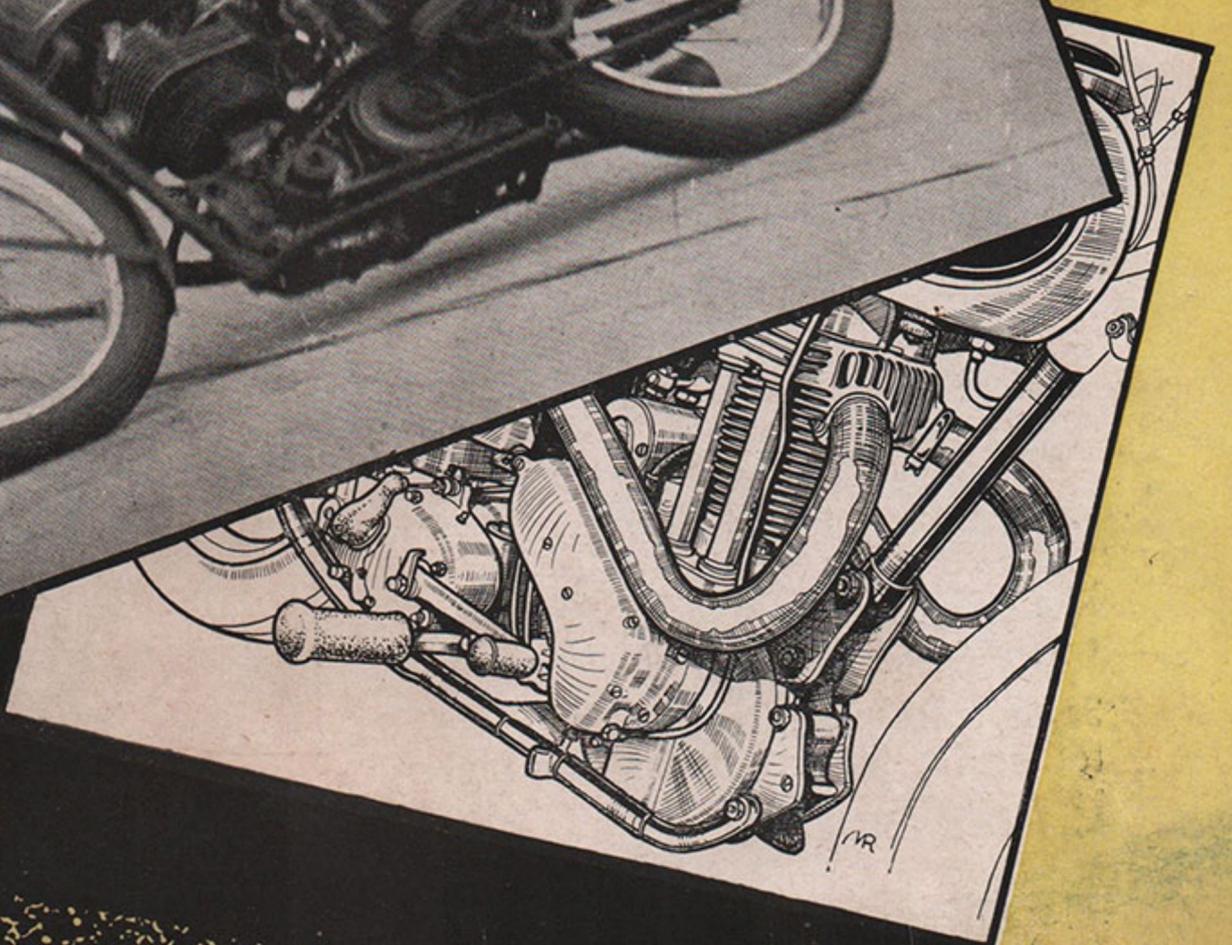
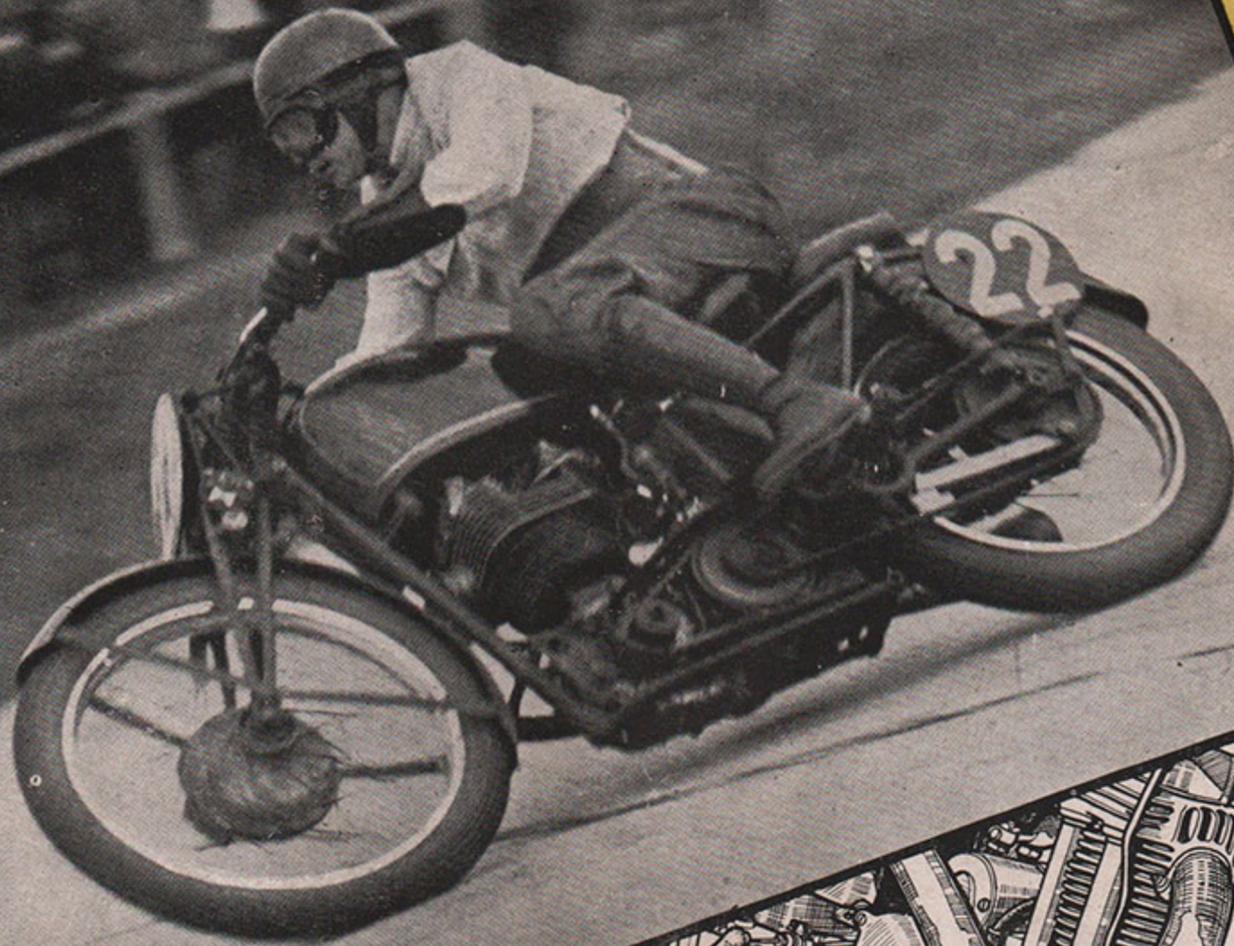
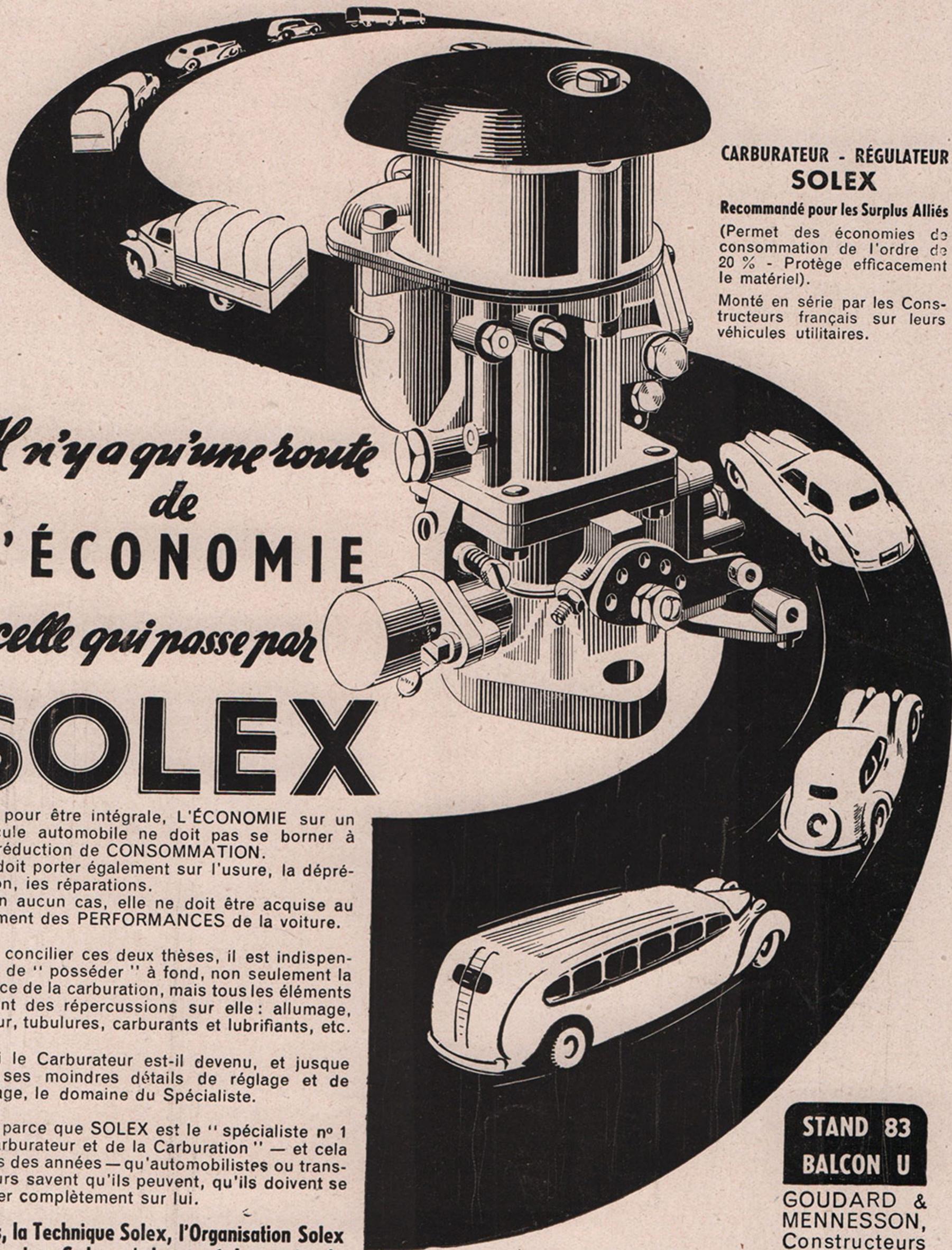


NUMERO  
SPECIAL  
OCTOBRE 1947  
80 fr.

# Moto revue



SALON  
1947



### CARBURATEUR - RÉGULATEUR SOLEX

Recommandé pour les Surplus Alliés

(Permet des économies de consommation de l'ordre de 20 % - Protège efficacement le matériel).

Monté en série par les Constructeurs français sur leurs véhicules utilitaires.

*Il n'y a qu'une route  
de  
L'ÉCONOMIE  
celle qui passe par*

# SOLEX

Car, pour être intégrale, L'ÉCONOMIE sur un véhicule automobile ne doit pas se borner à une réduction de CONSOMMATION.

Elle doit porter également sur l'usure, la dépréciation, les réparations.

Et, en aucun cas, elle ne doit être acquise au détriment des PERFORMANCES de la voiture.

Pour concilier ces deux thèses, il est indispensable de " posséder " à fond, non seulement la science de la carburation, mais tous les éléments qui ont des répercussions sur elle : allumage, moteur, tubulures, carburants et lubrifiants, etc.

Aussi le Carburateur est-il devenu, et jusque dans ses moindres détails de réglage et de montage, le domaine du Spécialiste.

C'est parce que SOLEX est le " spécialiste n° 1 du Carburateur et de la Carburation " — et cela depuis des années — qu'automobilistes ou transporteurs savent qu'ils peuvent, qu'ils doivent se reposer complètement sur lui.

**Seules, la Technique Solex, l'Organisation Solex le Service Solex, jalonnent la route de L'ÉCONOMIE MAXIMUM ET DES PERFORMANCES MAXIMALES**

**STAND 83  
BALCON U**

**GOUDARD &  
MENNESSON,  
Constructeurs  
190, Av. de Neuilly  
Neuilly-s/Seine  
MAI 63-71 (20 lig.)**



**La compétence que l'on ne discute pas**

**Georges Monneret**

6 FOIS CHAMPION DE FRANCE

76 FOIS RECORDMAN DU MONDE

**EXPOSE AU SALON DE LA MOTO**

— Stand N° 36 - Sous-Sol B —

**et dans ses deux magasins :**

PARIS-CENTRE : 7, 9, Boulevard Beaumarchais  
— (Place de la Bastille) Tél. TUR. 96-56 —

PARIS SUD : 106, Avenue Aristide-Briand  
— MONTRouGE — Téléph. : ALE. 21-71 —

**Le scooter italien - Les derniers modèles - Les 250 et 500**

**VESPA**



**AJS**

**SERTUM**



(Agence exclusive)

**Faites une visite à l'un des deux magasins vous y verrez :**

● Les machines de course des grands pilotes anglais ANDERSON et THOMAS, vainqueurs de presque toutes les grandes épreuves depuis deux ans. Ces machines sont mises au point par l'équipe des mécaniciens de course de :

**Georges MONNERET**

Cette même équipe de spécialistes réparera, vérifiera et mettra au point votre moto.

**LIVRAISON ULTRA RAPIDE**

● Les suspensions arrière adaptables SOU-  
PLEXOL et MC CANDLESS, et tous les accessoi-  
res anglais

**MC CANDLESS et FERIDAX**

● Un choix unique de vêtements et équipement sportif pour TOUS LES SPORTS

● Tous les modèles MOTOBECANE — TERROT  
PEUGEOT — JONGHI, etc...

Monet-Goyon

Sidecars BERNARDET

● Un choix de pièces détachées pour toutes les marques.

● Stock complet AMAC, GURTNER, ZENITH

● Une grande variété de cycles course, demi-course, tourisme, cyclotourisme.

**APPORTEZ VOS BONS DE VELOS ET VELOMOTEURS**

**UN AGENT LIVRE QUAND IL PEUT !**

**UN BON AGENT LIVRE LE PLUS VITE QU'IL PEUT !**

**GEORGES MONNERET LIVRE ENCORE PLUS VITE !**

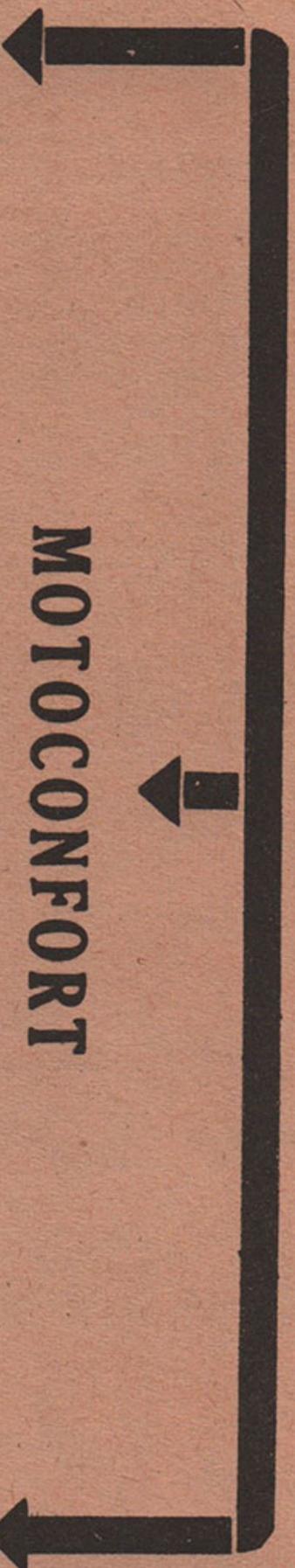
# HAULL DE LA MOTO

Société à responsabilité limitée au capital de 500.000 francs

**18-20, RUE RÉBEVAL - PARIS (19<sup>e</sup>) - BOT. 27-12**

STOCKISTE MOTO-PIÈCE ( Pièces adaptables )  
( Toutes marques )

**AGENT DIRECT**



**TERRROT**

Vélocoteur 125 cmc. culbuté. Toutes pièces détachées vélocoteur et moto, d'origine ou adaptables.

**MOTOCOMFORT**

Vélocoteurs 125 cmc. latérales 4 temps et 125 cmc. à culbuteurs. Modèle « SCOUT » 50 cmc. Toutes pièces détachées vélocoteur. Très nombreuses pièces de moto.

**PEUGEOT**

Vélocoteurs 2 temps 100 et 125 cm<sup>3</sup>. Trimoteurs. Bicyclettes toutes catégories. Nombreuses pièces adaptables pour vélocoteur et moto

**Compteurs O.S.**

Pour vélo, vélocoteur, moto.

**Sides BERNARDET**

Grand routier - Sport - Grand Sport. Livrés complets avec pneu et chambre. Disponibles sans délai. Montage effectué aux ateliers Bernardet.

**Carburateur GURTNER**

Toutes pièces détachées.

## Moteur auxiliaire VAP

Adaptable à toute bicyclette ou tandem même muni de frein tambour.



## Avertisseurs SANOR

6 volts. Pour motos de tous types. Modèle spécial pour vélomoteur ; se branchant sur volant magnétique ; 9 volts, 5 ou 12 volts seulement.

## Cycles A. M. G.

FABRICATION MAURY  
Haut-luxe, randonneur, spécial-course.

Disponibles contre remise d'une batterie usagée ou 5 kgs de plomb.

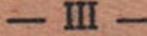


## Cycles BALTO

Homme — Dame — Mixte — Porteur.  
Toutes catégories.

## Tansad MERAT

Réglable. Véritable fauteuil. Pour tous vélomoteurs et motos.



## Moyeux «IDEAL»

Pour Motobécane — Peugeot, etc...

## PROJECTEURS

AUTEROCHE, CIBIE, DUCELLIER :  
Toutes dimensions. Toutes formes.  
Avec ou sans ampèremètre.

Les trimoteurs et vélomoteurs 100 et 125 cm<sup>3</sup> sont livrables contre bon d'achat « vélomoteur ». Les bicyclettes et vélomoteur « Scout » sont délivrés contre bon d'achat « bicyclette ». Pour toute demande de pièces détachées, il est préférable de nous adresser les modèles. Pour Peugeot, il est indispensable de préciser le type de la machine et numéro du moteur.

Bougies K. L. G. - Casques FN

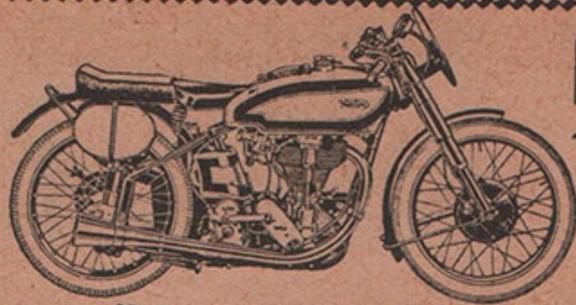
Accessoires V. W. - Huiles CASTROL

ÉCHANGE STANDARD D'EMBIELLAGES, CYLINDRES,  
VOLANTS MAGNÉTIQUES, DYNAMOS, MAGNÉTOS, etc...

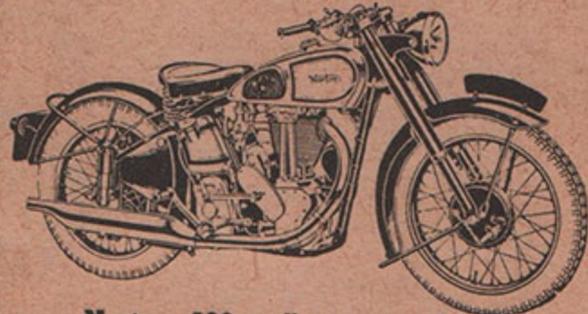


Bientôt... Tout l'Outillage pour la Moto au

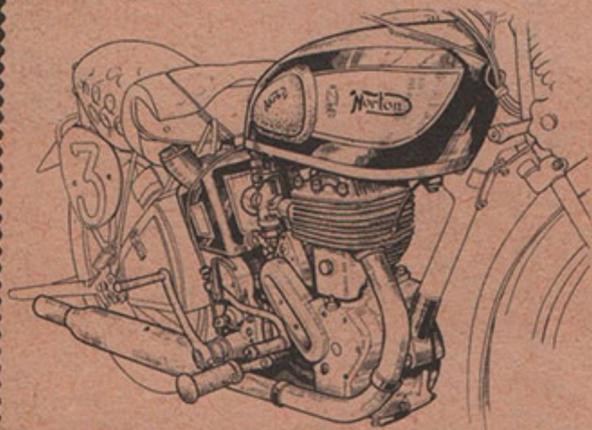
# HALL DE LA MOTO



Norton 500 type Man'x



Norton 500 culbut. type ES. 2



Norton 500 latérale 16 H type Bol d'Or

# Le Salon chez GARREAU

LES PLUS BELLES MACHINES ANGLAISES  
exposées 22, Rue Robert-Lindet, PARIS (VAU. 07-09)

## Norton

gagnante du BOL D'OR toutes catégories

1<sup>er</sup> LEFEVRE

sur 500 NORTON

mise au point par Garreau

LAUER

sur Norton 500 latérales, type 16 H  
a couvert 1.523 kms 449 au Bol d'Or  
1947, en 24 heures.

Tous les derniers modèles Norton, les  
machines du Bol d'Or sont exposées  
chez Garreau, ainsi que les fameuses 500  
latérales 16 H type « Tourisme » et « Bol  
d'Or », livrables sous deux mois à la  
clientèle d'après l'ordre des inscriptions.

## EXCELSIOR

125 cmc., type « Universal »  
250 cmc. type Man'x man compétition

## SCOTT-INDIAN

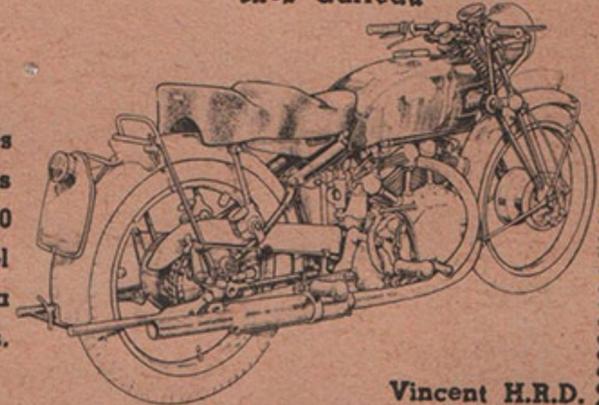
Terrot — Motobécane — Monet-Goyon

## VINCENT H.R.D.

la plus rapide des machines de série:  
180 kmh. — 5 litres aux 100 kms.

Suspension arrière

pièces détachées assurées immédiate-  
ment pour toute machine achetée  
chez Garreau



Vincent H.R.D.

SA BOUGIE  
à ISOLEMENT  
MICA ou CORINDON

# PRELYO

SA BOBINE  
A BAIN  
D'HUILE

AU SALON BALCON Z. STAND 187



USINES A  
S' GENIS-LAVAL (Rhône)

OMNIS - PUBLICITE

17, R. VILLARET de JOYEUSE  
PARIS (17<sup>e</sup>) - ETO: 04-52

SALON de L'AUTOMOBILE 1947 - Stands 14 et 33, Sous-Sol B

LYON

**NEW-MAP**

PARIS

Présente, vend et livre ses productions 1947-48

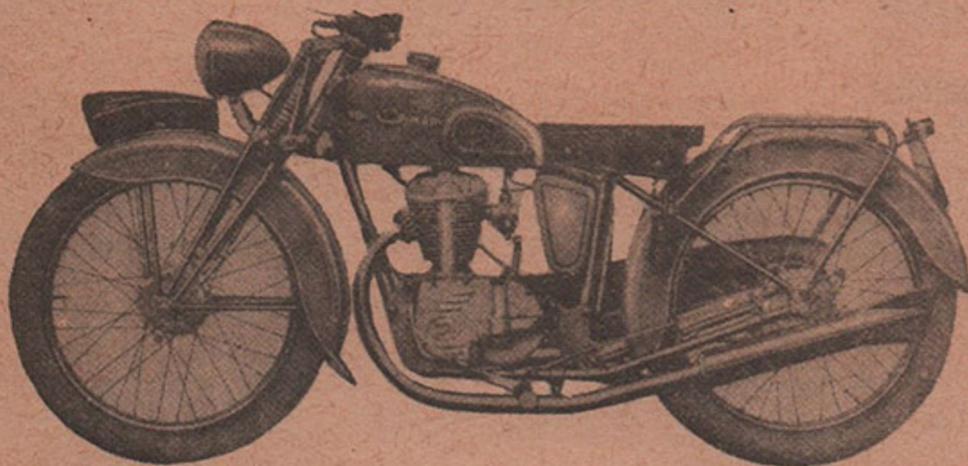
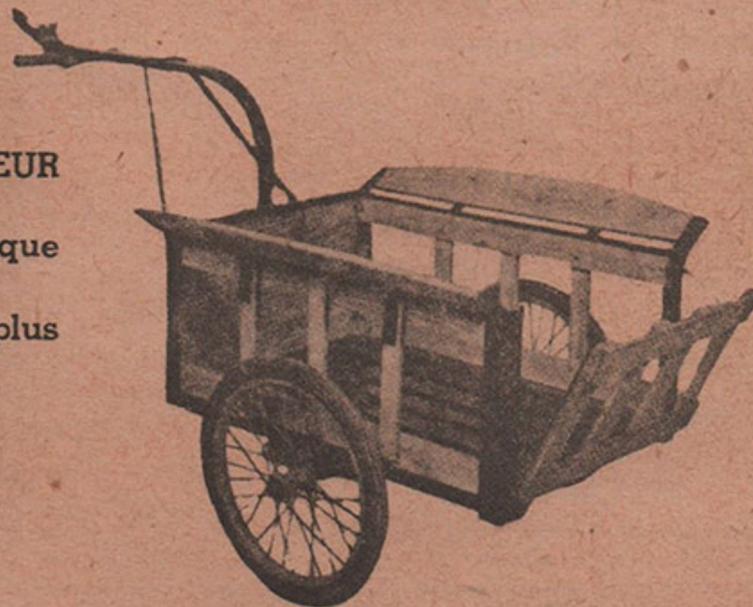
## Sa remorque

VELO-VELOMOTEUR

équipée de pneus 400 A Michelin que  
vous connaissez tous et dont les preuves ne sont plus  
à faire

VENTE LIBRE ET DIRECTE SANS BON

Livraison immédiate



« Le prestigieux C4T133 »

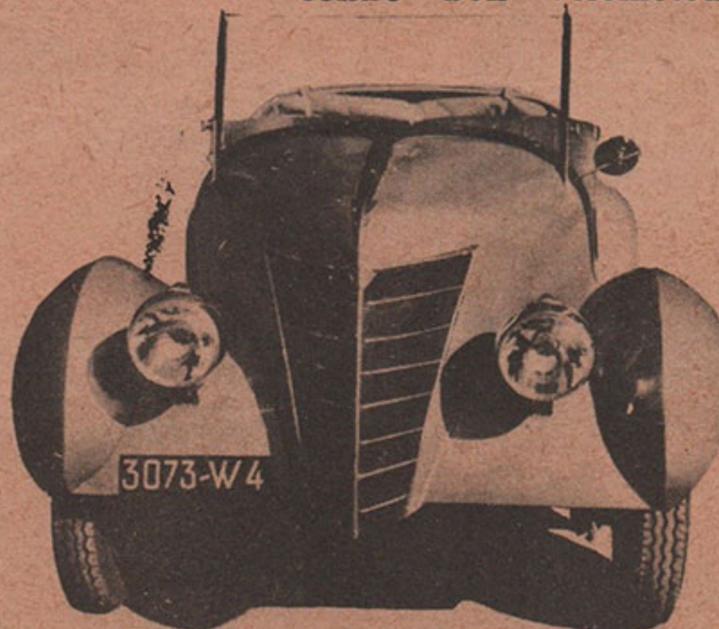
## Ses vélomoteurs

2 temps et 4 temps à culbuteurs qui  
ne sont pas des prototypes  
Plusieurs milliers de ces modèles sont  
en circulation depuis 5 ans déjà  
Livraison en série  
contre bon vélomoteur

## Sa voiturette Baby

SANS PERMIS DE CONDUIRE

Moteur 2 temps, 1 CV, 3 litres au 100 — pneus  
Michelin 270 x 90 — roue de secours — 2 places  
décapotables — Frein sur les 4 roues — Eclairage  
électrique — Coffre à bagages  
Livraison contre bon vélomoteur



REPRISE DE NOTRE FABRICATION D'AVANT-GUERRE



Un progrès sensationnel dans le graissage des hauts de cylindre

ADOPTÉZ

## le BRETOCYL GRAPHITÉ

qui TRIOMPHE PARTOUT en 1947

En voitures avec WIMILLE — SOMMER — CHIRON  
CHABOUD, Champion de France 1947. — GIRAUD-  
CABANTOUS, VILLORESI, E. MARTIN, LOYER, etc...

Et en motos avec

ANDERSON, MONNERET, LHERITIER, Cham-  
pion de France 47. PERRIN, BEHRA, LEFEVRE

LAURENT, AMBROSINI, HOUEL, etc...

32 Grand Prix Internationaux — 32 Victoires  
83 Plâtes d'Honneur

Puissance, Souplesse, Sécurité, Suppression du cliquetage.  
Economie d'Essence

En vente dans tous les garages ou à défaut profitez de  
l'offre de propagande de BRETOCYL et écrivez à la

**Société BRET-OIL**

4, rue JEANNE-D'ARC, ISSY-LES-MOULINEAUX. MIC. 18-30  
qui vous adressera son coffret de 15 flacons, dose corres-  
pondant à 150 litres de carburant pour le prix de 330 francs



Salon de l'Automobile : Stand 204, Balcon A

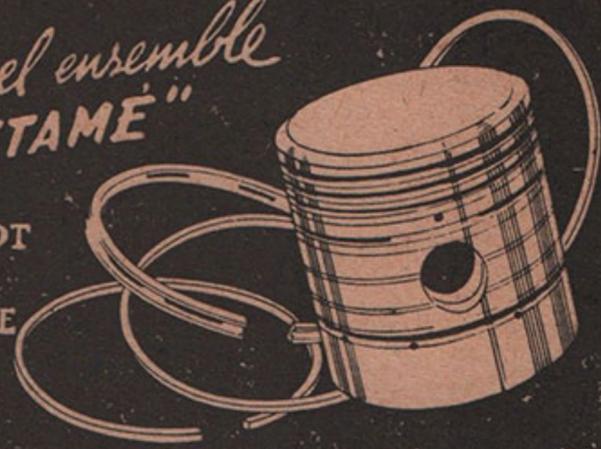


Et voici...

# MP7

le nouvel ensemble  
"ÉTAMÉ"

DERNIER MOT  
DE LA  
TECHNIQUE



# MONOPOLE-POISSY

53, B° ROBESPIERRE, POISSY (S.-et-O.) - Tél. : S'-GERMAIN 428, POISSY 76  
Service Ventes Paris : 15, RUE CHAPTAL, LEVALLOIS - Tél. : PEReire 30-60

G. Massenet

*lampe*  
**MAZDA**  
AUTO  
MOTO  
CYCLE

COMPAGNIE DES LAMPES  
**MAZDA**  
29, RUE DE LISBONNE - PARIS-8°  
TÉLÉPHONE : LABORDE 72-60 à 68

P 64.

**ECLAIRAGE-RADIO**

## GILLET-HERSTAL

présente au SALON : Sous-Sol D — Stand 3

3 NOUVEAUX MODELES :

- 150 cmc. 2 temps, 3 vit. sélecteur
- 250 cmc. 2 temps, 4 vit. sélecteur, fourche té-  
lescopique, suspension arrière
- 250 cmc. 4 temps, culb. 4 vit. sélecteur, fourche  
télescopique, suspension arrière

qui s'ajoutent aux modèles déjà existants :

- 125 cmc. Vélomoteur, 2 temps, 3 vit. sélecteur.
- 350 cmc. culb. 4 vit. sélect. fourche télescop.
- 500 cmc. culb. 4 vit. sélect. fourche télescop.

## GILLET-HERSTAL

Anciens Etablissements GERKINET

46, BOULEVARD MAGENTA — PARIS (X°)

Service Commercial

Pièces de rechange d'origines  
Ateliers de réparations

**LE TÉNOR** *Cicca* N° 15 V.  
**L'AVERTISSEUR A GRANDE PUISSANCE**  
**POUR**  
**MOTOCYCLETTES**  
**VELOMOTEURS**

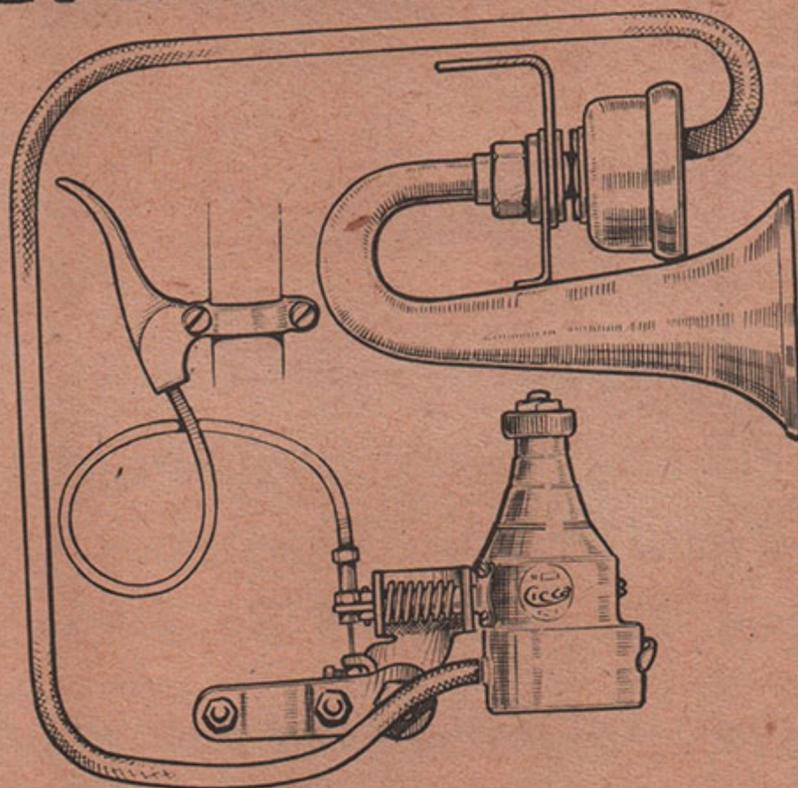
HARMONIEUX

PUISSANT

CLAIR

sa portée dépasse 1 kilomètre

VOTRE SÉCURITÉ  
 L'EXIGE !



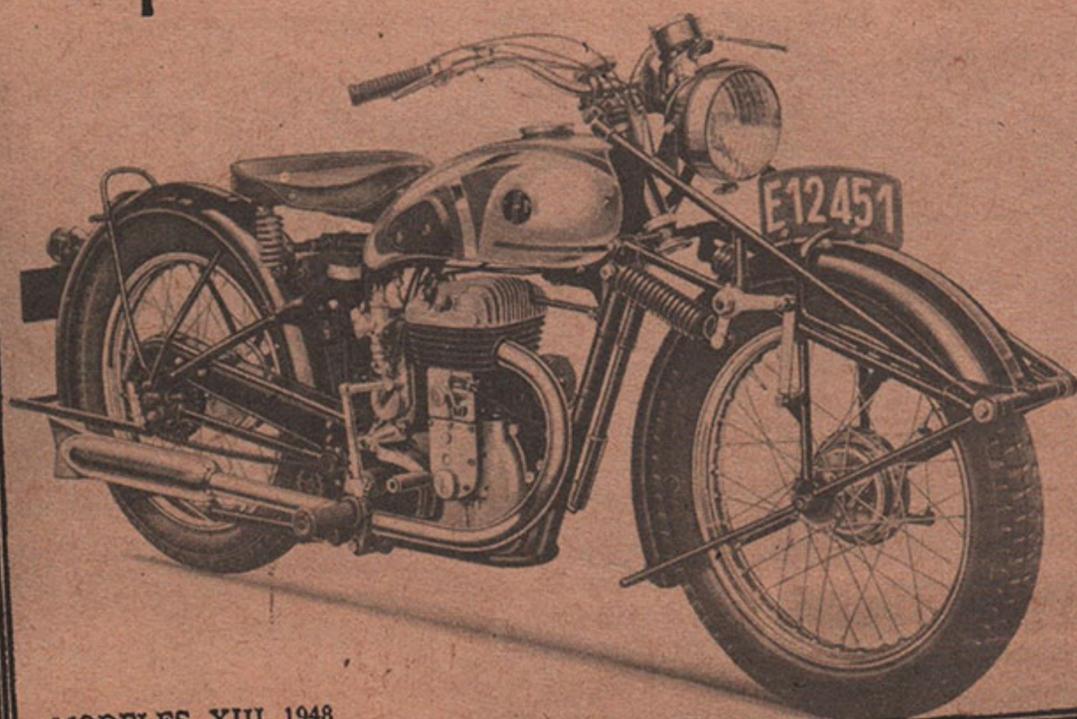
153, Rue de Noisy-le-Sec, LES LILAS (Seine)

**FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE HERSTAL (Belgique)**

Succursale Française : 4, rue Pierret, NEUILLY-sur-SEINE — Tél. : MAI.94-27



**SUSPENSION IDÉALE AVANT & ARRIÈRE**  
 CONFORT ET SECURITE ABSOLUS A TOUTES LES ALLURES SUR LES  
 ROUTES LES PLUS MAUVAISES. PLUS DE REACTIONS AU GUIDON,  
 LES PLUS LONGS PARCOURS EFFECTUES SANS FATIGUE



MODELES XIII 1948

Cette série sensationnelle est réalisée  
 en 4 modèles :

250 cc. et 350 cc. à culbuteurs ;  
 350 cc. et 450 cc. à soupapes latérales.  
 Tous à bloc moteur intégral et chaîne  
 unique 4 vitesses - Graissage automati-  
 que à circulation - Sélecteur - Embrayage  
 genre voiture - Roue avant tirée - Train  
 arrière suspendu par anneau Neiman -  
 Selle extra-large - Pneus 26 x 3.50. Equi-  
 pement électrique code complet. Comp-  
 teur kilométrique - Rétroviseur - Réservoir  
 16 litres - Email noir et bleu chrome -  
 Jantes et réservoir à bandes chromées.

SALON DE PARIS : Stand 2  
 Sous-sol B — GRAND-PALAIS

**Motocyclistes...**



**ATTENTION!**

**Quelques  
millimètres de garniture  
de freins vous séparent  
du danger...**

**Votre vie dépend de leur qualité**

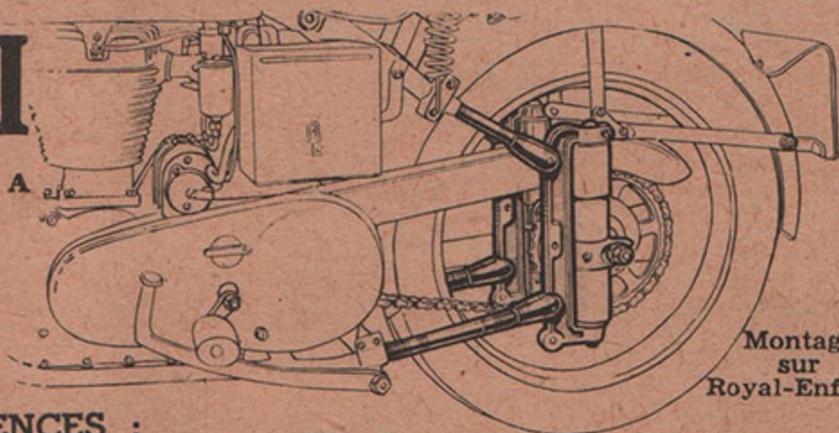
**Exigez la garniture  moto**

**FLERTEX 65, rue J. Dulud — Neuilly-sur-Seine**

**MODERNISEZ VOTRE MOTO  
ADAPTEZ IMMÉDIATEMENT UNE  
SUSPENSION ARRIÈRE  
GRAZZINI**

QUELQUES APPLICATIONS VISIBLES AU FUR ET A  
MESURE DES MONTAGES EFFECTUES :

MATCHLESS — TRIUMPH — PEUGEOT  
ZUNDAPP 350 — NORTON — TERROT  
VICTORIA 250 — HARLEY-DAVIDSON  
ROYAL-ENFIELD — MOTOBECANE etc.



Montage  
sur  
Royal-Enfield

**AGENCES :**

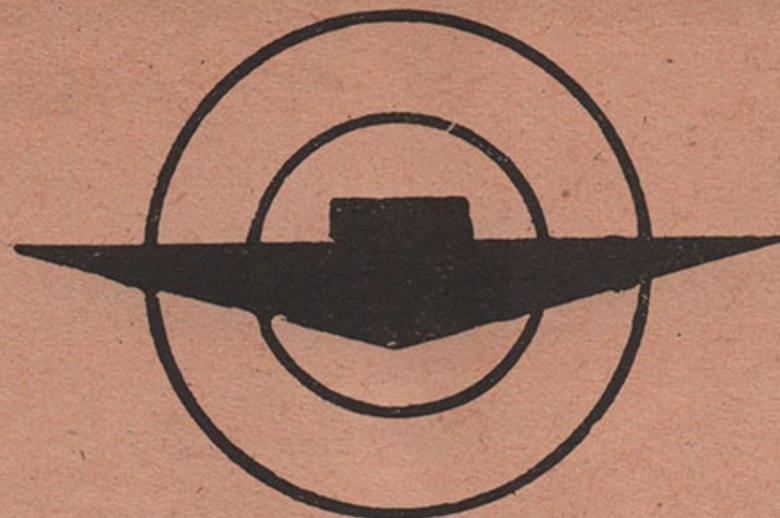
Bouches-du-Rhône, Gard, Vaucluse, Basses-Alpes, Alpes-  
Maritimes, Var : M. R. CANTIE, 77, av. de Toulon,  
MARSEILLE  
Haute-Vienne, Charente, Vienne, Creuse, Dordogne,  
Corrèze : MOTO-CENTRE, 12, rue Auguste-Renoir,  
LIMOGES  
Saône-et-Loire : MOTO-SPORT-VELO-SPORT-BEBE-  
SPORT, 5, rue Saint-Antoine, CHALON-sur-SAONE.

Rhône : M. CHATEAU, 12, rue d'Anse, VILLEFRANCHE  
Bas-Rhin : M. A. WETTA, 26, route des Romains,  
STRASBOURG-KENIGSHOFFEN.  
Pas-de-Calais : M. J. BARBARA, place Jehan-d'Aire,  
AIRE-sur-la-LYS.  
Savoie : MM. BETEMPS Frères, 20, rue Jean-Pierre-  
Veyrat, CHAMBERY.

Il existe une suspension arrière GRAZZINI pour toutes les machines  
de la plus petite à la plus grosse... et bientôt la fourche télescopique !

