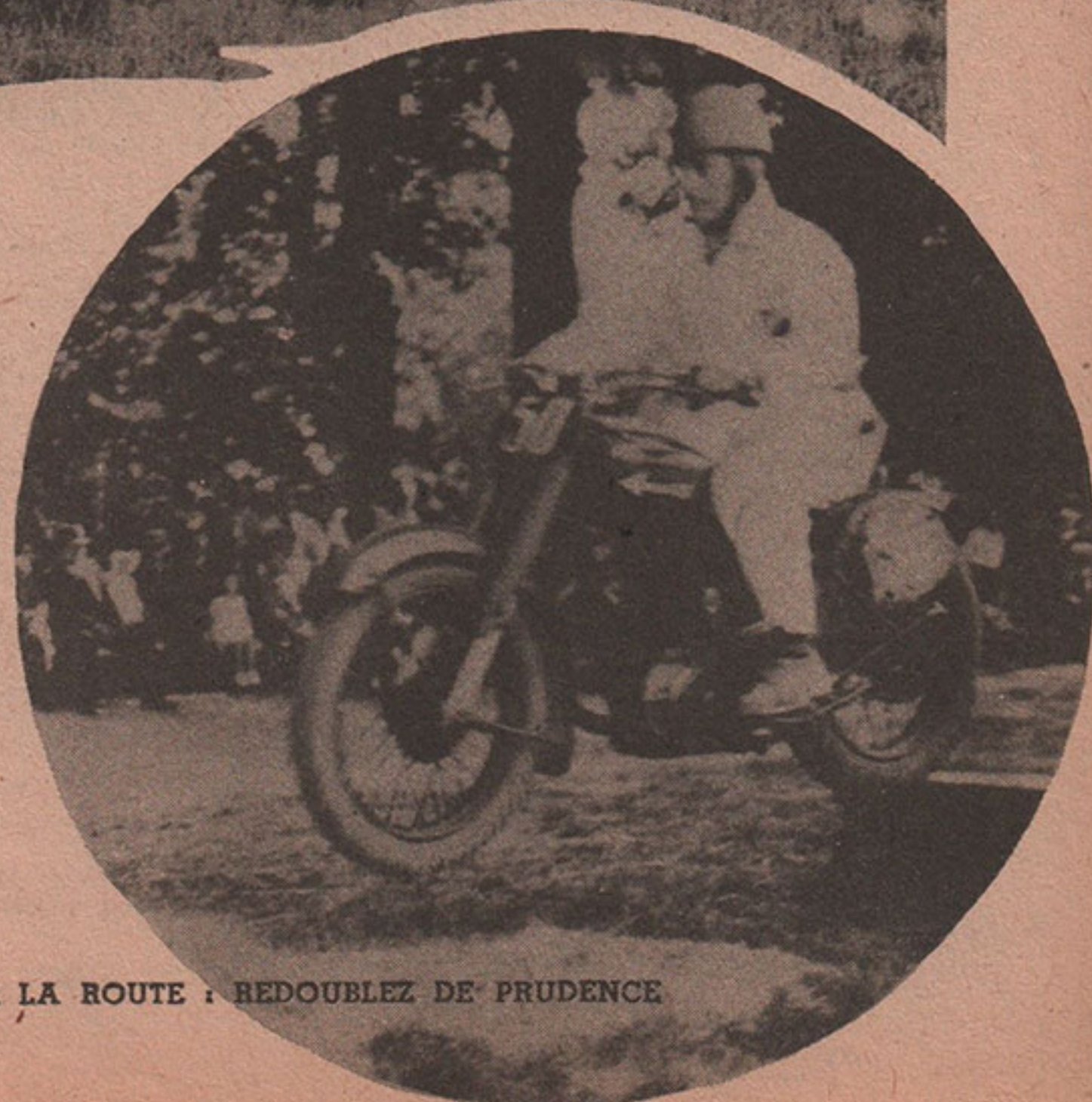
Coupe Outillage Fevi-France

1. Saint-Etienne-Forézien, 7 pts (Richaud, Gabion, Gagnaire); 2. Racer-Ondaine, 14 pts (Saillet, Davier, Chabanol).

Le match de moto-ball fut très acharné. Après de très nombreuses péripéties, au cours desquelles les goals des 2 équipes firent preuve d'une audace remarquable, le score resta vierge sur le résultat de 0 à 0.



Ci-dessus : Les professionnels qui participèrent aux différentes courses. On remarque Grillon, Ladevèze, Blat, Poitte, Deshaies, Bonnin. Ci-contre : Poitte, pendant l'épreuve du saut au tremplin.



A travers le Sport

AU MAROC

LE GRAND PRIX D'ANFA

Plusieurs milliers de personnes s'étaient déplacées à Anfa pour suivre les âpres luttes des champions sur leurs bolides à deux roues. L'organisation fut bonne, les épreuves ne donnèrent lieu à aucun accident. Ce fut vraiment un magnifique succès qui montra le gros intérêt suscité par les sports mécaniques.

1° *L'épreuve militaire de régularité.* — Moyenne imposée 65 kmh. 8 équipes de 3 militaires prennent le départ. Course splendide qui fit grosse impression sur le public par la tenue des conducteurs. L'équipe du 32^e Train de Casablanca, formée du commandant Ray et des adjoints Vittet et Auzias s'adjugea la première place, couvrant les 15 tours du circuit, soit 61 kms 500 en 56' 49" 1/10, soit à moins de 3" du temps. — 2° 34^e Train de Meknès (S.-Lt Prévost, M.d.L. Gomez, Brig. Berlemant). — 3° 12^e Chasseurs de Meknès (S.-Lt Adj. chef Marin, M.d.L. chef Richard). — 4° 32^e Train de Rabat (Adj. Georget, M.d.L. Gresser, conducteur Villet). — 5° 4^e Spahis, de Fez. — 6° 3^e Hussards, de Meknès. — 7° 2^e Régiment de Légion Etrangère d'Oujda. — 8° 1^{er} Chasseurs, de Casablanca. Le lieutenant Walter, du 1^{er} Chasseurs, fut le plus régulier, comme individuel.

2° *Tourist Trophy (250 et 350).* — 20 tours, soit 82 kms. 6 partants en 250. 14 en 350. — Alvès (Terrot 350), avec Highero (Triumph 250), feront preuve d'une écrasante supériorité sur tous leurs concurrents dont ils doublent quelques-uns dès le 4^e tour. Avec une régularité qui n'a d'égale que sa sûreté, Alvès abat ses tours en 2' 45" (soit près de 90 de moyenne) et termine sans jamais être inquiété. En 250, Highero fait de même, tournant en général à plus de 85, il bat de nombreuses 350 et termine premier en grand vainqueur.

CLASSEMENT

250 cmc. — 1. Highero (Triumph), en 56' 18" 2/10 (moy. 87 kmh. 370); 2. Ruiz (Puch), à 4 tours; 3. Biondo (B.M.W.), à 5 tours. On abandonné : Grimaldi (Guzzi), Deneboud (Triumph), Martinez (N. S.U.).

350 cmc. — 1. Alvès, de Rabat (Terrot), 55' 4" 8/10 (moy. 89 kmh. 310); 2. Adj. Vittet 32^e Train (Terrot), à un tour; 3. Maury (N.S.U.); 4. Nouaïsser (Norton); 5. Rivet (Terrot), à 2 tours; 6. Tenoil (Wimmer); 7. Tredemy (N.S.U.); 8. Castello (Norton). Ont abandonné : Pomarès (Royal-Enfield); Messaoud (Norton); Ben Brahim (X); Crovara (D.K.W.), Torro (Matchless), X... (Norton).