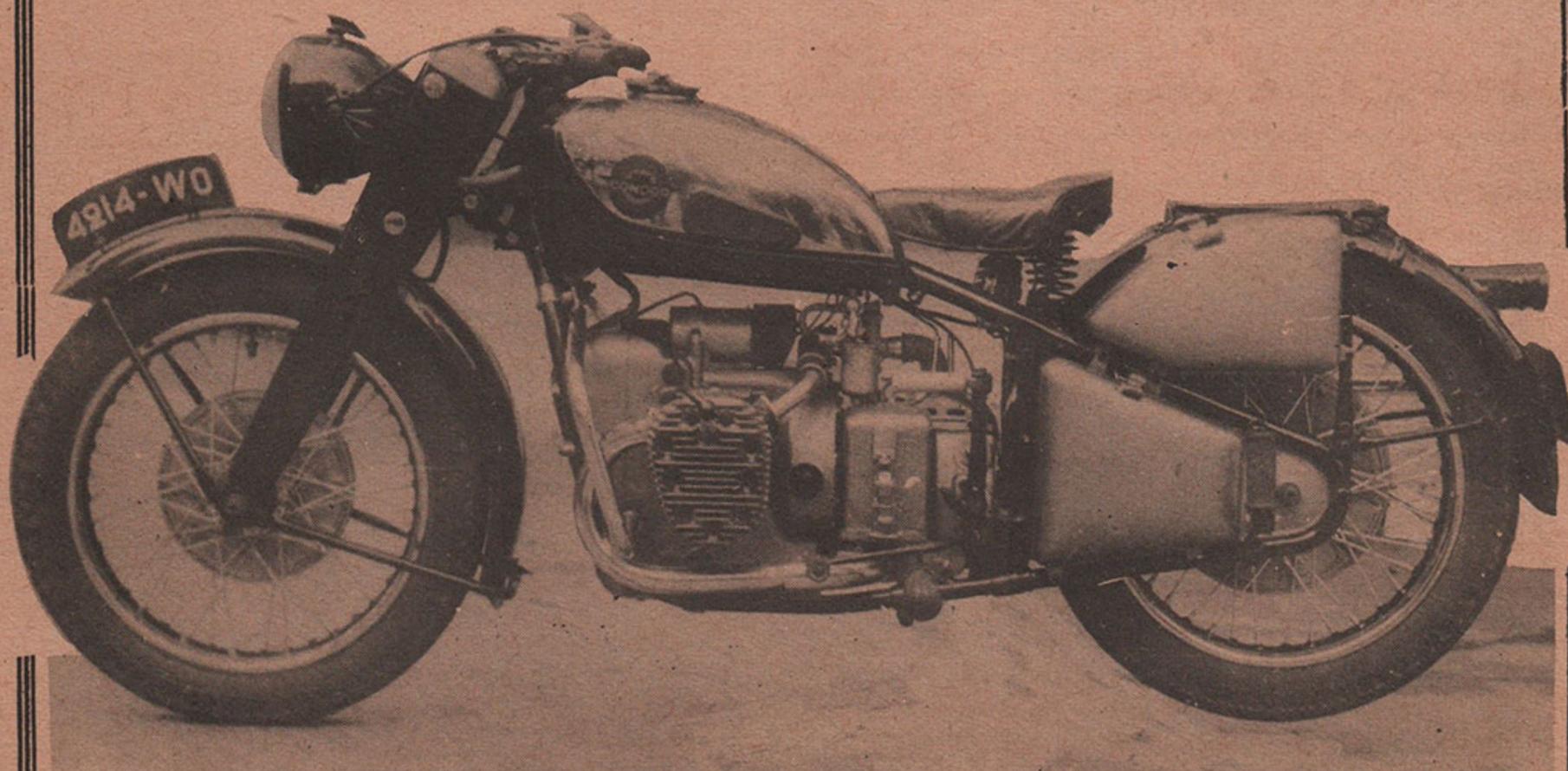
R. B. GRAZZINI, 16, rue du Marché-Popincourt — PARIS

Tél. ROQ. 17-03



# CONDOR

*La Qualité Suisse*



DISTRIBUTEURS pour la FRANCE et les COLONIES

*Exposition pendant la durée du Salon*

**Etablissements Pierre HUMBLOT**

79-81, rue du Faubourg St-Jacques - Paris 14<sup>e</sup> - Tél.: GOB. 24 32 - 31-24

AGENTS DEMANDES PARTOUT

Concessionnaire pour la Seine et Seine-et-Oise, J. DURAND, 46, bd Lamouroux, Viiry-s-Seine

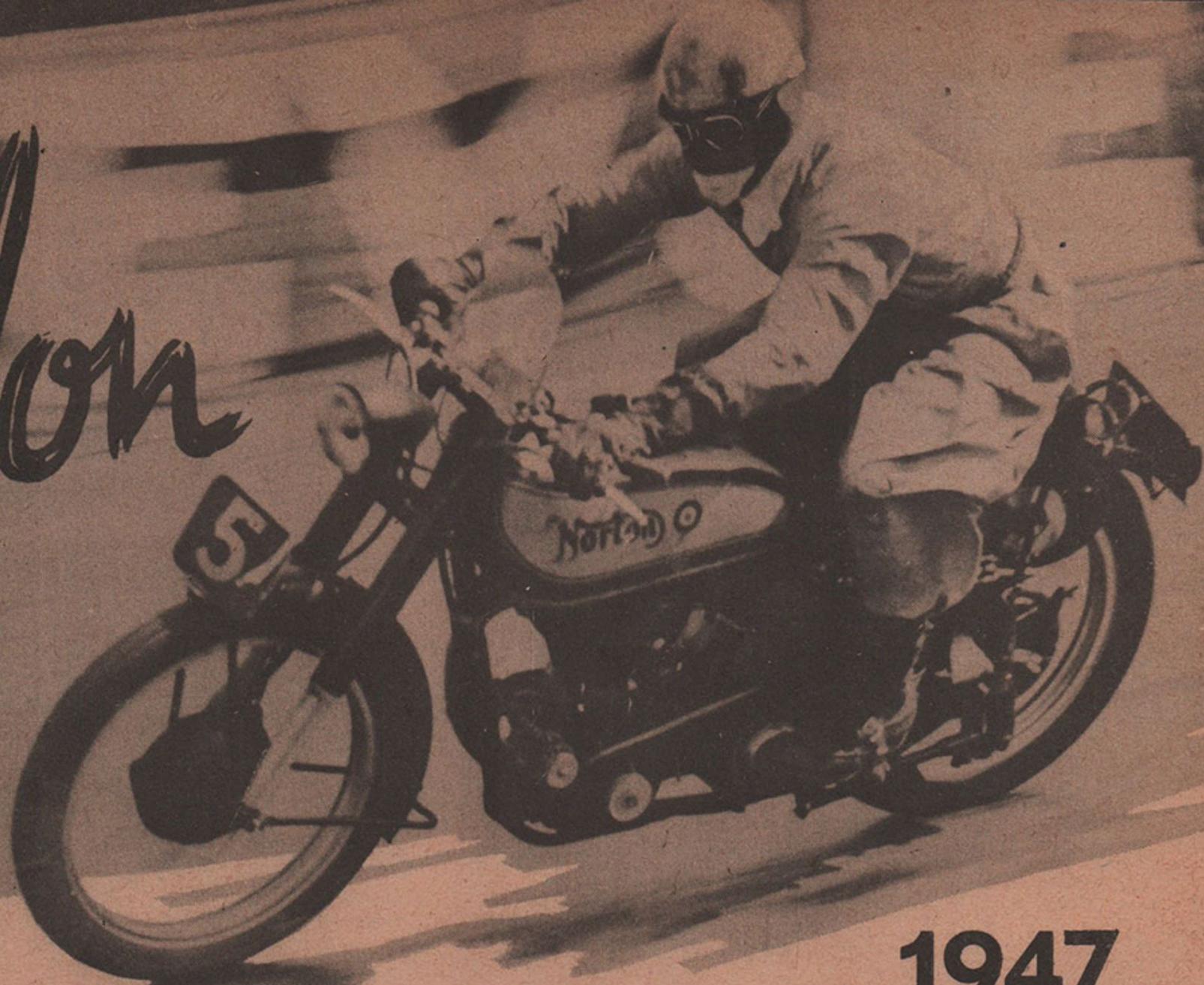
### SOMMAIRE

Salon 1947 .....	1
Les possibilités de la Moto en France, par Mellien .....	4
La Condor .....	7
La Moto en Belgique, par C.B. ....	8
Tendances de l'Industrie Anglaise, par H.P. Borestroke .....	10
Le Salon chez Garreau .....	14
Moto Cross .....	15
Un agent sportif, Paul Ladevèze .....	18
La Moto en Italie, par C. Bordino .....	19
Les Grands Prix de France 1913 .....	23
Nous avons fait un beau voyage, par Léon Gillot .....	25
Comment faire son choix, par Regairaz .....	27
La Sublime .....	31
Plaidoyer ou réquisitoire, par Cirrus .....	32
PLAN du SALON du Cycle et de la Moto et la liste des Exposants .....	36
La Moto en Allemagne, par Fritz Wittekind .....	39
La 1200 Harley-Davidson à culbuteurs .....	41
Une puissante organisation : Pertuisot .....	42
Chez les Porteurs de journaux .....	44
Quelques exemples de construction moderne .....	46
Une compétence que l'on ne discute pas : Georges Monneret .....	47
La Moto en Suisse, par J. M. ....	48
Vacances Normandes 1947, par M. Guivarc'h .....	50
Le moteur Lardy .....	63
Constructeurs, Agents et Spécialistes .....	53 à 75
Répertoire des Constructeurs, Agents et Spécialistes .....	78

### HORS TEXTE

LHERITIER	PERRIN	MAUCOURANT	HOUEL
BEHRA	SCEAUX	LORIN	GERVAIS
LEFEVRE	MONNERET	ROSSIGNOL	LOYER
LADEVEZE	WAGNER	THEVENY	BOVIERE

# Salon



## 1947

**A** PRES les dures années de l'occupation, nous pouvions espérer que nous reviendrions peu à peu à des conditions normales d'existence. Il n'en est rien et plus que toute autre, notre industrie motocycliste subit le contre-coup de notre situation économique. Matières premières en quantités insuffisantes, machines-outils qui se démodent, troubles sociaux, tout s'acharne contre elle et ne lui permettent pas de produire en quantités suffisantes des machines d'un prix assez bas pour être à la portée de la clientèle. Il serait miraculeux qu'il en soit autrement. Et il n'est guère vraisemblable que la situation s'améliore avant longtemps. Dans les pays étrangers cela ne va guère mieux. En Angleterre, la production dépasse de beaucoup la nôtre, mais elle ne satisfait les marchés extérieurs qu'en sacrifiant le marché national. Les délais de livraison reculent sans cesse pendant que le prix des machines est en hausse constante. La motocyclette en Amérique se heurte à la concurrence de la voiture bon marché. En Italie on travaille ferme, mais les prix sont trop élevés. L'industrie allemande n'existe pratiquement plus. De quelque côté que nous tournions nos regards nous apercevons le même spectacle.

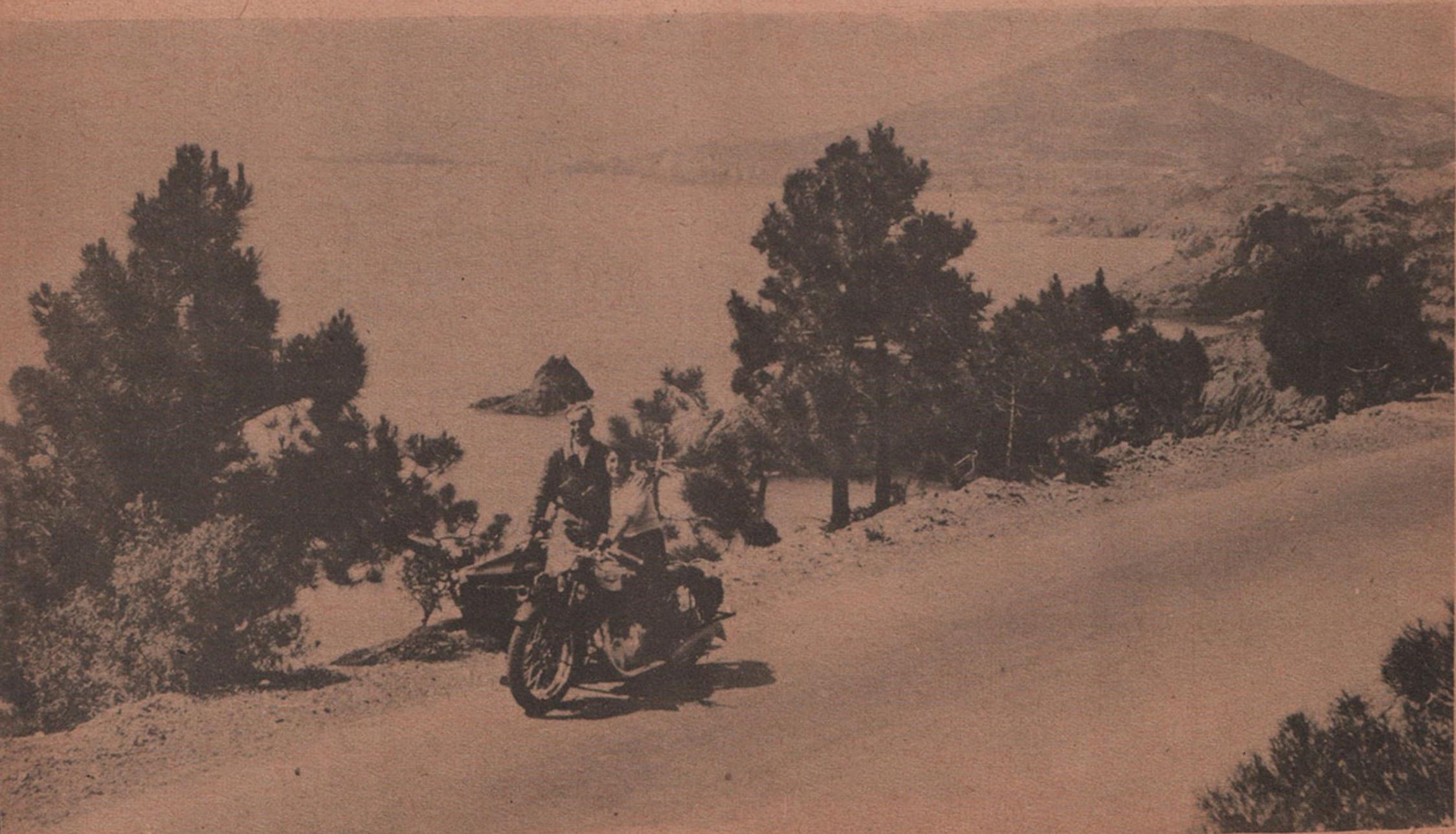
Mais nous ne devons pas désespérer car la motocyclette, forme la plus économique de l'automobile, aspect le plus séduisant des sports mécaniques est une nécessité sociale que rien ne peut remplacer. Elle consomme peu d'un carburant toujours plus rare et plus cher, son entretien est si simple qu'il est à la portée de tous. On peut la garer partout. Le budget d'une motocyclette est considérablement inférieur à celui d'une automobile. Une clientèle nouvelle achètera toutes les machines qu'il sera possible de lui livrer. Et c'est ce que comprennent fort bien les constructeurs qui, par des prodiges d'ingéniosité et de volonté, arrivent à tenir et à lutter contre vents et marées. Ils ont conservé toute leur foi, tout leur enthousiasme et reprendront leur marche en avant dès que cela redeviendra possible. Et il est remarquable qu'au lieu de se contenter des modèles excellents qu'ils ont

établis, ils cherchent sans cesse à réaliser de nouveaux progrès. Des machines nouvelles font presque chaque jour leur apparition. Et dans le mystère des bureaux d'études, des dessins originaux s'élaborent. Nous connaissons au cours des années à venir, plus d'une heureuse surprise. Nous devons rendre hommage à cet effort patient dont nous ne connaissons que plus tard les résultats.

Ce qui est également admirable, c'est l'enthousiasme des motocyclistes. Ils ont réussi, beaucoup d'entre eux, à sauver leur machine sous l'occupation en la réduisant en pièces détachées habilement dissimulées à la convoitise de l'occupant. Aussi combien ils aiment cette monture pour laquelle ils ont éprouvé tant de soucis et affronté tant de dangers. D'autres ont acheté aux Domaines un amas informe de ferraille auquel, grâce à un travail acharné, ils ont réussi à redonner leur aspect primitif. Il manquait des pièces : ils les ont refaites, ou, après une véritable chasse, ils les ont trouvées. Ils ont réalisé des prodiges de mécanique, souvent avec l'aide de ces mécaniciens professionnels qui sont aussi passionnés pour la moto que leurs clients eux-mêmes. On est surpris du nombre de motos en circulation, mais il s'explique par cet enthousiasme mécanique et sportif.

Une autre raison d'espérer, c'est la résurrection des clubs motocyclistes auxquels rien ne peut être comparé. On y retrouve l'ambiance d'avant-guerre, cet esprit de camaraderie sportive qui ne connaît peut-être aucun autre sport. Et aussi une admirable discipline. Au cours de leurs promenades, règne une parfaite solidarité. L'un d'eux vient-il à rester en panne, et tous s'arrêtent pour lui venir en aide. L'allure de route est réglée par la machine la moins rapide. Tous assistent aux réunions où l'on parle de mécanique, où chacun se communique ses expériences. Heureuses heures de détente, excellentes manifestations de l'esprit sportif !

Et bon nombre de ces clubs ont la hardiesse d'organiser des courses et ce n'est pas aujourd'hui chose facile. Les frais d'organisation sont énormes,





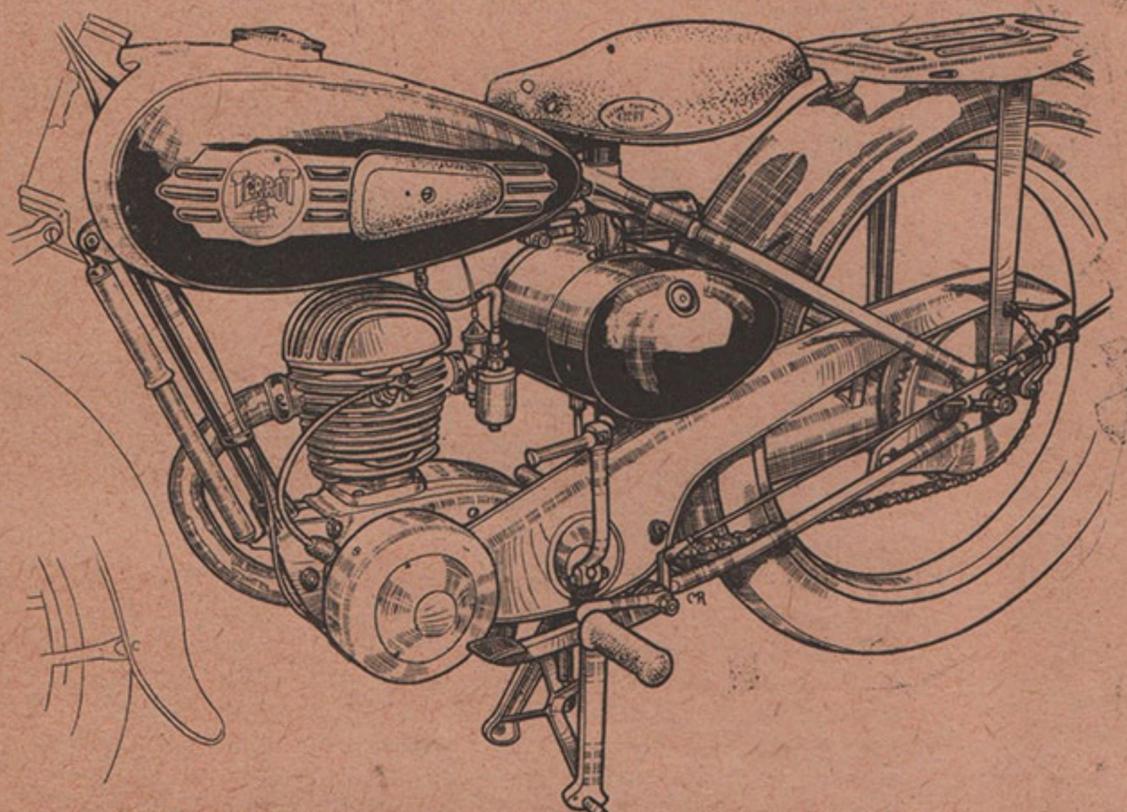
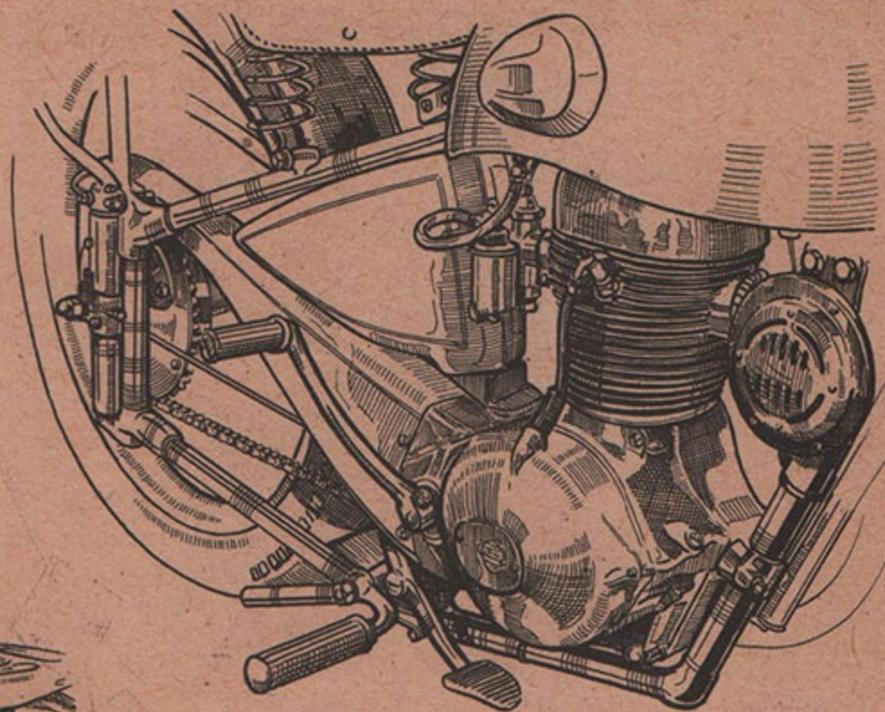
et le fisc insatiable. Même lorsqu'on obtient un succès complet, on ne parvient guère qu'à joindre les deux bouts. Mais tout le monde paie de son temps, de sa peine et au besoin de sa bourse. Que représente d'efforts telle épreuve, même modeste. Et les concurrents eux-mêmes consentent, par amour du sport, un énorme sacrifice. L'achat et l'entretien d'une machine de course sont terriblement onéreux. Il faut trouver du carburant, de l'huile, des pneus, des chaînes, des pièces de rechange. Et que d'heures de travail représente la mise au point d'une machine. Mais quand on est mordu par le sport, on ne recule devant rien. Il y a là un admirable désintéressement.

Et nous avons tous ces petits inventeurs qui essaient de réaliser leur rêve et qui veulent réaliser une machine, un moteur, une suspension arrière, une transmission qui correspondent à leur idéal. Aucune déception ne les arrête. Ils ne disposent que d'un outillage rudimentaire, mais telle est leur ingéniosité qu'ils arrivent à réaliser leurs idées. Ce gigantesque travail n'est pas perdu et plus d'une de leurs conceptions sera reprise par l'industrie sans qu'eux-mêmes en aient tiré le moindre profit. Leur œuvre est utile parce qu'elle entretient l'esprit de recherche et de progrès.

Comment croire qu'avec tant d'éléments et de facteurs de succès, le motocyclisme ne serait-il pas assuré d'un avenir encore plus brillant que son passé ?

# LES POSSIBILITES DE LA MOTO EN FRANCE

**N**OUS sommes un pays que la guerre a lourdement frappé. Nous manquons de tout, La majeure partie de ce que nous produisons doit être exportée et cela ne suffit même pas à nous procurer les devises indispensables à nos importations. Mais nous ne devons pas nous contenter de contempler plus tristement nos ruines. Malheureusement, nos politiciens s'obstinent à ne pas comprendre que la circulation routière est indispensable à notre relèvement. La prospérité d'un pays se mesure à l'intensité de son trafic routier. Les chemins de fer ne suffisent plus à un pays moderne. Il est regrettable que l'essence soit un produit importé et cela nous oblige à tirer le maximum des quantités importées. L'idéal serait que tous les véhicules automobiles transportassent une charge complète et par exemple c'est un gaspillage que d'utiliser une voiture brûlant 10 ou 12 litres d'essence aux 100 kms,

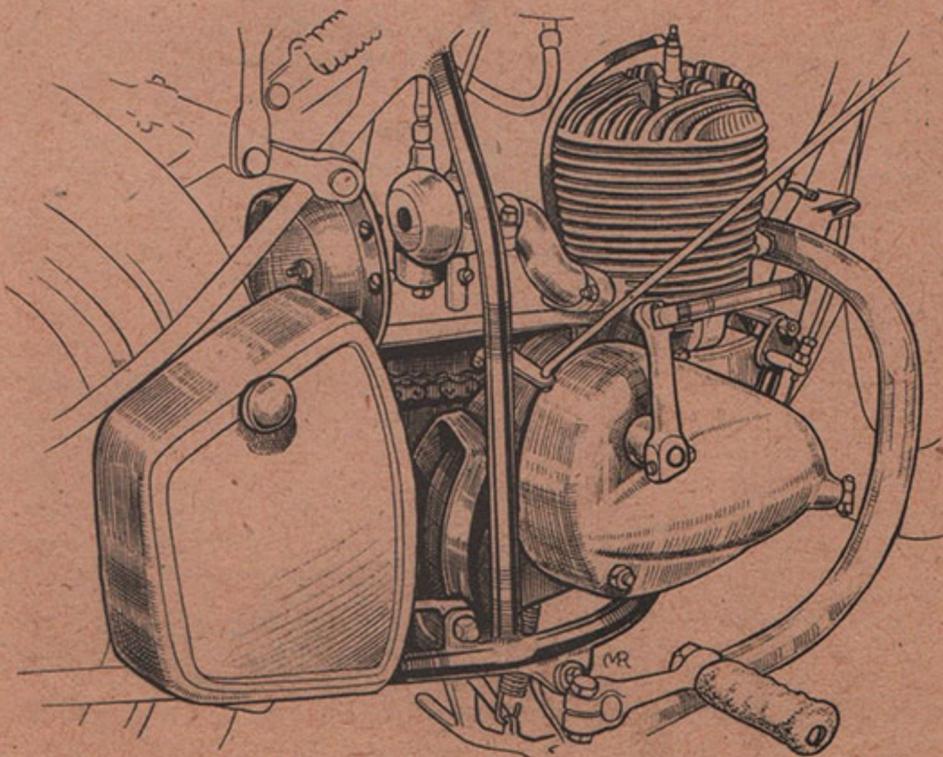


La production motocycliste française est actuellement nettement orientée vers la 125 cmc. Deux temps et quatre temps culbutés se partagent la faveur des constructeurs.

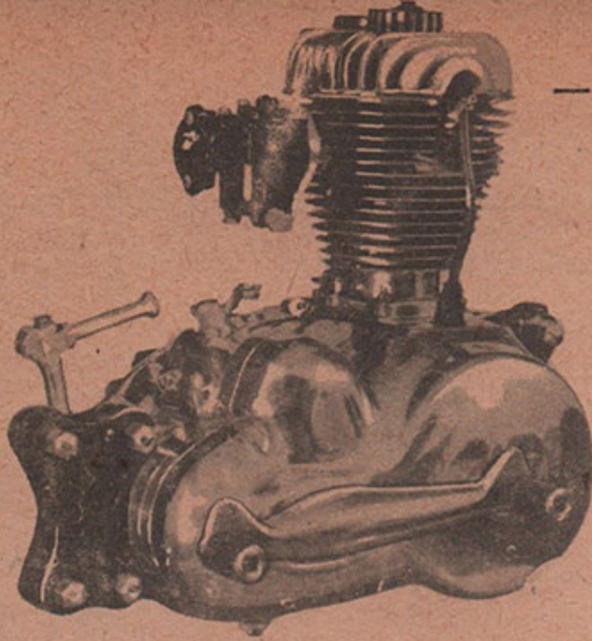
Ci-dessus : Un modèle présenté au Salon 1946, comportant un bloc moteur 4 temps à soupapes en tête intégralement encloses, 4 vitesses et sélecteur, suspension arrière coulissante. Cicontre : La « Motorette » Terrot, également traitée en bloc moteur 4 temps culbuté à soupapes encloses, est maintenant commercialisée. Ci-dessous : Le bloc 125 deux temps de la Peugeot 55 circule également à de nombreux exemplaires. C'est un moteur très perfectionné, avec disposition spéciale des canaux de transfert assurant le « self-balayage intégral » des gaz brûlés.

pour n'emmenner qu'une ou deux personnes. Au cours des dernières années, beaucoup de personnes ont compris que la motocyclette et surtout celle de petite cylindrée, était capable d'assurer à prix réduit des services qu'on avait jusque là demandés à une voiture. Et le résultat a dépassé leur attente. Elles ont constaté que la moto n'est ni fragile, ni sale, ni dangereuse, qu'elle est maniable, pratique, se gare dans un coin, que son entretien est à la portée du premier venu. Et n'était le faible nombre de machines disponibles, il est certain que la moto prendrait un formidable essor.

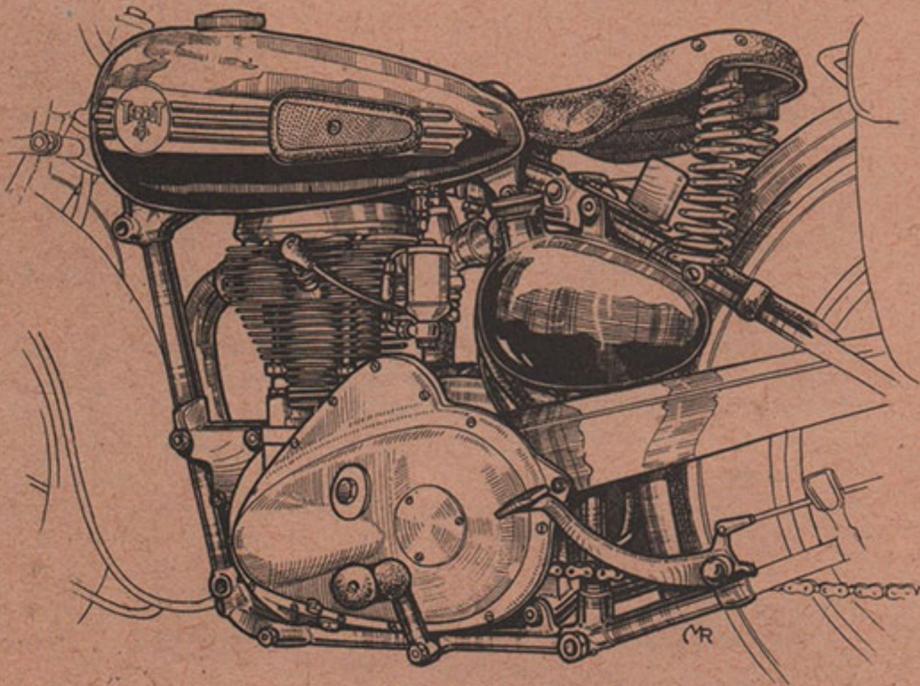
Il est naturel que, l'essence étant rare, le prix des machines très élevé et le pouvoir d'achat de la plupart des Français très réduit, l'effort des constructeurs se porte sur les modèles populaires, d'un prix accessible, ne dépensant que peu de carburant, peu coûteux d'entretien. Sans doute en ce qui concerne les exportations, les machines de petite cylindrée ne se vendent pas en aussi grande quantité que des machines de cylindrée plus élevée. L'Angleterre par exemple exporte une 125 cmc. contre 7 machines de cylindrée moyenne (350 et surtout 500 cmc.). Mais nous croyons que ce n'est pas là une situation définitive. Avant la guerre D.K.W. exportait jusque dans les colonies britanniques un nombre, considérable de ses 98 cmc. La ma-



Le 125 cmc. A. M.C. à culbuteurs 4 vitesses à sélecteur. Remarquez le carburateur Solex type « voiture ». Le montage sur le cadre s'opère par l'intermédiaire de silentblochs.



chine de petite cylindrée convient parfaitement à l'usage colonial. Elle est si maniable qu'elle peut passer partout ; s'il faut la passer au-dessus d'un obstacle, on la pousse, et sur un terrain impraticable, sa légèreté est précieuse. Quand l'essence est rare, par suite de la difficulté des transports, sa faible consommation est un avantage. Elle est assez robuste pour fournir un dur service et la puissance développée par ces petits moteurs est extraordinaire. Un véhicule colonial doit être léger et solide et aisé à entretenir. N'est-ce pas là le secret du succès des anciennes Ford. Nous sommes donc persuadés que le marché colonial est appelé à offrir de vastes débouchés à la machine de petite cylindrée et cela sera d'autant plus intéressant que nous pouvons offrir des modèles dont on ne trouve pas, on doit le reconnaître sans aucun chauvinisme, l'équivalent à l'étranger. Si nous savons faire une publicité suffisante, nous devons avoir la possibilité d'exporter un nombre considérable de nos petites machines et leur assurer un succès égal à celui qu'elles obtiennent en France

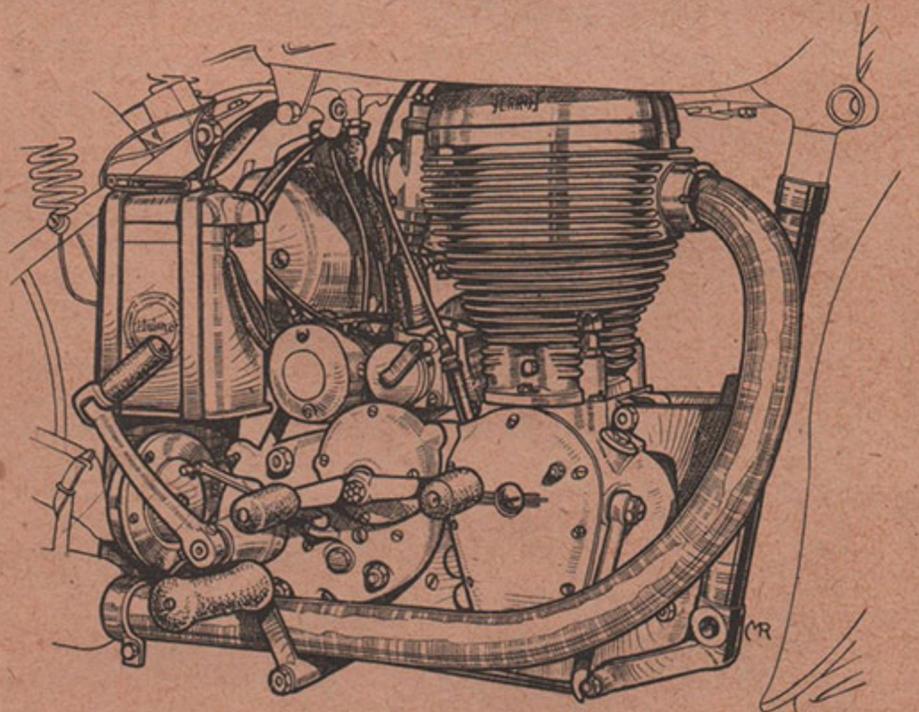


même. Parlons franc ! La machine anglaise de moyenne cylindrée est si solidement installée sur le marché mondial et elle l'occupe si complètement qu'il n'est guère possible à un concurrent non britannique de s'y tailler une place importante. Malgré tous leurs efforts et les moyens puissants dont ils disposaient avant la guerre, les allemands n'y sont pas parvenus. Mais il nous reste les petites cylindrées, les seules qui, pendant l'occupation allemande, ont pu être livrées en petites quantités mais ont été l'objet de recherches multiples. Aussi l'un des meilleurs deux temps 125 cmc. pour ne pas dire le meilleur, est français, et nos quatre temps 125 cmc., qu'ils soient à soupapes en tête ou à soupapes latérales sont, à l'heure actuelle, uniques au monde.

Donc pour une double raison, adaptation parfaite de la petite machine aux conditions économiques françaises et possibilité de développer le marché extérieur, nos cons-

tructeurs ont consacré la majeure partie de leurs efforts à la 125 cmc. C'est ainsi qu'au cours des quatre premiers mois de cette année, ils ont sorti 11.540 vélomoteurs (ou plus exactement motos légères de 100 et 125 cmc.), contre 1.689 motos de cylindrée moyenne, destinées surtout aux besoins de l'armée, de la gendarmerie et de la police.

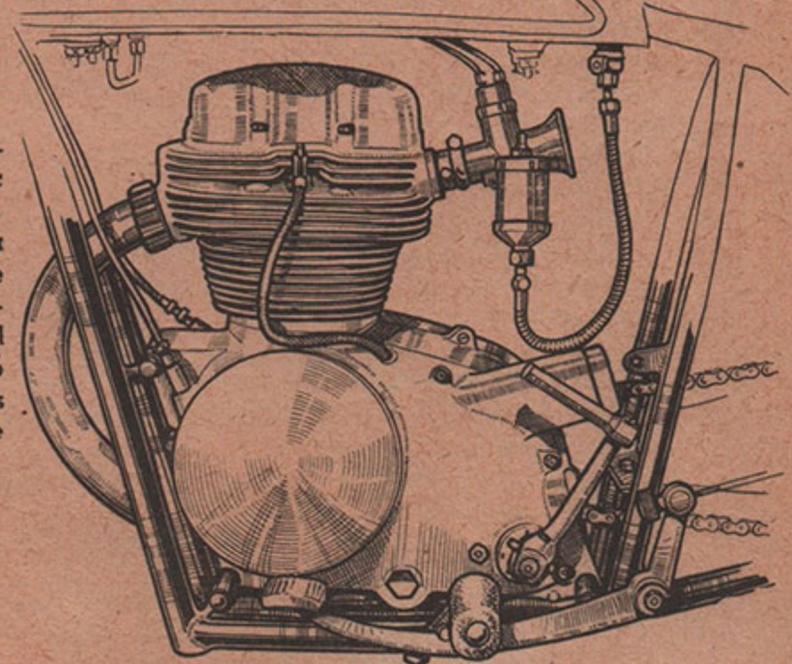
Il est encore une solution plus économique, s'il est possible, que la petite moto. C'est le groupe auxiliaire adaptable aux bicyclettes. Il avait pratiquement disparu avant la guerre ou plus exactement, selon une tendance constante en mécanique, il s'était opéré une fusion entre le groupe moteur et la bicyclette pour former un ensemble homogène et équilibré qui fut le vélomoteur. Mais le groupe auxiliaire de 1919-1920 souffrait de certains dé-

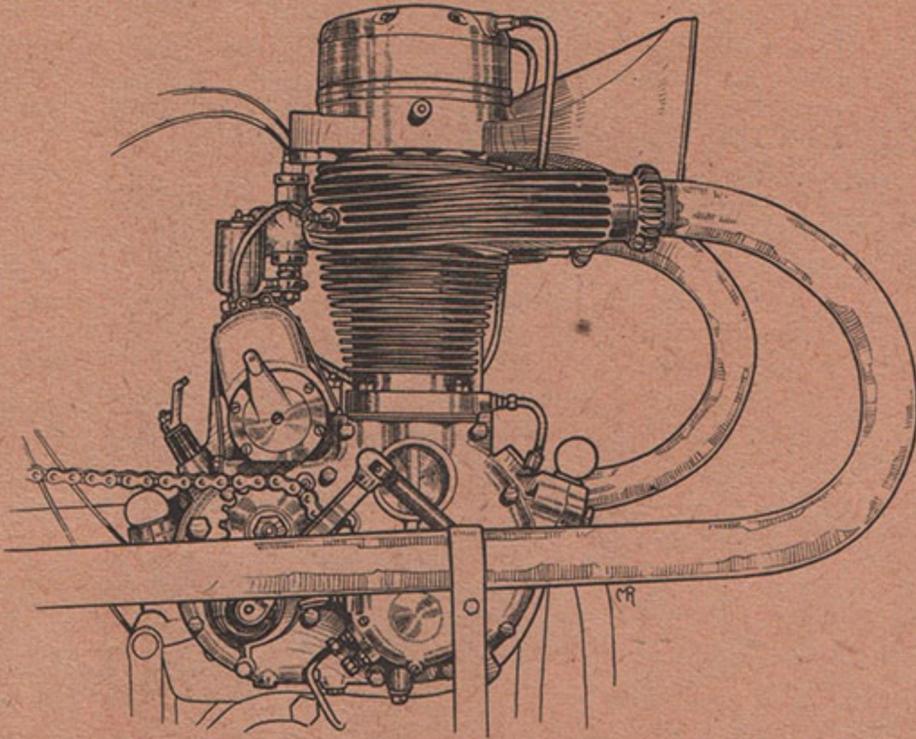


Les cylindrées moyennes sont un peu délaissées à l'heure actuelle. Cependant, Terrot a repris en l'améliorant un modèle d'avant-guerre, qui se nomme aujourd'hui R.G.S.E. C'est une 500 cmc. culbutée traitée en semi-bloc, suivant la technique habituelle de la marque.

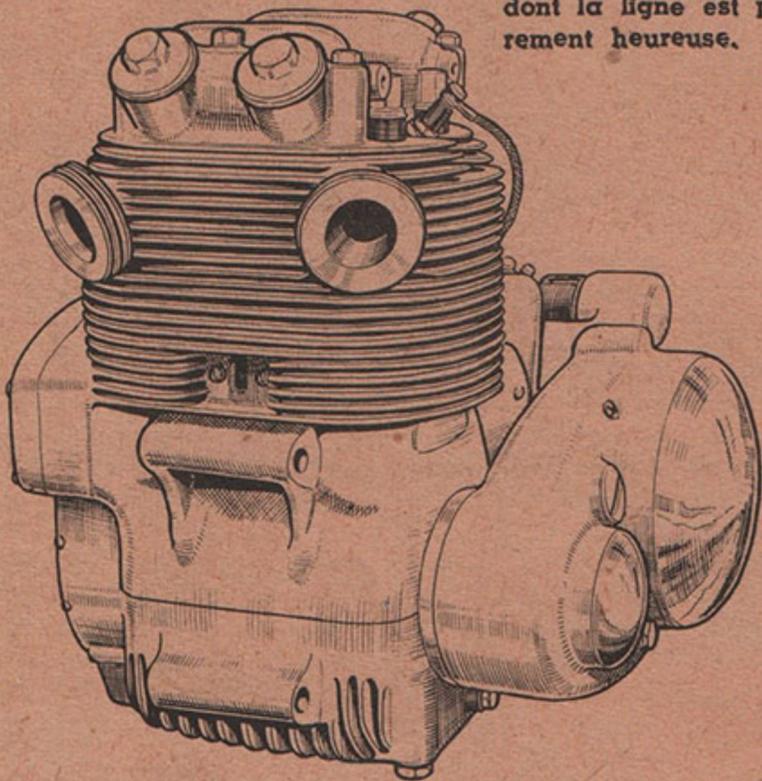
fauts Pour développer une puissance suffisante, on avait adopté une cylindrée voisine de 100 cmc. Le résultat était un poids excessif. Aujourd'hui, avec l'accroissement constant de la puissance spécifique, on peut réaliser des petits moteurs de 50 et même 30 cmc. de cylindrée et d'un poids de 5 à 6 kgs. Ils sont vraiment pratiques et on ne sera pas surpris d'apprendre qu'au cours des quatre premiers mois de cette année, il en ait été construit 3.220. Mais ce chiffre même nous montre que ces petits engins sont loin d'être, comme on l'a peut-être rêvé, d'être universellement réclamés par des millions de bicyclistes et il est peu probable qu'ils occupent une place vraiment importante dans notre production. Et voici même que chez nous on entrevoit une évolution analogue à celle que

Jonghi a réalisé un bloc 125 cmc. A. C.T. destiné à une prochaine série de vélomoteurs. Il s'est avéré aux essais aussi rapide que robuste.