3° *Tourist Trophy 500 cmc.* — 25 tours, soit 101 kms 500. 11 partants. — Dès le premier tour, Zonco et Crovara prennent la tête respectivement sur Guzzi et Norton, alors que Salah (Triumph) va dans les balles de paille. Au cinquième tour Crovara veut passer Zonco dans le virage en épingle à cheveux devant les tribunes et chute, sans mal heureusement. Zonco défendant sa première place fait deux embardées, se redresse et file semant son adversaire qui repart courageusement à sa poursuite. Merveilleux de sûreté, Zonco mène la course, double ses adversaires restés en course, car les abandons pour ennuis mécaniques sont nombreux. Derrière pendant dix tours, Vasquez (Gillet) et Auzias se bagarrent terriblement. Nouvelle chute au même

virage de Crovara, qui repart néanmoins derrière Zonco, dont la victoire ne fait aucun doute. Au 19^e tour cependant on voit le leader stopper au stand de ravitaillement, la mort dans l'âme, une soupape grillée. Crovara, malgré une troisième chute au 25^e tour, remporte brillamment l'épreuve devant Salah, Santos et Auzias, qui seuls terminent.

Classement : 1. Crovara (Norton), 1 h. 6' 15" (92 kmh. 770); 2. Salah (Triumph), 1 h. 7' 11" 5/10; 3. Santos (Guzzi), à un tour; 4. Auzias (Harley-Davidson), à deux tours.

Il est à regretter que Zonco qui a mené toute la course des 500 laisse sa place à Crovara. Signalons également la sportivité d'Auzias, dont la D.K.W. n'est pas au point et qui court avec une Harley type WLC à 3 vitesses à main qu'il n'avait jamais pilotée et qui appartient à Vittet.

ANGLETERRE

LE GRAND PRIX DE L'ULSTER

CETTE épreuve vient de remporter un vif succès. Le circuit a dû être raccourci par suite de l'installation d'un aérodrome. Il n'a plus que 16,5 miles au lieu de 20,5, mais il reste extrêmement rapide, ainsi qu'en témoignent les performances des concurrents. Les 500 avaient à couvrir 15 tours, les 350 cc. 14 tours, les 250 cc. 13. Il y avait en senior 21 partants, en 350 cc. 17 et 12 en junior. Bien que le carburant fût de l'essence ordinaire, des vitesses remarquables furent atteintes.

Le favori Daniell dut abandonner à cause de ses pneus. Artie Bell, sur Norton, termina 15 secondes avant Lyons également sur Norton. La nouvelle A.J. S. fit une grosse impression et les deux machines pilotées par Jack West et Freud prirent les 3^e et 5^e places, Meli, sur Norton, s'intercalant entre elles. La victoire de Bell fut chaleureusement applaudie, car il est irlandais, ainsi d'ailleurs que Lyons.

En 350 cmc., la victoire revint également à une Norton, pilotée par Lockett, devant Dear sur Velocette et Goodman également sur Velocette.

L'adjudant Pierre Auzias, qui s'est distingué au cours de diverses compétitions marocaines sur D.K.W. et Harley-Davidson.

En 250 cmc. nouveau succès de Guzzi qui, avec Cann et Barrington, s'adjuge les deux premières places, bien que Barrington ait dû remplacer un ressort de soupape (c'est décidément le point faible de ces merveilleux engins).

Un peu de flottement dans l'organisation et toujours la même difficulté de faire évacuer la piste par les spectateurs. Le départ fut donné avec 20 minutes de retard.

Nous signalerons les vitesses atteintes sur un kilomètre en ligne droite.

Bell et Lyons (Norton 500 cc.), 109 miles (175,3 km.); Foster (Velocette 500 cc.), 111 miles (178,5 km.); West (A.J.S. 500), 106 miles 4 (171,1 km.); Cann (Guzzi 250), 91 miles 5 (146 km.).

C'est Bell qui s'adjugea le record du tour sur Norton en 500 cc. (94,79 miles). Frith en 350 cc. sur Velocette (86,26 miles); Cann en 250, sur Guzzi (81,08 miles).

RESULTATS

250 cmc. — Cann (Guzzi, 2 h. 43' 39", 78,78 m., 126,7 km.; Barrington (Guzzi), 2 h. 47' 33"; Martin (Excelsior), 2 h. 3' 45".

350 cmc. — Lockett (Norton), 2 h. 43' 47", 84,77 m., 136,28 km.; Dear (Velocette), 2 h. 45' 20"; Goodman (Velocette), 2 h. 50' 1".

500 cmc. — Bell (Norton), 2 h. 43' 1/2", 91,25 m., 146,8 km.; Lyons (Norton), 2 h. 43' 17", 91,1 m.; West (A.J.S.), 2 h. 44' 29,8", 90,43 m.

Governor Trophy fut gagné par Dear (Velocette). Les handicaps par Dear en 350, Cann en 250 et Meli en 500.