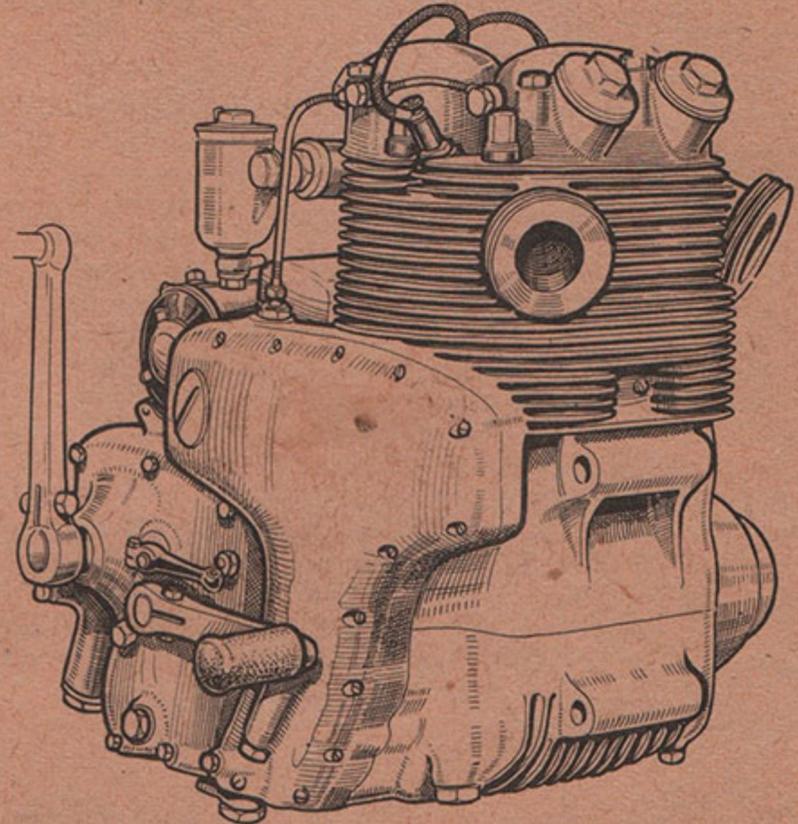
Ci-dessus : Le moteur Microma, à distributeur rotatif, dessiné par M. Croleak, qui a obtenu la plus haute récompense au Concours Lépine. Ci-contre et ci-dessous : Deux aspects du prototype du moteur de la Sublime, une splendide réalisation d'avant-garde due à MM. Perrin et Lemardelé. Au bas de la page : Le moteur à distributeur rotatif de M. G. Potit, dont la ligne est particulièrement heureuse.



nous avons constatée pour le vélomoteur : c'est que ce minuscule moteur est non plus ajouté d'une manière plus ou moins ingénieuse à une bicyclette quelconque, mais est incorporé à un cycle spécialement établi pour le recevoir. Il est probable que nous verrons, dans un proche avenir, des motocyclettes miniatures, avec changement de vitesses, pesant de 30 à 40 kgs, capables de rouler à 40 ou 50 à l'heure, et ainsi accomplissant le programme auquel répondait le vélomoteur. Mais la cylindrée ne sera que de 50 ou 60 cmc. Il en existe déjà des exemples, surtout en Italie et en Suisse, et on a l'impression que nos industriels, si leurs moyens de production n'étaient pas si limités et si la moto de 125 cmc. ne jouissait pas d'une telle faveur, s'engageraient eux aussi résolument dans cette voie.

Est-ce à dire que la moto de cylindrée moyenne et celle de grosse cylindrée soient en voie d'extinction chez nous ? Assurément non. En admettant que la 125 cmc.

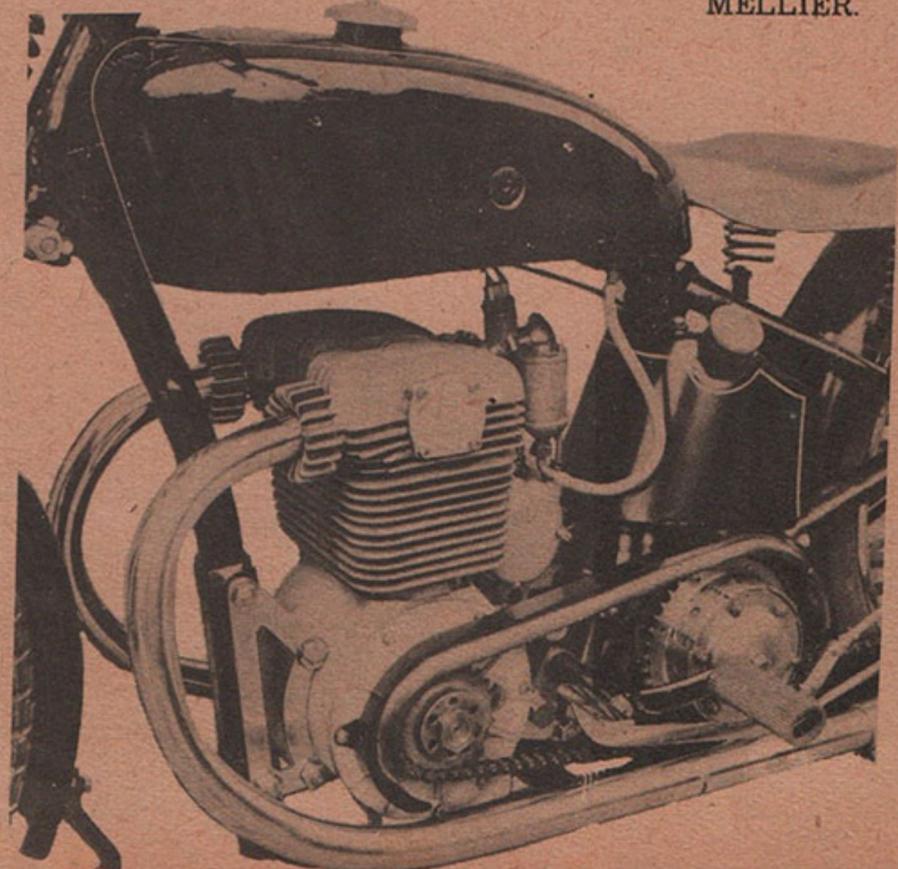
réponde à tous les besoins pratiques, il n'en reste pas moins qu'une bonne partie de la clientèle motocycliste et en particulier les sportifs, désire des machines plus rapides et dispose d'une réserve plus grande de puissance. Et cette clientèle est extrêmement nombreuse. On aime une machine rapide, même si on n'utilise que rarement sa vitesse. On commence par une 125 cmc. et on finit, si on a la possibilité, par une 500 cmc. ou une 1000 cmc. Mais une grosse machine coûte un prix élevé et elle consomme plus. Elle n'est plus à la portée de tout le monde. Mais, malgré la misère où nous nous débattons actuellement, on peut espérer que les conditions écono-

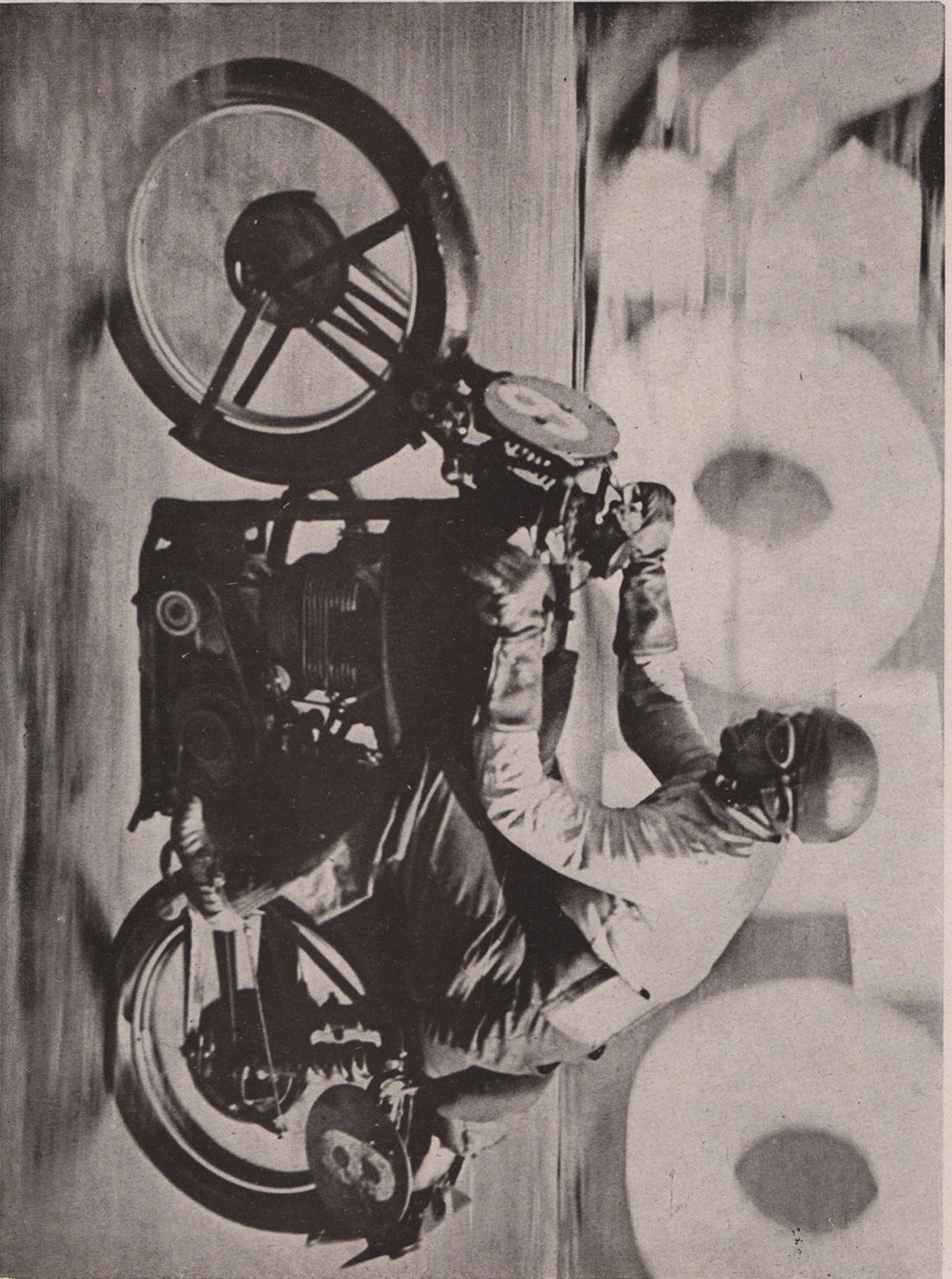


miques s'amélioreront peu à peu, qu'il s'établira un équilibre entre les salaires et les prix que la stabilité monétaire permettra les ventes à crédit, et surtout que notre industrie disposera de matières premières plus abondantes et d'un vaste outillage moderne. A ce moment pourront sortir de grandes séries et nous pourrons acheter ce qui nous plaira.

Mais ce ne sont là que des espérances et nous devons baser notre production sur nos ressources et sur nos possibilités actuelles. Tout doit tendre à l'économie et c'est la petite motocyclette sur laquelle nous devons sagement concentrer nos efforts. C'est elle surtout qui permettra à notre industrie de surmonter la crise et d'assurer l'avenir et c'est elle qui constitue la base de notre industrie.

MELLIER.

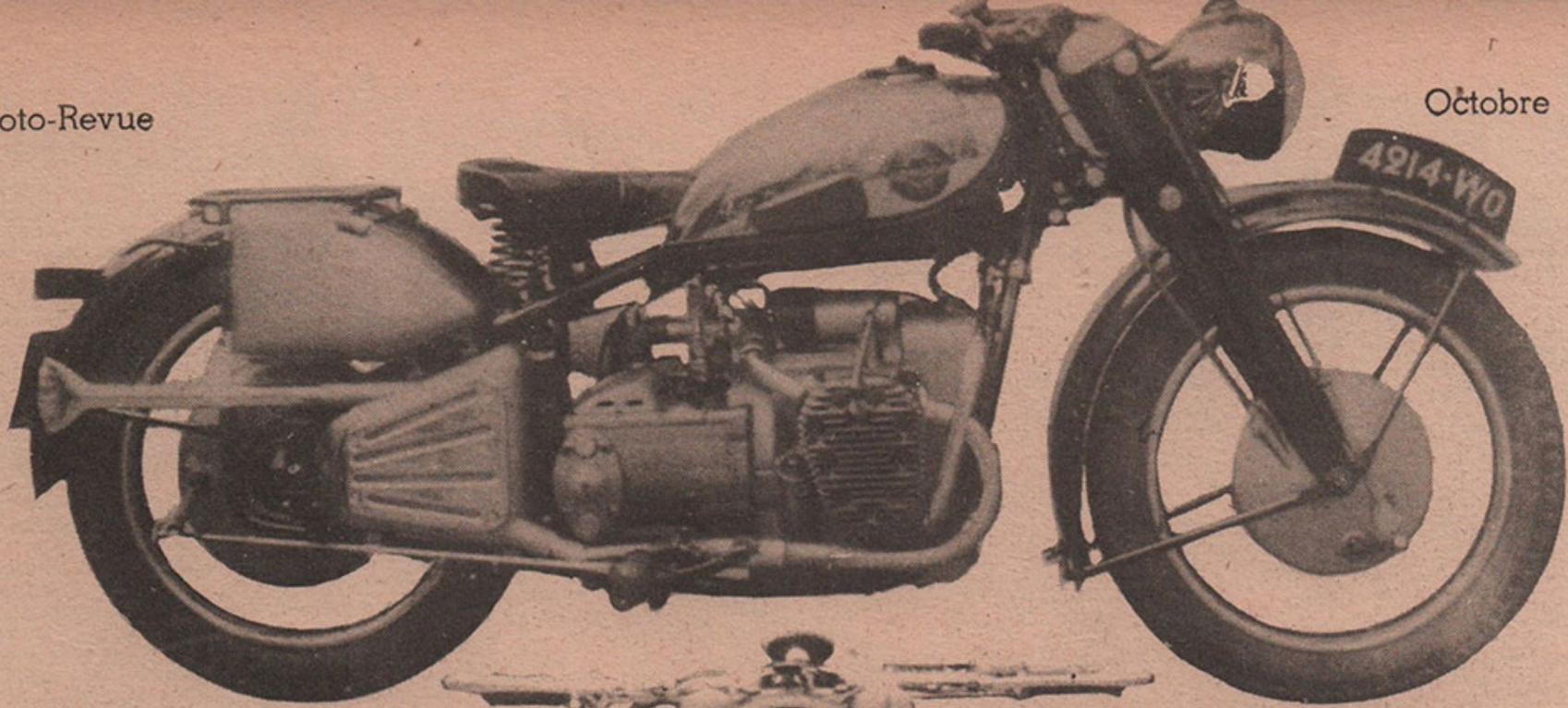




André LHERTIER (Champion de France 1947)  
Actuellement en tête du Casque d'Honneur de « Moto-Revue », 2<sup>e</sup> du Bol d'Or



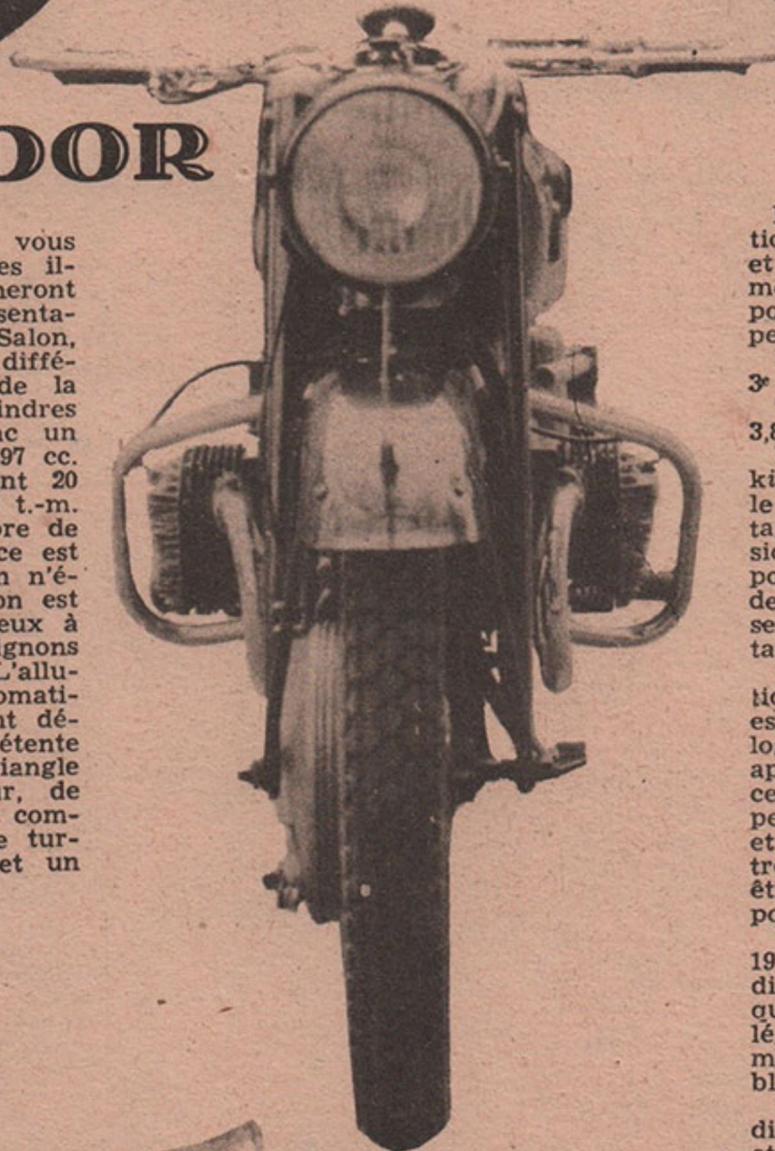
Jean BEHRA (Second du Championnat de France)  
vainqueur de nombreuses épreuves internationales sur 500 Guzzi



## LA CONDOR

Nous avons photographié pour vous cette magnifique machine, mais les illustrations ci-contre ne vous donneront qu'une bien mince idée de sa présentation. Vous l'admirez de visu au Salon.

Elle se dénomme la C. 580 et se différencie de l'ancienne production de la firme par l'emploi du deux cylindres opposés. Le bloc moteur est donc un flat-twin à soupapes latérales de 597 cc. de cylindrée (75,7x70), développant 20 CV au régime d'utilisation de 4.500 t.-m. A 3.000 t.-m, la puissance est encore de 15,5 CV, car la courbe de puissance est assez plate, le taux de compression n'étant que de 5,8 à 1. La distribution est commandée par engrenages silencieux à dentures hélicoïdales, l'un des pignons étant en fibre moulée sur acier. L'allumage delco comporte l'avance automatique. Les deux tubes d'échappement débouchent dans une chambre de détente unique placée à droite, dans le triangle arrière du cadre. Le carburateur, de marque OBA, du type à starter, est complété par un filtre à air à double turbulence noyé dans le couvercle et un réchauffeur de mélange.



L'embrayage à disques multiples fonctionne à sec. La boîte est à 4 rapports et un crabotage livré sur demande permet d'obtenir la multiplication spéciale pour tous terrains. Voici les rapports respectifs dans les deux cas :

Route : 1<sup>re</sup> : 4,78 à 1 ; 2<sup>e</sup> : 2,32 à 1 ; 3<sup>e</sup> : 1,56 à 1 ; 4<sup>e</sup> : 1,08 à 1.

Tous terrains : 1<sup>re</sup> : 7,85 à 1 ; 2<sup>e</sup> : 3,85 à 1 ; 3<sup>e</sup> : 2,55 à 1 ; 4<sup>e</sup> : 1,78 à 1.

Le sélecteur est placé à gauche et le kick, à droite, peut être actionné par le conducteur en selle, malgré le montage transversal du moteur. La transmission finale comprend : un arbre rigide pouvant supporter sans rupture un angle de torsion très important, un amortisseur élastique, et un couple conique à taille Gleason. Son rapport est de 5,3 à 1.

Le cadre à berceau n'a rien de révolutionnaire. Par contre, la fourche avant est d'un type assez particulier. A parallélogramme déformable, mais sans ressort apparent, elle évoque assez bien celle de certaines motos allemandes. C'est la suspension « différentielle » à ressorts noyés et amortisseur hydraulique, très douce et très agréable. De longs parcours peuvent être entrepris sans fatigue anormale des poignets.

Les roues sont garnies de pneus de 19x4 munies de tambours de freins d'un diamètre imposant. Ils sont aussi efficaces que progressifs et l'emploi des alliages légers leur assure un bon refroidissement. Un effort de huit kilos suffit pour bloquer la roue arrière.

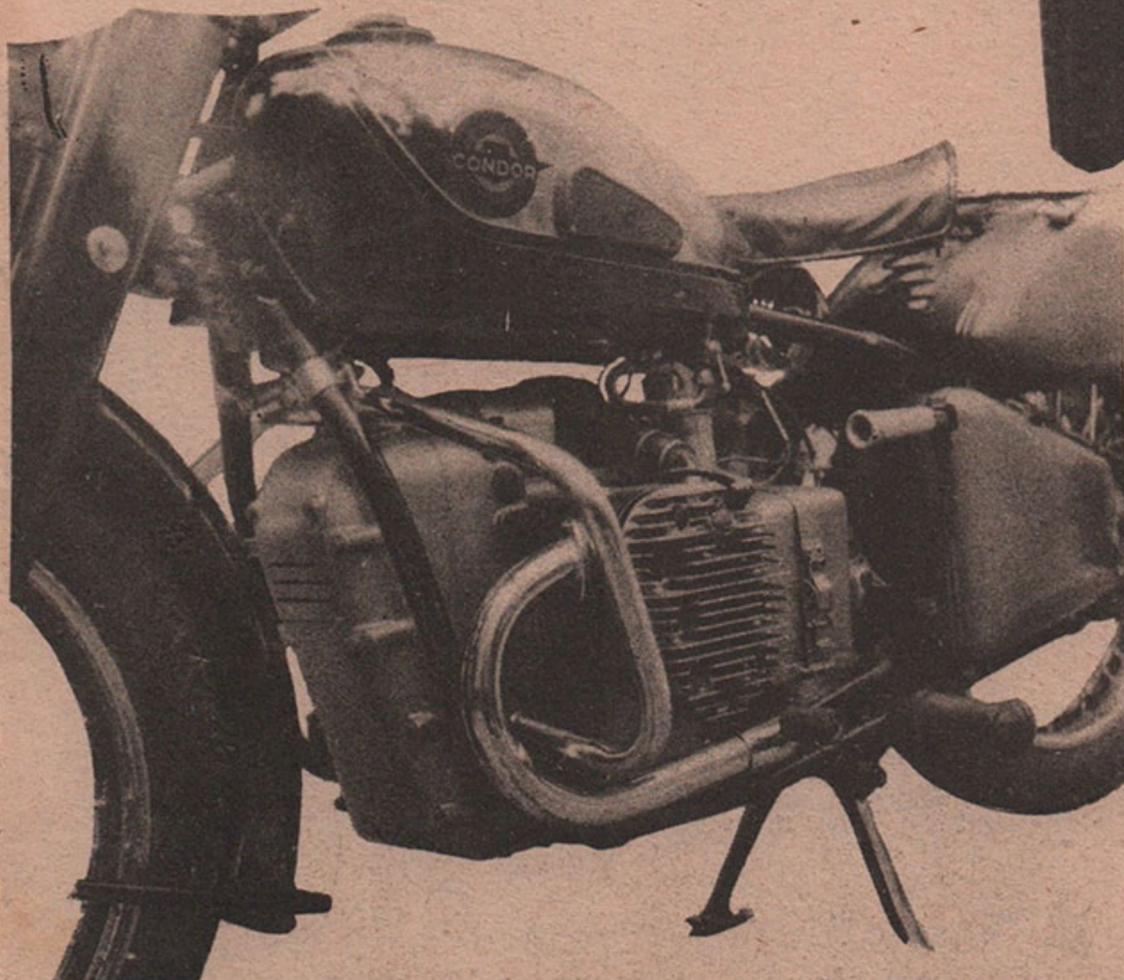
L'équipement est particulièrement étudié. La selle est suspendue en trois points et à dessus en caoutchouc moulé. La hauteur des repose-pieds se règle aisément selon la taille du pilote. Le compteur de vitesse noyé dans le phare est éclairé pendant la marche de nuit. La batterie, quoique bien protégée, est très accessible. Le coffre à outils, placé symétriquement par rapport au silencieux est de dimensions très vastes.

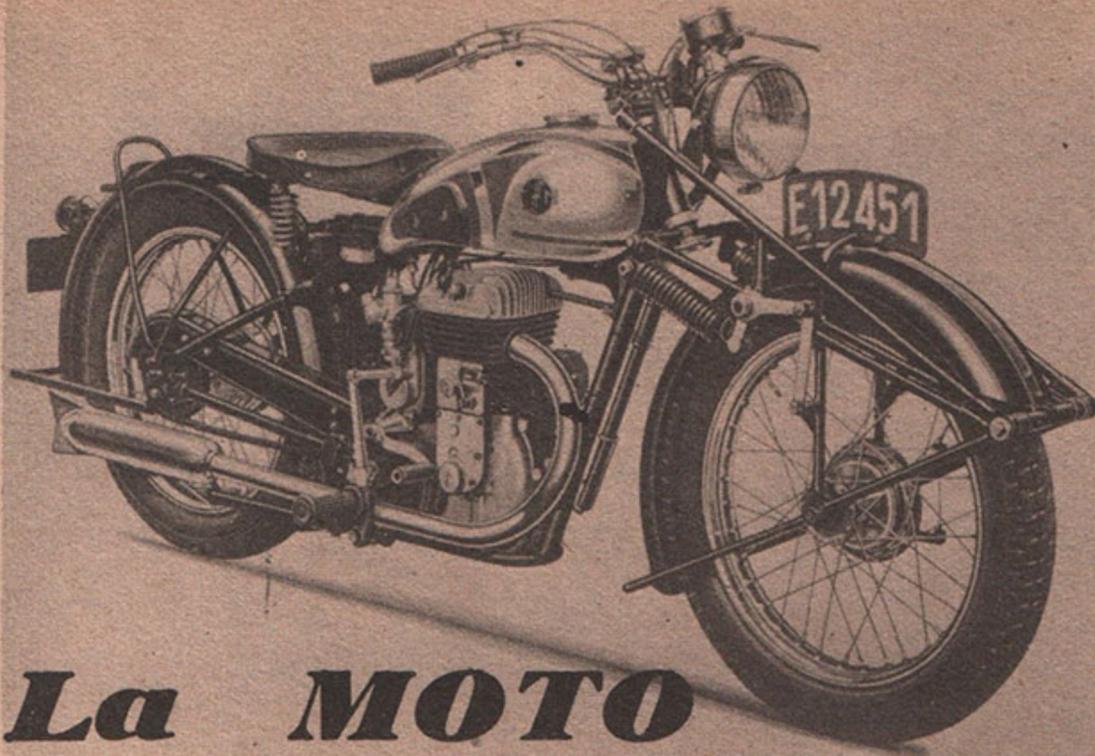
Voici un aperçu des performances :

Le 125 kmh. est réellement atteint en solo (à noter que des attaches brasées permettent l'attelage facile et rapide d'un sidecar). L'accélération, en prise directe, permet de passer en 9 secondes de 30 à 60 kmh., et en 13 secondes de 40 à 80 kmh. Le rapport poids puissance est de 13 kgs 5.

A une vitesse moyenne de 70 kmh., la consommation n'atteint pas 4 litres aux 100 kms en solo et ne les dépasse que très faiblement avec un passager. Le poids total est de 195 kgs, toute équipée. La présentation, rouge foncé et chrome, nous rappellera le beau fini des machines d'autrefois auquel les restrictions de toutes sortes nous ont malheureusement déshabitués. Il y aura certainement un nombre imposant de spectateurs au Salon pour voir de près ce magnifique modèle de l'industrie motocycliste helvétique.

Ces trois aspects de la C. 580 Condor donnent une faible idée de la puissante et harmonieuse machine, qu'est cette production helvétique.





# La MOTO en BELGIQUE

maintenir les prix à un niveau assez bas. La moto fait vivre en Belgique 4.000 travailleurs de toute espèce et il est donc indispensable de stabiliser le marché. A cela une condition primordiale, exporter au maximum. La fabrication belge est très estimée et avantageusement connue dans les cinq parties du monde. Donc au point de vue qualité, aucun obstacle à ce plan. Sous le rapport économique, il n'en est malheureusement pas de même. Les clients éventuels sont nombreux, mais les « devises », les trop célèbres « devises » manquent un peu partout et la France, pas plus que les Pays Bas, ne peuvent reprendre sur le même rythme d'avant-guerre leurs acquisitions sur le marché belge. Quelques difficultés sont apparues pour l'approvisionnement en accessoires, et on a recours un peu partout aux pièces anglaises. L'exemple de Gillet est caractéristique. Pour adapter sur la nouvelle 250 cmc. un rupteur à avance automatique, cette usine a dû acheter la dynamo dans un pays et le rupteur dans un autre. Nous avons donné, dans nos précédents numéros, un aperçu de la fabrication belge. Les F.N. à « roues tirées », d'aspect aussi étrange que leur technique est rationnelle, feront certainement leur chemin. Les moteurs représentent un bel exemple de standardisation, puisque la majorité des pièces sont communes aux trois cylindrées existantes (250-350-450 cmc.). L'ensemble sidecar, dans lequel le châssis du side fait corps avec le cadre de la moto est une solution hardie, mais logique. Les 450 et 350 latérales sont actuellement les seuls modèles effectivement commercialisés. Les autres suivront bientôt, à la grande satisfaction des postulants.

Gillet s'occupe actuellement de satisfaire les commandes de la police luxembourgeoise, qui vient de lui acheter une série de 750 cmc. deux cylindres deux temps avec sidecar. La 250 cmc. dernier type est commercialisée depuis peu, les autres modèles étant depuis longtemps livrables à lettre lue.

Seules subsistent les cylindrées 125 (deux temps), 250 cmc. (deux temps), 250 culbutée (avec tiges de culbuteurs derrière le cylindre !), 350 et 500 cmc. culbutées.

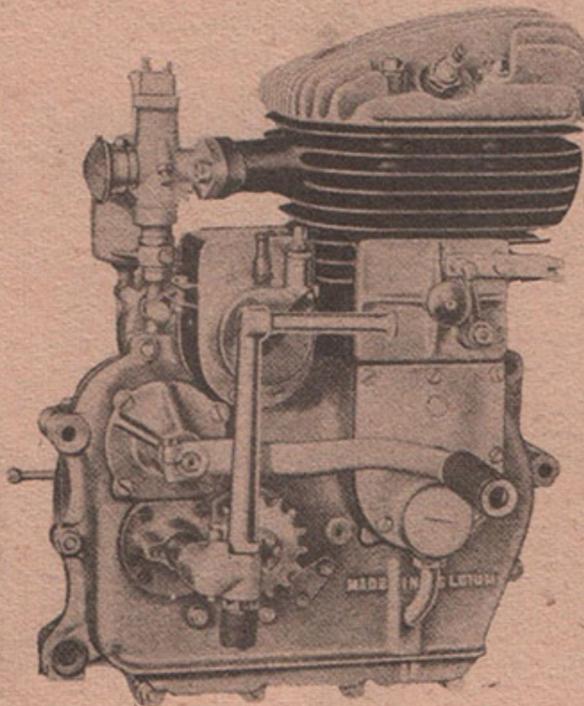
La fourche télescopique se trouve sur la plupart des modèles, ainsi que la suspension arrière si caractéristique.

Saroléa reprend ses modèles à culbuteurs et distribution enfermée, munis d'une fourche coulissante oléo-pneumatique système Dowty, qui s'apparente en cela à celle de la P.M. Panther. La nouvelle « Saro », dont les visiteurs du Salon de Paris auront la primeur, vraisem-

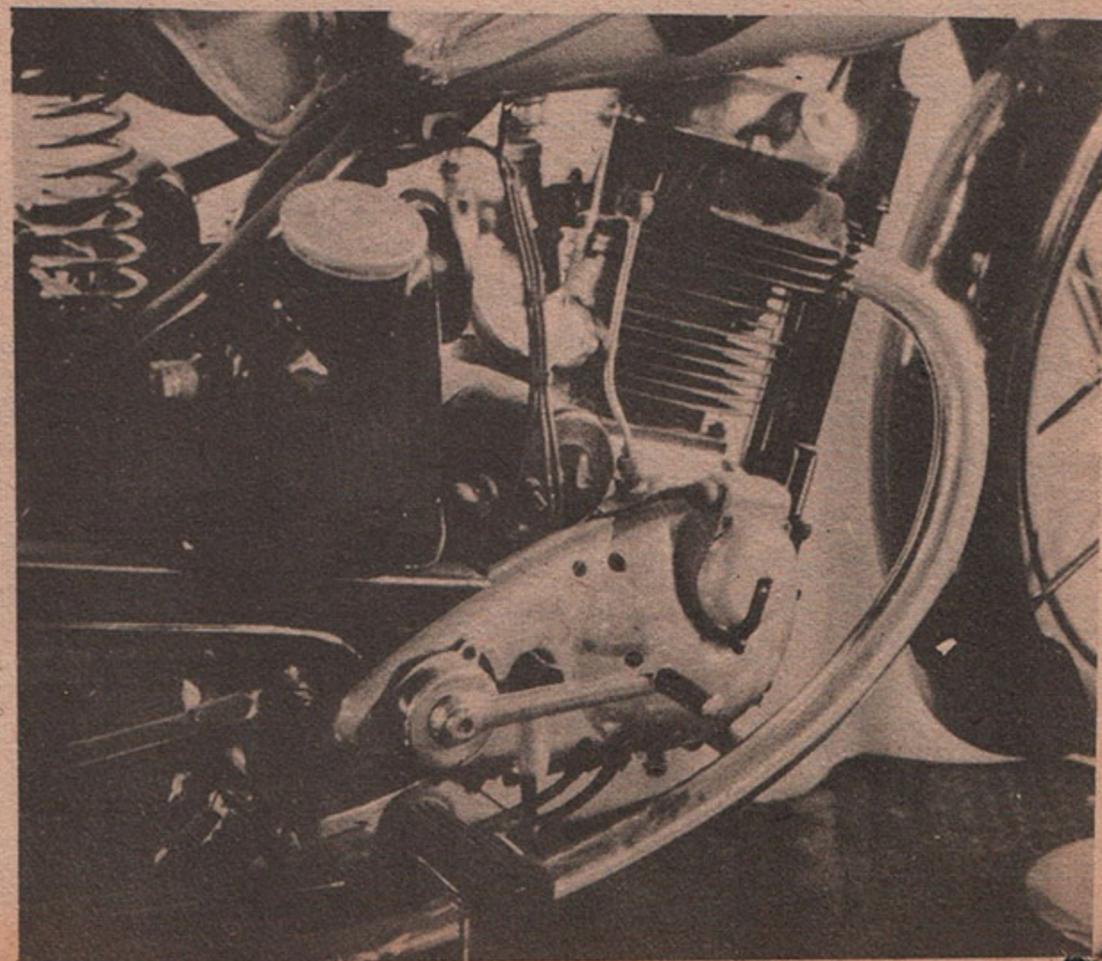
A la libération, l'industrie motocycliste belge s'est trouvée dans une situation qui n'apparaissait guère enviable. Les « occupants », avec les réquisitions, les enlèvements de machines-outils, les destructions de dernière heure, avaient largement contribué à réduire à néant le potentiel de fabrication des principales usines. Les bombardements firent le reste, et les locaux subirent aussi de graves dégâts. Comment peut-on admettre qu'aujourd'hui la situation soit beaucoup plus enviable pour les motocyclistes belges que pour leurs collègues français ? F.N. a déjà livré de nombreux exemplaires des 350 et 450 latérales, dont les premiers ont sorti moins de deux ans après le départ des troupes d'occupation. Saroléa présente une fourche oléo-pneumatique ne comportant aucun ressort et annonce pour le Salon de Paris une machine à suspension arrière, et Gillet, qui travaille activement sur des machines militaires, sort depuis quelques semaines ses 250 derniers modèles (les types plus anciens étant disponibles depuis longtemps). Evidemment, les délais de livraison demeurent assez importants. Mais cet inconvénient sera jugé bien mince par les motocyclistes de chez nous qui ne peuvent pratiquement rien obtenir de nos usines.

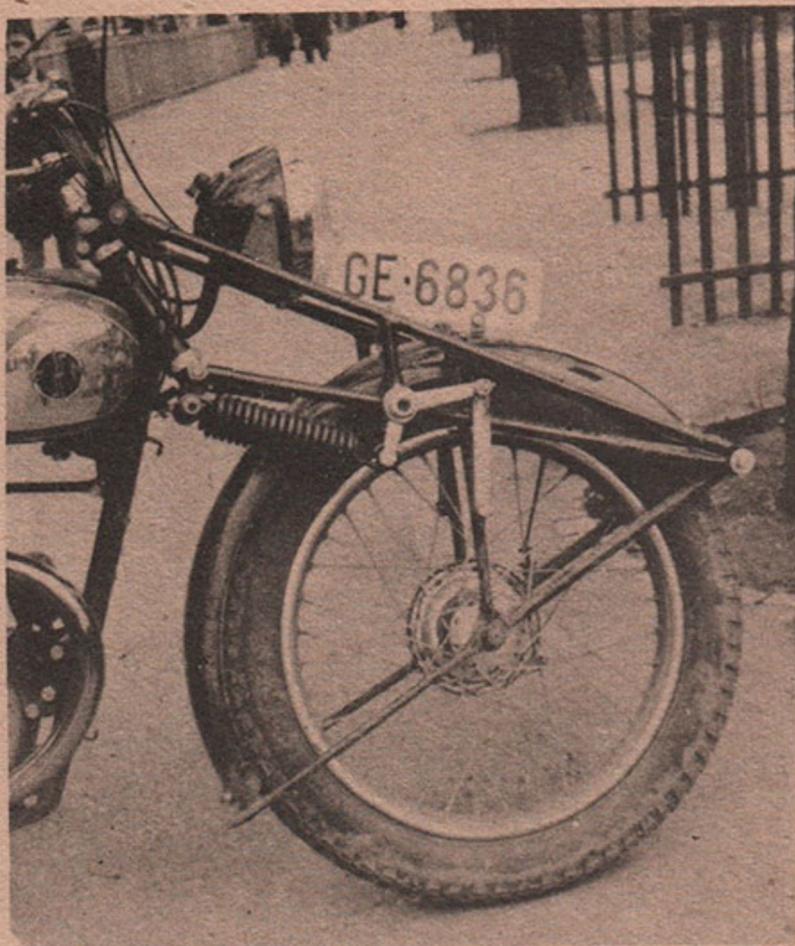
Il serait cependant déplacé de pousser plus en avant la comparaison. C'est que les conditions économiques des deux pays diffèrent du tout au tout. A la Libération, la Belgique était le seul de l'Europe occidentale qui fut créateur, vis-à-vis des anglo-saxons, de sommes importantes. Alors que nous prétendons exporter à outrance pour faire rentrer quelques malheureux dollars (par ailleurs si mal employés), la Belgique peut acquérir librement matières premières et objets manufacturés et est même loisible d'importer des machines étrangères. L'industrie anglaise a donc suppléé momentanément à la carence obligée des usines belges et certains purent, avec de la patience, s'offrir à des prix relativement modérés, un modèle récent venu tout droit de Coventry ou de Birmingham. Beaucoup d'autres, fidèles à la construction nationale, attendirent l'apparition des modèles d'après-guerre. Aujourd'hui, le marché tend à redevenir normal pour les motos, comme pour leurs accessoires essentiels et les carburants.

La capacité de production des trois principales usines belges est évaluée à 30.000 motos par an. Sur ce chiffre, un pourcentage assez élevé sera réservé à l'exportation, car les besoins intérieurs n'excèdent pas le quart de la fabrication, soit 7.500 unités. Ce programme doit être scrupuleusement respecté afin de



En haut de la page La 450 cmc. F. N. à suspension intégrale. Ci-dessus : bloc-moteur de la même machine. Ci-contre : Le bloc-moteur Gillet 250 cmc. à soupapes en tête, dont les tiges de culbuteurs sont disposées en arrière du cylindre. La distribution est totalement enclose.





Ci-dessus : La fourche F.N. est maintenant populaire en Belgique où elle a affirmé en moto-cross ses qualités transcendantes. L'expérience acquise dans ces compétitions a permis une mise au point très poussée. Nous avons d'ailleurs vu ces machines à l'œuvre chez nous, au moto-cross de la Libération, où elles ont affirmé de réelles qualités de tenue de route.

blement, aura de plus une suspension arrière.

Une nouvelle marque a fait un réel effort dans le domaine de la 125 cmc., avec la Souplex, équipée d'un moteur Villiers. Cette moto ultra-légère est surtout remarquable par ses roues surbaissées tout en alliage d'aluminium, avec dispositif « straightside », ou rebord de jante fixé par boulons qui permet de démonter le pneu et la chambre sans leviers et sans efforts pénibles.

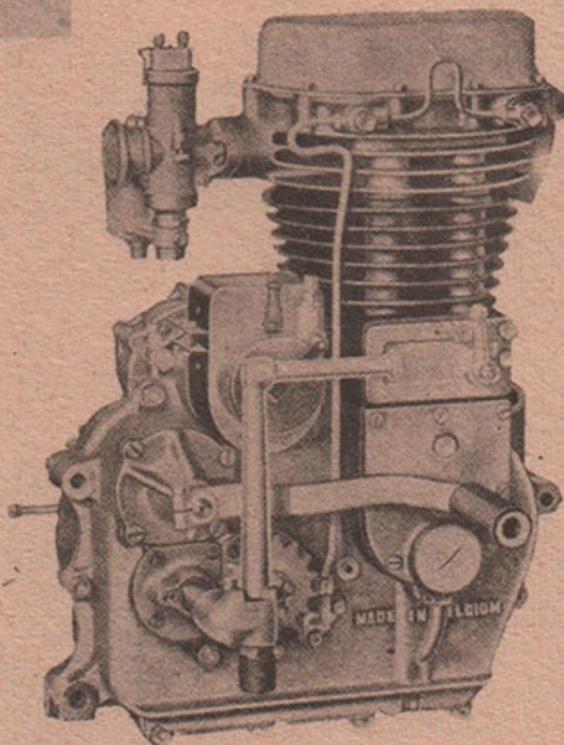
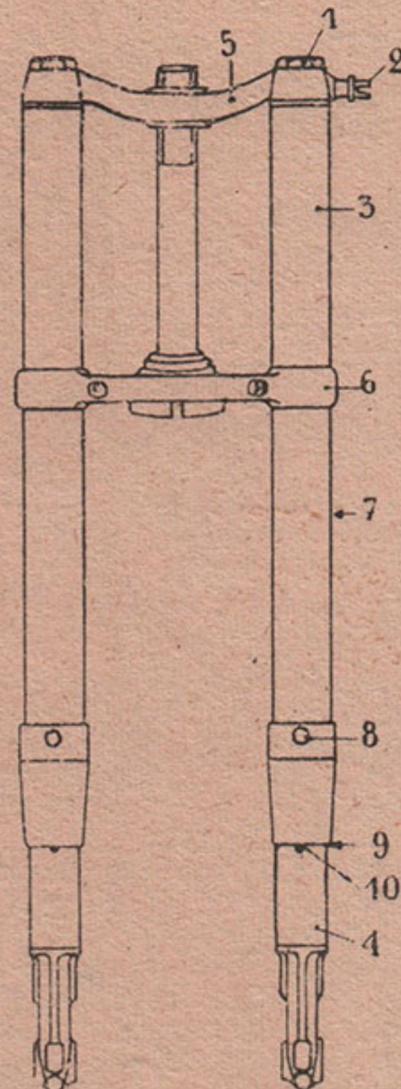
Dans le domaine de la compétition, la moto anglaise se rencontre encore en majorité. Il n'est pas douteux que les marques F.N. et Saroléa ne fassent leur rentrée dans un avenir plus ou moins proche. En moto-cross la construction nationale s'est déjà affirmée, plus spécialement avec les F.N. à roues tirées et les Gillet à fourches télescopiques. Le moto-cross connaît une popularité extraordinaire et les victoires internationales remportées par des as belges depuis deux ans, sur le territoire du pays comme à l'extérieur des frontières ne peut qu'accentuer sa vogue. En vitesse pure, Tachenay a fait quelques apparitions dont une victorieuse avec une F.N. A.C.T. et une fois avec l'ancien moteur deux cylindres côte à côte monté dans un cadre dernier type à roues tirées. Mais il faudra sans doute quelques mois supplémentaires de réorganisation avant que l'industrie belge puisse reprendre sa place d'avant 1939, qui était incontestablement une des premières. En attendant, elle concentre son effort sur les motos de série, pour lesquelles elle a d'ores et déjà rattrapé son retard.