TCHÉCOSLOVAQUIE

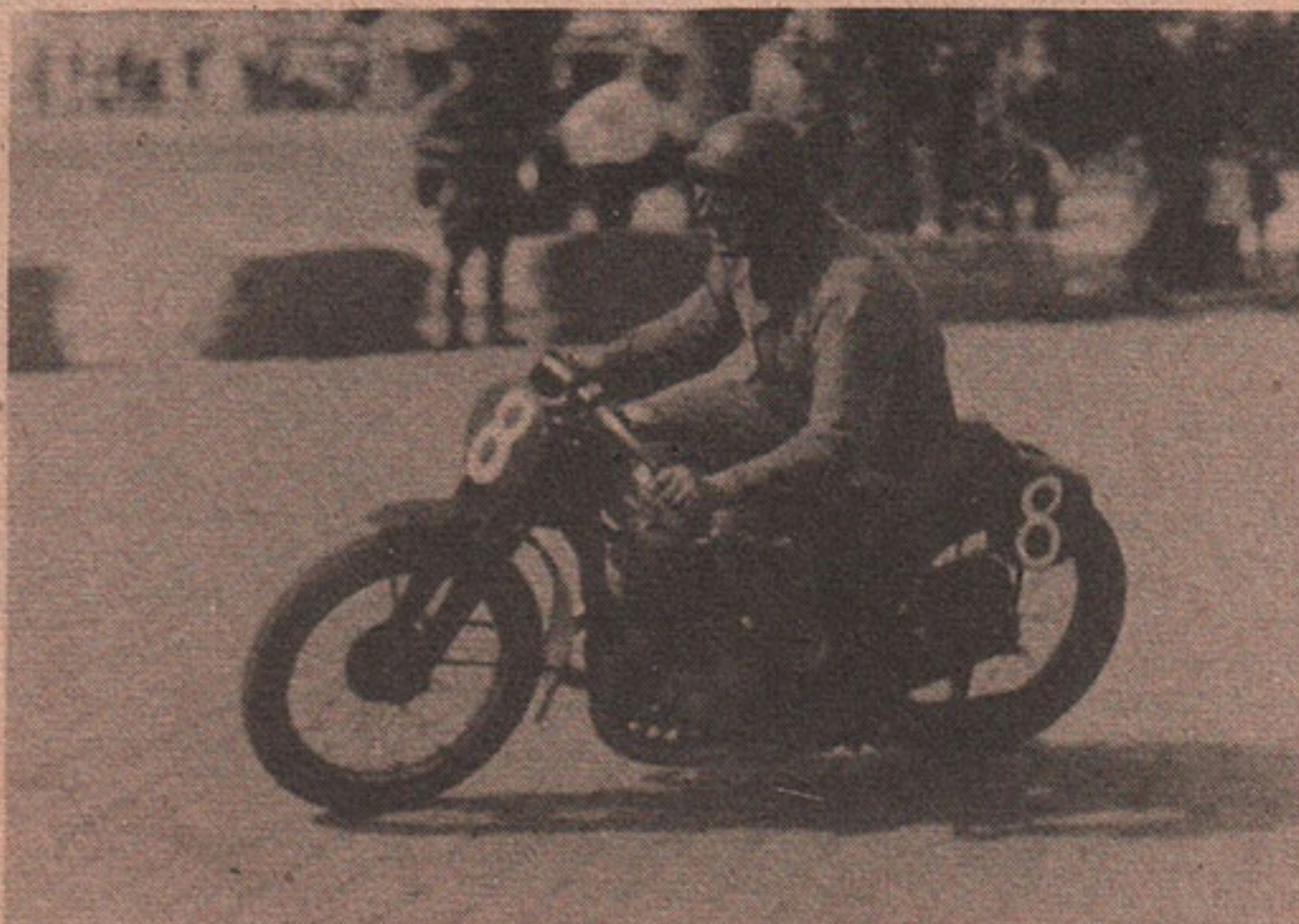
LES PROCHAINS

SIX JOURS INTERNATIONAUX

La plus grande épreuve d'endurance de l'année réunira une participation internationale très étendue. Dix nations seront au départ : Les anglais avec Sanders et Hitchcock sur Triumph et Sheaf sur S.O.S. La Finlande avec 3 participants, la Belgique avec Masuy et Vanderschrick, la Pologne, la Finlande, l'Italie avec plusieurs Sertum et Guzzi, etc... De nombreux autres concurrents tchécoslovaques et étrangers disputeront leurs chances pour le Vase d'Argent et le Trophée International.

Nous rappelons que c'est du 16 au 21 septembre, sur un parcours de 2.500 kms environ, dans la région de Zlin (Tchécoslovaquie), que les premiers Six Jours Internationaux de la Paix seront organisés.

La Fédération Britannique a fait connaître qu'elle ne participerait pas officiellement aux Six Jours Internationaux. Les conducteurs anglais engagés le seront à titre individuel.



LE BOL D'OR 1947

La date de parution de ce numéro ne nous permet pas de donner les résultats du Bol d'Or 1947, qui seront certainement décisifs, tant pour le classement du Championnat des Conducteurs de la F. F. M. que pour le Casque d'Honneur de « Moto-Revue ».

Nos lecteurs trouveront dans notre prochain numéro le compte rendu complet de la course, illustré de nombreuses photographies.

× × ×

CHAMPIONNAT DU MOTO-CROSS 1947
A LUXEMBOURG

Le 12 octobre, le Motor-Union du Grand Duché de Luxembourg organise le Championnat du Moto-Cross 1947. L'épreuve est dotée de nombreux prix en espèce et ouverte aux concurrents français. La liste des engagements sera close le 4 octobre.

Le circuit est des plus accidentés et comporte notamment une rampe à 25 % et une descente à 35 %. Il est possible de doubler sur 80 % du circuit.

Pour renseignements et engagements, écrire à M. Anton, Président de la C.S. du Motor-Union, 12, rue d'Epernay, Luxembourg.

× × ×

ABSTENTION DE L'INDUSTRIE ANGLAISE
DANS LES SIX JOURS INTERNATIONAUX

Officiellement, l'Union des Constructeurs Anglais a notifié sa décision de ne pas participer aux Six Jours Internationaux. La raison invoquée, c'est que les modifications apportées par l'Auto-Club Tchecoslovaque au règlement ont été connues trop tard pour que les constructeurs anglais puissent disposer du temps nécessaire à la préparation des machines. Donc aucune participation officielle et pas d'équipes anglaises. Toutefois, les engagements particuliers sont autorisés et on peut espérer qu'ils seront nombreux.

Il y a peut-être à cette attitude de l'industrie anglaise une autre cause. C'est que le règlement, de toute évidence, favorise les 250 cmc. et que cette cylindrée est de plus en plus délaissée en Grande Bretagne, alors que les constructeurs continentaux, et en particulier les italiens, y ont acquis une véritable suprématie. On conçoit donc que les anglais n'aient aucun désir d'affronter une lutte inégale dans une épreuve où le classement sera fortement influencé par la vitesse des machines dans l'essai à grande vitesse qui en est le couronnement. On sent très nettement cette tendance à éliminer la concurrence anglaise sur le Continent et une autre preuve, c'est que dans les courses italiennes, on a supprimé la catégorie 350 cmc. dans laquelle les anglais dominent. En 500, les italiens ont des machines capables de rivaliser avec les anglaises. En 250 cmc. ils sont nettement supérieurs (nous parlons seulement des machines de course). Ils n'ont pas porté leur effort sur la 350 cmc., probablement parce qu'ils estiment qu'au point de vue commercial, leur clientèle serait limitée, et leur attitude est à l'égard de cette cylindrée la même que celle des anglais en ce qui concerne la 250 cmc. Au point de vue sportif, cette interprétation des intérêts commerciaux et des règlements sportifs n'est peut-être pas très heureuse, mais elle existe.

On peut être inquiet du manque d'autorité de la Fédération Motocycliste Internationale dont les décisions et les règlements ne sont pas imposés avec assez de netteté et assez de force. Mais dans l'époque de troubles et de transformations où nous vivons, le pouvoir central se heurte à des intérêts contradictoires et il lui faut, pour subsister, faire preuve d'une souple diplomatie. Il ne doit pas décourager les quelques constructeurs assez vaillants pour consacrer encore une partie importante de leurs maigres ressources aux compétitions sportives. Et cela implique pas mal de concessions.

dans les Clubs

■ AMICALE MOTOCYCLISTE FLÉRIENNE. — (Tourisme-Sport-Camping). Le 28 août a eu lieu une importante réunion pour la refonte des statuts en vue de développer le champ d'activité du jeune club.

Après commentaires du récent match de M.B., il a été mis à l'étude la création d'une section de moto-ball.

Le 31 août, l'A.M.F. a participé à la Concentration de Laigle et pris contact avec les très aimables dirigeants de l'A. M.C.A.

Le 14 septembre, Rallye-Ballon à Flers, engagement gratuit pour les amicalistes.

Le 21 septembre, renouvellement à 10 heures au siège social pour départ, pour sortir pique-niquer avec visite des motoristes de Morsin, Sourdeval, Vire et Vassy.

Automobilistes et motocyclistes, amateurs de sports mécaniques, ralliez-vous sous le fanion jaune et bleu du grand Auto-Moto-Club de Basse - Normandie, « l'Amicale Motocycliste Flérienne ».

Renseignements au siège social, Hôtel de la Poste, à Flers-de-l'Orne. Tél. 3.03.

■ S.M.C.P. — Sport, tourisme, camping. L'activité du S.M.C.P. a été quelque peu ralentie pendant la période des vacances qui ont provoqué la dispersion momentanée de la plus grande partie de nos

amis. L'esprit de « Club » étant particulièrement vivant au sein du Sporting, une dizaine de nos camarades sont partis ensemble jusqu'à Cahors, pour aller camper sur les bords du Lot. A présent c'est le retour et chacun est heureux de retrouver les amis aux réunions hebdomadaires du mercredi pour échanger ses impressions. Motocyclistes isolés, ne le restez pas plus longtemps. Venez à nos réunions vous documenter sur l'activité du Sporting, vous y serez les bienvenus.