La renaissance du motocyclisme belge est un merveilleux exemple de ténacité et de foi dans l'avenir.

C. B.

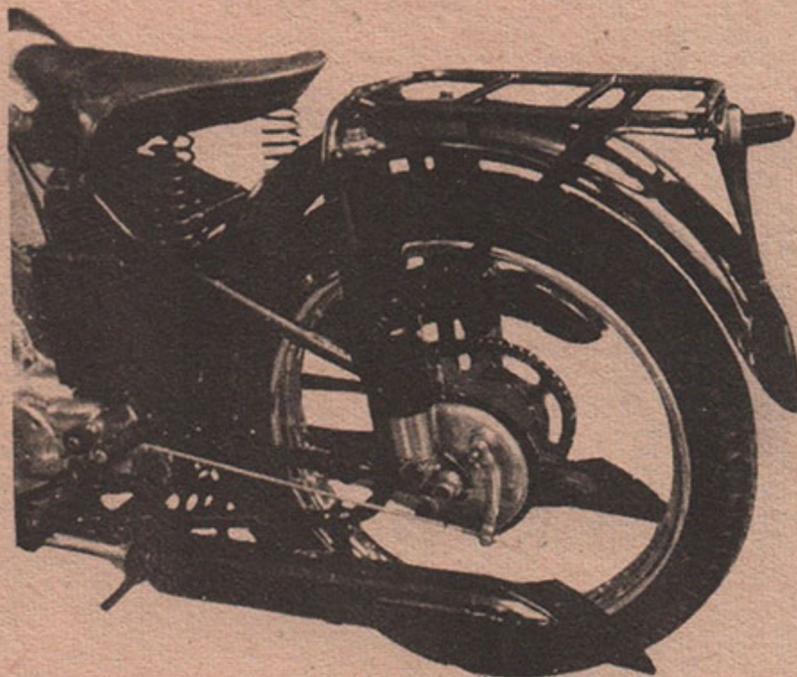
A droite : Saroléa monte la fourche oléo-pneumatique Dowty qui ne comporte aucun ressort. Ce dispositif rappelle celui employé pour les trains d'atterrissage des avions de la R.A.F., dont il est dérivé.

1. Bouchon de remplissage d'huile. - 2. Valve de gonflage. - 3. Fourreau supérieur. - 4. Fourreau mobile, inférieur. - 5. Raccordement de tête de direction. - 6. Entroise inférieure de tête de fourche. - 7. Trou d'air. - 8. Graisseur. - 9. Arête du fourreau (3). - 10. Point rouge servant de repère.



Ci-contre : Le bloc-moteur de la 350 cmc. F.N. à culbuteurs. Il présente de nombreux détails identiques avec le moteur à soupapes latérales, et on pourra le remarquer aisément en comparant ce cliché avec celui de la page précédente. Les seules pièces différentes, pour les quatre modèles fabriqués sont : les cylindres, les culasses et les pistons. Les autres pièces sont standardisées, ce qui facilite leur stockage et leur approvisionnement.

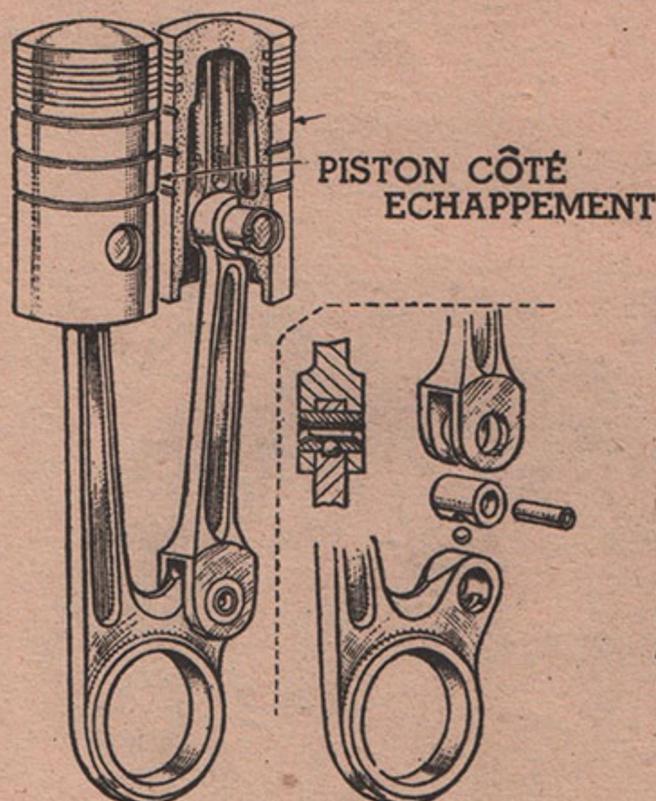
La suspension Gillet Herstal est commune aux 250 cmc., 350 cmc. et 500 cmc. Malgré son aspect, c'est un bras oscillant qui contrôle les mouvements de la fourche. La fixation du porte-bagages est très étudiée.



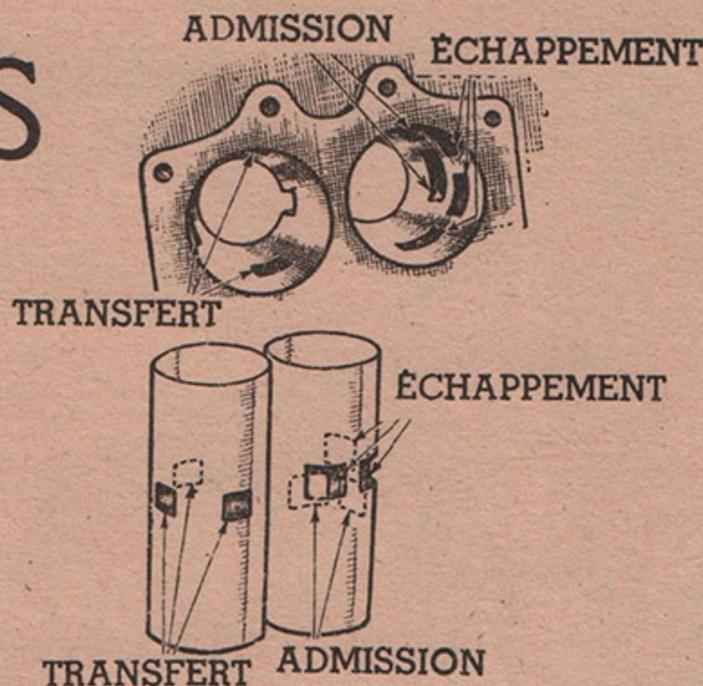
# LES TENDANCES DE L'INDUSTRIE ANGLAISE

par H P. BORESTROKE

La vie n'est pas rose en Angleterre et on sait toutes les difficultés auxquelles ce pays jadis si prospère doit faire face. L'industrie motocycliste fait front vaillamment aux épreuves, que, comme toutes les autres elle doit subir. Néanmoins, elle n'est pas réduite au même degré de misère que nous. Elle dispose de matières premières plus abondantes et d'un outillage plus moderne et en meilleur état. La production est donc plus abondante et peut se répartir sur un plus grand nombre de modèles. Elle peut lancer de nouveaux modèles et réaliser d'importants progrès techniques. Il est vrai que les motocyclistes anglais ont presque autant de mal que les nôtres à se procurer des machines neuves et que le prix des machines d'occasion est anormalement élevé. En effet, la majeure partie de la production motocycliste est destinée à l'exportation, et comme le Gouvernement envisage un accroissement massif des exportations, il ne restera plus grand chose pour le marché intérieur. Quant aux prix, ils sont en hausse constante. Les motocyclistes anglais ont néanmoins certaines facilités que nous n'avons pas. En particulier, ils disposent de stocks importants de machines américaines et anglaises provenant de l'armée. Elles sont parfois en bien mauvais état, exposées qu'elles ont été, pendant de longs mois, aux intempéries, mais certains motoristes les remettent en état. D'autres sont rénovées par les constructeurs. Mais dans tous les cas, les prix sont majorés d'une taxe d'achat très lourde. En sorte que le motocycliste



Détail de l'embellissage de l'E.M.C. Contrairement au moteur Puch, il y a deux bielles, l'une étant articulée sur une extrapolation de la tête de la bielle principale. La longueur des pistons, et l'épaisseur de leurs parois sont remarquables.



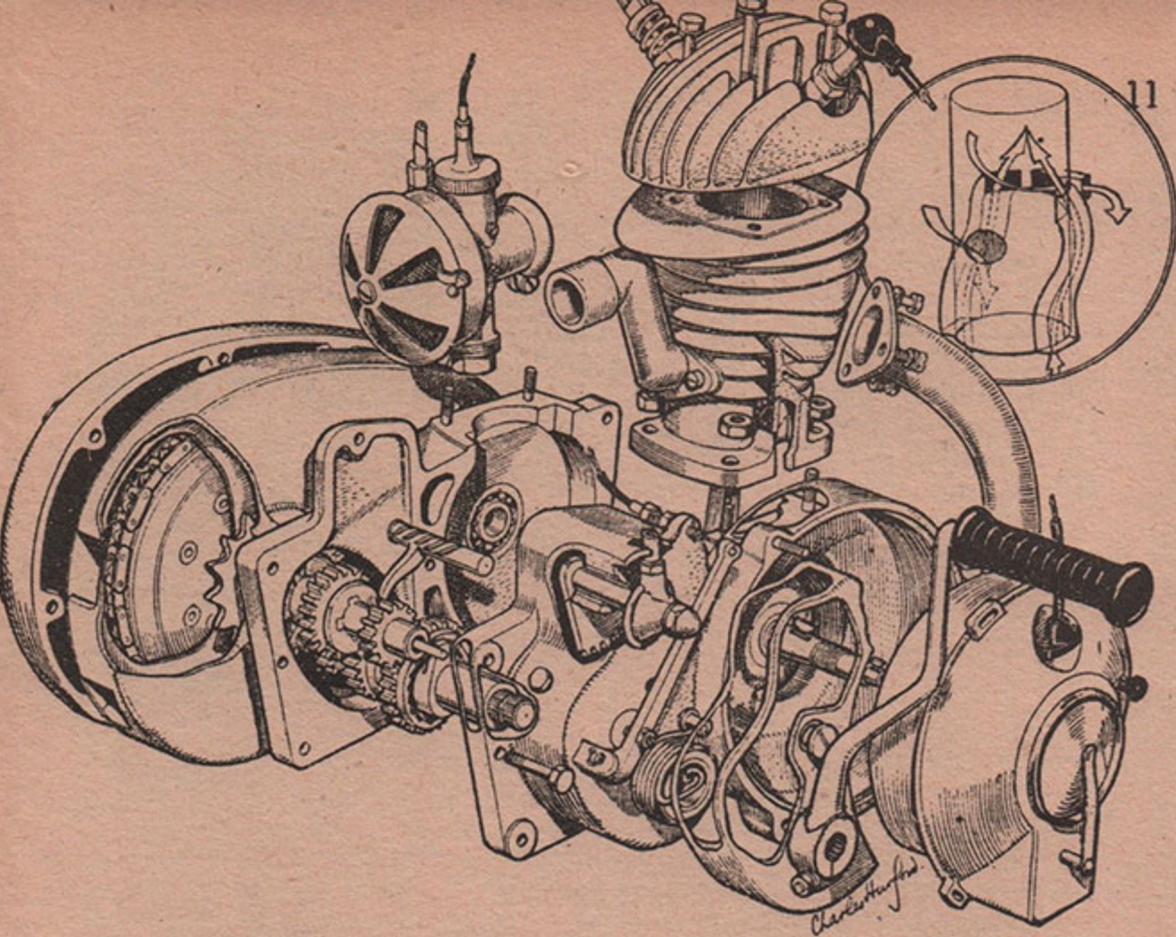
Détail de la disposition des lumières sur la deux cylindres deux temps E.M.C. à chambre d'explosion commune et balayage en équicourant. Les lumières de transfert sont au nombre de trois.

anglais doit consentir de lourds sacrifices pour pouvoir rouler. Mais il se débrouille, lui aussi, et le mouvement motocycliste anglais conserve toute son ampleur.

Il est assez curieux que l'emploi de cylindres en alliage léger avec chemise en fonte ou en acier soit réservé aux machines de course, ainsi que les culasses en fonte. Toutefois, on trouve la culasse en alliage léger sur les deux temps et sur quelques moteurs à soupapes latérales. Bien qu'il existe un assez grand nombre de modèles à soupapes latérales, et en particulier un Jap deux cylindres jumelés, les soupapes en tête à culbuteurs sont le plus largement représentées. Seuls quelques moteurs de compétition ont l'arbre ou les arbres à cames en tête. Il en est de même toutefois pour la nouvelle Sunbeam.

Les moteurs deux cylindres jumelés constituent la nouveauté vraiment intéressante. L'exemple de Triumph qui a, dès avant la guerre, réalisé un moteur de ce type, a déclenché le mouvement et depuis la guerre nous en avons vu apparaître de nouveaux qui commencent à être livrés à la clientèle et un certain nombre d'autres sont à l'étude ou aux essais. C'est qu'il faut environ deux ans pour qu'une machine nouvelle passe du bureau d'études à la production en série. Ces moteurs se ressemblent dans la disposition générale de leurs organes. Les deux coudes sont disposés de part et d'autre d'un volant central et on réalise ainsi un ensemble extrêmement rigide. Les soupapes sont toujours en tête. Il existe entre les deux cylindres un espace suffisant pour la circulation de l'air. Les deux cylindres disposés de part et d'autre du plan de la machine se refroidissent mieux qu'un monocylindre qui est masqué par le garde-boue. Il n'y a aucun risque, comme pour le flat-twin transversal, d'endommager un cylindre dans une chute. Tous les moteurs de ce type ont des têtes de bielle à roulement lisse. Dans certains la bielle de duralumin porte directement sur le maneton, le chapeau de la tête de bielle étant réglé.

Le maigre encombrement de ce type de moteur, facile à loger dans un cadre normal, son aspect très simple et très net ne sont que des avantages accessoires, bien qu'il soit important, au point de vue commercial de respecter des lignes auxquelles notre œil est depuis longtemps accoutumé. Plus d'une fois dans le passé, des modèles excellents ont été mal accueillis parce qu'ils avaient un aspect un peu étrange. Néanmoins c'est à des qualités plus importantes que le deux cylindres jumelés doit d'avoir retenu l'attention des constructeurs. On sait combien il



Le nouveau bloc moteur 125 cmc. deux temps J.A.P. est remarquable à bien des égards. Le dessin, en médaillon, indique le trajet des gaz dans le cylindre. Il y a deux transferts diamétralement opposés. La transmission primaire s'effectue par chaîne interne.

est difficile d'alimenter convenablement un flat-twin à l'aide d'un carburateur unique; aussi est-on amené à employer deux carburateurs, d'où des réglages délicats. Au contraire, avec le deux cylindres jumelés, les tubulures sont très courtes et on réalise aisément une alimentation égale avec un carburateur unique. Il est inutile d'insister sur la régularité du couple qui épargne des chocs à la transmission. La vitesse des pistons, par suite de la réduction de la course est moins grande, ce qui permet d'améliorer le graissage et de diminuer l'usure. Evidemment on peut objecter que l'équilibrage n'est pas parfait, mais la totalité des attelages alternatifs est inférieure à celle d'un mono de même cylindrée et on obtient plus facilement un équilibrage très satisfaisant. Telles sont les raisons pour lesquelles nous verrons pendant des années ce type de moteur devenir le moteur type. Sans sacrifier rien de sa douceur de marche et de sa souplesse, avec un rapport volumétrique modéré permettant l'emploi du carburant commercial à faible indice d'octane, on atteint des performances remarquables, le 135 environ en palier et avec en plus des accélérations très brillantes.

Nous devons signaler une nouveauté intéressante, c'est la Wooler, dont le moteur est un quatre cylindres horizontaux à balanciers. La machine a été présentée à la presse motocycliste. Reste à savoir l'accueil que lui fera le public, car ses lignes sont un peu étranges,

En ce qui concerne les transmissions, les anglais restent fidèles, dans l'ensemble, à la boîte de vitesses séparée à sélecteur au pied, ainsi qu'à la chaîne. Qui les en blâmerait? C'est une solution depuis longtemps éprouvée, simple et économique. Même Douglas sur son nouveau modèle à flat-twin transversal a conservé la chaîne. Il y a pourtant une notable exception, c'est la Sunbeam, dont le deux cylindres jumelés à arbre à cames en tête est disposé en ligne dans le cadre et entraîne la roue arrière par arbre à cardans et à engrenages. Mais c'est une machine d'un prix élevé. Quant aux embrayages, nous voyons chez Burman et chez Vincent H.R.D. apparaître des servo embrayages.

Si le cadre à double berceau, fruit d'années de progrès, est inchangé, il est maintenant monté avec une fourche avant télescopique dont les mouvements sont contrôlés par un amortisseur hydraulique incorporé à la fourche

même. On ne trouve plus guère, sauf sur les petites machines et aussi sur la H.R.D., de fourches à parallélogramme. La fourche télescopique, solidement construite, est capable de résister, elle aussi, à des efforts latéraux importants et autorise l'emploi d'un sidecar. Douglas a inauguré un nouveau système à balanciers qui a l'aspect d'une fourche télescopique.

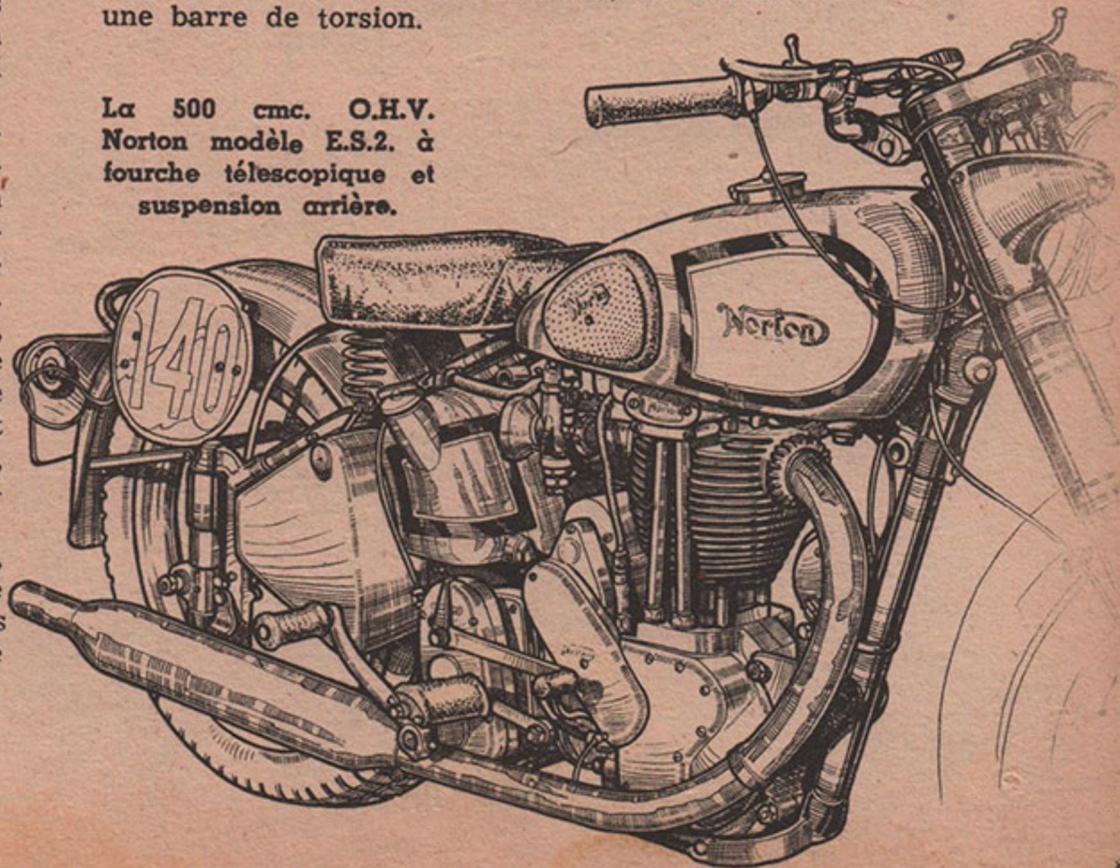
On reconnaît de plus en plus la nécessité d'une suspension arrière. C'est une leçon de la course qui, dans ce domaine comme dans les autres, a permis de réaliser d'énormes progrès. Mais aucun système n'a réussi à s'imposer. Les uns comme Velocette, Mac Candless, Vincent H.R.D., etc..., ont une fourche arrière oscillante. La Mac Candless peut être montée sur les machines existantes. La suspension Douglas consiste en une fourche oscillante dont les mouvements sont contrôlés par des barres de torsion. Elle est très douce. D'autres marques possèdent des suspensions à glissières, entre autres Norton. La suspension Ariel est une combinaison de la fourche oscillante et des glissières. Une solution particulièrement ingénieuse est la Triumph, dont la glissière courbe est contenue dans le moyeu arrière. Il semble que dans certaines suspensions les variations de tension de la chaîne soient un peu trop grandes. Il existe d'ailleurs encore beaucoup de machines qui ne possèdent pas de suspension arrière. Sur d'autres, elle est montée en supplément.

A la course nous devons aussi l'amélioration des freins. Quelques machines très rapides possèdent pour chaque roue des freins jumelés. Parfois, comme dans le Girling, l'expansion des segments est commandée par un cône agissant transversalement au lieu de la came classique. Les freins à commande hydraulique n'ont pas fait encore leur apparition dans la construction motocycliste, mais cela viendra bien un jour. Il y a évidemment à loger le mécanisme de commande et le réservoir de liquide spécial et nos machines sont déjà si encombrées. On craint peut-être aussi les fuites dans des canalisations plus difficiles à protéger.

L'équipement électrique a fait des progrès certains. L'allumage à avance automatique figure en série sur nombre de machines. Si un motocycliste vraiment expérimenté peut préférer une avance commandée, beaucoup d'autres ne savent pas s'en servir à propos et l'avance automatique leur permet de tirer un meilleur parti de leurs moteurs. La dynamo à trois balais fait place à la dynamo à régulateur de tension. On évite ainsi la surcharge des accumulateurs et le bouillonnement de l'électrolyte. Quelques motocyclistes réclament un éclairage plus puissant, mais une grosse dynamo est encombrante, absorbe une partie plus importante d'énergie et coûte plus cher.

Les sidecars, sans avoir retrouvé leur ancienne popularité, reparaissent peu à peu. Ils ont presque tous la roue suspendue. Sur un modèle récent, on utilise à cet effet une barre de torsion.

La 500 cmc. O.H.V. Norton modèle E.S.2. à fourche télescopique et suspension arrière.

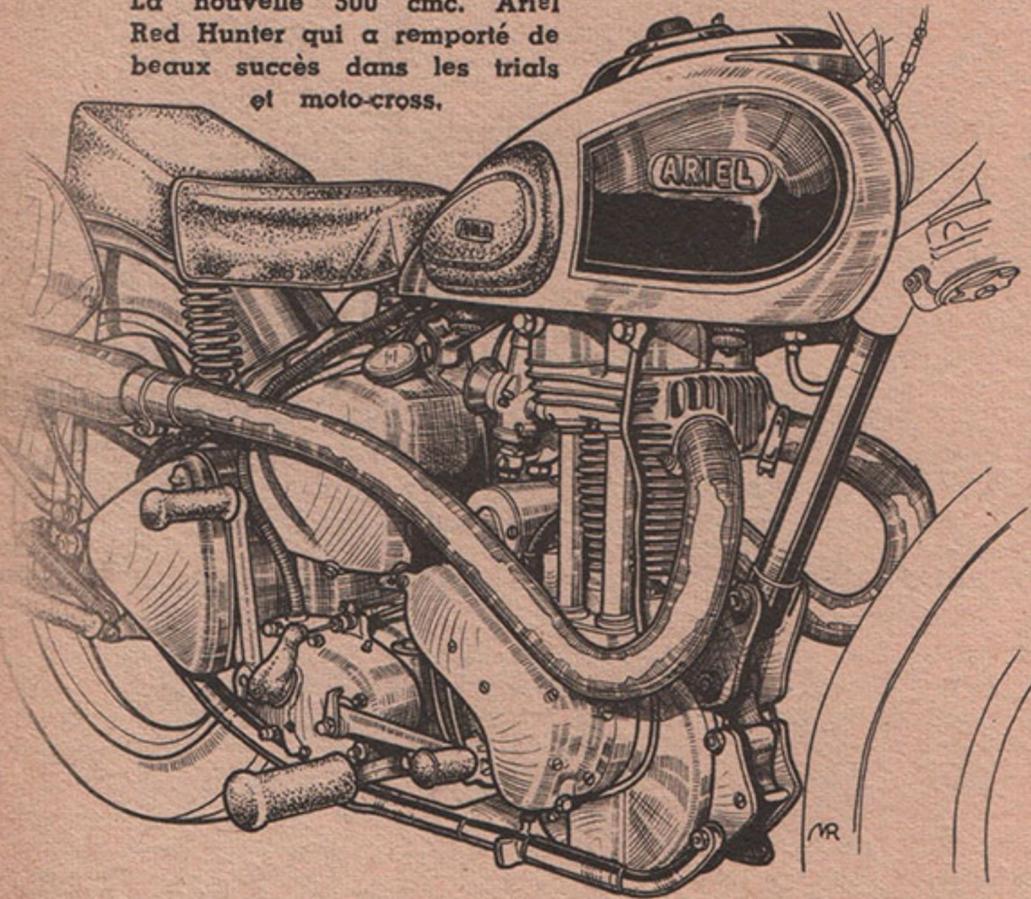


Le cyclecar, lui, est en voie de disparition. Morgan ne livre que deux modèles à quatre cylindres et encore ces quatre cylindres sont des moteurs à soupapes latérales et ne peuvent avoir aucune prétention sportive. Beaucoup de sportmen regretteront longtemps le célèbre modèle à deux cylindres.

Mais, grâce aux exportations, les constructeurs peuvent continuer leur activité industrielle et technique et l'évolution se poursuit.

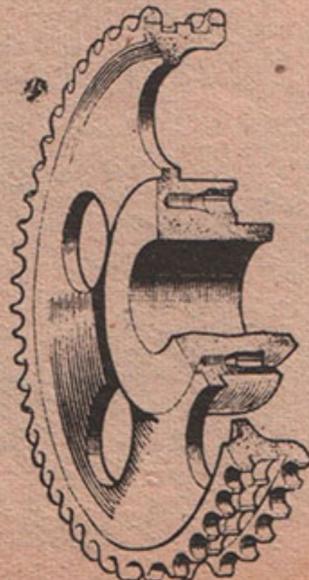
Deux faits dominent, semble-t-il, la construction anglaise : le développement de la moto miniature de 125 cmc. et l'apparition presque générale du deux cylindres dans les catégories moyennes. La 125 doit, en grande partie, son succès à la brillante démonstration que ce type de machine a fournie pendant la guerre. Il a été largement utilisé par les troupes parachutées et s'est avéré comme convenant à tous les terrains. La légèreté et la maniabilité sont alors des qualités primordiales. On

La nouvelle 500 cmc. Ariel Red Hunter qui a remporté de beaux succès dans les trials et moto-cross.

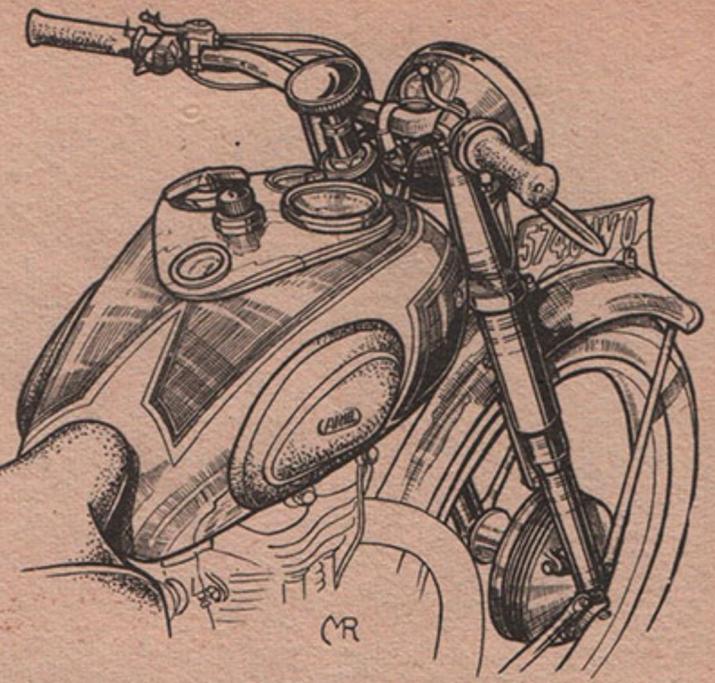


n'est arrêté par aucun obstacle. Un homme robuste peut soulever sa machine, ce qui n'est pas le cas avec une machine qui pèse deux ou trois fois autant. On pouvait également utiliser des parachutes de surface relativement faible et loger dans un avion ou dans un planeur un plus grand nombre de machines. La faible consommation, vu la moindre quantité de carburant à transporter n'est pas un avantage moins sensible. La simplicité et la rusticité du deux temps, son aptitude à fournir de gros efforts furent, elles aussi, appréciées. Nous ne pouvons pas dire que les anglais aient encore, pour les emplois civils, apprécié autant que nous les possibilités de

Organes de l'embrayage H.R.D. Quand le disque d'embrayage-pilote entre en prise, les segments du servo-embrayage s'ouvrent et pressent contre le tambour du pignon, leur pression augmentant avec le couple. La coupe du dessus montre que ces deux segments sont du type conducteur. Remarquez les ressorts de centrage.



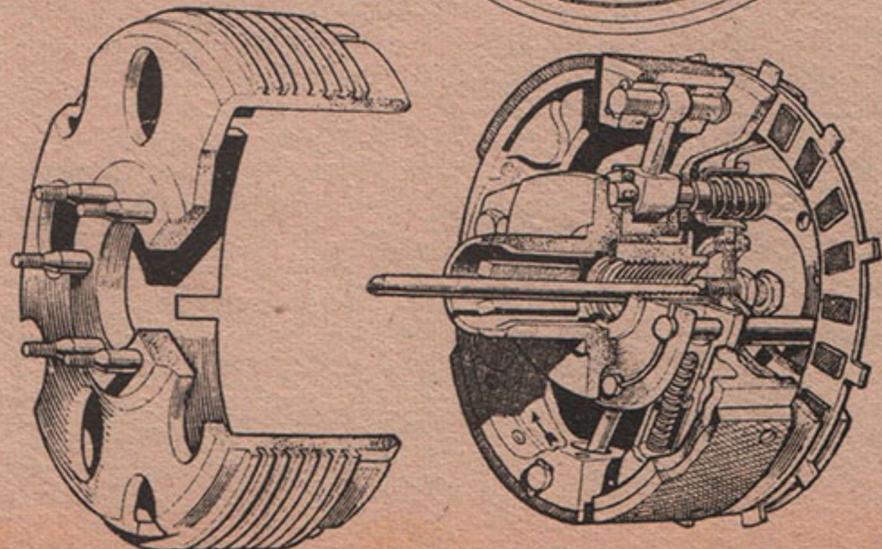
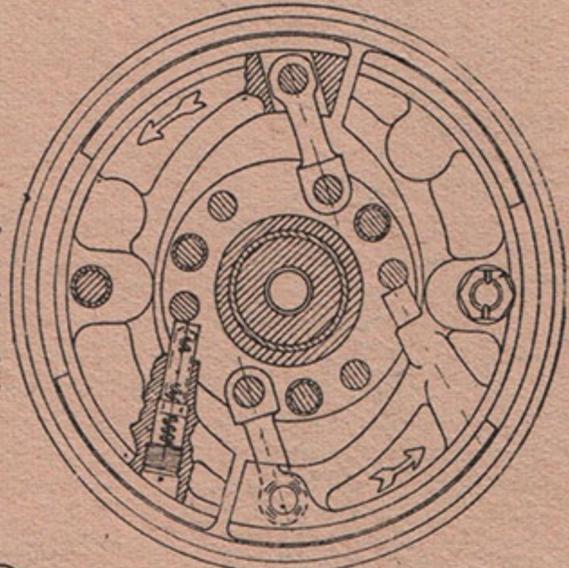
Le guidon, la fourche, le réservoir et le tableau de bord de la 500 Ariel Red Hunter. Remarquez la position commode de l'interrupteur, à la poignée gauche du guidon et la largeur du tambour de frein.

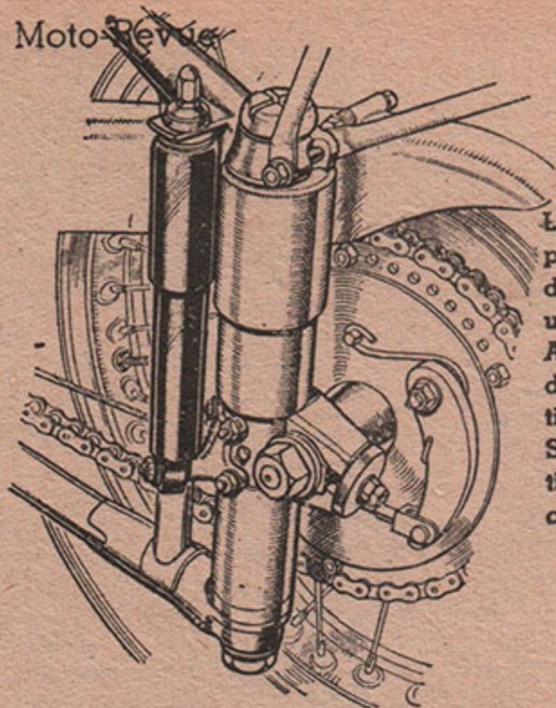


ce type de machine, mais ils y viennent peu à peu. Elle est encore concurrencée par l'autocycle de 98 cmc. qui n'est qu'un vélomoteur assez primitif, à cadre ouvert, dépourvu de changement de vitesse (exception faite d'un modèle), mais on a l'impression que l'autocycle lui-même sera peu à peu supplanté par la 125 cmc. Celle-ci d'autre part, et ceci est beaucoup plus net, absorbe la 175 cmc. qui a pratiquement disparu. Il est vrai que Villiers va sortir un 200 cmc. qui, étant donné la popularité de cette marque, peut déterminer une orientation nouvelle de la construction anglaise. Il est toujours difficile de prévoir les réactions de la clientèle. Elle pourra attirer la clientèle à la fois des 125 cmc. et celle, bien réduite actuellement des 250 cmc. La 250 cmc. est d'autre part menacée surtout en ce qui concerne les quatre temps par la 350 cmc., à peine plus lourde, à peine moins économique. Il se produira donc, presque fatalement, un regroupement des petites cylindrées. Sera-ce la 125 cmc. qui l'emportera ou bien la 200 cmc. ? C'est ce qu'il est impossible de prévoir. Qu'un constructeur réussisse à offrir au public un modèle réussi dans l'une ou l'autre cylindrée, que le moteur de 125 cmc. s'avère meilleur que le 200 cmc. ou que le contraire se produise et l'un ou l'autre des modèles gagnera la faveur des constructeurs et de leur clientèle. Il y a là des facteurs imprévisibles.

Dans les cylindrées moyennes, 350 et 500 cmc., il n'est nul besoin d'être prophète pour prédire à échéance plus

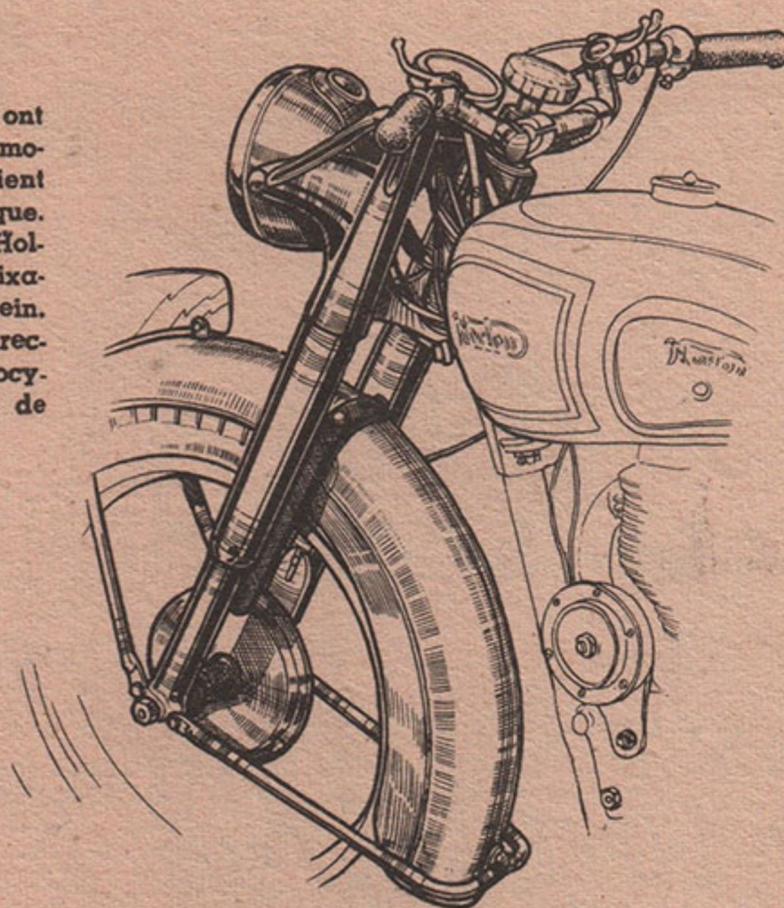
Coupe longitudinale de l'embrayage Vincent H. R.D., montrant les mâchoires garnies et les biellettes assurant le contact avec le tambour circulaire.



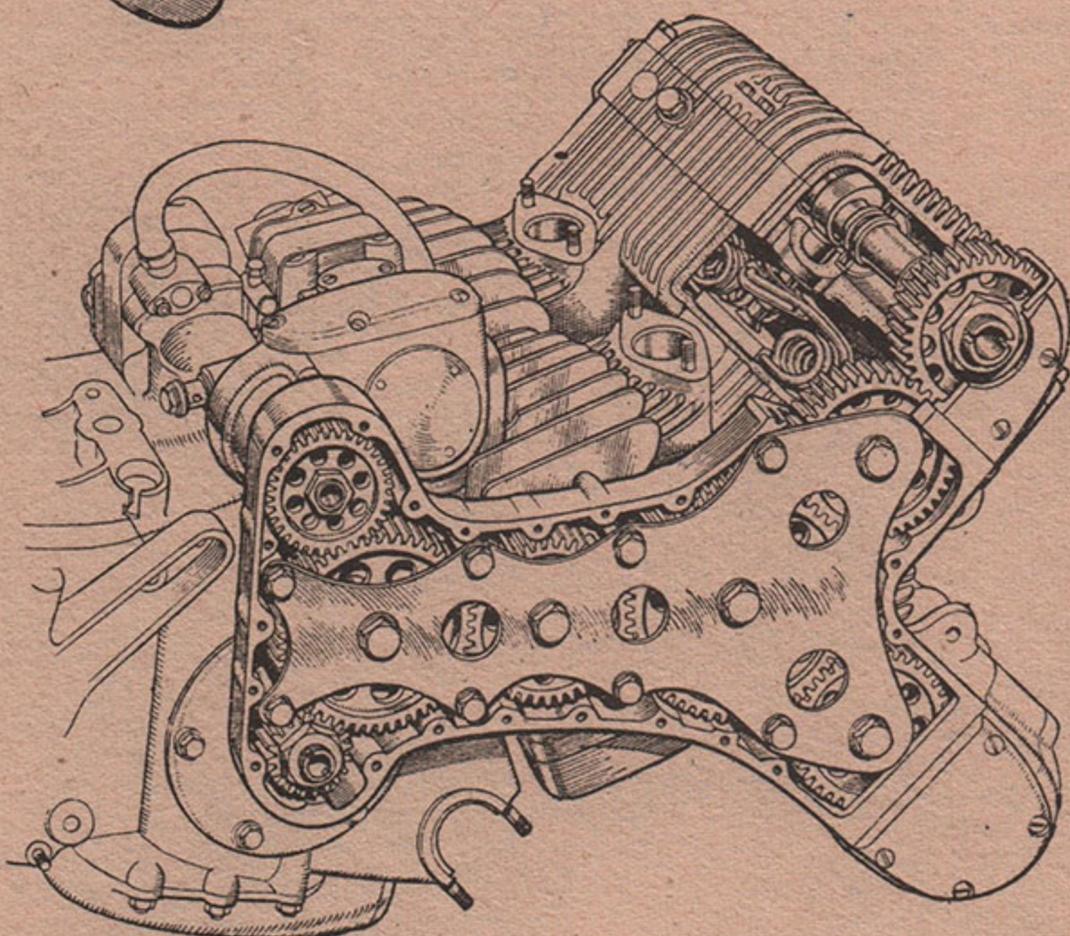
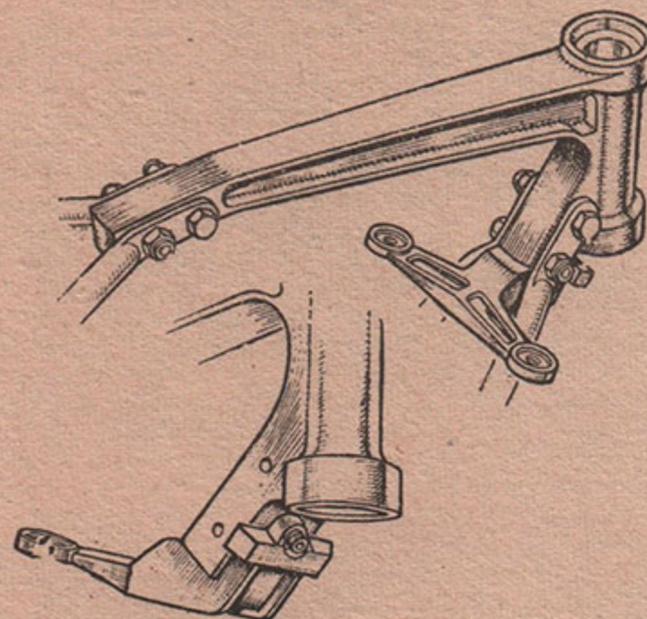


La suspension arrière des Norton qui ont participé au T.T. Contrairement aux modèles plus anciens, celles-ci comportaient un amortisseur extérieur oléo-pneumatique. A droite : La fourche Norton « Road Holder » de la 500 E.S.2. Remarquez la fixation de garde-boue, l'ancrage du frein. Sur le guidon, à gauche du frein de direction, est placé le médaillon où les motocyclistes anglais placent leur « permis de circulation » pour l'année.

Clichés  
The Motor Cycle  
et  
Motor Cycling

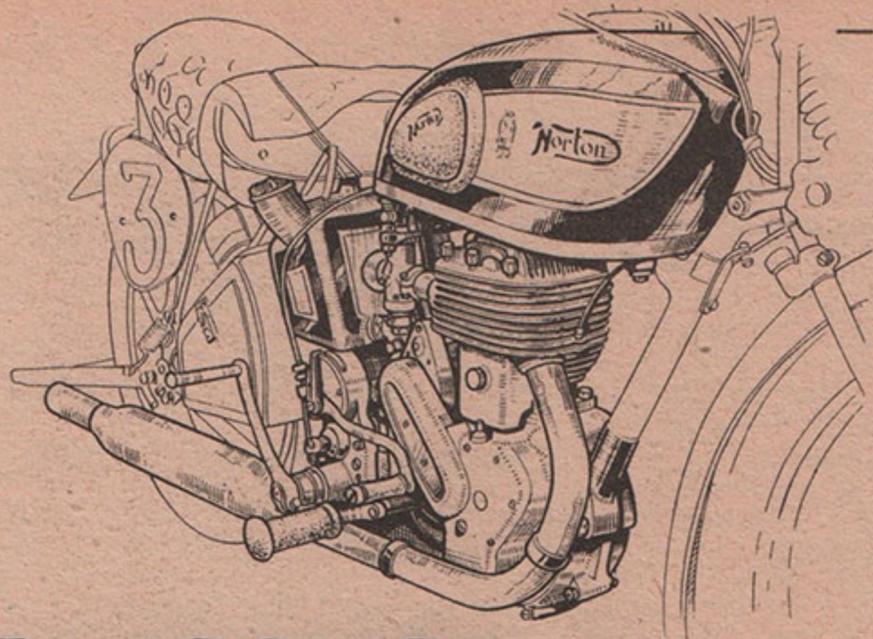


A gauche : La béquille latérale qui figure maintenant sur la majorité des modèles anglais. C'est un perfectionnement qui deviendra sans doute universel. Ci-dessous : Crevé partiel du magnifique moteur de la 500 cmc. 2 cylindres horizontaux A.J.S. de compétition. Toute la distribution est enclose, mais on a conservé malgré tout les ressorts en épingles à cheveux. Cette technique se retrouve à peu de chose près sur la nouvelle Guzzi 250 cmc., également à deux cylindres jumelés. Ci-contre : Deux détails du cadre de la moto E.M.C. La partie dorsale, le tube de direction et les supports du réservoir sont d'une seule pièce.



ou moins longue, la substitution du bicylindre au polycylindre. On est, à la vérité, assez surpris de l'emploi de plus en plus généralisé des deux cylindres jumelés à manetons calés à 360 degrés et au succès très réduit du flat-twin. La Douglas 350 cmc. est une machine remarquable, mais elle reste isolée et on ne sait quel succès réserverons au flat-twin Coventry Victor le nombre de plus en plus réduit des constructeurs qui assemblent des moteurs et des organes établis par des spécialistes. Quant au deux temps de cylindrée moyenne, il n'a que deux représentants : la Scott, actuellement d'un prix trop élevé pour la majorité de la clientèle, et l'E.M.C. à deux cylindres en V, étudiée par un des maîtres incontestés du deux temps. Ehrlich, qui collabora à l'établissement des D.K.W. Les E.M.C. ont déjà fait dans des courses en petit circuit, leur apparition, et remporté quelques succès. Quant aux deux cylindres quatre temps en V il n'en existe plus guère que deux : la Zenith 750 et la Vincent H.R.D. La Rolls-Royce des motocyclettes, la Brough Superior, a disparu du marché, son constructeur s'étant orienté vers l'automobile de sport. La quatre cylindres Ariel continue une carrière brillante.

H. P. BORESTROKE



Deux des machines vedettes du Bol d'Or 1947, mises au point par M. Garreau. Ci-contre : La 500 cc. Norton 16 H de Lauer, qui couvrit 1.523 kms en 24 heures sans aucune défaillance. Ci-dessous, à droite : La 500 cc. A. C. T. de même marque de Lefèvre, gagnant toutes catégories toutes classes avec 2.057 kms 993.

## Le SALON chez GARREAU

**S** I vous êtes parmi les privilégiés qui ont pu obtenir un bon de vélomoteur, vous trouverez certainement au Grand Palais la machine de vos rêves. Mais si vos aspirations vous attirent vers la machine de moyenne ou grosse puissance de classe internationale, vous aurez tout intérêt à vous rendre chez Garreau, où vous pourrez admirer pendant toute la durée du Salon, les derniers modèles de l'industrie britannique, exposés en permanence à son magasin bien connu du tout Paris motocycliste. Les Norton 1948, à suspension AR. et fourches télescopiques, culbuteurs et A.C.T. y seront, ainsi que les prestigieuses 1.000 Vincent H.R.D., qui sont actuellement les plus rapides des motos de sport (180 kmh.), tout en restant maniables et économiques. Les machines légères seront représentées par Excelsior, dont la 125, malgré sa sobriété exemplaire, autorise des performances qu'on eut exigées autrefois des 175, ou même des 250 utilitaires.

Voici un bref aperçu des principaux modèles qui seront visibles chez Garreau.

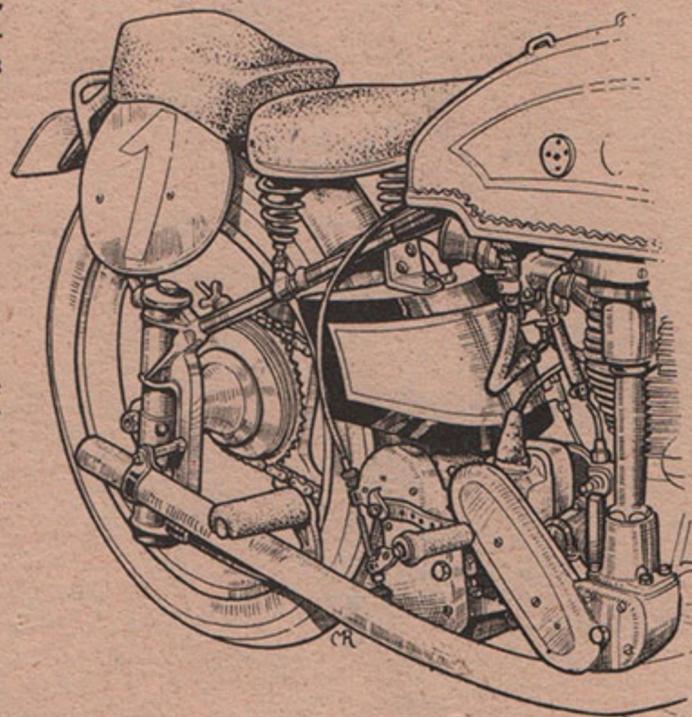
Tout d'abord, de la marque Norton, la machine qui a permis à Lefèvre de remporter le Bol d'Or toutes catégories, toutes classes, couvrant malgré 11 heures de nuit et de multiples cre-

vaisons, plus de 2.057 km. Une autre 500 Norton, dont la performance, pour être moins spectaculaire, fut également des plus méritoires, figurera à ses côtés : c'est la 16 H de Lauer, une bonne machine des surplus, à soupapes latérales, qui abatit, sans autres aléas que deux perforations de pneumatiques, ses 1.523 km. en 24 heures, après avoir tourné comme un chronomètre. Cette moto est d'autant plus intéressante que chacun a la possibilité d'en acquérir une, rigoureusement semblable. Il suffit de s'inscrire chez Garreau, pour prendre livraison dans les deux mois qui suivent d'une 500 Norton 16 H. militaire, complètement révisée, et vendue avec une garantie de 3 mois contre tout vice de construction. Précisons que Garreau assure la pièce détachée pour toute moto vendue par lui-même. La 16 H. est la machine utilitaire type celle sur laquelle on peut compter et qui ne vous laisse jamais en panne. De nombreux porteurs de journaux l'utilisent tous les jours en solo et en side-car pour le transport du papier, et c'est une référence qui se suffit à elle-même (voir notre article à ce sujet).

Mais la 16 H. peut être si vous le désirez, une bécane singulièrement méchante. Pour cela, il vous suffit de demander à Garreau la mise au point

spéciale qui a permis à la machine de Lauer de dépasser 116 kmh. au chrono. Et vous aurez une « latérale » qui montrera sa plaque arrière à plus d'une « culbutée ». Tous les clients de Garreau ont manifesté leur satisfaction pour la belle tenue de leur 16 H. en toutes circonstances.

Parmi les modèles 1948, la « Manx » est aujourd'hui bien connue de nos lecteurs, avec sa volumineuse culasse carrée et sa suspension coulissante in-



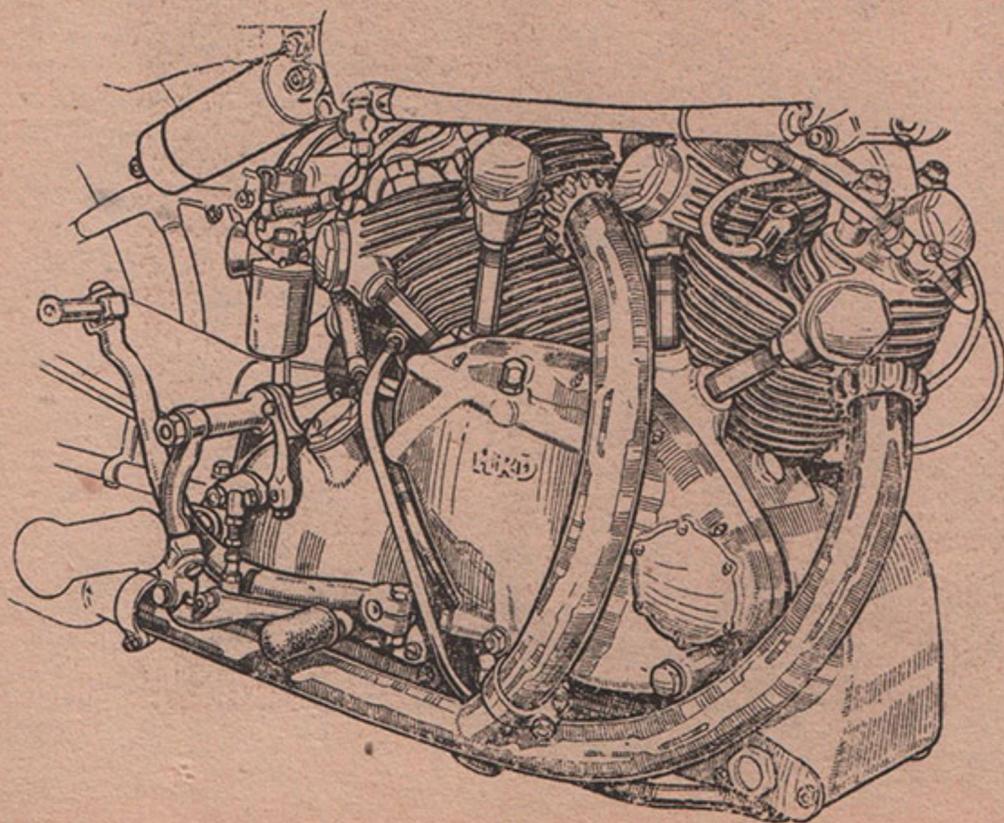
tégrale, ainsi que le modèle E.S. 2, (500 culbutée), machine aux hautes possibilités, tout en restant d'une souplesse et d'une docilité exemplaires.

La 1.000 Vincent H.R.D. mérite vraiment le qualificatif de formidable. Tout en conservant la maniabilité d'une machine de cylindrée très inférieure, elle assure les performances des plus méchantes machines de compétition. Sa suspension intégrale avant et arrière lui confère une tenue de route sans rivale. La 1.000 Vincent H.R.D. abonde en solutions ingénieuses et pratiques et mérite qu'on s'y arrête en détail. Sa consommation est incroyablement basse, et si on roule à une allure relativement (très relativement !) modérée, n'excède pas 5 litres aux 100.

La petite Excelsior est une 125 à bloc moteur Villiers. Sa technique et sa présentation font de ce modèle évidemment populaire, une des plus soignées et des plus remarquables en 125. Les 3 vitesses aux rapports bien calculés permettent une utilisation rationnelle de la puissance du moteur. Les rapides « Manxman » seront également présentés, y compris celle qui a permis à Lefèvre de gagner avec brio la catégorie 250, à la journée du G.S.I.F. La catégorie 500, à cette même course, fut aussi enlevée victorieusement par Lefèvre, sur Norton de l'écurie Garreau.

Garreau représente également la marque Indian, Scott, et les marques françaises Terrot, Motobécane et Monnet-Goyon.

Tous ceux qui viendront admirer chez lui le véritable Salon de la moto anglaise, y trouveront le meilleur accueil, et tous les renseignements dont ils pourraient avoir besoin.



La 1000 Vincent H.R.D. a les possibilités de vitesse d'une 500 à l'alcool et la docilité d'une machine de tourisme. Voici son remarquable moteur deux cylindres en V, à distribution surélevée si caractéristique.



Gustave LEFFEVRE  
vainqueur toutes catégories du Bol d'Or 1947, sur 500 cmc. Norton



Paul LADEVEZE  
au Moto-Cross de Montreuil

# MOTO - CROSS !...



■  
Les Buttes de Montreuil re-  
présentent un des parcours  
les plus spectaculaires de ce  
sport enthousiasmant qu'est  
le moto-cross. Voici un  
groupe emmené par l'An-  
glais Frost, attaquant la  
butte de sable.



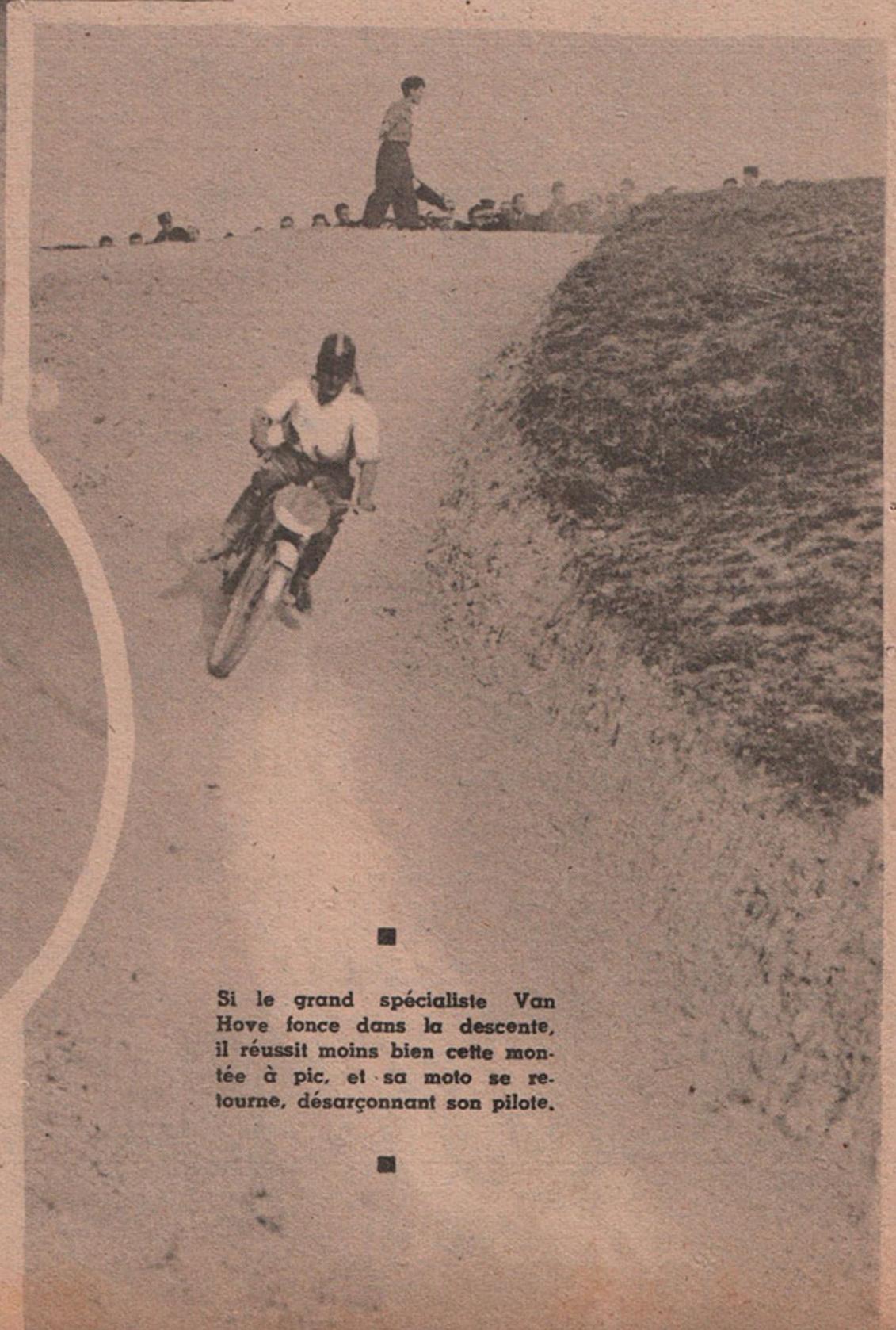
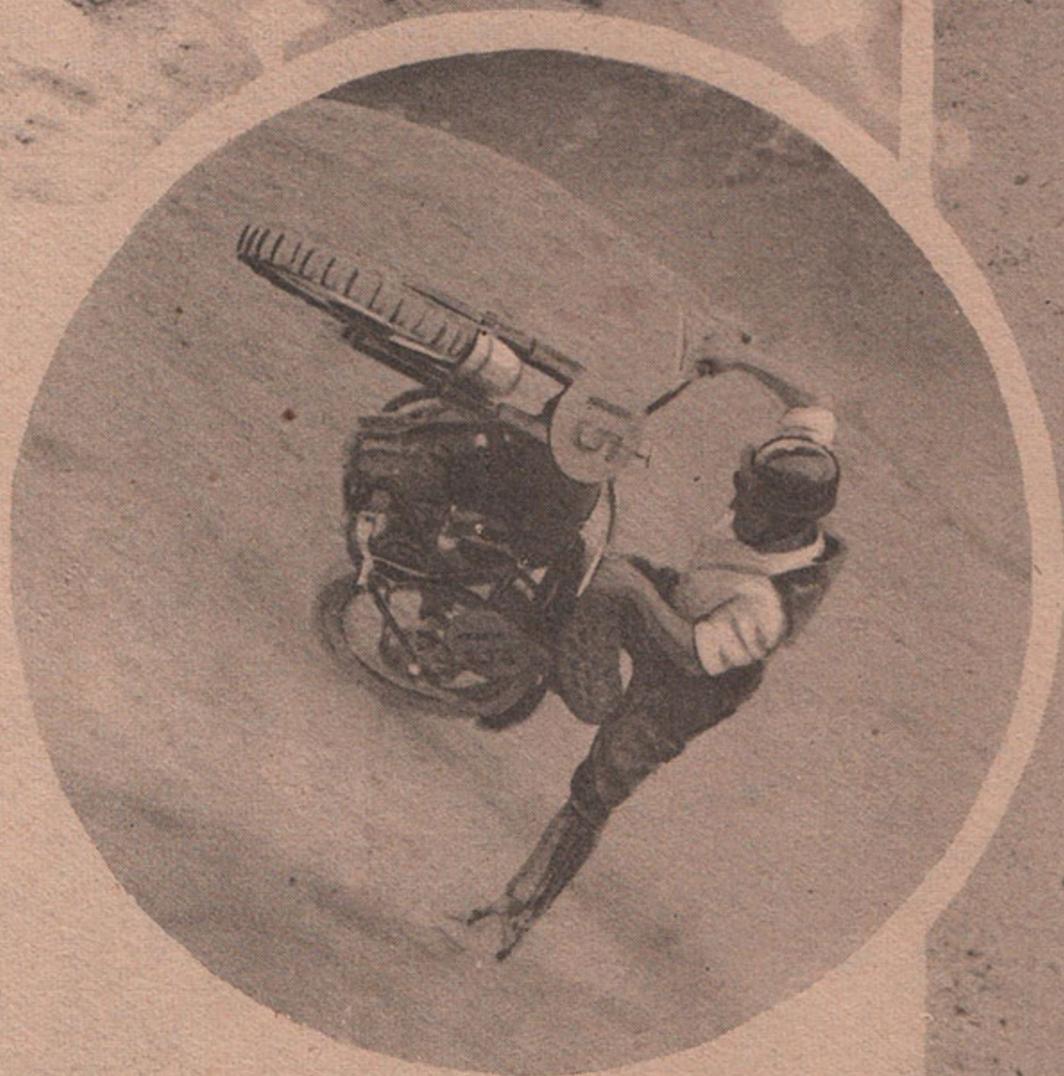
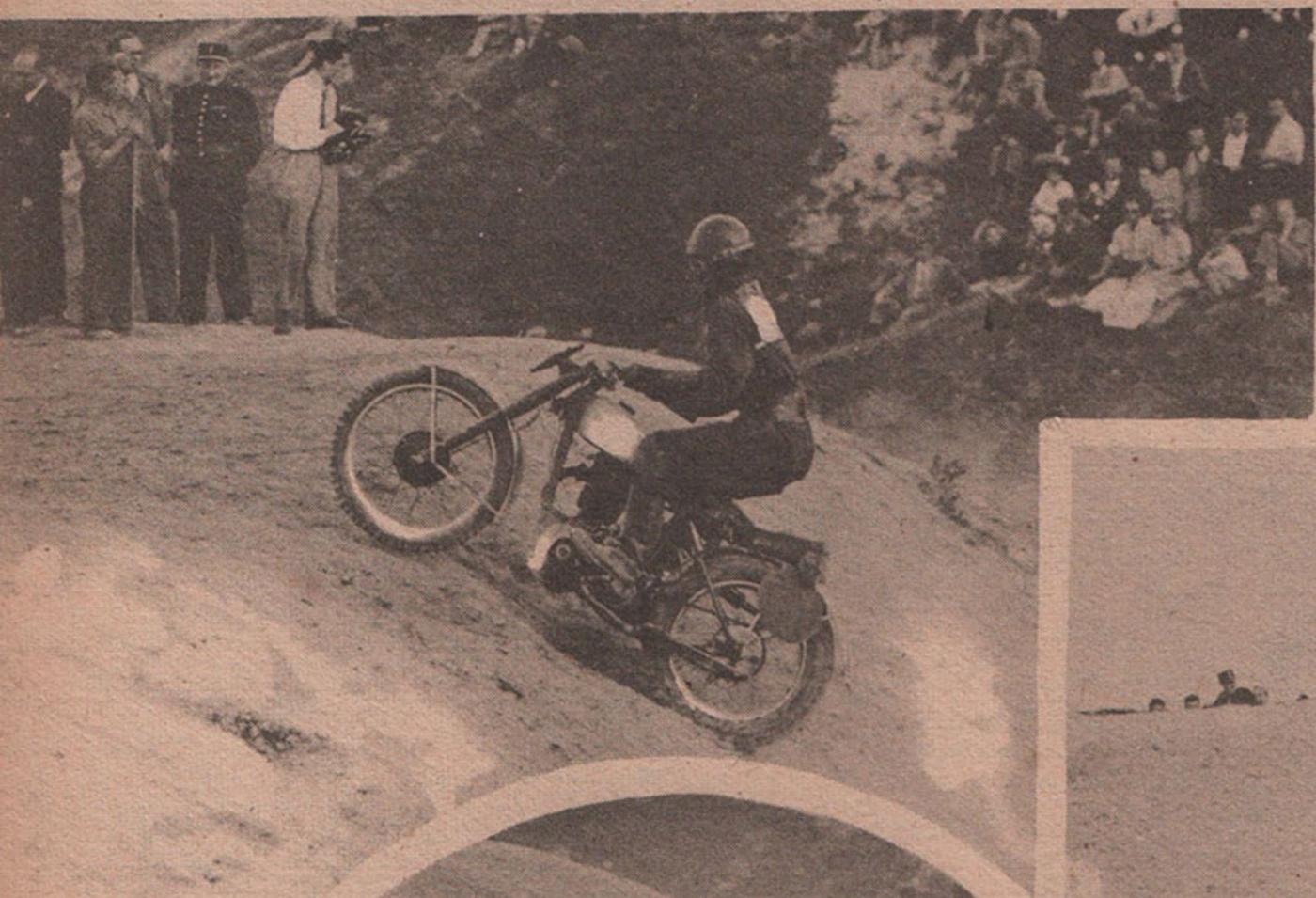
■  
Les 3 buttes sont un des points les plus  
goûtés des spectateurs : ceux-ci se pré-  
sentent lors du passage d'une épreuve inter-  
nationale. A gauche, Edwin N. Frost sur  
son Ariel Spéciale, dans la grande des-  
cente.



■  
Le sommet des buttes est atteint par deux concurrents dont les pneus à gros dessins soulèvent des nuages de sable.

Ci-dessous, sous l'œil du cinéaste, le Belge Mingels décolle de l'avant en haut de la butte de sable.

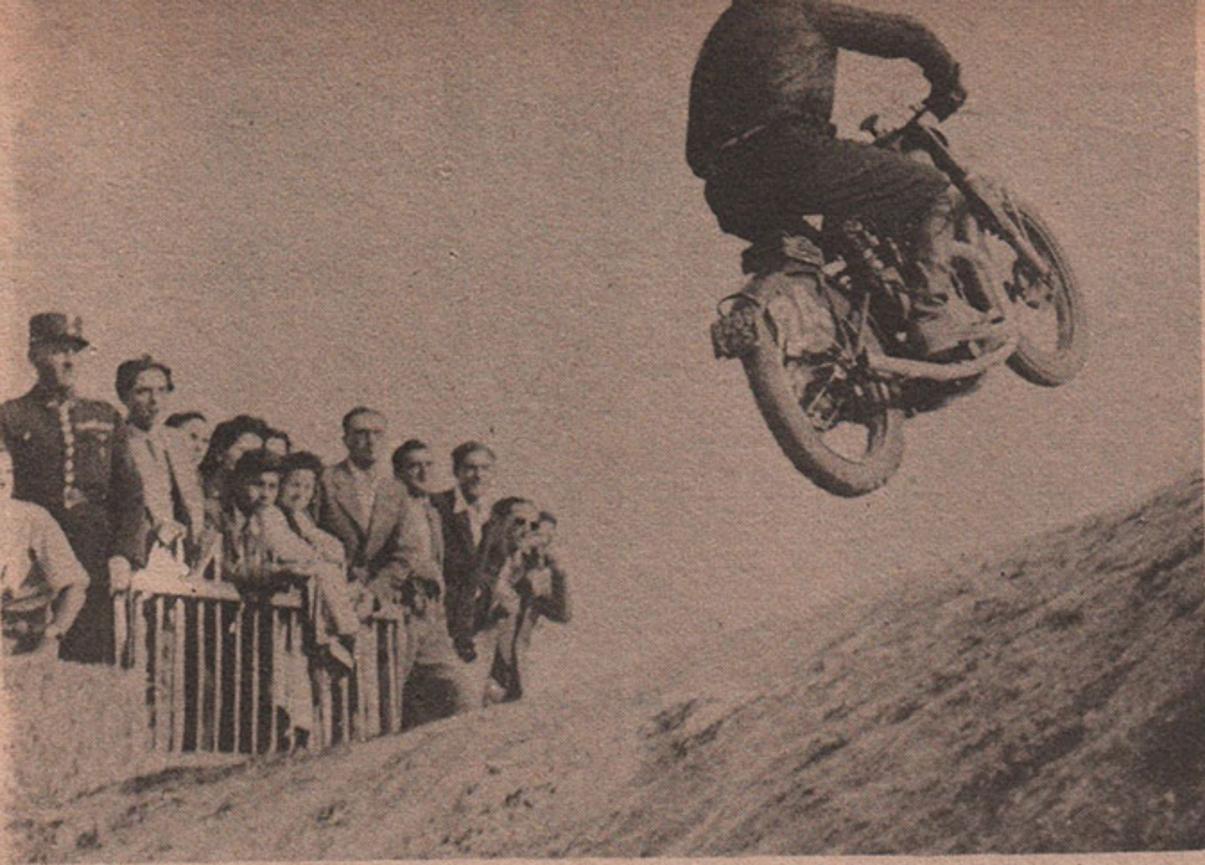
■



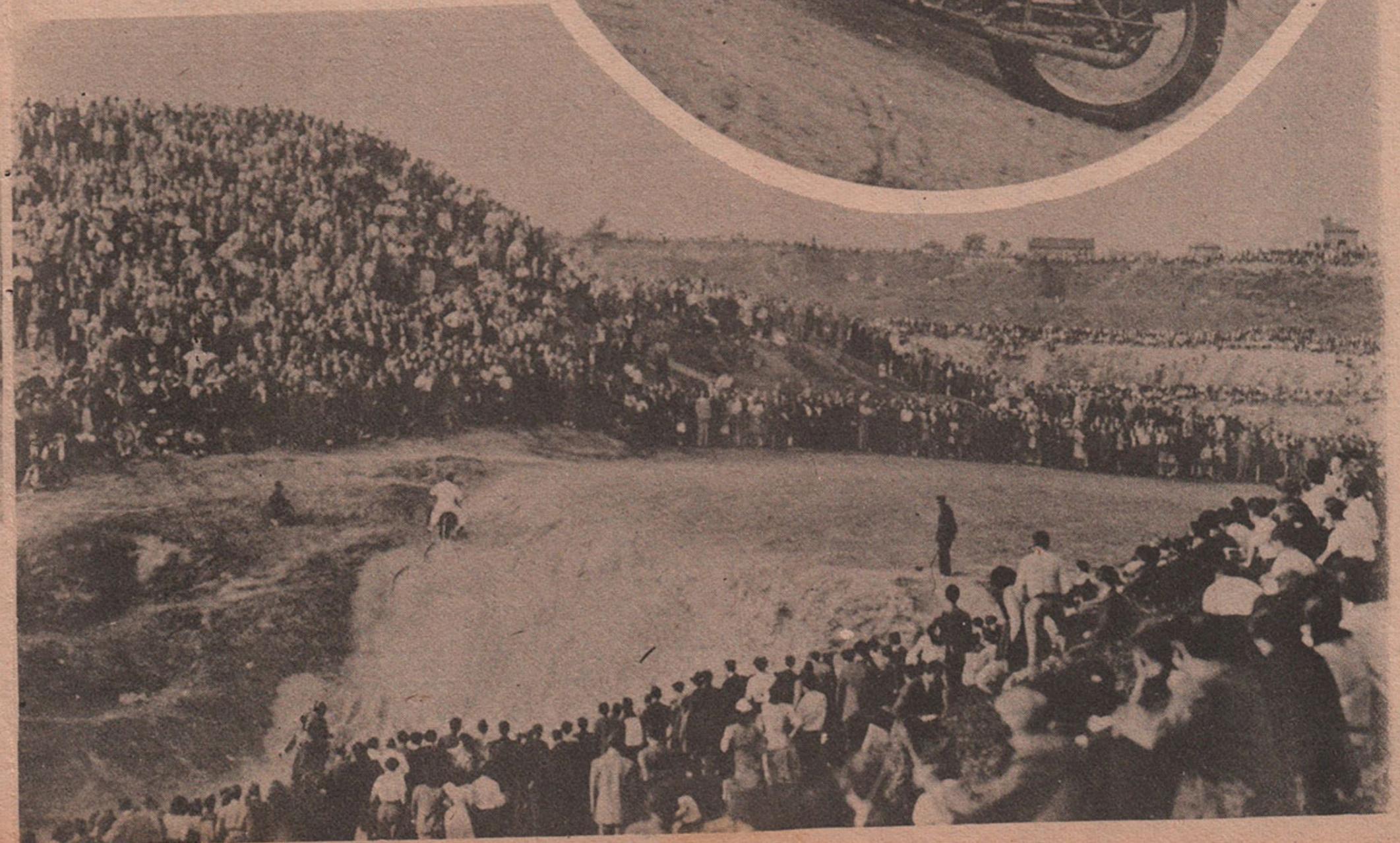
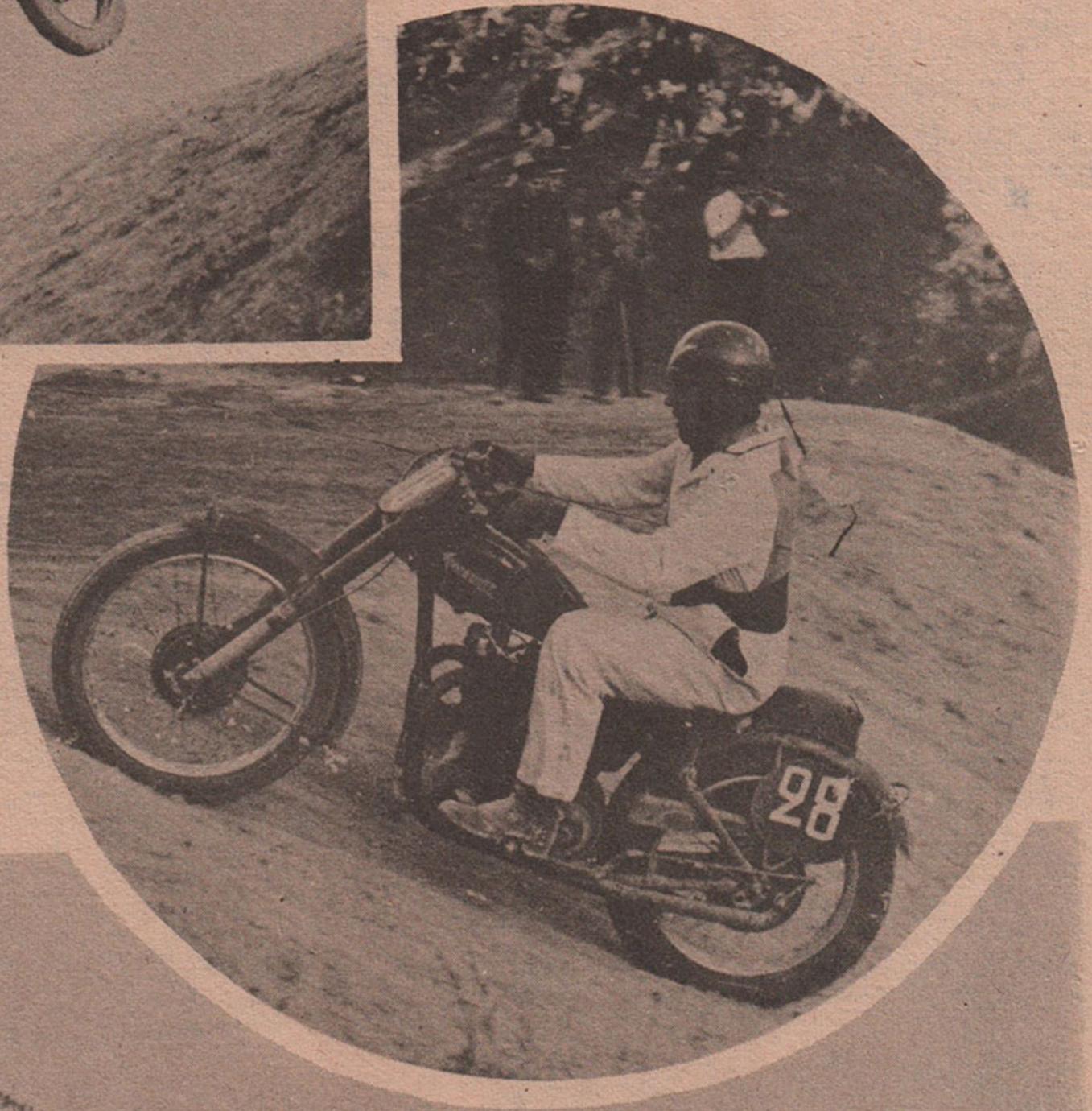
■  
Si le grand spécialiste Van Hove fonce dans la descente, il réussit moins bien cette montée à pic, et sa moto se retourne, désarçonnant son pilote.

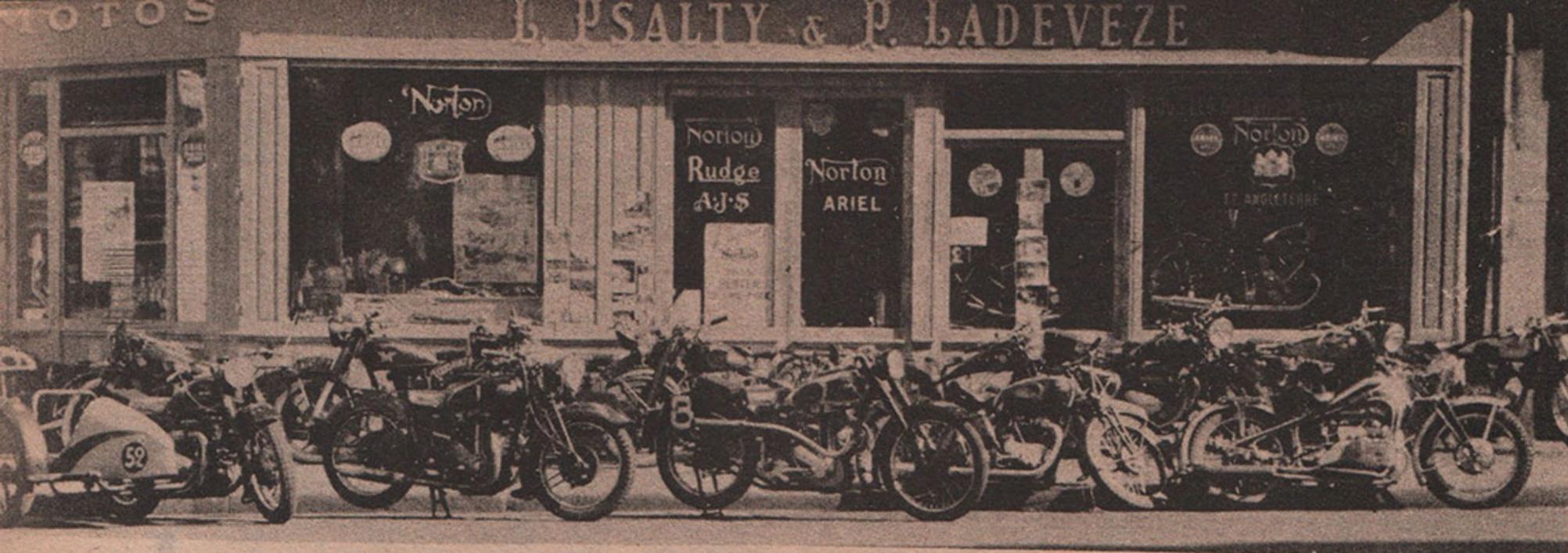
■

Quel saut au sommet de la butte ! Admirez l'audace du pilote... et son adresse, car nulle chute ne terminera cet envol. C'est Francis Viaud pendant une série du Moto-Cross du 28 septembre



Gaston Blat, un de nos meilleurs pilotes de moto-cross, escalade une butte sur sa Flèche d'Argent à moteur Triumph. Ci-dessous : Une vue générale des Buttes de Montreuil, prouvant le goût de plus en plus vif que prend le public à ce sport émotionnant ! Et il y a encore des gens pour dire que le sport motocycliste n'attire pas la grande foule !





## UN AGENT SPORTIF : PAUL LADEVÈZE

Représentant des grandes marques anglaises

**S**OUS la direction de Paul Ladevèze, les anciens Etablissements Lucien Psalty ont acquis depuis près d'un an, une extension importante qui prend chaque jour plus d'ampleur. C'est que M. Ladevèze, par son sens des affaires comme par sa compétence, a su rapidement gagner l'estime des motocyclistes de Paris et de la région. C'est lui-même un pratiquant de la moto et un vrai sportif dont l'activité a été particulièrement remarquable au cours de la saison 1947. Au cours d'épreuves de tourisme, de vitesse, de courses de côte, de moto-cross, de compétitions sur prairies (Grass-Track), Ladevèze a été à l'honneur, et a fait preuve en maintes occasions d'autant de courage que d'habileté de conduite. Ne fut-il pas en tête du Bol d'Or pendant de longues heures, en dépit de sa condition physique déplorable (suite de blessures et contusions su-

bies en moto-cross?) Enfin, sa belle équipe de « poulains » a fait en plus d'une circonstance des démonstrations très remarquées.

Du côté commercial, Ladevèze ne fut pas moins actif. Les marques Ariel, Norton, Matchless, etc... sont toujours représentées chez lui par de multiples machines des Domaines reconstruites avec des soins tout particuliers. Les modèles d'exposition les plus récents sont également visibles, et les « Norton » à suspension arrière et fourche télescopique, les Ariel mono et quatre cylindres attirent toujours un grand nombre de curieux chez Ladevèze, ainsi que les belles machines de toutes provenances et de toutes marques qui constituent un choix d'occasion comme on en rencontre peu aujourd'hui. Les transactions s'opèrent dans un climat de confiance, et on peut être assuré qu'un client de Ladevèze revient toujours

Le magasin des Ets Lucien Psalty-Paul Ladevèze, où l'on trouve de nombreux modèles d'occasion des meilleures marques françaises et étrangères.

au magasin de rue Brunel.

Voici un aperçu du palmarès de Ladevèze et de son écurie, composée des clients et des mécanos de son établissement :

### Circuit de Régularité de l'Île-de-France

Ladevèze (Ariel), 1<sup>er</sup> en 1.000 cmc.; Gambi, premier en 500 et toutes catégories ; Reuille, premier amateur en 500, Grillon et Muller, terminant 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> en 500 sans pénalisation.

### Course de côte de Bellevue à Moulins

Paul Ladevèze (1.000 Ariel), premier toutes classes. Toutes catégories motos et voitures ; Govignon, vainqueur en 500 cmc. 2<sup>e</sup> meilleur temps motos et voitures.

### Circuit d'Indre et Loire

Ladevèze, Grillon et Gambi, premiers ex-æquo, sans pénalisation, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> meilleur temps à l'épreuve de départage.

### Bol d'Or

8 partants, 7 arrivants. Ladevèze termine troisième du classement général.

### Circuit de Haute Normandie

Gambi, premier ex-æquo en 500 cc.

### Course de côte de la Baraque

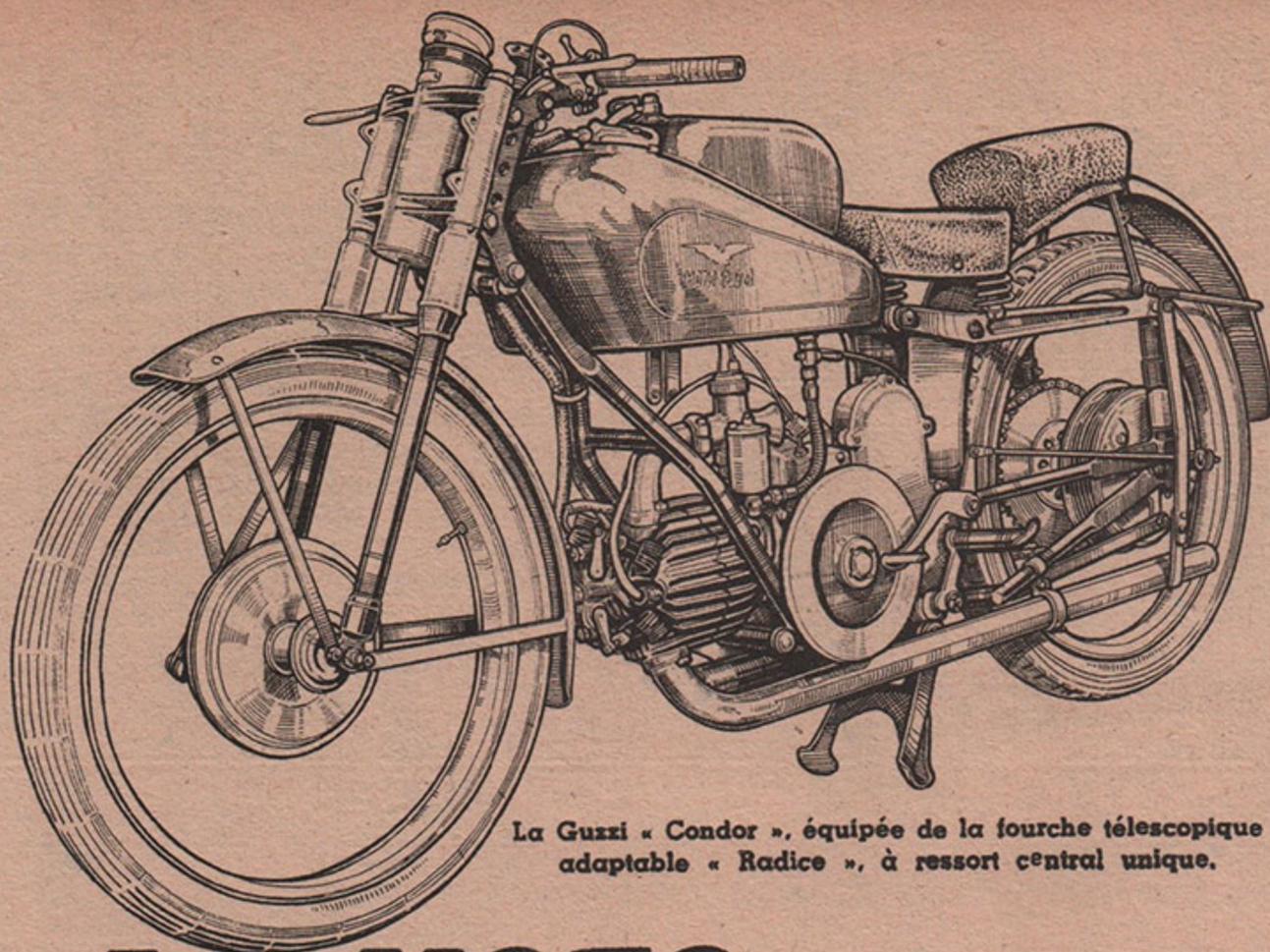
Ladevèze, premier en 1.000 cmc., 2<sup>e</sup> du classement général, 2<sup>e</sup> des sidecars. Reuille premier des amateurs toutes catégories.