Programme touristique du mois de septembre : 20 et 21 : Camp aux Gorges de Franchard, forêt de Fontainebleau. Rendez-vous Porte d'Italie. Prendre la N. 7 en direction de Fontainebleau. Au carrefour du Grand Veneur, prendre la route ronde jusqu'aux Gorges de Franchard. — 27 et 28 : Camp à Ermenonville, La Petite Sablière. Rendez-vous porte de la Villette. Prendre la N. 2 jusqu'à Dammarié. Sur la gauche, la D. 13 par Othis, la D. 84 par Vers et Ermenonville. Sur la gauche la N. 330, prendre le premier chemin à droite, fléchage. Pour ces sorties, départ isolé pour les campeurs. Pour les touristes, départs 9 h. et 14 h. aux lieux de rendez-vous.

Programme sportif : 13 et 14 : Bol d'Or Motocycliste à St-Germain. — Le 28 : Moto-Cross International à Montreuil.

Le casque d'honneur de Moto-Revue

Après le Circuit de Cannes et la Coupe du Président Bénéès, le classement du Casque d'Honneur de « MOTO-REVUE » s'établit comme ci-dessous. En cas de contestation, nous prions les concurrents de nous adresser SANS RETARD leur palmarès de l'année (courses de vitesse en côte et en circuit).

Il est rappelé que seuls les classements des courses organisées sous les règlements de la F.I.C.M. et de la F.F.M. peuvent être pris en considération.

points	points	points	points
Lhéritier .. 76	Delaherche .. 13	Cresta 6	Martin 2
Béhra 68	Boulangier .. 13	Létang 6	Gillon 2
Wagner 60	Barnavol .. 13 6	Moulin 2
Berlié 53	Georges J... 12 1/2	Dalmas 6	Pellerin ... 2
Houel 52	Mariani 12	Drion 6	Cambray ... 2
Despland .. 49	Henric 12	Rispal 6	Haze 2
Barde 36	Vidal 11	Maison 6	Béton 2
Lafon 35	Naudon 11	Bolland 5	Codur 2
Loyer 34	Sabatier ... 11	Pignard 5	Bosuello ... 2
Braccini R... 34	Pache 11	Tuson 5	Fourcade .. 2
Barthe 33	Fourquet .. 11	Garcin 5	Diex 2
Nougier 30	Venin 10	Bernard 5	Poix 2
Lefevre 30	Dubois 10	Lorin 5	Dulouard .. 2
Boulangier .. 29	Sutra 10	Diaz 4 1/2	Bourgeois .. 1 1/2
Monneret .. 29	Jonquet 10	Messonnier. 3	Michaud ... 1 1/2
Françoise .. 26	Cardon 10	Hordelalay . 3	Jovard 1 1/2
Beauvais ... 25	Dehez 9 1/2	Lambinet .. 3	Trotobas .. 1
Post 21	Bonnin 9 1/2	A Raymond 3	Roux 1
Bergallo ... 21	Bori 9	Schad 3	Harra 1
Lesur 20	Lamontagne. 9	Venin 3	Caléd 1
Collignon .. 20	Orcel 9	Ponzio 3	Marchand .. 1
Combes 19	Nieto 8 1/2	Godéré 3	Oklé 1
Escalier 19	Coli 8 1/2	Loez 3	Vaqué 1
Sauvin 18	Rigoard 8	Rebbelin .. 3	Cauchy 1
Peraldi 18	Belkechout. 7 1/2	Gricourt ... 3	Vaqué 1
Onda 18	Vienne 7	Sombardier. 3	Léger 1
Lauer 17	Engel 7	Collot 3	Verdier 1
Morin 16 1/2	Morga 7	Pérard 2	Verraux ... 1
Lamarque .. 16	Guérin 7	Thévenet .. 2	Bourdon ... 1
Cherrier ... 15	Betbèze ... 6	Bovière 2	Massat 1
Peany 15	Chanteau .. 6	Kiééné 2	Riotté 1
Vera 14	Braccini R.. 6	Voisin 2	Stignani ... 1
Moschetto .. 13	Cogliati ... 6	Langlet 2	
Fouilhoux .. 13	Quit 6	Martin 2	

PRENEZ-EN NOTE !

Le Salon de l'Automobile et de la Motocyclette aura lieu du 23 OCTOBRE au 5 NOVEMBRE au Grand Palais.



RETOUR A LA LIBERTE DES PRIX POUR CERTAINS ACCESSOIRES

Le « B.O.S.P. » en date du 3 août 1947 publiait les deux arrêtés ci-après, instituant la liberté des prix de vente pour certains accessoires concernant le cycle et l'automobile. En voici le texte intégral :

Arrêté n° 17.946 : mise hors taxation de certains produits de l'industrie automobile.

Article premier. — Les prix des produits désignés ci-après peuvent être librement débattus entre acheteurs et vendeurs à tous les stades de la production et de la distribution :

Allume-cigares; antivols; appareils économiseurs d'essence; appareils de réchauffage des moteurs.

Cendriers; contrôleurs de pression; gazogènes, leurs accessoires et pièces détachées.

Plaques adresses et Saint-Christophe; pompes à pneus et raccords de pompes; porte-bouquet; sabots d'ailes.

Valves de sûreté adaptables aux valves de premier équipement; viseurs d'ailes.

Art. 2. — Toutes les dispositions de la réglementation des prix qui ne se rapportent pas à la fixation du prix de vente demeurent applicables aux produits qui font l'objet du présent arrêté.

Art. 3. — Les factures des fabricants se rapportant à la vente des produits mis hors taxation doivent comporter la mention suivante : « Prix libre, arrêté n° 17.946 », en abrégé : « P. L. A. n° 17.946 ». Arrêté n° 17.945 : mise hors taxation de

certaines produits des industries du cycle et du motocycle :

Article premier. — Les prix des produits désignés ci-après peuvent être librement débattus entre acheteurs et vendeurs à tous les stades de la production et de la distribution.

Antivols arrache-clous, attaches (jupes pantalons) ou « pincés », avertisseurs divers (autres que les « timbres »).

Bavettes de garde-boue, burette, cale-pieds, caoutchouc pour pédales et repose-pieds, couvre-selles.

Démonte-pneus, démonte-roues libres, démonte-cuvettes, dérive-chaînes, écrous papillons, écussons.

Fanions et fétiches, filets garde-jupes, garnitures de freins à tambour, jantes bois, miroirs rétroviseurs, mousquetons de filets garde-jupes.

Pare-jambes, plaques adresses, poignées de guidons tous modèles, pompes tous modèles, porte-bagages tous modèles et paniers porte-bébés, porte-bidons, porte-boyaux, porte-lanternes, porte-plaques.

Raccords de pompes tous modèles, repose-pieds, supports et béquilles.

Art. 2. — Toutes les dispositions de la réglementation des prix qui ne se rapportent pas à la fixation du prix de vente demeurent applicables aux produits qui font l'objet du présent arrêté.

Art. 3. — Les factures des fabricants se rapportant à la vente des produits mis hors taxation doivent comporter la mention suivante : « Prix libre, arrêté n° 17.945 », en abrégé : « P. L. A. n° 17.945 ».

NOUVELLES DE FRANCE ET DE L'ÉTRANGER

FRANCE

■ DECES D'ETTORE BUGATTI

La mort du grand constructeur de Molsheim, Ettore Bugatti, est une perte irréparable pour notre industrie automobile. D'origine italienne, Bugatti était naturalisé français depuis la fin de la dernière guerre, et c'est sous nos couleurs que ses bolides disputèrent victorieusement des courses dans le monde entier. Bugatti avait à son actif 1.077 brevets. Une de ses dernières réalisations fut cet extraordinaire moteur de voiturette 350 cmc. 4 cylindres à double A. C.T. dont la mise au point fut achevée sur un cadre de moto.