Il est intéressant de noter que ces succès ont été obtenus sur des supersport strictement de série, pour la plupart des modèles anglais récents : Ariel 500 cmc. mono et 4 cylindres, Norton 500 cmc. à culbuteurs, suspension arrière et fourche télescopique, Matchless 350 cmc, etc...

Pour l'année 1948, Paul Ladevèze a des projets commerciaux et sportifs encore plus importants, mais dès maintenant, il invite les clients éventuels à se renseigner chez lui, qu'ils soient amateurs de machines utilitaires sport ou compétition.



Ladevèze, à la course de côte de la Baraque, où il accomplit le meilleur temps en 1000 cmc. sur Ariel. A la course de côte de Bellevue, il fit le meilleur temps toutes classes, toutes catégories, battant les voitures.



La Guzzi « Condor », équipée de la fourche télescopique adaptable « Radice », à ressort central unique.

# La MOTO en ITALIE

par C. BORDINO

LA presse spécialisée de tous les pays a souligné, avec juste raison, l'ampleur du mouvement de renaissance de l'industrie italienne. Nous n'y reviendrons que sommairement, en reproduisant les chiffres de la production des six premiers mois de l'année en cours :

Motos légères de 65 à 125 cmc. : 7 187 unités.

Motos moyennes (plus de 125 cc.) : 4.535 unités.

Motocars : 3.516 unités.

Au total : 15.238 unités.

Les bicyclettes à moteurs auxiliaires et les motos ultra-légères (moins de 65 cmc.) ne sont pas comprises dans ce chiffre et elles sont légion. Aussi, les statistiques actuelles doivent-elles être considérées comme satisfaisantes.

Evidemment, on ne saurait raisonnablement montrer un optimisme béat et déclarer sans restriction que tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes de l'autre côté des Alpes. Les nombreux modèles offerts à la convoitise des amateurs ne sont accessibles qu'à la minorité d'entre eux et le cours des machines de seconde main ne permet pas non plus à l'italien moyen de satisfaire sa soif de tourisme ou de sport motorisé. « Micromotori » et « motobici » sont eux-mêmes trop chers pour la population laborieuse qui éprouve déjà de grosses difficultés pour se nourrir et s'habiller décentement. Le problème de l'essence n'est pas moins crucial que chez nous et les motocyclistes italiens ne

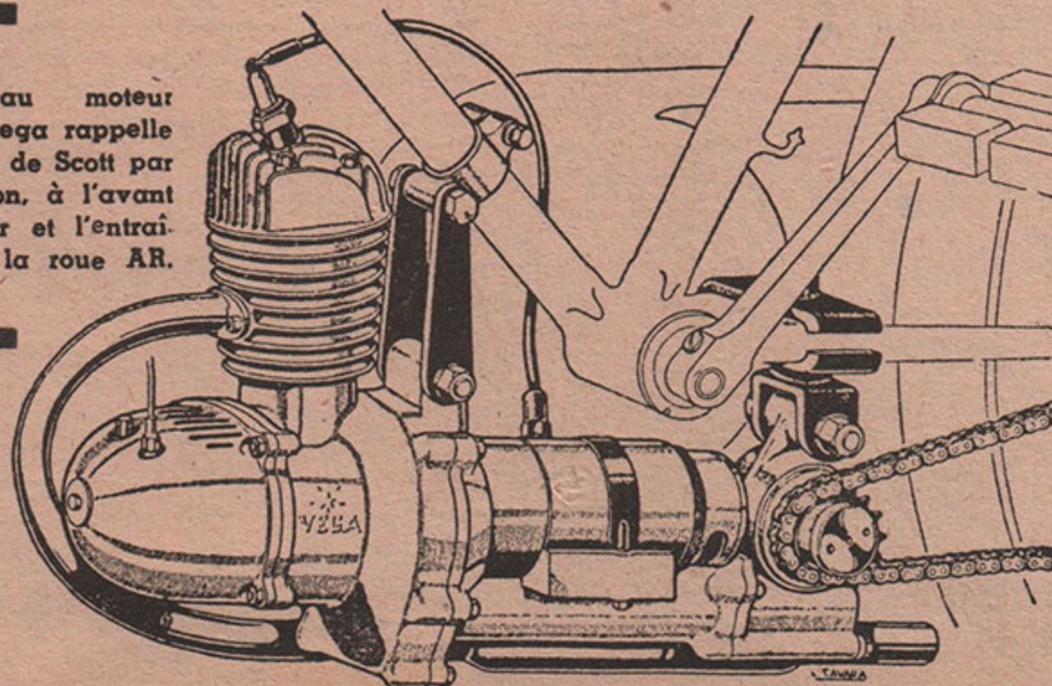
sont pas plus favorisés que leurs collègues français sous le rapport de la quantité, de la qualité et du prix du carburant. Les pneus ne sont libres qu'au marché noir et la même rubrique du « Motor » qui cote 270.000 livres la 500 cmc. Guzzi fixe entre 12 et 13.000 livres le prix de l'enveloppe 26x3,50. Ce n'est peut-être pas très moral, mais à tout prendre, on doit préférer cette reconnaissance légale du trafic parallèle à l'hypocrisie qui sévit autre part. Le résultat est d'ailleurs à peu près identique, à l'exception des tracasseries d'un contrôle policier qui n'empêchent rien du tout, et dont l'action s'avère en fin de compte plus nuisible que le mal... N'insistons pas, et répétons à nouveau que l'Italie est

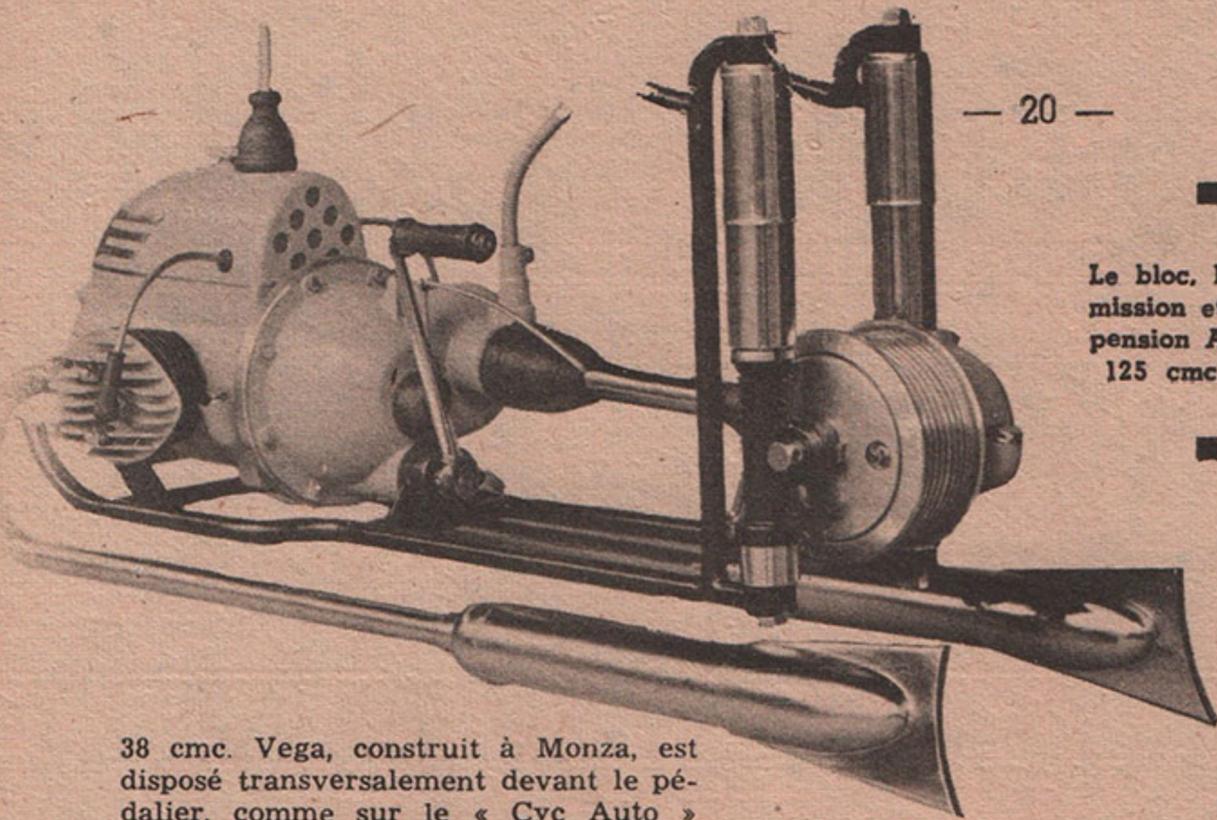
mieux partagée, sur le plan d'ensemble, que beaucoup de ses voisines, car son programme de production motocycliste est totalement orienté vers un avenir prometteur, qui lui réserve des débouchés nombreux et abondants. Les victoires en course ont fait connaître la moto italienne dans tous les pays d'Europe, et nul ne songe à contester que la catégorie 250 cmc. est d'ores et déjà le monopole d'une usine italienne. Cette suprématie pourrait bien s'étendre à d'autres catégories et si l'année 1948 voit l'application effective de la formule de course internationale (120 kilos, 240 kms, sans ravitaillement, carburant du commerce imposé), on peut mesurer à l'avance les chances italiennes... Mais n'anticipons pas. Le jeu des pronostics, en ce domaine, s'avère parfois dangereux et revenons au présent.

Les « micromotori », ou moteurs auxiliaires, sont nés de la grande pénitence. On peut constater qu'ils ont poussé comme des champignons. Tous sont dignes d'intérêt, mais il est douteux que la totalité puisse survivre quand la concurrence reprendra ses droits. Evidemment, le deux temps est roi. Mais tous les montages possibles et imaginables se rencontrent. Dans le cadre, sur le porte-bagages arrière, sur le côté de la roue postérieure, transmission directe par couronne dentée, par chaîne distincte, par le pédalier. Seul, paraît délaissé le genre « Velosolex » (moteur au-dessus de la roue avant). Notons un curieux petit quatre temps à soupapes en tête disposé devant la boîte de pédalier, le Cucciolo, fabriqué par la célèbre S.I. A.T.A. de Turin. Une autre maison autrefois réputée pour ses deux cylindres deux temps, Garelli, sort aujourd'hui un petit 38 cmc. sous le nom de Mosquito. Ce moteur, disposé sous le pédalier, n'est pas sans rappeler notre « Motorox ».

L'O.M.B., de Turin, non moins célèbre par ses moteurs de compétition à soupapes en tête, nous a gratifié du Sirio à transmission par engrenages droits à gauche de la roue arrière. Le

Le nouveau moteur auxiliaire Vega rappelle le Cyc-Auto de Scott par la disposition, à l'avant du pédalier et l'entraînement de la roue AR.





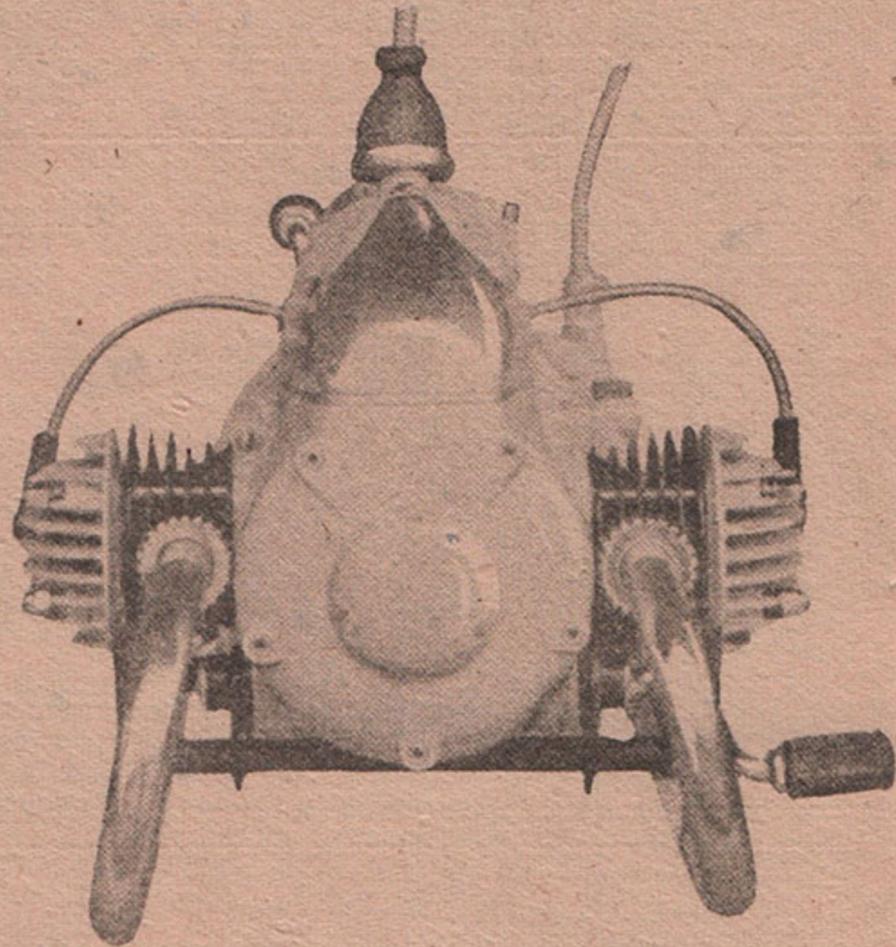
Le bloc, la transmission et la suspension AR de la 125 cmc. Aspi.

38 cmc. Vega, construit à Monza, est disposé transversalement devant le pédalier, comme sur le « Cyc Auto » britannique. Le G.M. s'adapte dans le triangle du cadre, assez haut, au moyen de colliers et propulse la roue arrière grâce à une chaîne protégée. L'Alpino également sur la fourche arrière, nécessite la pose d'un pignon, car sa transmission se fait par une chaîne relativement courte. Les autres marques sont en grand nombre, aux noms plus imagés les uns que les autres : Poney, Gazelle, etc... etc... Il existe des petites machines plus homogènes, mais de cylindrée réduite, qui bénéficient de la législation de faveur des B.M.A. Le Rubino, à moteur deux temps 52 cmc., et le D.C. Scoiattolo, à moteur 4 temps (A.C.T. s'il vous plaît!), en sont deux exemples assez représentatifs, car ils sont aussi perfectionnés que les machines de cylindrées supérieures. Chose singulière, des courses de vitesses, réservées aux bicyclettes à moteurs et petites motos (jusqu'à 125 cmc.), sont organisées fréquemment, et ont été l'occasion de performances extraordinaires pour les unes et les autres. C'est d'ailleurs sur la demande de l'Italie que la F.I.C.M. a consenti à faire figurer de nouveau sur ses listes de records, les catégories 100 cmc., 75 cmc., et même... 50 cmc.

On ne saurait passer sous silence l'étrange petite 65 cmc. de Guzzi, qui n'est pas la moins originale des créa-

tion de la marque. Avec son deux temps horizontal monté à l'extérieur du châssis et son cadre articulé, elle constitue un des modèles les plus répandus de moto légère italienne. Ses capacités de franchissement, sa sobriété, son rendement, en font un des véhicules les mieux adaptés aux cir-

La nouvelle 250 Guzzi à deux cylindres jumelés. Les essais du moteur au banc ont révélé un nombre respectable de chevaux. On remarque l'importance des freins.



La nouvelle 250 Guzzi à deux cylindres jumelés. Les essais du moteur au banc ont révélé un nombre respectable de chevaux. On remarque l'importance des freins.

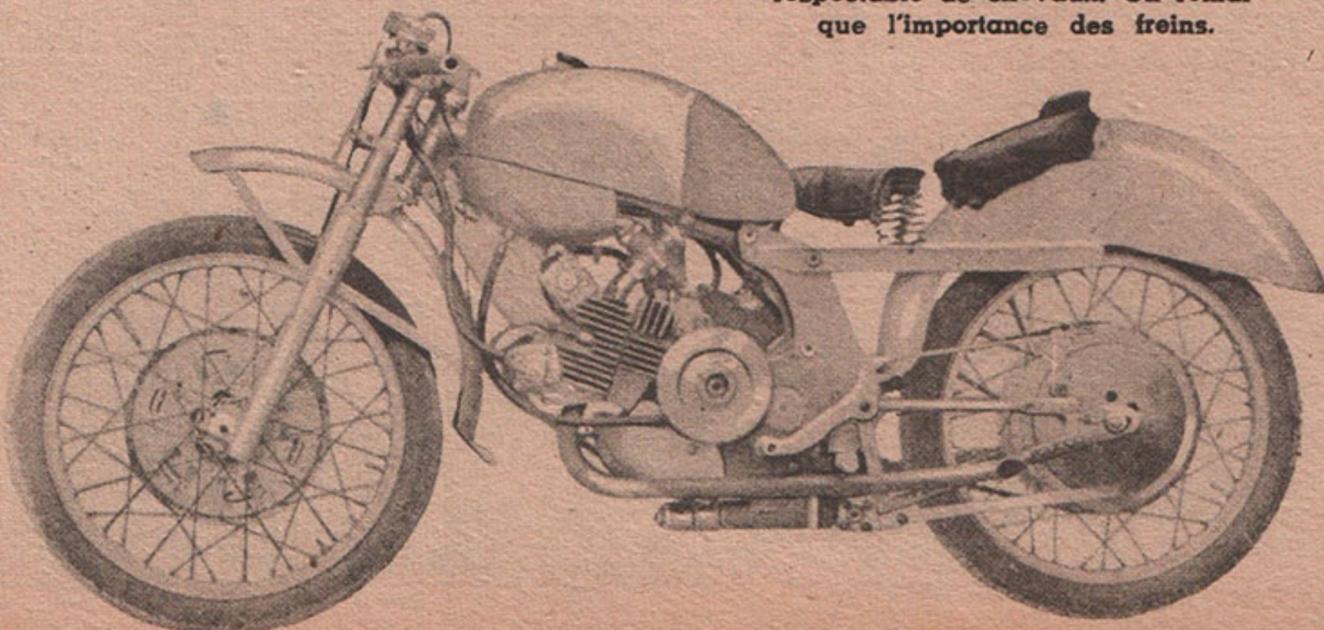
constances. Même en pays montagneux, elle rend d'inappréciables services à ses possesseurs.

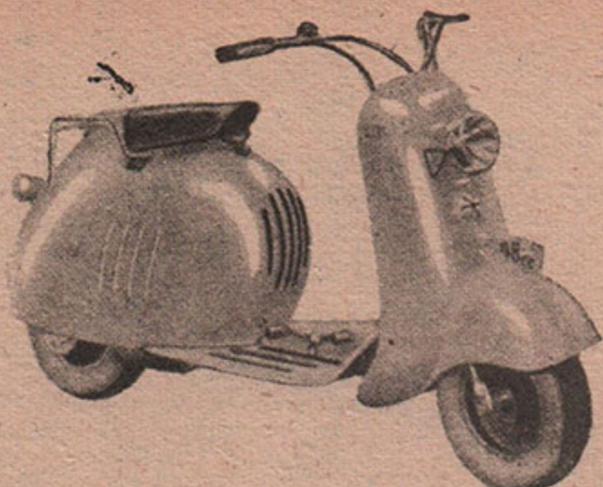
Les 100 et 125 cmc. italiennes sont dignes de rivaliser avec les plus beaux vélomoteurs français. La Morini, la M.V., la Bianchi sont traitées comme les machines de moyenne puissance et on retrouve sur les principaux modèles la suspension arrière et le chan-

gement de vitesse à sélecteur. Dans la cylindrée supérieure, 175 cmc., la Memini Electra comporte en plus une fourche coulissante. Cette catégorie, jadis si prospère, est étrangement délaissée. Mas a cependant une 175 cmc. deux temps assez rustique, pourvue d'une suspension arrière à glissières incurvées.

Pour en terminer avec les petites cylindrées, mentionnons l'originale 125 cmc. deux temps bicylindre Aspi à moteur flat-twin et transmission acatène. Il y a une suspension arrière et un changement de vitesse par sélecteur au pied. Au précédent Salon, étaient exposés seulement le bloc et la transmission. Récemment, la machine complète a été présentée à la presse. On parle de plus de 75 kmh. pour 2 l. 75 de mélange aux 100 kms, environ. Il faut attendre les essais officiels de ce dessin inédit pour se prononcer.

La 250 cmc. est extrêmement populaire. Toutes les marques en ont au moins un modèle au catalogue. Les Guzzi Airone (sport) et Albatros (compétition), les Gilera Nettuno, sont maintenant archi-connues. La seule machine sport de Bianchi est actuellement une 250 cmc.. M.M. a une machine de cette cylindrée à A.C.T. com-





Un des nombreux petits scooters sortis depuis la Libération.

mandé par chaîne, suivant une technique bien particulière à la maison. Le cylindre et la culasse en alliage léger, la distribution enclose en font une des plus séduisantes supersport du marché. Si elle tient ce qu'elle promet, il n'est pas douteux qu'elle aura la même vogue que la célèbre 175 cc. de jadis. Astra, Sertum, Mas, présentent également leurs 250 cmc. sport. C.M. annonce de surcroît une 350 cmc. culbutée. Avec la M.M. (à soupapes latérales et l'Astra, qui est une licence Ariel), c'est la seule machine de cette cylindrée qui subsiste sur le marché italien.

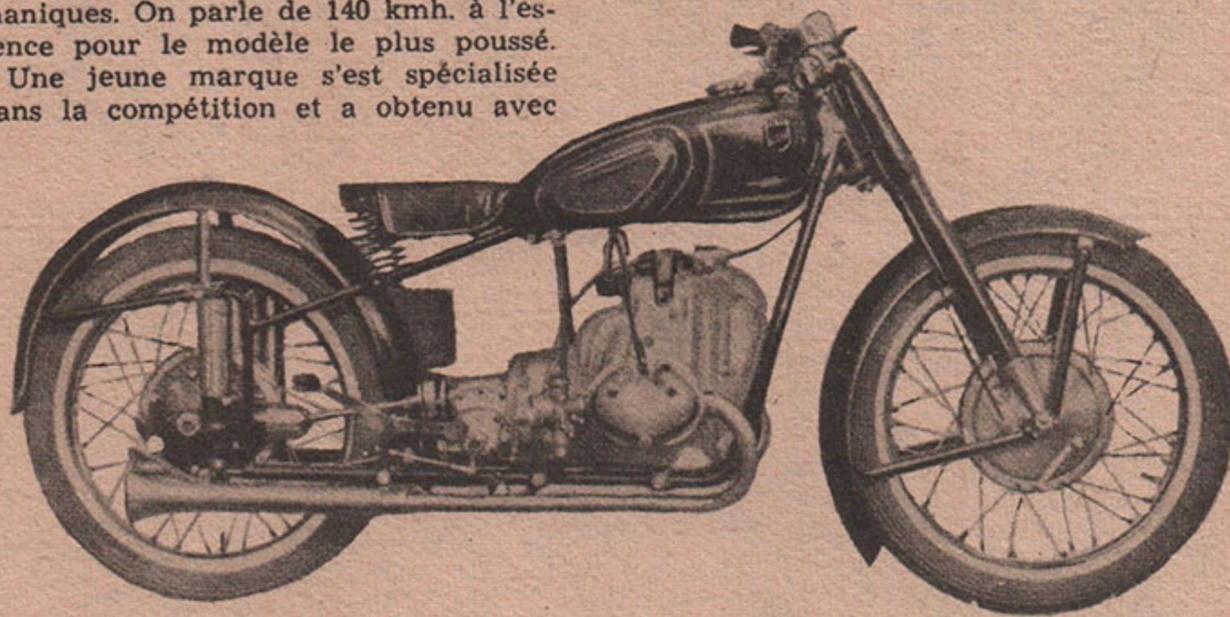
Comme machines de conception particulière, les Miller Balsamo retiennent l'attention des motocyclistes épris

de confort et de propreté. Le modèle 200 deux temps et la 250 cmc. dénommée Jupiter se font remarquer par la protection intégrale de leur mécanisme et leurs garde-boue enveloppants jusqu'aux moyeux. Moretti lance une 250 flat-twin à culbuteurs qui est une réduction des B.M.W. germaniques. On parle de 140 kmh. à l'essence pour le modèle le plus poussé.

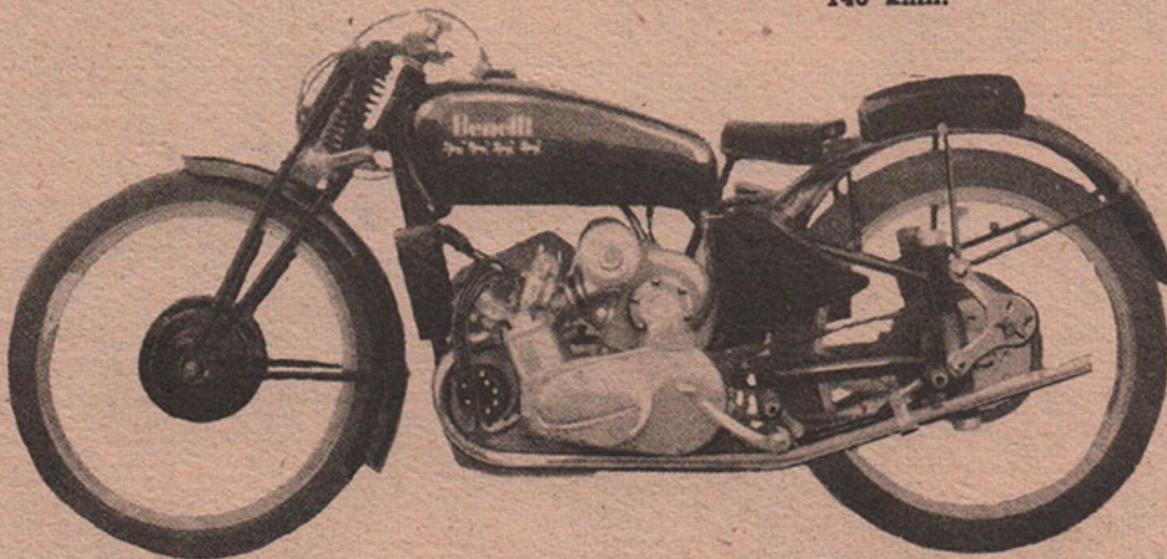
Une jeune marque s'est spécialisée dans la compétition et a obtenu avec

une 250 cmc. à double A.C.T. de belles victoires en circuit. C'est la Parilla, de conception classique, mais réalisée magistralement. Elle challenge vigoureusement les Guzzi et Gilera et retient l'attention de plus d'un coureur.

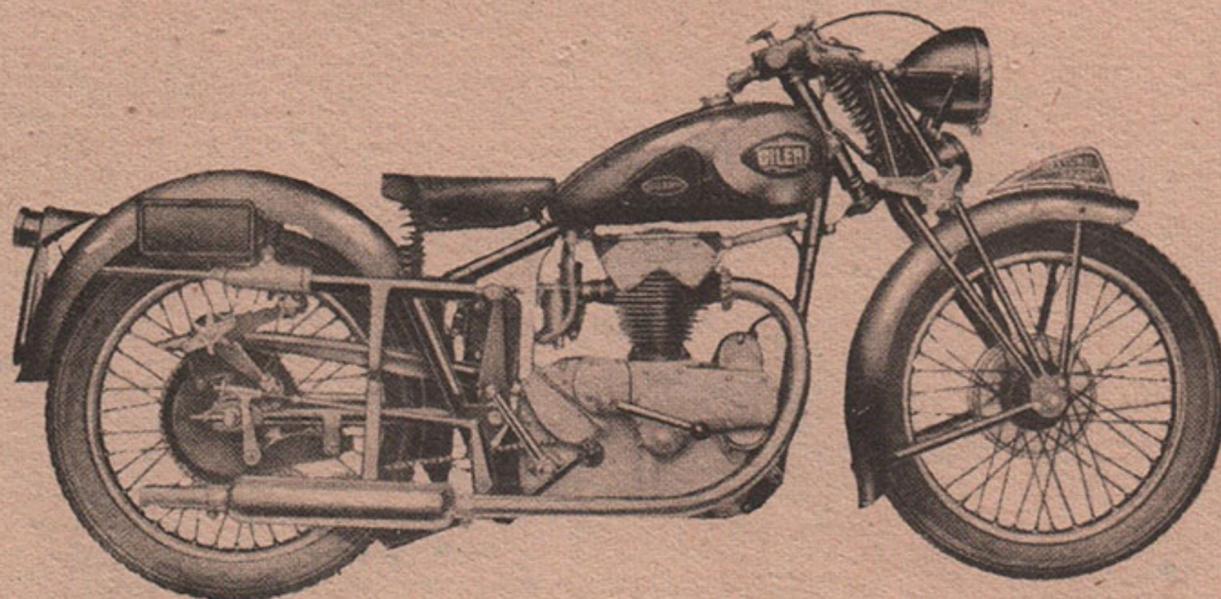
Les 350 cmc., nous l'avons vu, ont disparu presque complètement des dif-



Ci-dessus : la 250 cmc. flat-twin à culbuteurs des Ets Moretti comporte une suspension avant et arrière télescopiques. Celle-ci est un modèle compétition vendu pour 140 kmh.



La 4 cylindres de compétition Benelli à double A.C.T.



Une 250 sport légère : La Gilera Nettuno.

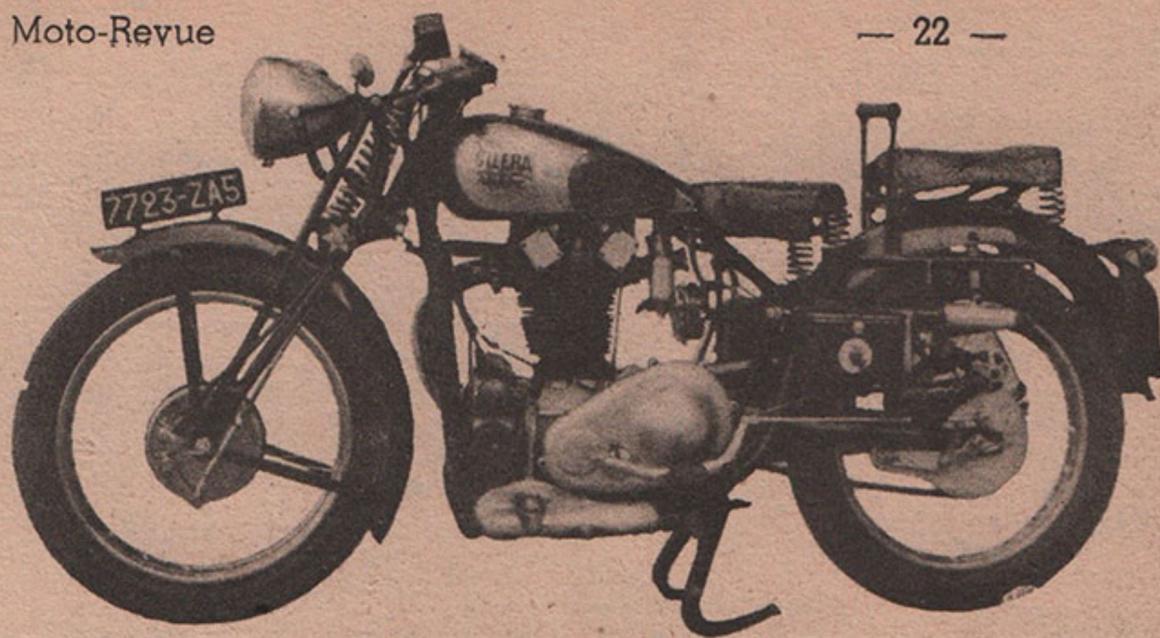
férents catalogues. Au point de vue sportif, la Fédération Italienne a pris une décision assez brutale en les rayant purement et simplement du programme des compétitions.

Par contre, les 500 cmc. sont en grand nombre, et de tous types : Tourisme, sport, compétition. Les modèles à soupapes en tête, culbuteurs et tiges dominant, et de loin. Guzzi y est revenu, même pour ses modèles de course actuellement en activité. Dans les derniers temps de son activité, Benelli avait commercialisé également une « O.H.V. » de très belle venue. Même cas pour Gilera. Sertum a sacrifié à la tendance actuelle du deux cylindres côte à côte, mais dans l'ensemble, le mono reste sur ses positions (au moins pour les machines commerciales). La suspension arrière est de rigueur, sous toutes ses formes et tous ses aspects.

Les « scooters » ont fait leur apparition. On s'est attaché à les rendre aussi élégants, propres et pratiques qu'il se pouvait, et des firmes comme Vespa, Nibbio, font un gros effort pour populariser les « patinettes » à moteur ressuscitées à la mode aérodynamique...

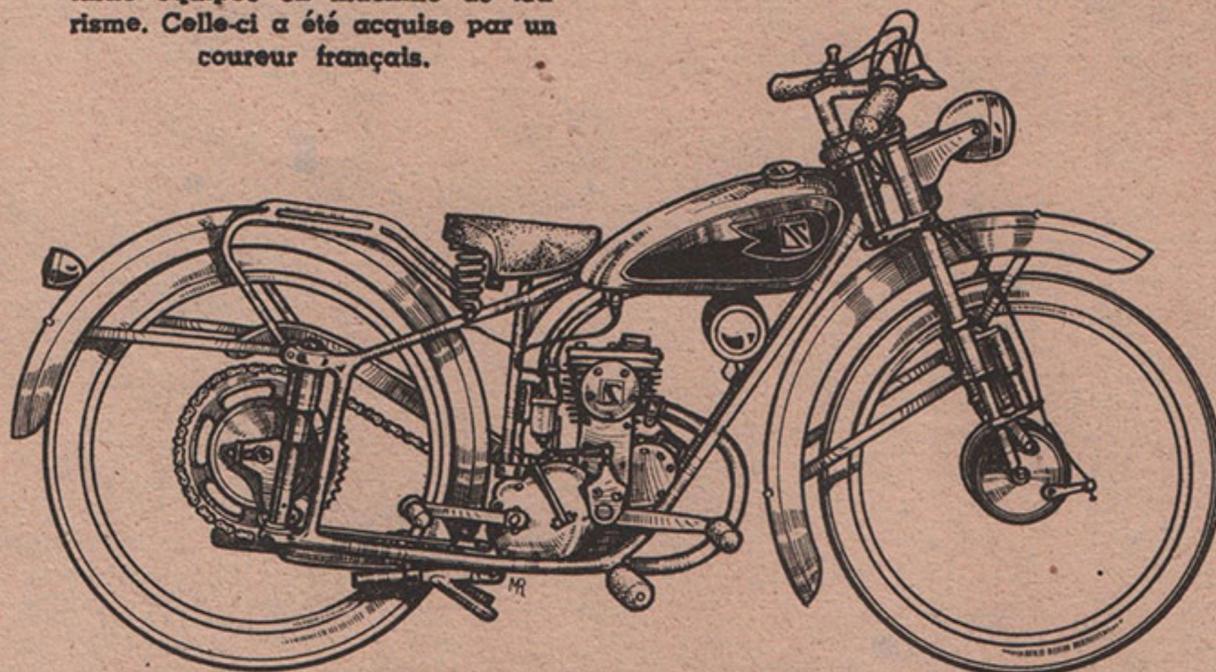
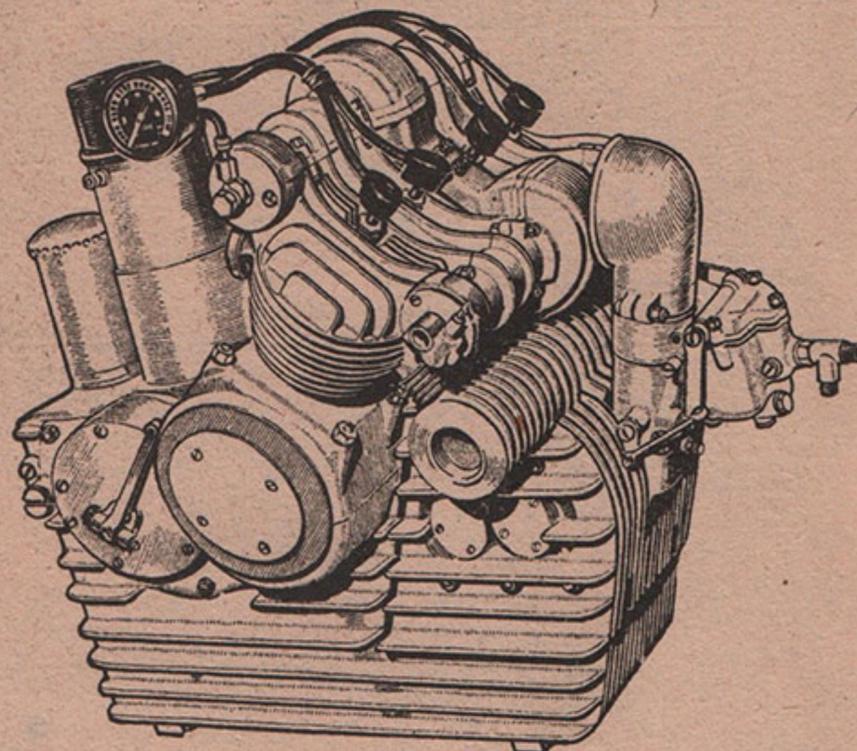
Les « tricars » et « triporteurs » de livraison, dérivés pour la plupart de motos existantes, sont toujours aussi répandus. Leur puissance est très variable. Le plus petit est un 98 cmc et le plus gros, un 1100 cmc. deux cylindres, qui tire allègrement ses deux tonnes de fret, plus une tonne supplémentaire dans une remorque attelée (F.I.M.E.R.).

Dans le domaine des compétitions, l'activité n'est pas moindre. Dans l'attente de la sortie des polycylindres nouveaux (250 Guzzi, Gilera et Benelli), les types classiques continuent

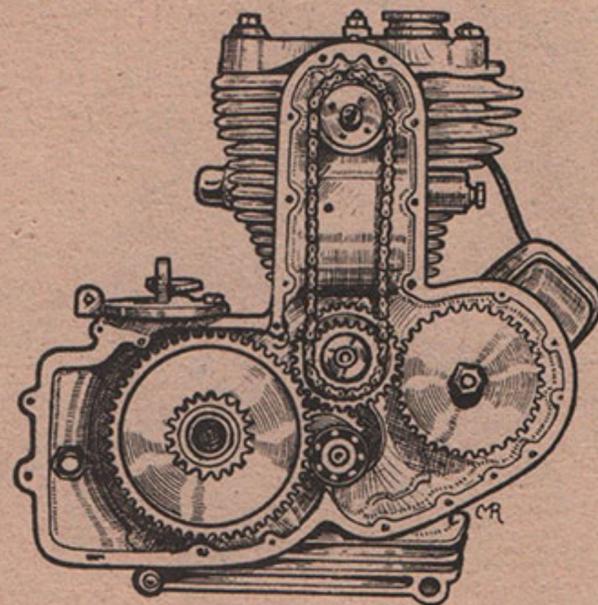


Ci-dessus : La 500 cmc. Gilera Saturno équipée en machine de tourisme. Celle-ci a été acquise par un coureur français.

Le moteur 4 cylindres en ligne frontale Gilera Rondine.



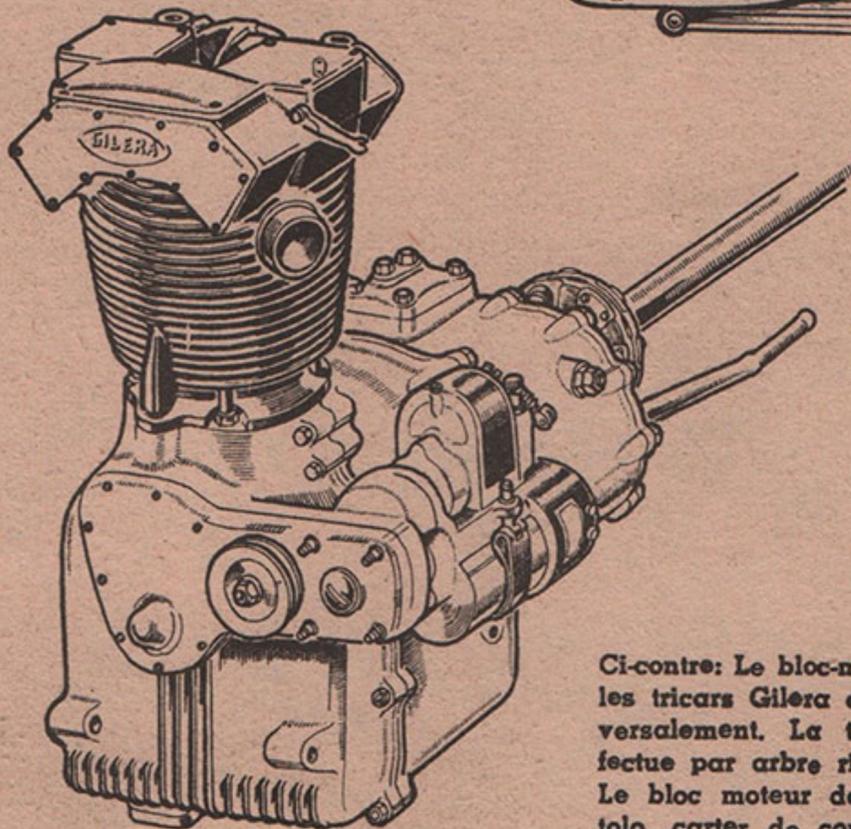
La moto ultra légère D.C. Sciattolo, bloc moteur A.C.T. 3 vitesses et sélecteur. La cylindrée est de 63 cmc. seulement. Elle comporte une suspension avant et arrière et tous les perfectionnements des gros modèles.



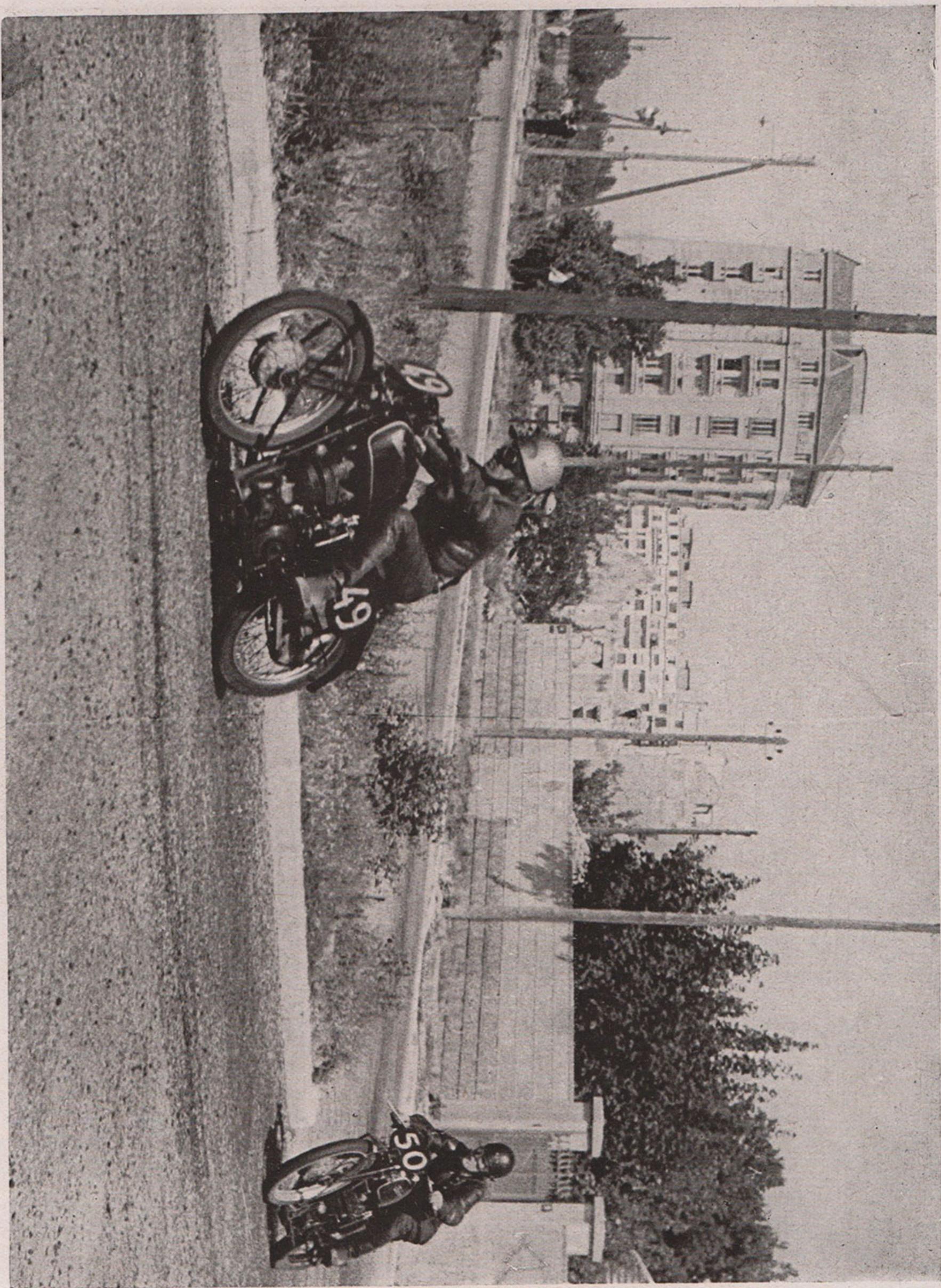
vaillamment leur route victorieuse. Chez Guzzi, la 500 deux cylindres, la Gambalunga, la 250 cmc. mono et les types commerciaux Condor et Albatros ont accumulé les succès dans toute l'Europe. Les victoires au T.T. Lightweight et plus récemment au Manx Grand Prix constituent un singulier encouragement pour les ingénieurs de Mandello del Lario, qui se préparent pour la nouvelle formule. Les Gilera ont aussi de beaux succès à leur actif, avec la 4 cylindres aujourd'hui démunie du compresseur et les Nettuno-Saturno monocylindres. La 4 cylindres 250 fera sans doute parler d'elle l'an prochain. Quant à la Benelli de même cylindrée, également à 4 cylindres, c'est la grosse inconnue des futurs Grands Prix. Elle s'est avérée déjà fort rapide, mais reviendra-t-elle à la surface dans un proche avenir ?

De toute façon, il est très probable que l'industrie italienne aura son mot à dire dans les grandes compétitions de 1948. A vous de prouver le contraire, Messieurs les Anglais !

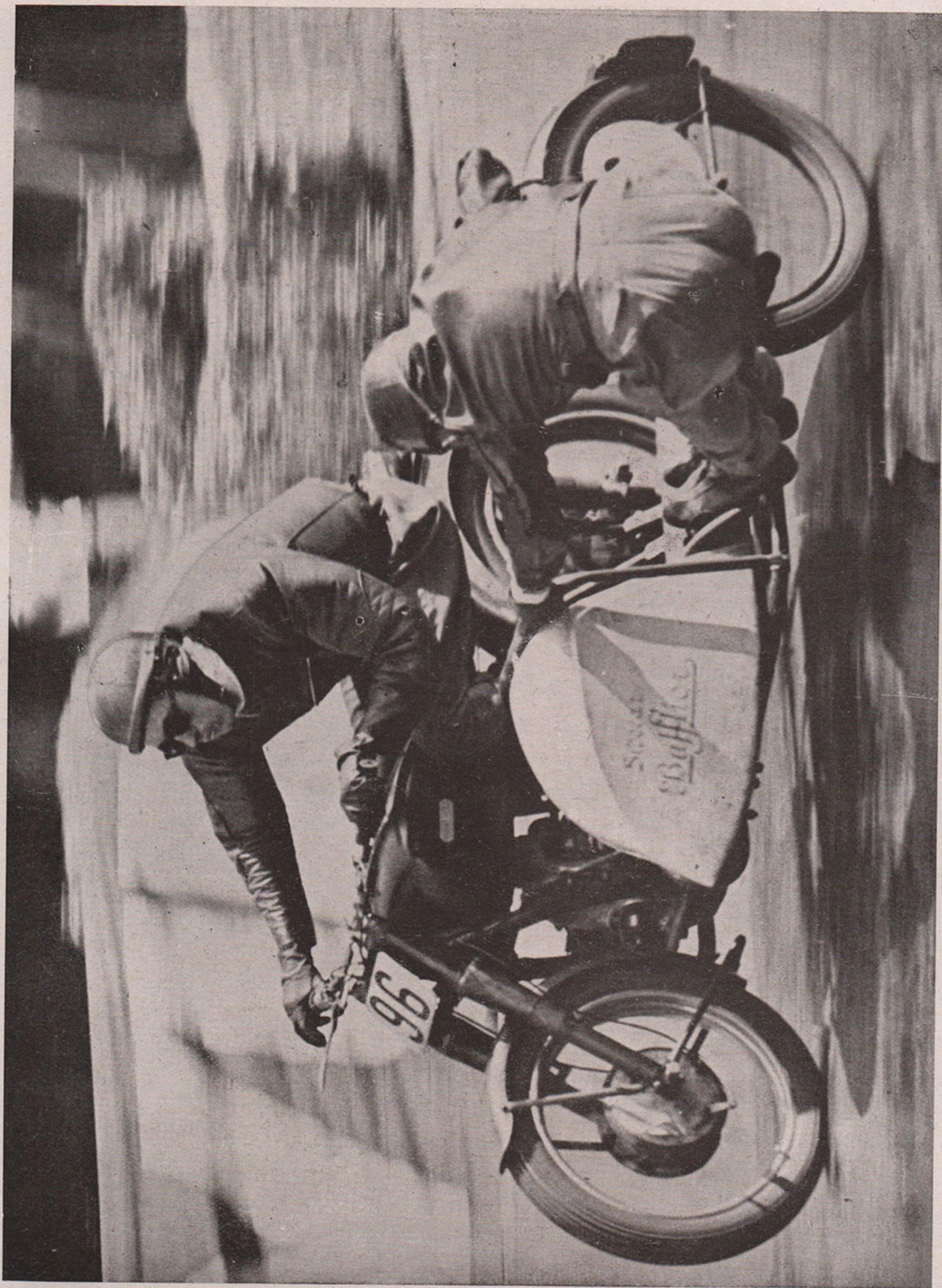
C. BORDINO.



Ci-contre: Le bloc-moteur qui équipe les tricars Gilera est disposé transversalement. La transmission s'effectue par arbre rigide. Ci-dessus : Le bloc moteur de la D.C. Sciattolo, carter de commande d'A.C.T. retiré.



Marcel PERRIN (Recordman du monde)  
vainqueur du Grand Prix de Grenoble 1947, catégorie 350 cmc.



**SCEAUX**  
vainqueur toutes catégories sidecars du Bol d'Or 1947

## UN PEU DE RÉTROSPECTIVE :

## LES GRANDS PRIX DE FRANCE 1913

Nous reproduisons ci-dessous, sans en avoir modifié ni retranché quoi que ce soit, le compte rendu de cette épreuve, paru dans le n° 2 de « Moto-Revue ». Cet article permettra aux jeunes de mesurer le chemin parcouru depuis cette époque. Aux vétérans du motocyclisme, il rappellera, non sans mélancolie, les souvenirs de leurs débuts et le nom des célébrités d'alors.

**LE GRAND PRIX DE FRANCE  
DES MOTOCYCLETTES ET SIDECARS  
ORGANISÉ PAR LE MOTOCYCLE-CLUB  
DE FRANCE LE 22 JUIN 1913 SUR  
LE CIRCUIT DE FONTAINEBLEAU**

La belle épreuve de motocyclettes et sidecars qui vient d'avoir lieu à Fontainebleau a été une démonstration grandiose de la renaissance de la motocyclette en France.

Si en 1912, la première année du Grand Prix de France des motocyclettes, l'actif Motocycle-Club de France n'a pu réunir qu'un nombre restreint d'engagés, il a été cette année récompensé de tous ses efforts et c'est au nombre de 63 que s'est clôturée la liste des engagements.

Ces chiffres en disent plus long que de belles paroles et démontrent d'une façon bien nette que nous assistons actuellement en France à un renouveau de la motocyclette.

Entre la Fourche de l'Obélisque, un garage avait été installé. En face se trouvaient le ravitaillement, les tribunes et le buffet. Du côté opposé, les tentes des chronométrateurs, les tableaux d'affichage, les tentes de la presse et de l'ambulance.

Le samedi, dès 10 heures du matin, commencèrent au Garage Magenta les opérations du pesage et du plombage des machines. Monsieur Munch, Président de la Commission Sportive du M.C.F., se dépensa comme de coutume, se mettant à la disposition des concurrents.

Toute la journée du samedi, jusqu'à 7 heures du soir, ce ne fut qu'un défilé continu de motos et de sidecars. Les concurrents allaient du garage au circuit, faisaient leur « tour » et revenaient pour mettre leur machine au point.

Après dîner, on discuta ferme les chances des coureurs à la poule aux enchères.

Dans la deuxième catégorie, Fenton (Clément), Smith (Regal Green), Greaves (Royal-Enfield) et les crack de Terrot, Verpault et Cuzeau, sont les favoris.

Dans les 500 cmc. de cylindrée, Rex Mundi, Godfrey (Indian), Fenn (B.S.A.), Lavanchy (Motosacoche), Perrin (Peugeot) (1) sont les plus pris.

À 3 heures, à l'aube naissante, les pétares des moteurs sonnèrent le réveil.

Dans moins d'un quart d'heure la ville entière fut sillonnée par de nombreux motocyclistes et les caravanes de touristes arrivant de Paris nombreuses.

À 4 h. 30, la voiture officielle entame le circuit pour s'assurer que la route est libre.

À 5 heures, MM. de Tjuault, Richard et Bazin, chronométrateurs de l'U.F., donnent le premier départ de 30 en 30 secondes par paires pour les motos solos et par unité pour les sidecars; les concurrents s'envolent à la conquête des lauriers, confiants en leur monture :

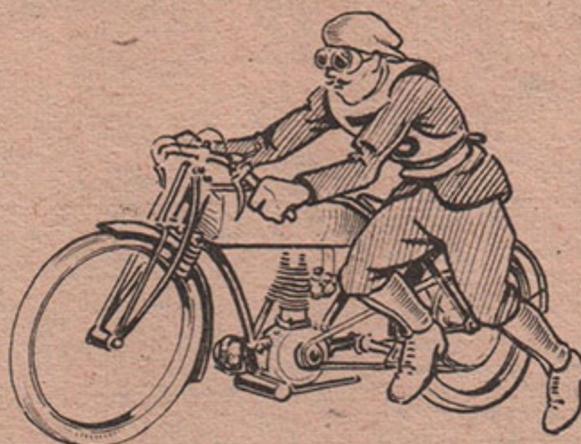
Déclarent forfait au départ :  
Pernette (Premier), Escoffier (Kœhler Escoffier) et Colombel (Centaure).

(1) Rien de commun avec Marcel. N.D. L.R.

**Le premier tour (30 kilomètres)**

Le meilleur temps est fait par Woodhouse sur Clément en 21 minutes, 12 secondes, soit à une moyenne de 85 à l'heure.

Allemann, qui a bûché à maintes reprises, arrive au ravitaillement avec ses freins cassés.



Les départs « à la poussette » étaient souvent laborieux. La casquette à l'envers se portait beaucoup, alors.

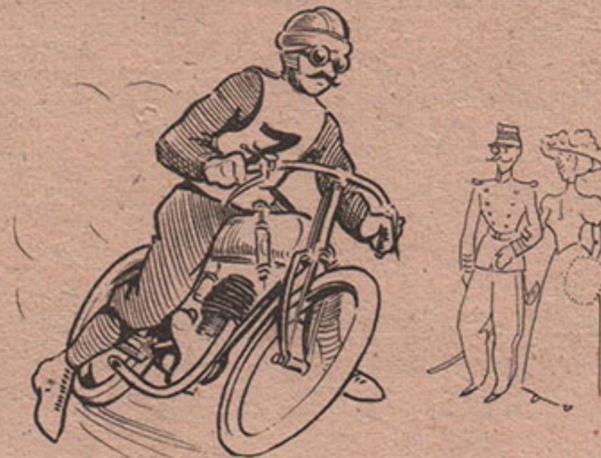
**Le deuxième tour (60 kilomètres)**

Le meilleur temps est fait par Lavanchy sur Motosacoche en 43 minutes, soit à une moyenne de 39 kms à l'heure.

Woodhouse ayant faussé une tige de soupape abandonne.

Pean, sur Peugeot, marche à vive allure, suivi par Fenton, sur sa Clément.

Vanella, sur René-Gillet, abandonne par suite d'une panne d'huile (la veille pendant ses essais l'orifice de son réservoir était resté ouvert et de l'eau s'était mélangée à son huile).



Un concurrent aborde une courbe dans le style classique d'alors. On appelait cela : « Un virage au pied ».

On apprend que Isody, trompé par le brouillard intense du matin, alors qu'il roulait à 90 à l'heure, n'a pas vu un virage à angle droit entre Arbonne et Ury, a escaladé le talus de la route et sauté le fossé pour aller s'abîmer avec sa machine dans les terres labourées.

On apprend également que Fay, sur sa B.S.A., a abandonné, ayant un roulement à billes brisé.

Gabriel, sur Triumph, rentre au ravitaillement en roulant sur les jantes, il répare et repart.

**Le troisième tour (90 kilomètres)**

Fenton, sur sa Clément, arrive bon premier et s'arrête pour ravitailler. Pean, sur Peugeot, le suit. C'est le tour aux ravitaillements.

A ce moment Gabriel arrive en trombe et éclate juste devant les tribunes.

**Le quatrième tour (120 kilomètres)**

Greame Fenton prend de l'avance et passe devant les tribunes aux acclamations des assistants effrayés par son allure.

Weymann, le sympathique aviateur, s'arrête, ayant le câble souple de son décompresseur cassé. Il essaye de réparer avec des ficelles, mais déclare peu après abandonner.

**Le cinquième tour (150 kilomètres)**

Quelques concurrents s'arrêtent pour ravitailler, Perrin s'aperçoit que son réservoir d'essence est dessoudé, il va être obligé de ravitailler à chaque tour, Planudet, sur René-Gillet, marche très régulièrement.

**Le sixième tour (180 kilomètres)**

Greame Fenton s'arrête pour ravitailler, ses yeux brûlés par la poussière lui font grand mal, mais il repart aussitôt. Perrin arrive à son tour pour ravitailler, ayant son réservoir troué.

Williamy perd beaucoup de temps à réparer sa chaîne de magnéto.

**Le septième tour (200 kilomètres)**

Pean talonne Greame Fenton et le dépasse. Perrin ravitaile, l'essence de son réservoir tombe goutte à goutte sur les cylindres chauds de son moteur. Quelqu'un dans l'entourage annonce qu'il ne fera pas 500 mètres, cette malheureuse prophétie se réalise et au moment où il s'apprête à repartir, une longue flamme enveloppe moto et cavalier. Woodhouse arrive avec un extincteur et l'incendie est éteint immédiatement, mais Perrin doit abandonner.

Lacroix raccourcit sa courroie.

**Le huitième tour (240 kilomètres)**

Fenton est toujours premier du classement dans sa catégorie, mais il perd l'avance si chèrement acquise au détriment de Pean. Ce dernier passe Fenton à l'Obélisque.

En 500, c'est Godfrey qui mène maintenant la danse. Lavanchy passe peu après, ayant perdu quelques secondes sur Godfrey.

**Le neuvième tour (270 kilomètres)**

Fenton est encore premier. La victoire n'est plus pour lui qu'une question de chance, mais Fenton a oublié sa pompe et il ne veut pas s'arrêter pour la reprendre, s'il crève, il a course perdue.

**Le dixième tour (300 kilomètres)**

Godfrey se maintient premier du classement général et peut espérer garder le Grand Prix de France qu'il détient depuis l'année dernière sur le même circuit de Fontainebleau. En sidecars, Touchet, sur Regals Green, marche d'une façon tout à fait régulière.

Beer, sur Douglas, par suite de crevaisons multiples et Fenn, sur B.S.A., abandonnent.

G. Fenton continue à mener la danse dans les 350. Il s'arrête une dernière fois pour ravitailler et reprend sa pompe. Godfrey, dans les 500, se maintient premier, mais Lavanchy commence à mettre de l'avance. Joe, sur New-Hudson, abandonne.

G. Fenton semble devoir être le vainqueur de sa catégorie, il passe devant les tribunes en coup de vent, ovationné par les spectateurs. Pean arrive à ce moment au ralenti, ayant une soupape tordue. Il répare et repart.

Une effervescence règne dans le public. Un coureur apporte la nouvelle que Godfrey est en panne à Achères et qu'il ne peut pas continuer.

Lavanchy passe tout fulminant de joie, car il a à présent presque partie gagnée. Steibel, sur Indian, file toujours à bonne allure.

On s'agite beaucoup autour des tribunes et du contrôle, et les photographes et le cinéma prennent leurs dernières dispositions.

Le clairon sonne à ce moment : Est-ce Lavanchy ? On voit déboucher au virage Lavanchy sur sa rapide Motosacoche. En effet, il est chaudement ovationné, car la lutte a été chaude. M. Munch est aussi content que le vainqueur, ne vient-il pas en effet de décrocher une timbale grandement enviée par toutes les maisons ?

On attend le vainqueur des 350, Fenton semble devoir arriver premier, les minutes passent, enfin un coup de clairon et l'on voit déboucher... Lacroix. Qu'est devenu Fenton ? On attend, on espère même que Fenton ne saura tarder, il peut gagner encore, car il a une certaine avance sur Lacroix. Mais peu après, on apprend qu'il est immobilisé, en panne à 8 kms du but ; si près et si loin, pauvre vaincu, il fallut que la mauvaise chance s'en mêlat.

Dans la catégorie des 250, c'est Bange, sur Terrot, qui termine en 8 h. 5 min. 3/5, après avoir fait une merveilleuse course de régularité.

**LE CLASSEMENT FINAL**

**Motocyclettes : Première catégorie 250 cc.**  
1. Bange (Terrot, pneus Wolber), en 8 heures, 51 min. 3/5.

**Deuxième catégorie : 350 cmc.**

1. Lacroix (Peugeot, pneus Wolber, carburateur Longuemare), 6 h. 21 min. 56 sec.; 2. Pean (Peugeot, pneus Wolber, carburateur Longuemare), 6 h. 39 min. 19 sec.; 3. Desvaux (Peugeot, pneus Wolber, carburateur Longuemare), 6 h. 49 min. 38 sec., etc.

**Troisième catégorie : 500 cmc.**

1. Lavanchy (Motosacoche), 6 h. 6 min. 52 s.; 2. Mundy (Triumph), 6 h. 28 min. 47 sec.; 3. Dubost (René-Gillet), 7 h. 3 min. 9 sec.; 4. Steibel (Indian), 7 h. 3 min., 37 sec., etc.

**Sidecars — Catégorie 350 cmc.**

1. Davies (Douglas, pneus Hutchinson), 8 h. 59 min. 7 sec.

**Catégorie 500 cmc.**

1. Touchet (Regal Green), 6 h. 36 min. 38 sec.; 2. Honel (Gladiator), 6 h. 46 min. 1 sec.; 3. Delaune (B.S.A.), 6 h. 48 min. 14 sec.; 4. Berger (B.S.A.), 6 h. 56 min. 6 sec.; 5. Oblin (Motosacoche), 7 h. 7 min. 44 sec.

**Catégorie 750 cmc.**

1. Milland (Motosacoche, pneus Hutchinson), 6 h. 27 min. 43 sec. 1/5.

**Catégorie 1.000 cmc.**

1. Meuriot (René-Gillet, pneus Dunlop, bougies Macquaire, sidecar Mills Fullford), 6 h. 47 min. 37 sec. 3/5; 2. Chartier Desvarenes (Indian); 3. Treffet (Indian).

**CE QU'ILS ONT EU :**

Alleman : multiples crevaisons.  
Beer : crevaisons.

Berger : laisse trainer une courroie de rechange qui se prend dans la roue du sidecar, évite une chute très grave.

Bloch : multiples crevaisons.

Bobba : ne prend pas le départ.

Cammille : casse son tube d'admission au huitième tour.

Colombel : pris d'étourdissements, ne prend pas le départ.

Chartier Desvarenes : fourche cassée, bougies encrassées, au huitième tour, rentre au ravitaillement avec la moitié d'un pignon, après 3/4 d'heure de réparation repart. Au dixième tour grippe sa soupape d'échappement et termine les deux derniers tours avec un cylindre.

Cuzeau : chute, casse sa roue au 2<sup>e</sup> tour, à la Croix de Souvray et abandonne.



Un coureur en vitesse. Remarquez la position très « Streamline » de ce fougueux conducteur.

Darmont : crevaisons et éclatement en vitesse sans chute.

Delcoux : perd du temps au cinquième tour à réparer son pneu.

Desvaux : chute au premier tour par suite du brouillard et se fait une profonde incision dans la joue gauche, arrive malgré cela quatrième du classement dans les 350.

Dubost : crève trois fois et éclate; perd 10 minutes au ravitaillement et, malgré cela, fait le tour en 29 m. 30 s., casse deux courroies neuves.

Fay : chute par suite de dérapages, fait le premier tour en 24 minutes (bûche comprise). Au deuxième tour, il casse un roulement à billes et abandonne.

Gabriel : crevaisons.

Greame Fenton : casse son ressort de soupape d'admission à 6 kilomètres de l'arrivée alors qu'il était premier.

Honel : pas de crevaisons, aucun ennui.

Isodi : chute au premier tour par suite du brouillard; il va s'abîmer dans un champ.

Joe : casse une soupape.

Lambert : chutes.

Lavanchy : une bougie encrassée.

Lehmann : chutes.

Mangin : une crevaison.

Pean : tige de soupape tordue.

Perrin : au sixième tour, alors qu'il était premier, il s'aperçoit que son réservoir est déssoudé. Au septième tour, en ravitaillant son essence, met le feu à la moto.

Pellissier : migraines au départ.

Plaudet : induit en erreur sur le classement, veut prendre de l'avance et bûche à la Pyramide. Vient se restaurer au ravitaillement et repart avec ses freins brisés.

Rex Mundy : chute à Ury, soupape cassée et crevaisons.

Rousseau : chute, carburateur bossé.

Steibel : perd la tige de sa pompe à huile; à l'arrivée, n'ayant pas vu le signal, fait un tour de plus.

Sproston : casse une soupape.

Touchet : réservoir d'essence déssoudé. Ravitaille tous les tours.

Treflet : douze crevaisons et éclatements.

Vaneila : eau dans le réservoir à huile.

Viala : quatre crevaisons, lève soupape

Weymann : câble de décompresseur cassé.

Woodhouse : casse une soupape.

Williamy : chute, culbuteur grippé, cassé.

SPECTATOR.

**PLAIDOYER POUR LE « VEAU »**

**A** VOUONS-LE ! La recherche presque exclusive de la vitesse n'a peut-être pas été très heureuse pour la popularité de la moto. Cela lui a gagné une clientèle sportive dont l'enthousiasme est bien sympathique, mais elle a peut-être écarté un public timide et dont l'ambition est de se transporter avec le maximum de sécurité, de confort, de propreté, de silence et d'économie. Sans doute y a-t-il eu quelques essais en ce sens (Ner a Car par exemple), mais ils ont échoué parce qu'ils ont été isolés, parce qu'aucun effort sérieux, concerté, n'a été fait, parce qu'on a pas suffisamment prospecté une clientèle possible. On sait combien il est difficile de modifier les opinions publiques. Et on croit communément que la motocyclette est peu confortable, sale, bruyante, brutale et même instable, capricieuse, difficile à mettre en route. Telle est l'impression de trop de personnes. Ce sont autant d'erreurs, mais elles sont solidement ancrées. Quand il voit tel motocycliste maladroit ou négligent suer sang et eau pour mettre sa machine en marche, démarrer en trombe dans le tonnerre de l'échappement, se donner l'apparence d'un dompteur de monstre, Monsieur Tout le Monde a quelque appréhension. Le vélomoteur lui-même lui paraît trop bruyant et son ralenti souvent défectueux lui fait également tort.

Voici, semble-t-il, quelques-uns des points qui devraient retenir l'attention des constructeurs.

1° La facilité de mise en marche. Un polycylindre de cylindrée moyenne, 250 cmc. par exemple, à taux de compression modéré et pourvu d'un dispositif semi-décompresseur analogue à celui que l'on

trouvait jadis sur quelques machines, la P.M. entre autres, permettra un départ sans effort. Un allumage par batterie est très avantageux sous ce rapport. Le kick starter pourrait être alors assez multiplié. Le carburateur pourrait être muni d'un volet d'air, très utile pour le départ à froid.

2° Un changement de vitesse à engrenages planétaires avec commande au guidon est-il irréalisable ou trop coûteux ?

3° Freins couplés à commande hydraulique du type Lockheed.

4° Cadre ouvert ou châssis.

5° Suspension avant et arrière.

6° Mécanisme entièrement protégé.

7° Chaîne secondaire sous carter ou transmission acatène.

8° Larges garde-boue enveloppants avec bavolet rigide, articulé, avec rappel par ressorts.

8° Marche-pieds et protège-jambes. Pare-brise.

9° Simplification des commandes - carburateur entièrement automatique, avance à l'allumage automatique.

10° Béquille centrale.

11° Roues à broche interchangeable.

12° Siège à deux places remplaçant la selle comme sur la Rapide Vincent H.R.D.

A bien des égards le Ner à Car répondait à ses divers points, mais il présentait des imperfections qu'il eût été possible de corriger, en particulier son changement de vitesse à plateaux, séduisant en principe, mais peu satisfaisant en pratique. La Majestic, chez nous, répondait également à ce programme, et il est dommage que ses constructeurs n'aient pas persévéré et créé un type plus léger et plus maniable.

# Nous avons fait un beau voyage!...

## ALGER-CASA-ALGER

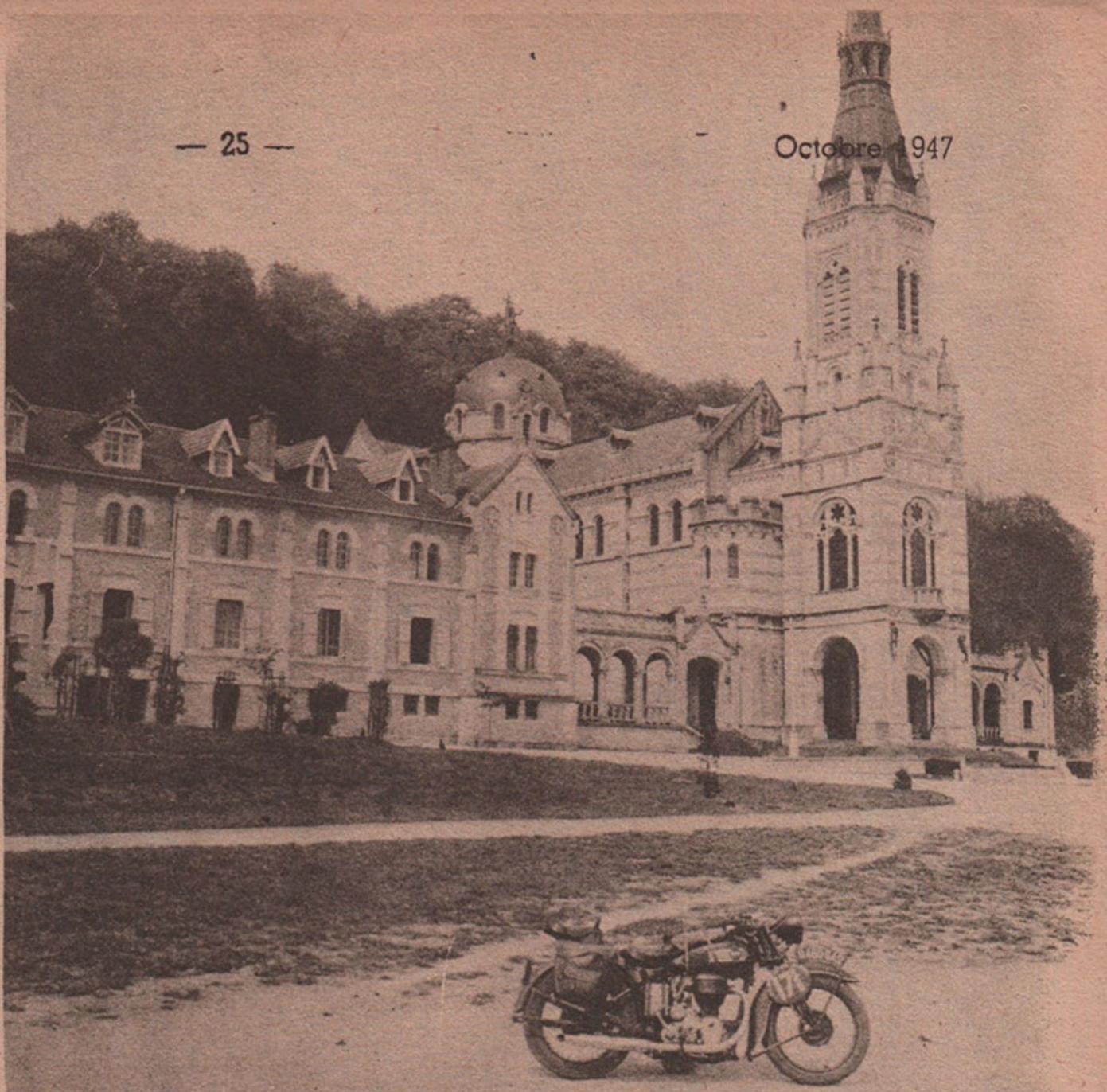
**D'**ABORD, les présentations : lui, un grand diable qui m'aime bien, me figole, m'installe, les veilles de départ, au milieu de son bistrot, volets fermés et toutes lampes ouvertes et se dit : « qu'est-ce que je pourrais encore bien lui faire ? ».

Moi : une brave 500 qui, gâtée comme je le suis, ne demande qu'à tourner et voir du pays.

J'ai bien promené mon patron, dans la nuit, de Lyon, par Le Puy, Clermont, Roanne, pendant plus de 500 kms par de ces petits chemins..., la journée qui suit, sous la pluie. J'ai été sage et, le dimanche, à Charbonnières, dans la côte, chatoillée un peu, j'ai rué et fait mon petit pur-sang.

J'ai senti qu'il était content de moi et rêvait de me faire voir du soleil et de bons copains à lui. Des coups de téléphone à la hâte, on lui répond de Marseille : « pas de place sur le bateau, inutile de vous déranger ». Lui pense : « J'y vais quand même, on verra bien ».

Préparatifs à la hâte, pas le temps d'une rapide visite à l'usine, mais je me sens bien. On frotte la route au matin, lorgnant au passage de belles pancartes : Beaune, Clos-Vougeot, puis Mâcon. Mais lui ne s'arrête pas, il pense : Mascara-Toulal.



Un petit arrêt à Lyon et c'est la vallée du Rhône, mais que de vent. Il a beau me tenir, à la sortie du Pont de l'Isère, j'irais froter le talus de gauche; un petit bonjour à Bagnols à une 500 Kœhler dont j'ai fait la connaissance à Lyon et nous sommes de bonne heure à Marseille. Vite, aux bureaux de la Transat. Du trottoir, je le vois plaider notre cause et il s'y donne. Il revient content, sur une bonne parole : dormez tranquille et soyez là demain matin à 8 heures 30.

Dès 7 h. 30 nous sommes là. Il pleut, mais nous partons. Pour 1.000 francs, je vais faire ma première traversée, et à 11 heures on m'embarque avec quelques sœurs nous accompagnant.

J'ai bien été un peu secouée, mais ai tenu le choc; à peine une égratignure au réservoir et une, plus grave, au verre du phare, mais, du quai, je le vois passer : je le reconnais à peine, tout pâle, l'œil terne, tremblant sur ses jambes, il monte péniblement dans une belle Bugatti et me laissera toute seule l'après-midi et la nuit dans mon hangar.

Le lendemain, ça change. Il me revient tout guilleret, il me reste un peu d'essence, je pars au premier coup de kick et, sous un beau soleil, je fais connaissance avec Alger et un ami à lui, où, sitôt arrivée, on s'occupe de moi : un

câble supplémentaire par-ci, un chatterton par là. Mon patron est heureux, le rosé coûte 11 fr. 50 le litre, l'apéritif 5 fr. 25 le verre. Il en profite sans toutefois en abuser, ni me délaisser pour autant.

De belles plaques Alger-Casa-Alger et le no 171 et après deux jours de ce régime, en route : par une jolie route au bord de la mer, bien plus belle que le jour de notre voyage. Nous sommes heureux, ça marche bien. De belle séries de virages, de la 3<sup>e</sup>, de la 2<sup>e</sup> tant qu'on en veut et toujours du vent, du sable, vers Mostaganem, des collègues que nous passons et nous arrivons en tête à Oran où nous sommes très applaudis.

Des amis s'occupent de moi, mais je me sens très bien. Une heure après, ça repart. Un câble de débrayage lâche en pleine ville, vite celui de rechange. La route algérienne est très ondulée et fatigue le poignet, mais le pays est beau et il paraît si content...

Avant Tlemcen, un virage comme tant d'autres mais en plus un vilain trou, il fait ce qu'il peut, mais nous nous retrouvons dans le fossé. Il me relève vite et sans même me demander si je peux continuer, nous repartons. Je vais un peu de travers, mais ce n'est pas bien grave. Encore des virages. Nous sommes habitués. Ça va plus droit, une grande borne : Maroc, et nous saluons les premiers ce beau pays. La route est superbe, droite, et, au bout, Oudjda où nous sommes fêtés.

Une bonne nuit de repos. Au matin, en route, mais ça va tout seul, route magnifique, droite à perte de vue, beau temps, plus de vent, je ne demande qu'à foncer, mais lui, plus sage, me modère. Ça nous réussit, car nous retrouvons quelques sœurs, qui, trop pressées, ont dû s'arrêter pour essayer de reprendre leur souffle.

Une plaine immense, les montagnes blanches de neige à l'horizon. Des marocains sympathiques qui nous acclament, puis, de belles vallées. Fez, toute blanche dans sa cuvette de verdure; un arrêt à

■  
Léon Gillot  
et sa fidèle  
500 N° 171

■

Meknès; puis de nouveau la route, les chênes-liège de la Mamora, l'Océan en vue, c'est Rabat et un nombreux public, puis Casablanca toujours plus belle et où mon patron est assailli par ses nombreux amis.

J'aimerais bien rester par ici, le pays est beau, il fait soleil, je me nourrirais à meilleur compte : 7 fr. le litre d'essence et plus de ces petits bouts de papier qu'il égare toujours dans ses porte-feuilles, mais, prêtant l'oreille, je crois bien avoir saisi qu'il compte me ramener par ici cet hiver. J'en suis heureuse à l'avance.

Pendant deux jours, un nombreux public vient me voir puis, nous repartons par cette même belle route jusqu'à Tlemcen. Arrêt à Oudjda après avoir subi le vent de sable dans la plaine de Guercif. A Tlemcen, ma roue arrière ramasse un beau clou. La chambre est vite changée, mais comme nous sommes pressés à présent, il me chatouille le guidon avec le menton, 43 kms de plaine en 20 minutes, ce n'est pas un régime pour moi. Une

fois de temps en temps, mais n'y revenons pas trop souvent.

A Mascara, pendant le plein d'essence, il n'oublie pas le beau grand verre de rosé qui lui permettra d'attendre le casse-croûte à Orléansville. Un peu de toilette et, après Blida, c'est Alger avec beaucoup de monde pour nous attendre. Tribunes, musique militaire.

Allons-nous pouvoir retourner bientôt dans la Haute-Saône qui nous attend ? Il n'y a plus de place disponible pendant plus d'un mois, mais les amis des amis du patron s'occupent de nous et je coûterai bien moins cher pour le retour, 540 francs seulement.

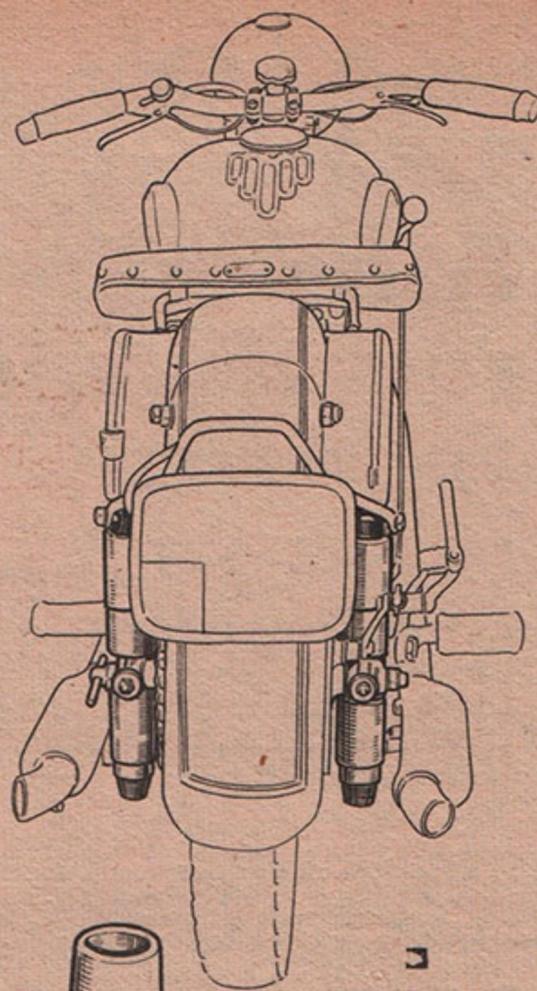
Lui a dû s'habituer à la mer, ou plutôt le vent soufflait moins fort. Sitôt à quai, il s'occupe de moi, m'emmène vite et prenons la route du retour, lequel se fera sans incident et à une belle moyenne.

Je ne suis pas fatiguée, lui est heureux et m'a promis de repartir bientôt.

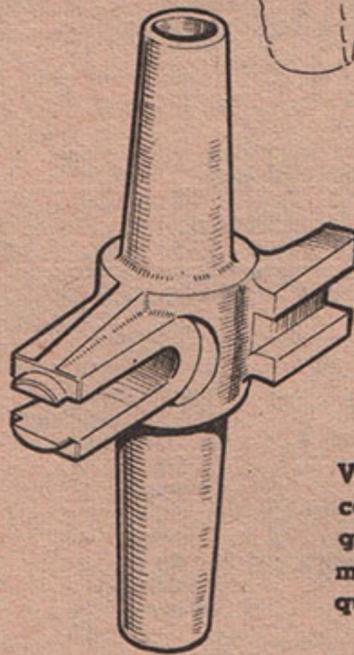
Nous avons fait un beau voyage.

La 500 N° 171

P.C.C. Léon GILLOT



Vue d'arrière, cette Peugeot montre l'élégance de sa suspension Grazzini.



A gauche : Voici un des coulisseaux aux généreuses dimensions pratiquement inusable

## La SUSPENSION ARRIERE ADAPTABLE GRAZZINI

La commercialisation d'une suspension arrière adaptable fut considérée par un grand nombre de motards comme une initiative fort sympathique. Il y avait cependant quelques petites réserves à faire, sous les rapports de l'excellence du système adopté et surtout de la facilité de montage. Après une longue étude, Grazzini a solutionné au mieux le problème, et on peut affirmer sans détour que sa suspension défie la critique, que ce soit pour les avantages qu'on en retire, ou pour le côté esthétique et pratique. Elle est d'un principe connu et éprouvé depuis fort longtemps, et n'a rien à envier à celles des beaux racers étrangers qui se taillent, dans toutes les épreuves de vitesse, la part du lion.

C'est un système coulissant, avec ressorts supérieurs travaillant à la compression et ressorts amortisseurs en bas. Voici quelques détails de construction :

L'armature, en acier coulé, s'adapte de chaque côté du cadre par brasure au moyen de 2 raccords orientables. L'axe est fixé à cette armature par un collier, à une des extrémités (en haut) et en bas par un simple boulon. Le coulisseau est constitué par un manchon en acier avec bagues en bronze anti-friction de grande longueur. Un graisseur extérieur permet de donner de temps à autre un coup de pompe Técalémit. L'axe étant lui-même en acier spécial traité avec pattes d'araignées, la sécurité est totale. Le ressort supérieur encaisse les chocs et le ressort inférieur

interdit tout talonnage ou rebondissement. Le mécanisme est protégé par des tubes télescopiques qui empêchent la poussière de pénétrer et donnent à l'ensemble un aspect agréable.

Les portées qui supportent l'axe de roue sont très larges et garantissent la rigidité. On peut adapter une roue ordinaire ou une roue à broche, à volonté. Il est simplement nécessaire de monter un axe plus long.

La qualité des matériaux, la dimension des pièces, une bonne lubrification des parties frottantes permettant d'affirmer qu'elle est à peu près inusable et n'occasionne aucun déboire. Quelques dizaines de milliers de kilomètres en terrain varié l'ont d'ailleurs prouvé de façon surabondante.

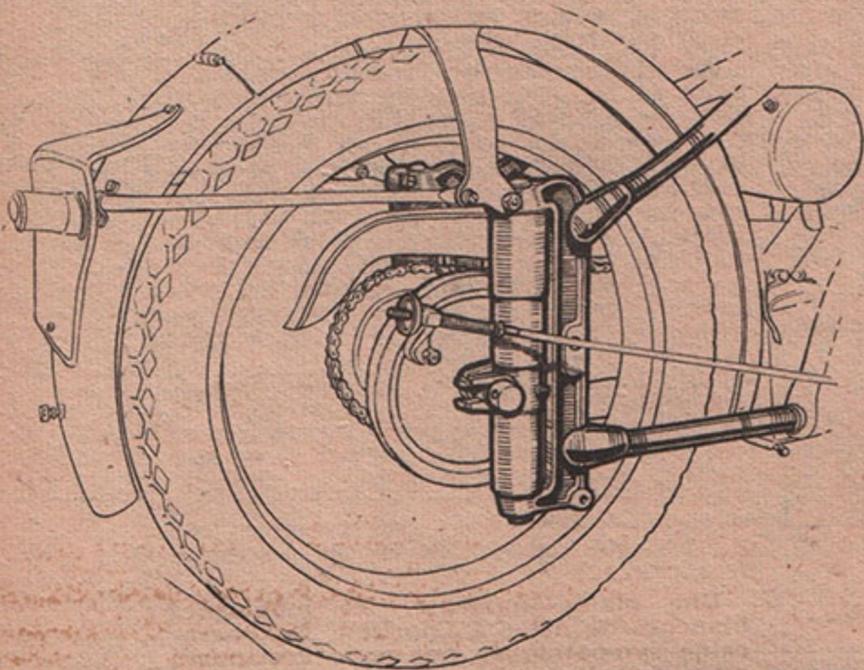
Les possibilités de montage sur toute machine à transmission par chaîne et cadre en tubes, quelque soit sa cylindrée, ont permis l'établissement d'un seul modèle. Cependant, un système particulier en permet la pose sur les D.K.W. à cadre en tôle.

Grazzini s'est assuré un réseau d'agents dans toute la France. Ces spécialistes sont à même d'effectuer la pose de la suspension Grazzini, qui assure un confort plus grand, une meilleure tenue de route, et donne ainsi une importante plus-value à la machine modernisée. La suspension Grazzini s'harmonise avec la ligne de toutes les machines classiques. Voici d'ailleurs quelques exemples d'applications déjà réa-

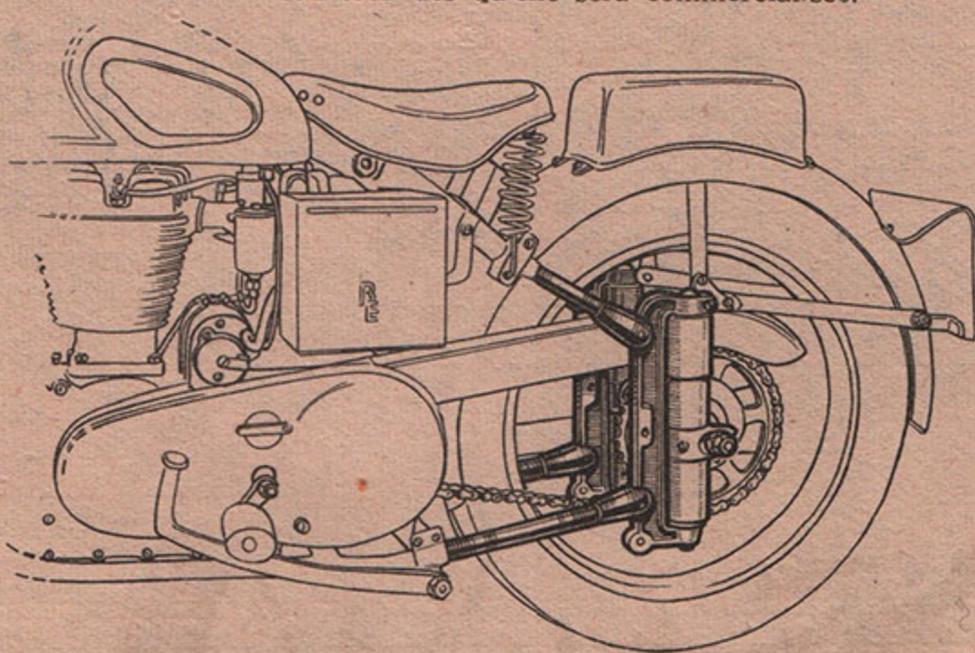
lisées : Royal Enfield, Matchless, Triumph, Norton, Peugeot, Terrot, Motobécane, Victoria 250, Zundapp 350, Harley-Davidson etc...