HOLLANDE

LE ROUGE EST PROHIBÉ AUX PAYS-BAS

Le gouvernement hollandais vient d'interdire l'emploi de la couleur rouge pour la carrosserie des véhicules, sous prétexte

que les indicateurs de direction et les feux rouge arrière se confondent avec une surface de même couleur et perdent ainsi leur pouvoir lumineux.

BELGIQUE

AUTHENTIQUE

Le bourgmestre d'un village belge a donné les raisons suivantes pour justifier le maintien d'un « cassis » situé sur le territoire de sa localité :

1° Deux garages sont installés à proximité, et les ruptures de ressorts, de bras de suspension et de châssis leur procurent un travail constant et une source appréciable de revenus.

2° Les cahots font tomber sur la route une partie du chargement des camions qui passent et les villageois ont organisé un service de « récupération » des marchandises perdues... pas pour tout le monde.

Le lecteur de « Moto-Magazine » qui informe les motocyclistes belges de ces pratiques insiste sur l'authenticité du fait... et de la réponse de M. le Maire. Il conclut ainsi : « ...Et le bourgmestre s'incline devant les exigences de ses honorables électeurs... et ne fait pas réparer le caniveau ! »

× × ×

■ DECES DU COUREUR SERGE

Le coureur Serge, qui s'était fait en Belgique une excellente réputation, a trouvé la mort au cours de l'entraînement du circuit de Genck. C'est la maladresse d'un « junior » qu'il s'appropriait à doubler qui aurait provoqué cet accident si regrettable.

× × ×

POURQUOI PAS ?

Racontant ses souvenirs à Jacques Ickx, le Dr Bondoux, ancien administrateur de la F.M.B., déclarait qu'il avait failli être jeté par la fenêtre de la salle des séances pour avoir présenté au Conseil la motion suivante : « Pour être administrateur de la F.M.B., tout candidat devra prouver qu'il a été, à un moment de sa vie, propriétaire d'une moto ».

Cette proposition était pourtant on ne peut plus pertinente, mais la majorité des dirigeants belges d'alors n'avait, en fait de motocyclisme, que des connaissances purement théoriques. Jacques Ickx estime à ce propos que les temps ont changé. Mais s'ils ont changé dans son pays, il n'y a dans le nôtre rien de nouveau sous le soleil.

ITALIE

LES RECORDS DU COMTE LURANI...

Voici le détail des records battus par le comte Giovanni Lurani sur sa voiturette Nibbio à moteur Guzzi 250 cmc. suralimenté.

1 km. arrêté : 35" 34/100, moyenne 101 kmh. 867. Anc. rec. par H. M. Walters, sur Jappic, 42" 27/100, moy. 85 kmh. 167.

1 mile arrêté : 49" 3 1/100, moyenne 117 kmh. 497. Anc. rec. par Walters, en 1' 1" 94/100, moyenne 93 kmh. 536.

1 km. lancé : 21" 28/1000, moyenne 169 kmh. 172. Anc. rec. par R. Cecchini, sur Moscerino, en 24" 51/100, moyenne 146 kmh. 900.

1 mile lancé : 34" 48/100, moyenne 168 kmh. 027. Anc. rec. par Cecchini, en 39" 56/100, moyenne 146 kmh. 500.

5 kms lancés : 1' 55" 74/100, moyenne 155 kmh. 520. Anc. rec. par Gush, sur Vitesse spécial, 2' 24" 35/100, moyenne 124 kmh. 697.

5 miles lancés : 3' 06" 89/100, moyenne 155 kmh. Anc. rec. par Gush en 3' 52" 50/100, moyenne 124 kmh. 594.

ANGLETERRE

...ET CEUX DU COLONEL GARDNER

Par contre, Lurani s'est fait déposséder de ses records en « demi-litre » par le Colonel Gardner et sa M.G. Midget 750 cmc. ramenée à 500 cmc. par « ablation » de deux cylindres sur six.

Gardner a atteint 189 kmh. 973 sur le kilomètre lancé. L'ancien record était de 171 kmh. 700.

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

COMPETITIONS 1947

terminées, WAGNER est vendeur de ses machines de courses 500 Norton 1^{er} Grd Prix Albi 600 B.M.W. 1^{er} Alger-Casa-Alg. garanties parf. ét. fer. repr. ou éch. motos ou voit. s'adres. 25, rue de Chabrol, Paris, 10^e.

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

MONET-GOYON 175 2 t. 1939 tr. b. ét. 45.000 fr. Vis. sam. dim. 21, rue Lherillier, Ermont (Seine-et-Oise).

ZUNDAPP 4 cylindres noir et chrome grand luxe comme neuve. Faite offre au-dessus 150. BRIVADIS, 15, rue Elisée Dreux, Tours (I.-et-L.).

INDIAN 12 CV av. side état neuf. MARCELIN, 33, av. Ar-Briand, Bonnières (S.-et-O.).

ZUNDAPP 350 culb. mod. 39, sélect. 4 vit. cme nve, prix 90.000. Trianon, 1 pl. A.-Delcroix, Beauchamp (S.O.). Tél. 1

TERROT 500 culb. compl. rénové, pn. nfs. Urgent. GUYOT, 46, r. Trévisse. PROV. 86-41.

TERROT 4 CV lat. bon état 32.000 f. LEMAITRE, 24, r. des Vieux-Capucins, Chartres. E.L.

MOTOBECANE av. side 5 cv 500 culb. grd sport S.5.C. Muguet, 74, av. J.-Jaurès Montrouge.

VDS 350 lat. Gn.-Rh. pns impec. révisée Ford cabriol. décap. type A bon état. Jean CAYRE. LIT. 88-41. Repas.

1000 cmc. HARLEY 1933 side bipl. b. pns. 70.000 fr. Ecr. ou ap. 19 h. PIVETEAU, 37, bd Pasteur, Saint-Gratien (S.-O.).

VDS N.S.U. 200 cmc. b. ét. b. pns 60.000 fr. Ecr. Michel CES, Seine-Port (S.-et-M.).

B.S.A. 500 type M 20 mod. 1939, parf. état. HUMMEL, 2, r. Mizon, Paris-15^e. SEG. 09-43.

SOYER 2 CV 2 t. bon état 22.000 fr. remorque vélo ou moto tr. b. ét. 3.500 f. STENBERK, 31, rue de l'Amodion-20^e

TRIUMPH Sped-Twin ét. imp. BERGEON, 61, r. Ch. Schmid, St-Ouen. Pte Montmartre.

PART. vd Jap angl. 500 culb. 1938 tr. b. ét. vit. max. 140 kmh. FIORENZA, 41, av. J.-Jaurès, Suresnes (Seine).

VDS 250 Magnat-Ddebon b. ét. moteur nf. TRIPOT, 17, r. des Bluets, 11^e. Vis. le soir.

SIDE superbe New-Map 5 CV 54, bd Belleville, 20^e.

ZUNDAPP 4 cyl. side Impérial b. ét. b. pns 150. VENTFENAT, 50, bd Charonne, 20^e. Mat. seul.

VDS 500 Triumph 2 cyl. cme neuve, une magnéto-dynamo Lucas. TURIGNY, 52, rue de la Goutte d'Or, Paris, 18^e.

GILLET-HERSTAL 500 culb. MARTINET, 8, bd Mairie, Croissy. Tél. Vésinet 33-18.

VDS ou éch. ctre pns 26x3,5 dynamo magnéto France nve pour 500 Terrot 1940. BERT, Mécanicien, Cours Bonneveaux, Romans (Drôme).

A V. moto Gillet-Herstal méc. pn. bon état. Ecr. HUET, 15, av. La Bourdonnais, 7^e.

MONET-GOYON 500 lat. 4 V. nve. AUFRERE, 36, r. Sibuet-12^e

VELOM. Terrot sélect. 3 vit. 30.000 fr. HIERNARD, 26 chev. la Barre, Pavillons-sous-Bois.

PART. vd 100 Monet-Goyon 3 vit. parf. ét. 35.000 f. JAMET, 21, r. du Plateau, Maison-Alfort

PART. v. spen. ens. 750 B.M.W. Précision 39, 2 carb. WEISS, 4, r. Pelloutier, Clichy.

MOTOSACOCHE 350 culb. mot. pn. nf. 80.000 fr. MALGUID, 139, bd Voltaire, Asnières.

NORTON 500 culb. type 18 b. ét. Ecr. pr rende.-vous. SURJON, 6, r. Camille-Tahan, 18^e.

MOTO b. ét. 4 CV. 25.000 fr. 7, r. Parent-de-Rosan, 16^e.

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

MATCHLESS 600 4 cyl. susp. AR excel. ét. pneus neufs. Motobécane 350 culb. état nf. KLEIN, 23, rue de Créteil, Joinville-le-Pont (Seine).

D.K.W. 500 N.Z. méc. pns abs. nfs. ROLAN, 10, imp J David, Asnières, après 18 heures.

VDS B.M.W. R4 b. ét. avec side ou ss side. BREGER, 9, r. P.-Bert, Colombes. CHA. 28-85.

GN.-RHONE 8 CV AX2 méc. imp. b. pn. vis. ap. 19h. Dominici 36, r des Postes, Aubervilliers.

DRESCH 500 culb. b. ét. b. pn. 40.000 fr. ANASTASIE, 56, av. J. Jaurès, Pantin Seine).

VELOM. allem. Sachs bon état, 64, pl. Réunion, 20^e.

TRIUMPH angl. 350 culb. mod. 44, 4 v. sélect. impec. vend par part. vis. tous les jours 18 h. à 21 h. RENOUE, 41, rue Désiré Vienot, Bagnolet.

A V. Gnome-Rhône 750 culb. 4 vit. ou éch. contre 500 ou 450 culb. S'adresser TELLIER, Cepoy (Loiret).

V. Royal B.S.A. à rem. avec pap. 64, pl. Réunion, 20^e.

350 Super-Sport Belge 47 sélect. 4 v. télesc. Lucas nve, sam. apr.-midi, dim. mat. CHAINE, 4, r. Dr Labbé, Paris, 20^e.

INDIAN av. side susp. AR, ét. nf. 64, pl. Réunion, 20^e.

MOTOBECANE 3 CV Jap mot. ref. nf. 25.000 f. RAYNEAU, 13, r. Richard-Lenoir, 11^e. 19 h. 30.

VELOM. Terrot 2 vit. b. ét. LECARDONNEL, 9, pl. Adjudant Vincenot, Paris, 20^e.

B.M.W. R 5 500 culb. b. état. GROLLET, 11, pas. Industrie-10^e

F.N. 350 à rem. av. pap. 32.000 fr. 64, pl. Réunion, 20^e.

J.L.O. d'orig. 125 sélect. GEORGES, 3, imp Maubert, 5^e.

500 TERROT culb. Super cul. nve 47, 16, r. Al. Bertillon-15^e.

MAGN.-Deb. 350 culb. 4 CV 4 v. sél. ent. chr. pns méc. imp. MUEL, 5, qu. d'Artois, Le Perreux. TRE. 25-72 apr. 7 h.

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 fr. (Envoi recommandé :
235 fr.). Etranger : 250 fr.
Commandes à notre compte
courant postal: Paris 289-91.
M. Lacome, 12, rue de
Cléry, Paris (2^e).

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)

PART. vds véloc. 100 cmc. Terrot 3 v. parf. ét. méc. 3 pns nfs et 2 ch. 90 % nve vis. C.A.E., 232, r. Fontenay, Vincennes, 9 à 12 h. — 14 à 18 h.

MATCHLESS 500 sport av. side impec. POISSON, 18, r. Arago, Puteaux, Longchamp 24-53.

TRIUMPH 500 2 cyl. Speed-twin a. ou s. side. RUAUD, 26, rue Boétie, Bordeaux.

INDIAN neuf Zundapp 175 SPORTS CHAMPERRET, 8, r. Claude-Debussy, Paris, 17^e.

TERROT 175 course, R. POIX, Lons-le-Saunier (Jura).

Marc PIAULET

MOTOS

Vente Achat Echange

neuf et occasion

Dépannage — Réparation

Moto-Ecole

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

GOB. 80-70

EMAILLAGE

AU FOUR et à FROID

SABLAGE

MERCIER

63, rue Albert, 63, PARIS

GOB. 47-04

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

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

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

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^e)

Mentionnez toujours « Moto-Revue » en écrivant aux annonceurs

René BONNET

28, rue Ernest-Renan, 28
ISSY - LES - MOULINEAUX
M^o Porte de Versailles
MIC. 03-72

Concessionnaire des
grandes marques

MOTOBECANE

GNOME-RHONE, etc.

livraison rapide de vélos
et vélomoteurs
choix considérable en
magasin — tous modèles
livrés et posés immédia-
tement sans bon.

SIDECARS

BERNARDET

RENE-GILLET side Bernar-
det 1940 7 CV, 4 v. imp. BE-
NOIST, Vertus (Marne).

TERROT 175 2 t. type L bon
état, 15.000 fr. LE BEGUEC, 3,
av. P. Brossolette, Plessis-
Robinson (Seine).

PART. vend vélomoteur Moto-
becane 125 neuf, 1.000 k. de
7 h. à 8 h. DUTREIX, 5, rue
Servan, Paris, 11^e.

MATCHLESS 1944 350 culb.
Tél. c. neuve. JACQUES, 50, r.
Eug.-Carrière, 18^e.

ECHANGES

VDS ou éch. ctre pns 26x3,5
dyn. Magn.France nve pour 500
Terrot 40. BERT, Mécan. Cours
Bonneveaux, Romans (Drôme).

VOIT. élect. transf. ess. 200
kgs ss pns à v. ou éch. ctre
moto même état. DEHAY, 20, r.
Léa Cœuilly, Champigny.

MOTOB. side sp. 350 culb. bloc
S fin 37 contre ensemble pl.
puiss. donne soult. FRAN-
ÇOISE, 108, rue Bac, 7^e.

1 PN. 12x45 nf contre 2 pn.
13x45 usagés b. ét. AUBERTIN,
19 b. av. Foch, St-Maur (S.).

VD ou éch. Amilcar C.G.S. b.
ét. peinture neuve bons pns
contre moto 4 vit. de préfér.
étrangère avec side. MI-
CHAUD, 68, rue de la Gare,
Ezanville (S.-et-O.). 127 Ecouen

VDS ou éch. Harley 750 cmc.
impec. ctre 3 à 4 CV réc. CHE-
VALIER, Beauville (L.-et-G.).

VD ou éch. Poney neuf ctre
350 ou 500 bon état. MO-
REAU, GRA. 31-16.

VD ou éch. 500 culb. B.S.A. b.
ét. ctre 750 B.M.W. ou Zun-
dapp 18 à 20 h. 9, r. Véron, 18^e

VD ou éch. 800 Zundapp 4 cyl.
ctre 750 tracté Zundapp. MA-
YER, 19, r. Mont-Cenis, 18^e.


ON DESIRE ACHETER

PART. achète très cher mo-
teur Chaise, arbre à cames 500
cc. et 350 ou pièces détachées.
CHAUSSEONNERY, Parc de
Lormoy, à St-Michel-s.-Orge.

RECHERCHE moteurs 500 Jap
Dirt Track, Jap Racing, Tiger
100 (moteurs rapides d'origine).
achetons toutes pièces angl.
cour. LADEVEZE, 50, rue Brun-
nel. ETOILE 24-66.

B. M. W. — ZUNDAPP

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



RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE
EMBIELLAGE RÉGULAGE
RÉALÉSAGE 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 509 993

POLISSAGE — CHROMAGE — NIKELAGE
TRAVAIL SOIGNE

Roger CARTIGNY

4 et 6 IMPASSE ERARD — PARIS (12^e)
Métro : Reuilly

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

7, rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)
Téléphone : ETAMPES 497

AUTO-UNION — D.K.W.

STATION-SERVICE

83 Avenue de la Grande-Armée 83
PARIS-17^e - Tél. : PAS. 46-25, 46-45, 46-70, 46-79

MOTOS PARIS - NORD CYCLES

AGENCES GNOME - RHONE — MOTOBECANE

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

GUIDONS **SAKER** LEVALLOIS
POUR MOTOS ET V.M.



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

CHER. cadre 250 Guzzi avec
ou sans roue réserv. papier.
THOMAS, à Lansac (Gironde).

CHER. épave P. 515 ou 500 Mo-
tobécane av. pap. LEFORT, 8,
Bis, r. Darcet, Vichy (Allier).

MOT. et pont Sima Violet mé-
me mauv. ét. TESSIER, 24, r.
J.-Jaurès, Cormeille-en-Parisis.

MOTO (side) démarr. électr.
D.K.W. ou autre, état indif.
GIRARD, 32, r. A.-France, St-
Etienne-du-Rouvray (S.-Inf.)

ACH. ép. pap. B.M.W. tt type.
F. Mounis, Bedarieux (Hérault)

CHERCHE guidon souple Mas-
son ou Gazda Dr. MAYRAC, 42,
rue Pharaon, Toulouse.

RECH. épave av. pap. 350 ou
500 Motobécane. RAFFETIN, r.
des Gremillets, Montmorency.

ACH. épave moto à remonter
175-250 bloc mot. 4 t. av. pa-
pier. F. CHALINE, Rougemont
par Yevre-la-Ville, (Loiret).

CHERCHE moto Gnome 250
épave ou accid. n'imp. quel ét.
av. pap. ALLARD, 9 b. r. du
Cap. PASQUET, Corbeil.

DIVERS

EN STOCK moteurs, boîtes, ca-
dres, fourches ttes pièces Re-
né-Gill. Ecr. seul. BOUSSION,
75, rue J.-Ferry, Bagnolet.

VDS Darmont 37, 6 CV 3 vit.
mar. AR ét. neuf. PENNAR-
GUEAR, 37, Gde Rue, La Gde
Paroisse (S.-M.). Vis. sam. et
dim. Tél. 2 à Montreuil.

VENDS à l'amiable :
Moteur 4 cyl. Salmson culb.
Val 4 boîte vit. et direct. ra-
diat. (manque carburat. magn.)
7.000 fr. cadre moteur (manque
cul. carb. magn.), boîte vit.
750 2 cyl. B.M.W. 3.000 frs.
Vd 30.000 f. à débat. ou éch.
Morgan 3 r. 2 cyl. en V bon
état contre véloc. moteur
comp. Wols Wagen 4 cyl. flat-
twin culb. à air avec boîte
pont essieux pour faire voit.
sport ou pou-du-ciel, à débat.
AUBRY, 16, rue Constant-
Moyaux, Valenciennes (Nord).

A V. châssis nu ss pn. av.
pap. mot nf 7 CV culb. b. px.
Ecr. COLLAUD, Bièvres (S.-O.)

VDS cadre fourche bloc moteur
boîte vit. Norton 500 lat. et
pièces div. FURET, 14, r. de
Moscou, 8^e. EUR. 55-87.

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

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

VDS Darmont 4 roues 6 CV,
exc. état. CHAUMET, 34, rue
Molière, Montreuil (Seine).

MOTOBEC. bloc 100 cmc. parf.
ét. FAUVEL, 82, rue Ordener.
Vds bloc-mot. 3 CV. Ach. bloc
mot. 5 CV. RIGOLET, 114, r.
Romainville, Montreuil (Seine)

DARMONT 4 r. parf. ét. pns
nfs pr int. CAILLY. RICH.
59-20, 18 h. à 20 h.

VD 1 mot. et bte vit. 350 Mat-
chless, A.J.S., 1 dyna. Lucas
Maestri, 28, r. Rivay, Levallois.

SIDE léger Simard ét. neuf.
PELTIER. Tél. RICH. 90-72.

PART. vend Opel super 6,
275.000 fr. pr. en compte Simca
5 ou moto moderne. G. SOUIL-
LIARD, 93, r. Carnot, Thomery

A V. side Bufflier ét. neuf,
vérit. occas. REVIL, 81, rue de
la Convention, Paris, 15^e.

SALMSON S4 sport 160.000 fr.
27, r. des Bordeaux, Charenton
Ecole, 5 minutes du métro.

A V. Darmont 6 CV révisé b.
pn. refroidi par air tr. rap.
Lacroix, garage, St-Ay (Loiret)

A VENDRE plusieurs pièces
pour Ariel 350 cmc. culbutée
anglaise. VIDAL, 14, avenue
des Pupilles Nations, Aurillac
(Cantal).

MOTOS Achat comp-
tant de toutes
motos, vente
de pièces détach., moteurs,
boîtes, roues, pignons, etc..
Réalesage et réparation emballages
Agence officielle
« **MAGNAT-DEBON** »
Ets **BEAUSOLEIL**
9, rue Saint-Sabin, PARIS

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

SIDE seul Terrot pn., frein
sur roue dern. mod. 22.000 fr.
CAFE, 62, r. Couronnes, 20^e.
A V. 3 r. Darmont 2 cy. air
b. ét. mot. ref. b. px. Routière
France, 79, rue Laugier, 17^e.

A V. Hotchkiss 13 CV AM2 tr.
b. pns ét. imp. moto N.S.U.
196 cmc. sélect. 4 v. ét. ga-
ranti, offres à Jean-Paul
DAUVERT, 89, rue Jules-Char-
pentier, Tours (I.-et-L.).

DERNIERE MINUTE

D.K.W. 350 S.B. bon état, roue
à broche. 75.000. PERSIN, 92,
av. de Rigny, Bry (Seine).

LOT pièces neuves Puch 250,
pignons, roues, réservoir, l'en-
semble 15.000 fr. PERSIN,
92, av. de Rigny, Bry (Seine).

175 PEUGEOT bon ét. ancien
mod. 18.000 fr. GRAINDORGE,
171, av. de la Dhuis, Bagnolet.

VDS pn. neuf 26x350. Ecrire
CHARDIN, 90, rue d'Assas, 6^e.

350 TERROT compétition 4 vit.
sél. ét. nf. nomb. p. rech.
nves, 3 env. dont une neuve,
120.000. LEBOUCHER, 91, rue
Ed.-Vaillant, Bezons (S.-O.).

PART. vd F.N. 500 lat. avec
side parf. ét. SUHR, 43, rue
de Bezons, Courbevoie.

B.M.W. 750 av. side parfait
état. FERRANDON, 87, r. des
Rossays, Savigny-sur-Orge.

PART. vd D.K.W. 350 NZ 1944
nve. Auvray, 25, av. de la Gare
Lot Bol d'Air, Herblay (S.-O.).

350 GILLET-HERSTAL tour
du monde. J. ANDRE, 20, r. d.
Fusillés, Puteaux (Seine).

Pneus. Cycles. Motos. Répar.
LUC et THEO
LA MAISON ROUGE
ex-coureur professionnel
Spécial. de la moto. Pièces
détachées toutes marques
Achat - Vente - Echange
29, av. de Fontainebleau
Kremlin-Bicêtre. T. Ita.23-17

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

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

ABONNEZ-VOUS AUJOURD'HUI MEME !..

- Vous retirerez de cet abonnement
des avantages répétés.
- Vous recevrez votre numéro AVANT
la vente dans les kiosques.
- Vous paierez votre numéro du
Salon 1947 meilleur marché.

ABONNEZ-VOUS AUJOURD'HUI MEME !..

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 ».

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)

PNEUS AUTOS — MOTOS — VELOS
Rechapages par spécialistes depuis 17 ans
RENOVA -- PNEUS
6, rue de la Cerisaie — PARIS-4^e

MOTOS-DANTON

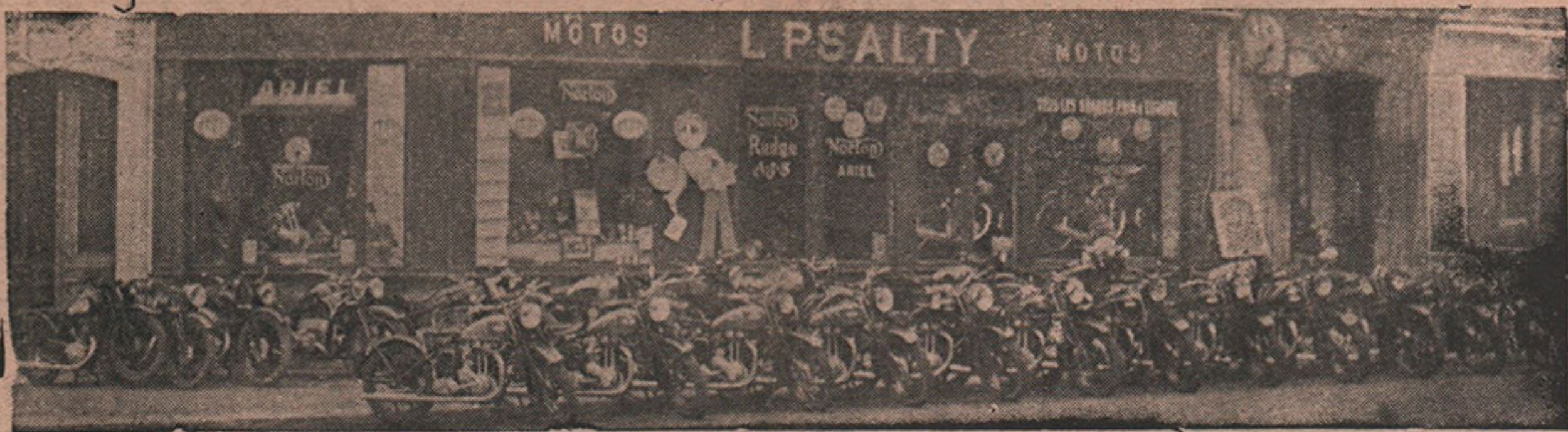
PIECES DETACHEES — REPARATIONS toutes marques
VENTES ET ACHATS MOTOS
STOCK PIECES DETACHEES HARLEY-DAVIDSON
Type M.P. 750 lat.
DISTRIBUTEUR SIDECAR SIMARD
14, rue Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine). — PER. 19-11

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

COMMANDEZ AUJOURD'HUI MEME (OU VENEZ CHERCHER)...

voTRE VADE-MECUM du MOTOCYCLISTE

Prix : 200 fr. - Franco : 235 fr. - Etranger : 250 fr. - (C.C.P. C. LACOME, 12, rue de Cléry, Paris 289-91'
LE VADE-MECUM sera expédié aussitôt Pas d'envoi contre Remboursement



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

ARIEL 1000 cmc. 4 cyl. culbuteurs, sélecteur, état neuf. — ARIEL 500 cmc. culbuteurs, sélecteur, état neuf. — RUDGE 500 cmc. culbuteurs, super culasse, état neuf. — B.S.A. 250 cmc. culbuteurs, 4 vitesses. 350 latéral sélecteur 1947. 250 1945. — TRIUMPH 500 2 cylindres, culbuteurs, sélecteur, suspension arrière. — Zundapp 800 4 cylindres (moto civile de toute beauté). — N.S.U. 125 cmc. bloc, sélecteur. — HERCULE 125 cmc. bloc moteur Sachs. — ROYAL-ENFIELD 4 CV sélecteur, état neuf. — NORTON 500 cmc. luxe, état neuf. — MATCHLESS 350 cmc., fourche télescopique et sans. — HARDY 250 cmc. 2 temps, suspension arrière. — GILLET-HERSTAL 500 cmc. culb. sélect., très belle moto.

MOTOS DIVERSES
500 cmc. NORTON, sélecteurs, 85.000. — MATCHLESS 350 cmc. culbuteurs, sélecteur, 90.000. — B.S.A. 2 cylindres

DIRECTION GENERALE

Paul LADEVEZE

SPECIALISTE MOTOS RAPIDES

750 cmc. culbuteurs, sélecteur, 98.000. — B.S.A. 500 cmc. culbuteurs, sélecteur, 95.000. — VICTORIA 250 cmc. 2 temps, sélecteur, 69.000. — GNOME-RHONE CV 2, 2 cylindres, culbuteurs, sélecteurs, 95.000. — MOTOSACOCHÉ 500 cmc. Spéciale, 98.000. — ROYAL-ENFIELD 500 cmc. culbuteurs, sélecteur, 98.000. — RENE-GILLET 350 cmc. 1945, état neuf, 78.000. — RENE-GILLET 750 cmc. suspension arrière, 65.000. — B.M.W. 750 cmc. 3 vitesses.

NOUS DISPOSERONS APRES LE BOL D'OR

175 TERROT spécial course étoile d'or.
NORTON 500 cmc. arbre à cames dont une à suspension AR.
ARIEL 500 cmc. culbuteurs, suspension arrière.

PETIT CREDIT :

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

Messieurs les clients qui n'ont pas eu satisfaction à leurs précédentes commandes de pièces détachées sont priés de les renouveler.

Indécollables

Pour la réparation de vos chambres à air, exigez à nouveau, comme autrefois, les fameuses RUSTINES A BORD MINCE et A LANGUETTE DE POSE. Pratiques, bien conçues, posées avec la « DISSOLUTINE » (Dissolution Rustines spéciale), les RUSTINES A BORD MINCE se vulcanisent à la chaleur du roulement

RUSTINES A BORD MINCE ET A LANGUETTE DE POSE

RUSTINES

Ets RUSTIN 7, Rue Caslères
CLICHY (Seine)

USINES ET BUREAUX
93. Route d'Heyrieux
— LYON —
42. Rue Brunel
PARIS
XII^e

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE COMPLET des CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

LA QUALITÉ QU'ON NE DISCUTE PAS...

Hésitez vous sur le choix d'un aver-tisseur ? Adoptez le "TREVOX". Cette belle réalisation de GURTNER est d'une extrême robustesse et sa puissance lui vaut une vogue méritée.

GURTNER

PONTARLIER (Doubs)

Mollerich et Vitry