La demande est nombreuse, et pour permettre de la satisfaire plus rapidement, Grazzini demande des agents pour les zones qui n'en comportent pas encore. Les motoristes intéressés sont priés de lui écrire de la part de « Moto-Revue ».

Signalons, pour finir, que Grazzini a à l'étude une fourche avant télescopique adaptable. Nous la présenterons à son tour dès qu'elle sera commercialisée.



A gauche : Montage sur une 350 Zundapp.



A droite : Voici une 500 Royal-Enfield dotée de cette suspension.

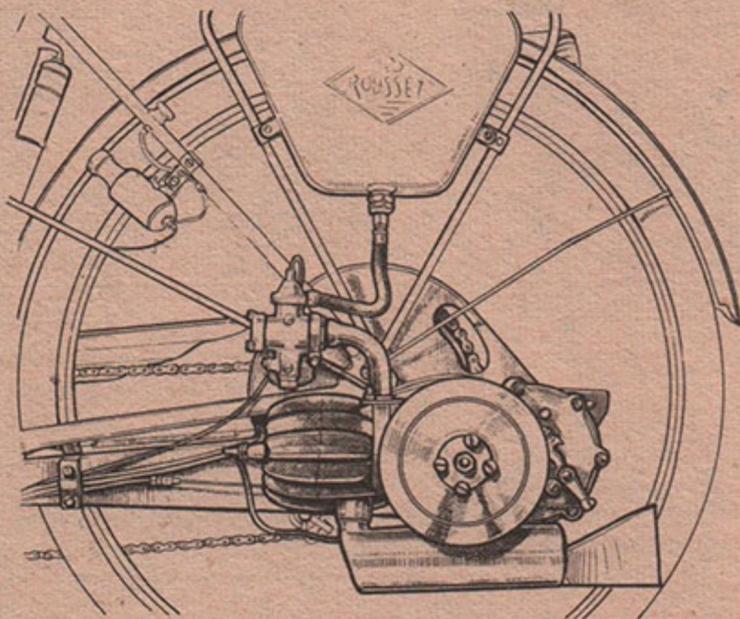
# Comment faire son choix?

par REGAIRAZ

**Le choix d'une machine est aujourd'hui une chose d'autant plus difficile qu'on ne trouve guère qu'à acheter d'occasion. Voici quelques conseils à l'égard des acquéreurs éventuels.**

UNE motocyclette, représente aujourd'hui un petit capital. Cela s'explique par la rareté des machines disponibles et par le grand nombre des acheteurs éventuels. Aussi voit-on réapparaître quelques vieux rossignols qui,

Nous vous mettons en garde également au sujet de l'origine de la machine. Il y a un très grand nombre de machines volées et maquillées. N'achetez donc que si vous avez toutes garanties sur la personne du vendeur. Il doit avoir en sa

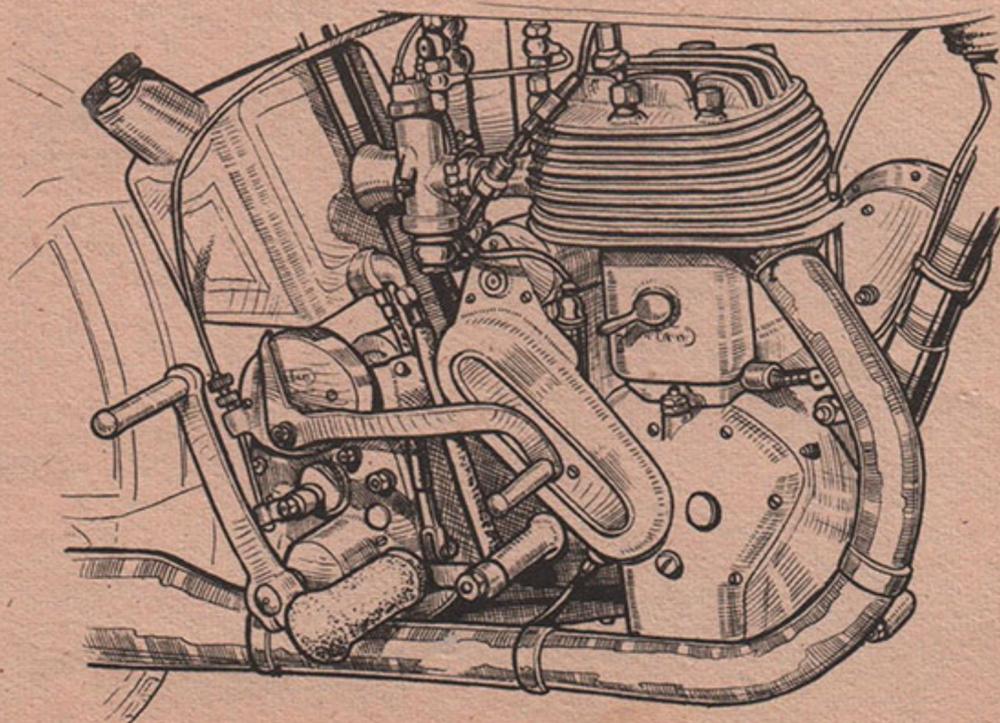


Le moteur auxiliaire est une solution pratique et économique. Voici le P.P. Rousseau, un remarquable petit deux temps à transmission par chaîne.

autrement, auraient depuis longtemps fini à la ferraille. Dans la griserie de l'achat méfiez-vous. Ne vous laissez pas séduire par un aspect trop brillant, surtout quand il s'agit d'une machine ancienne. La peinture coûte encore moins cher qu'une réfection mécanique. Par contre il arrive qu'une machine de bonne marque ait plus d'âge que de services et qu'elle soit encore en très bon état de marche. N'achetez donc une machine qu'après vous être assuré de son âge et de son état mécanique. N'oubliez pas qu'il est extrêmement difficile de se procurer des pièces de rechange et qu'il ne peut guère être question, avec les restrictions actuelles, d'usiner des pièces dans un métal approprié. Et ce problème des pièces de rechange est d'autant plus difficile à résoudre que la machine est d'une marque moins connue. De nombreuses marques ont disparu tant en France qu'à l'étranger.

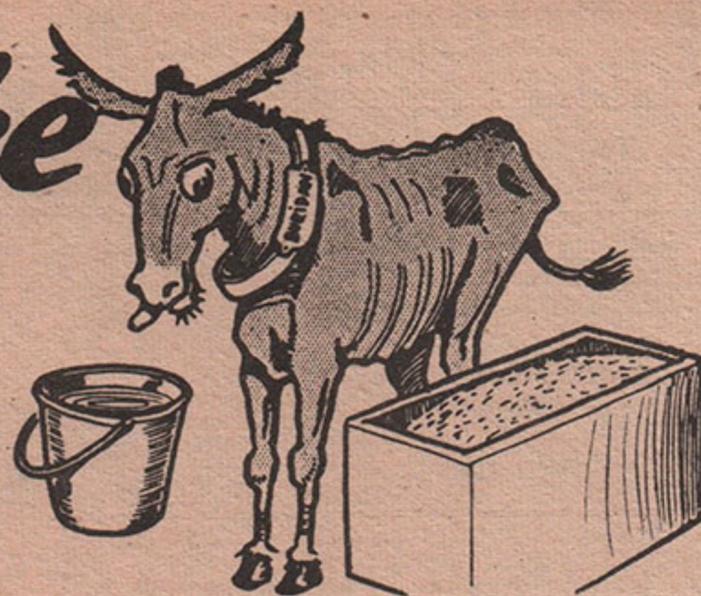
possession les pièces administratives. Mais encore peuvent-elles être des contrefaçons. Un prix trop avantageux doit éveiller vos soupçons. Il y a une masse de carambouilleurs dont vous devez vous

Certains agents se sont spécialisés dans la reconstruction des machines des surplus et les vendent avec toutes garanties de sécurité. La Norton 16 H en est un exemple très répandu.



méfier. Sinon, un beau jour, vous aurez à restituer une machine sans autre ressource que de vous retourner contre un vendeur insolvable. L'achat des surplus de l'armée est une aventure très risquée. On peut avoir la chance de faire une bonne affaire, mais c'est rare. Ces machines ont été, en règle générale, aussi mal menées qu'entretenues. Ce sont la plupart du temps des cadavres. Pour prendre un exemple : à l'étranger, certains constructeurs avaient accepté de reprendre les machines qu'ils avaient fournies à l'armée et de les remettre en état. Bien qu'ils les aient revendues à un prix assez élevé, ils se sont aperçus que l'opération, de prime abord intéressante, s'était avérée ruineuse et ils y ont rapidement renoncé. C'est que ces machines, bien que récentes, étaient en mauvais état. Et pourtant l'armée anglaise disposait d'ateliers de réparation dont nous n'avons pas l'équivalent. Les mécaniciens professionnels s'en tirent encore en achetant un lot de machines et en réparant celles qui sont en un état décent à l'aide des pièces empruntées aux autres. Mais pour l'amateur, ce n'est guère possible. En principe, les Domaines ne vendent chez nous que de la ferraille.

Le plus sûr c'est encore de vous adresser à un motoriste consciencieux. Le prix sera peut-être plus élevé, encore n'est-ce pas certain, mais vous serez assuré de n'être pas trompé.

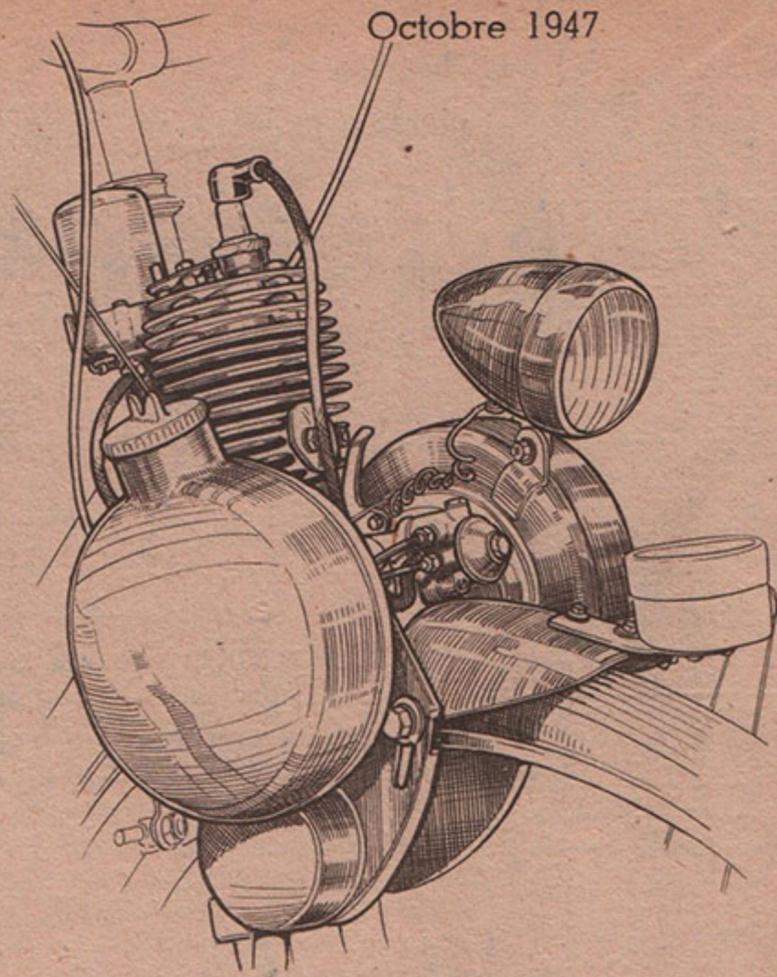
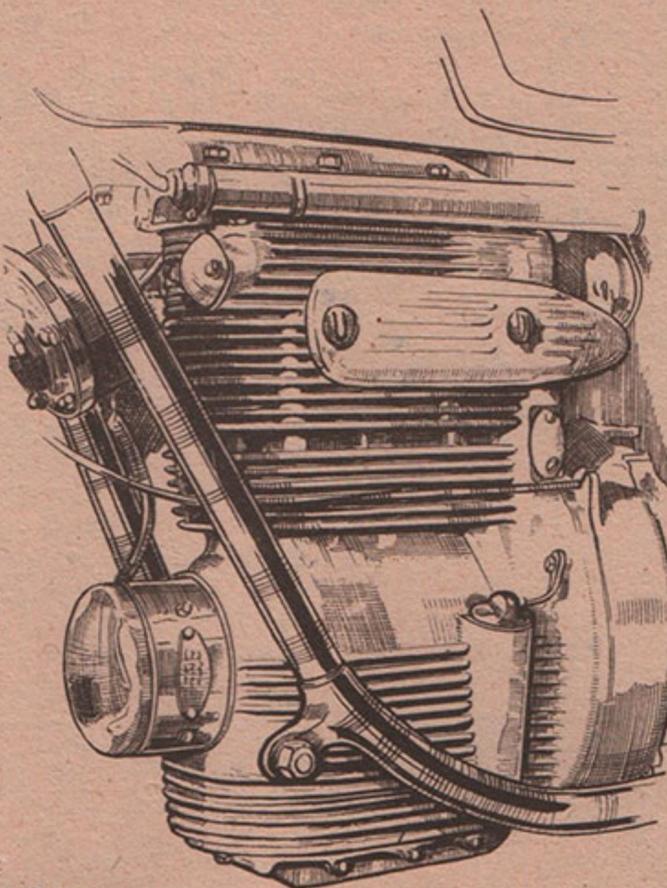


La vérification de l'état mécanique d'une machine n'est pas chose facile, et si vous n'êtes pas sûr de vous, faites-vous accompagner par un ami vraiment compétent. Il ne peut guère être question d'un essai, l'essence étant trop rare. Et on ne peut être certain du bon état d'une machine qu'après... un démontage. Toutes les autres indications n'ont qu'une valeur très relative. Comment pouvez-vous apprécier l'état de l'embellage, savoir si les galets sont piqués. Quand on utilisait des bagues de bronze on pouvait encore se rendre compte s'il y avait du jeu. Comment apprécier de chic le jeu d'un embellage à galets ou à aiguilles? La compression peut être bonne à froid et mauvaise à chaud. Il y a mille et un trucs pour camoufler les jeux. Serez-vous sûr de l'alignement du cadre? Va-t-on vous permettre de démonter le carter de chaîne primaire pour vérifier l'état de la transmission primaire et de l'embrayage? Mieux vaudrait un essai, qui vous permettrait de constater les performances de la machine et d'interpréter les bruits et les irrégularités de fonctionnement que vous pourriez éventuellement constater. Encore faut-il avoir pour cela une longue expérience.

Chaque type de machine correspond à une utilisation différente. Une supersport ou une grosse 1.000 cc. conviennent mal à un service de ville et à des arrêts nombreux et bien qu'on puisse faire du grand tourisme avec un vélomoteur on souhaiterait plus de confort et de vitesse. Tout cela est l'évidence même.

Pendant longtemps une vitesse maxima, aussi élevée que possible, a été considérée comme l'idéal. Il semble qu'on soit quelque peu revenu de cette passion pour la vitesse. Et on a bien raison. La vitesse coûte cher et à l'heure actuelle les pneus en gomme synthétique nous interdisent les allures rapides. La vitesse impose à tous les organes des fatigues anormales qui se traduisent par des rup-

tures ou tout le moins par une usure plus rapide. Enfin la recherche du maximum de puissance spécifique nécessite des rapports volumétriques très élevés et des réglages de distribution avec des temps largement croisés, qui provoquent aux allures normales des refoulements à l'admission et une augmentation de la consommation, tout cela pour réaliser une vitesse en pointe que peu de routes permettent d'utiliser. Mieux vaut sacrifier quelques-uns de ces chevaux inutiles, diminuer quelque peu le rapport volumétrique et le régime, quitte même à augmenter un peu la cylindrée si on veut atteindre des performances très brillantes. Une grosse mille est à peu de chose près aussi rapide qu'une supersport 500 et ne dépense guère plus. Un exemple caractéristique est fourni par une célèbre 600 anglaise qui, à une allure raisonnablement rapide, ne consomme guère que 3 litres aux 100 kms.



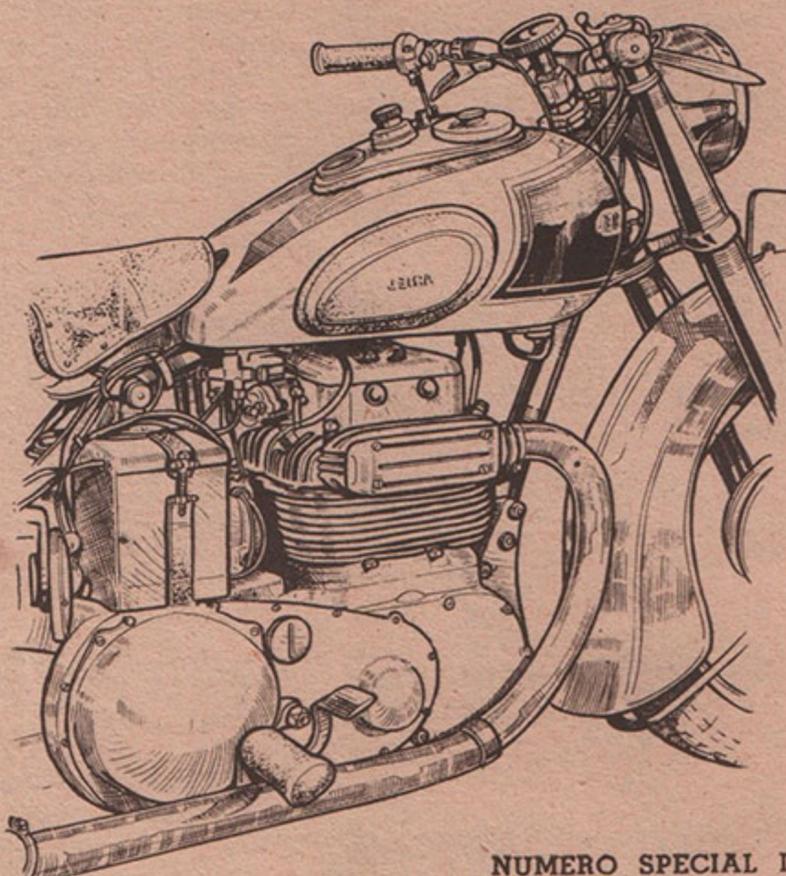
La partie motrice du Velosolex, le plus petit et le plus économique des véhicules à moteur homogènes.

Même au prix de l'essence en Angleterre, deux fois moins élevé que chez nous, cette faible consommation est intéressante et du point de vue individuel et du point de vue national; en effet, non seulement nous roulons plus économiquement mais encore, pour la même quantité d'essence, les véhicules couvrent plus de kilomètres, ce qui permet de limiter les importations. On peut estimer que la vitesse maxima utilisable de 100 km/h. est largement suffisante.

Avec ses accélérations positives et négatives extrêmement brillantes, avec son extrême maniabilité, la motocyclette permet de hautes moyennes. Une machine souple est bien plus agréable à conduire qu'une machine exagérément nerveuse et qui exige de fréquents changements de vitesses et une utilisation adroite des diverses commandes. Bien entendu nous ne méconnaissons pas l'intérêt de la machine de compétition pour le sportif et l'expert. Mais nous devons, à l'heure actuelle, développer surtout la machine utilitaire convenant à une clientèle beaucoup plus étendue.

#### LES DIVERS TYPES

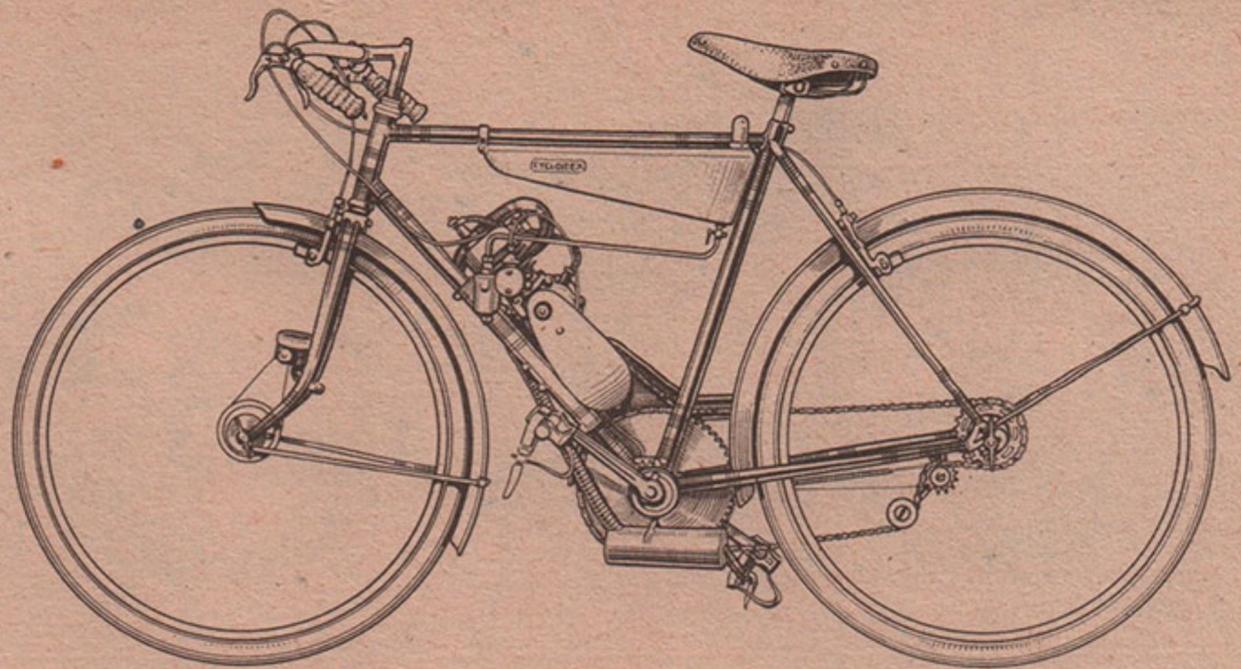
Tout en bas de l'échelle, nous trouvons les groupes auxiliaires d'une cylindrée variant de 35 à 50 cc. Parfois le groupe auxiliaire est monté sur une machine spécialement étudiée et, du point de vue mécanique, on a ainsi une machine plus homogène. Ces petits groupes ne doivent pas être comparés à ceux que nous vîmes apparaître en si grand nombre après 1918. Ils étaient alors trop lourds et trop brutaux et imposaient aux bicyclettes des efforts pour lesquels elles n'avaient pas été étudiées. Aussi disparurent-ils rapi-



Deux exemples de machines de luxe. Ci-dessus : La 500 cmc. Sunbeam à deux cylindres en ligne, tout en aluminium chemisé, transmission par arbre rigide. Ci-contre : La dernière 1000 cmc. Ariel quatre cylindres en carré. Plus coûteuses à l'achat que les modèles populaires, ces machines restent pourtant très économiques d'entretien.

dement. Le groupe auxiliaire moderne est extrêmement léger, 5 ou 6 kg., et il ne retire à la bicyclette rien de sa maniabilité. On aurait tort de croire que ces groupes soient fragiles. Ce n'est pas la dimension absolue des organes qui conditionne leur robustesse, mais leurs dimensions relativement à l'effort fourni. Or, ces petits engins ne sont pas construits pour développer, par comparaison avec leur cylindrée, une grande puissance. Cette puissance serait inutilisable sur une bicyclette qui, par suite de sa construction légère et de son absence de suspension, ne peut rouler à une trop grande allure. De plus, l'absence de changement de vitesse oblige à rechercher une courbe de puissance aussi plate que possible. Il en résulte que, par suite de leur puissance spécifique relativement peu élevée, ces petits moteurs ne sont jamais surmenés. Il n'y a nullement à craindre une ovalisation rapide car si le régime angulaire paraît assez élevé, la vitesse linéaire, par suite de la faible course du piston reste assez réduite. Bien entendu, il ne faut pas s'attendre à des performances extraordinaires. La vitesse se situe aux environs de trente kilomètres à l'heure et la vitesse moyenne sur un itinéraire à profil normal peut être de 20 à 25 à l'heure, et ce sont là des chiffres pratiquement très intéressants. La régularité de marche est parfaite et il est exceptionnel d'avoir à pédaler. On peut d'ailleurs monter sur la bicyclette une multiplication assez forte qui permet d'aider le petit moteur sans avoir à « tricoter ». Ce n'est guère qu'à partir de 7 ou 8 % qu'il est nécessaire d'assister le moteur. On n'a donc que très exceptionnellement à pédaler. La consommation est d'environ 1 litre aux 100 kilomètres. Comparez avec le prix du même parcours en 3<sup>e</sup> par le train.

Le vélomoteur est devenu une moto légère. Le moteur type reste le deux temps, si intéressant pour les petites cylindrées. En effet, pour donner des résultats intéressants, le deux temps classique doit travailler sous une charge assez forte et sa courbe de puissance est plate, de telle



Voici un autre exemple de vélo à moteur auxiliaire. Celui-ci est monté avec le groupe Cyclorex, et la transmission à la roue AR s'effectue par l'intermédiaire du pignon de pédalier.

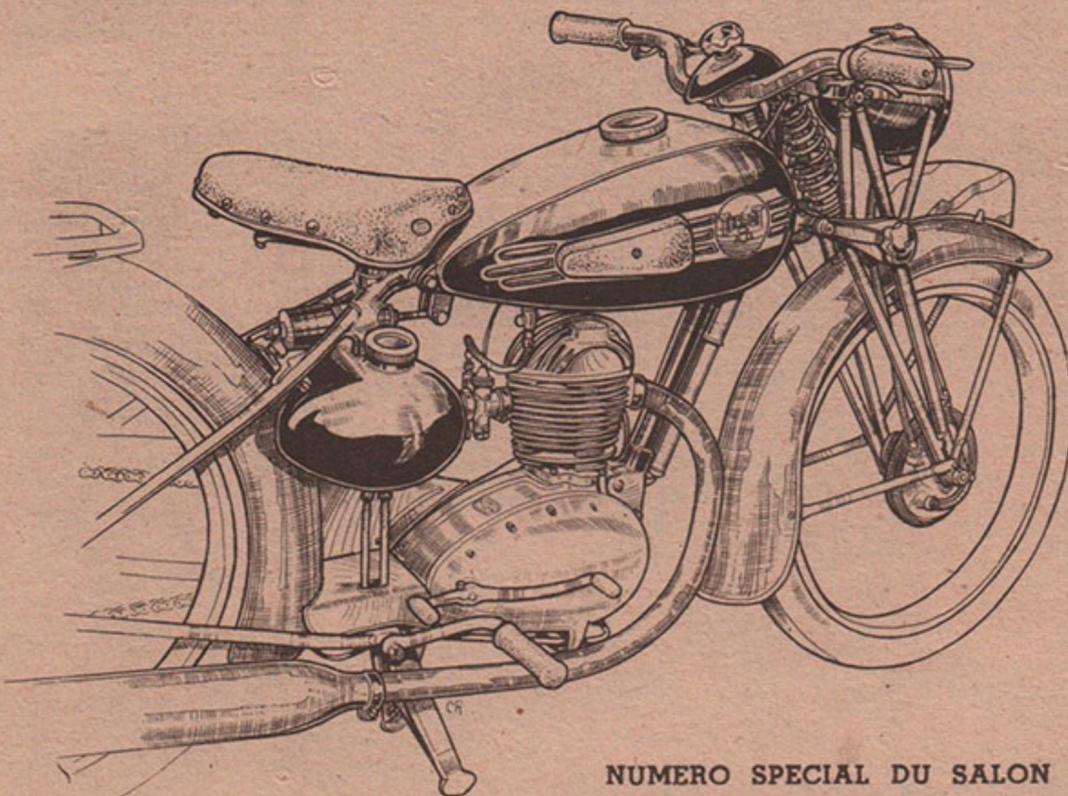
sorte que, même lorsque le régime diminue, il donne encore une puissance relativement élevée. C'est un moteur de travail apte aux coups de collier. Excellent grimpeur, il a des reprises très brillantes. On conçoit donc son succès et sa popularité continue. Sa simplicité et la régularité de son couple sont des qualités précieuses. Il était jadis enclin à la distorsion, mais l'usage de parois épaisses ou mieux encore du cylindre en alliage léger chemisé permet un équilibre thermique satisfaisant pour le cylindre; le piston plat ne se déforme pas autant que le piston à déflecteur. La marche des gaz est plus régulière avec les systèmes de distribution utilisant des passages disposés selon un angle, les culasses en alliage léger éliminent les points chauds et enfin on a étudié de nouvelles formes de chambres d'explosion qui améliorent notablement le rendement thermique.

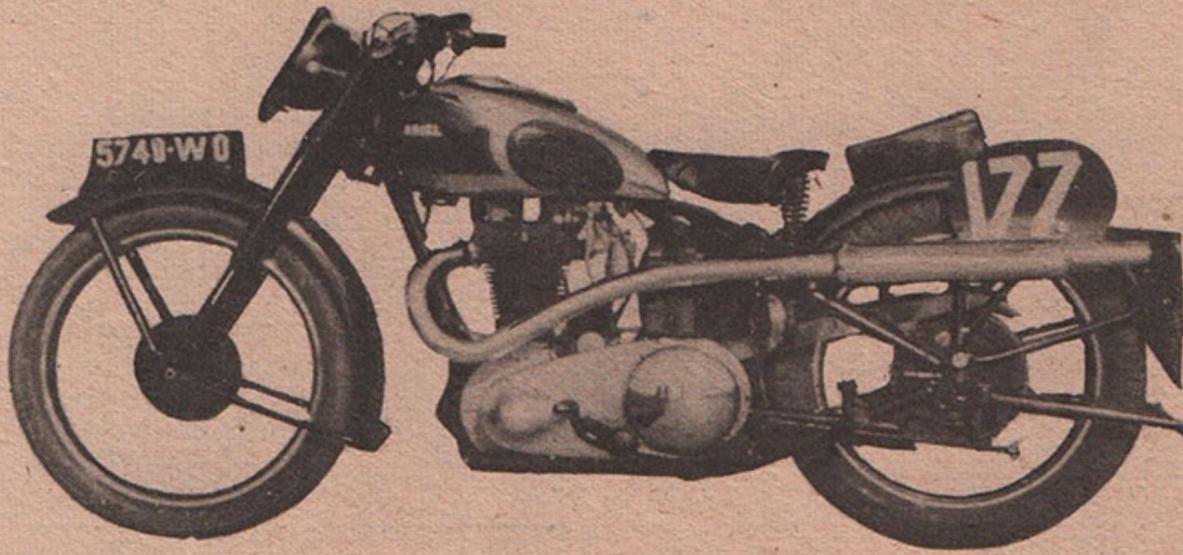
Le deux temps moderne est une merveille de simplicité et de robustesse. On souhaiterait seulement que les systèmes

d'échappement fussent plus étudiés en vue de l'efficacité et du silence que de l'esthétique. Que peut-on demander à ces vélomoteurs pesant une cinquantaine de kilos et restant par conséquent extrêmement maniables? Leur vitesse atteint très aisément le 60, ils grimpent allègrement les pentes les plus dures et leur consommation est d'environ deux litres aux cent kilomètres. Ce sont-là des performances très intéressantes puisqu'on réalise sans difficulté des moyennes supérieures à 40 à l'heure. Il est même possible, en parcours moyennement accidenté, d'emmener normalement un passager.

A côté de ces vélomoteurs utilitaires, on voit apparaître ce qu'on pourrait appeler des vélomoteurs de sport équipés de quatre temps à soupapes en tête. Ce sont de merveilleux petits engins qui, tout en restant extraordinairement économiques, permettent des performances très élevées. Si on considère que la route limite en général la vitesse et interdit souvent d'utiliser pleinement les possibilités des machines, on constatera qu'avec un vélomoteur de ce type on réalisera, dans bien des cas, des performances égales à celles de machines de plus forte cylindrée.

En deux temps comme en quatre temps, le vélomoteur moderne assure les performances et les avantages des 175 cmc. d'avant-guerre. Notre cliché représente la 125 cmc. Terrot 4 temps à culbuteurs.





**Pourrons-nous acquérir de nouveau, dans un proche avenir, les magnifiques racers étrangers qui suscitent l'envie et l'admiration générale ?**

quent qu'en course la moyenne de cette catégorie soit supérieure à celle des machines de plus fortes cylindrées.

La 350 cmc. reste populaire, particulièrement chez nous. C'est le type même de la machine de cylindrée moyenne; elle est rapide, 90 pour les soupapes latérales, 115 et plus pour les soupapes en tête. Elle dispose d'une réserve de puissance amplement satisfaisante et elle reste économique. Mais elle est presque aussi lourde qu'une 500 cc. et elle n'en est, à la cylindrée près, que la réplique. C'est un peu comme si on comparait une voiture de trois litres et une de 4 litres. Il y a bien pour la 350 un léger avantage du point de vue de l'économie et pour la 500 des performances un peu plus élevées, mais dans la pratique cela n'est pas considérable. Aussi est-il difficile d'établir une distinction. Toutefois la tendance à l'emploi de moteurs polycylindriques est assez nette, et les deux cylindres côte-à-côte paraissent plus en faveur que les flat-twins.

La catégorie 600 cmc. est moins représentée. Elle est surtout intéressante parce qu'elle permet de réaliser des performances égales à celles d'une 500 cmc. avec un moteur sensiblement moins poussé. Et il est curieux de constater que la Scott 600 cc., à peine plus chère que la 500 cc., est plus populaire.

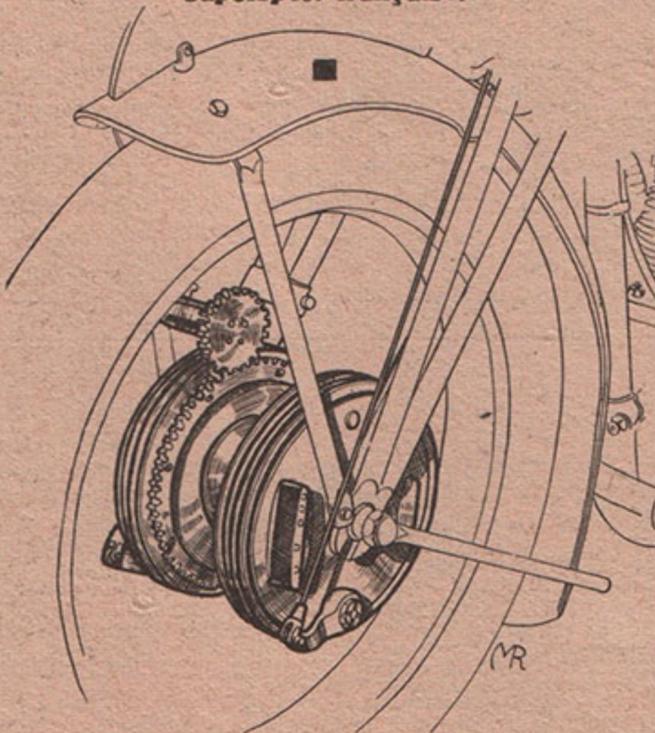
On estime généralement que le deux cylindres convient mieux aux catégories précédentes que le 4 cylindres.

Au-delà nous ne trouverons naturellement plus de monocylindres, mais plusieurs types de moteurs s'affrontent. Le quatre cylindres en ligne, difficile à loger dans une machine d'empattement normal, a presque complètement disparu, particulièrement en Amérique. Le flat-four n'avait qu'un représentant en Allemagne.

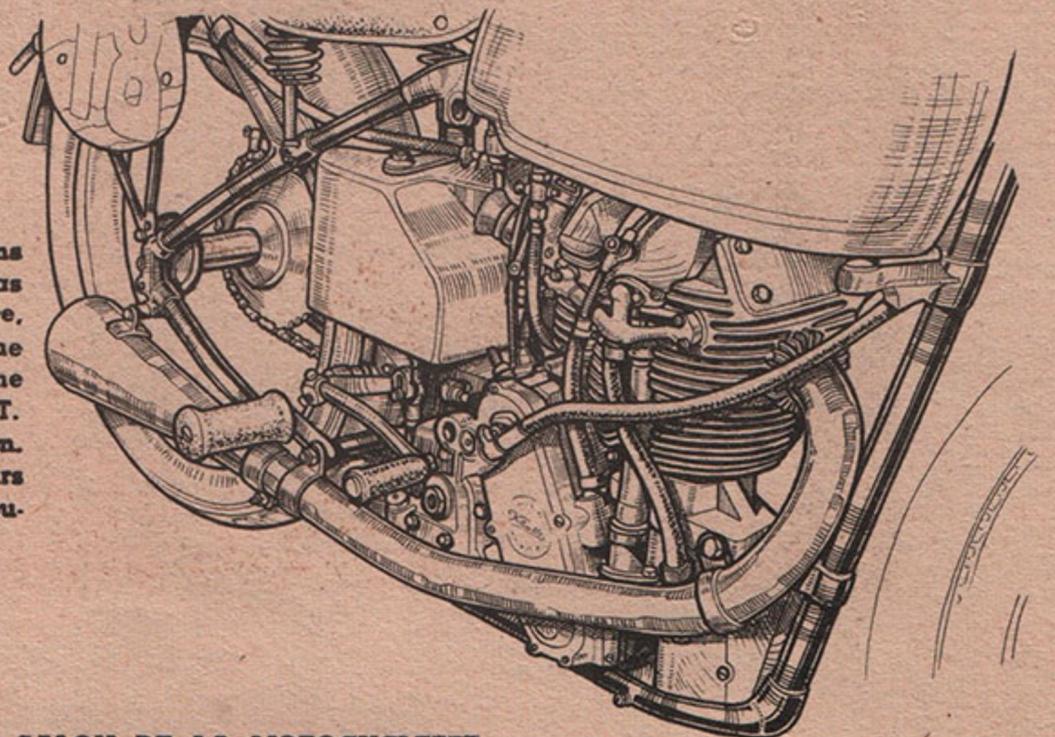
Le quatre cylindres en diagonale est construit par une seule marque. En somme, c'est le moteur en V qui a conservé la faveur.

Un gros effort a été fait par une marque anglaise pour réaliser une 1.000

**Les freins jumelés ne se rencontrent que rarement. Celui-ci a été monté par un motoriste parisien sur une supersport française.**



**Si vos ambitions ne dépassent pas le cadre utilitaire, ou touristique, ne choisissez pas une méchante A.C.T. de compétition. Laissez les purs sangs aux coureurs !**



aussi maniable qu'une 500. C'est une machine de haut luxe. En somme, ces grosses machines sont à la moto ce que sont les Talbot, les Delahaye ou les Bentley aux voitures, de splendides machines de luxe. Elles ne peuvent constituer qu'une exception.

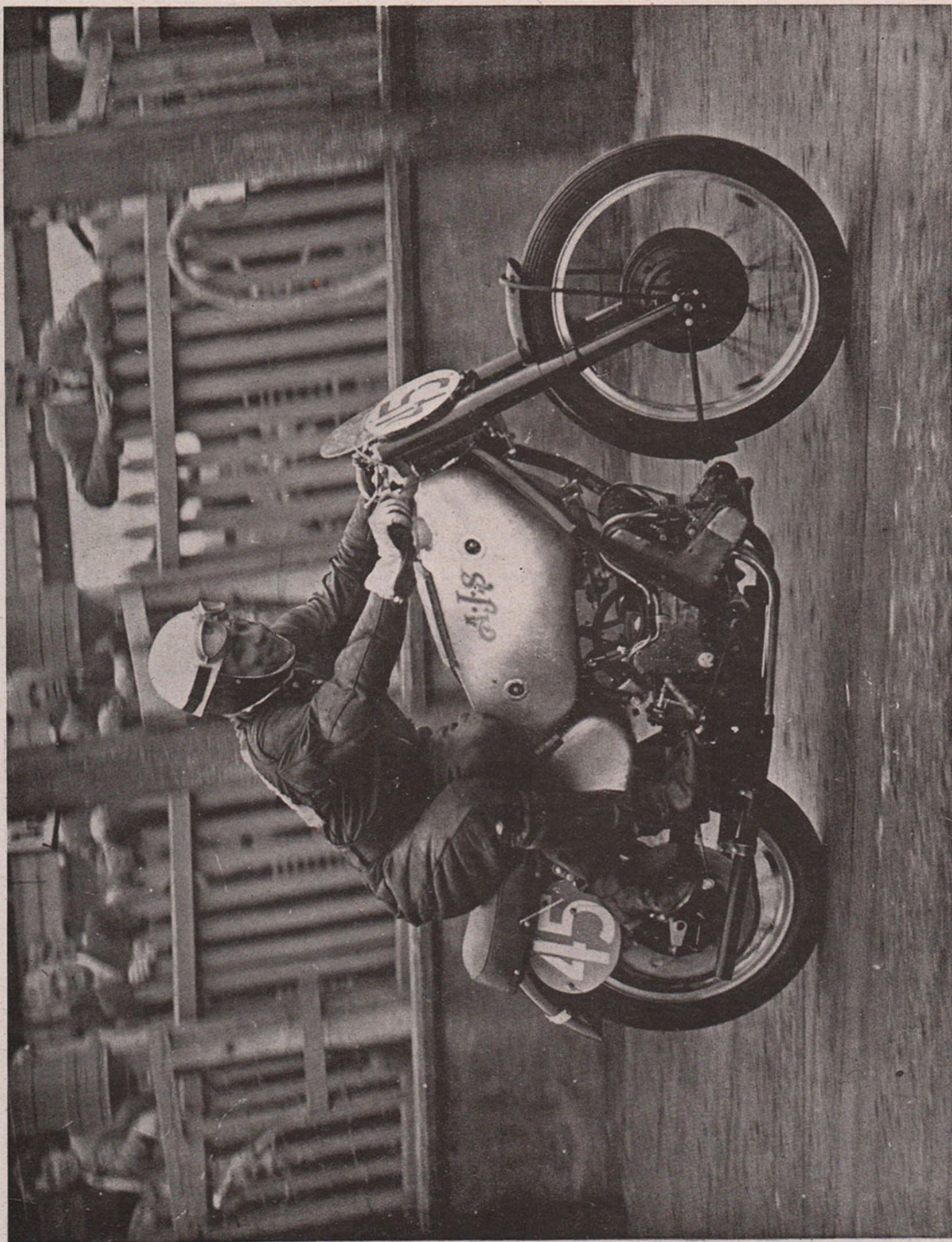
La conduite d'une moto est si simple que le débutant n'est nullement obligé de faire ses premières armes sur une petite machine et de s'élever ensuite degré par degré vers les grosses cylindrées. Nous le mettrons simplement en garde contre l'attrait des machines de compétition nécessairement un peu brutales et qui, avec leurs accélérations ultra rapides, peuvent le désespérer. Avec de la prudence et du sang-froid, on peut parfaitement débiter sur une 500 ou sur une 1.000. Evidemment il sera gêné par le poids de la machine quand il faudra la rouler ou la mettre sur pied et, d'autre part, il ne devra pas oublier qu'un long entraînement est nécessaire quand on veut atteindre de grandes vitesses.

Voulez-vous faire de la promenade paisible ou assurer un service utilitaire, prenez un vélomoteur; êtes-vous tenté par les grandes randonnées rapides, une machine de cylindrée moyenne vous conviendra. Les grosses cylindrées permettent de connaître à la fois le confort et la vitesse et cela avec le minimum d'entretien.

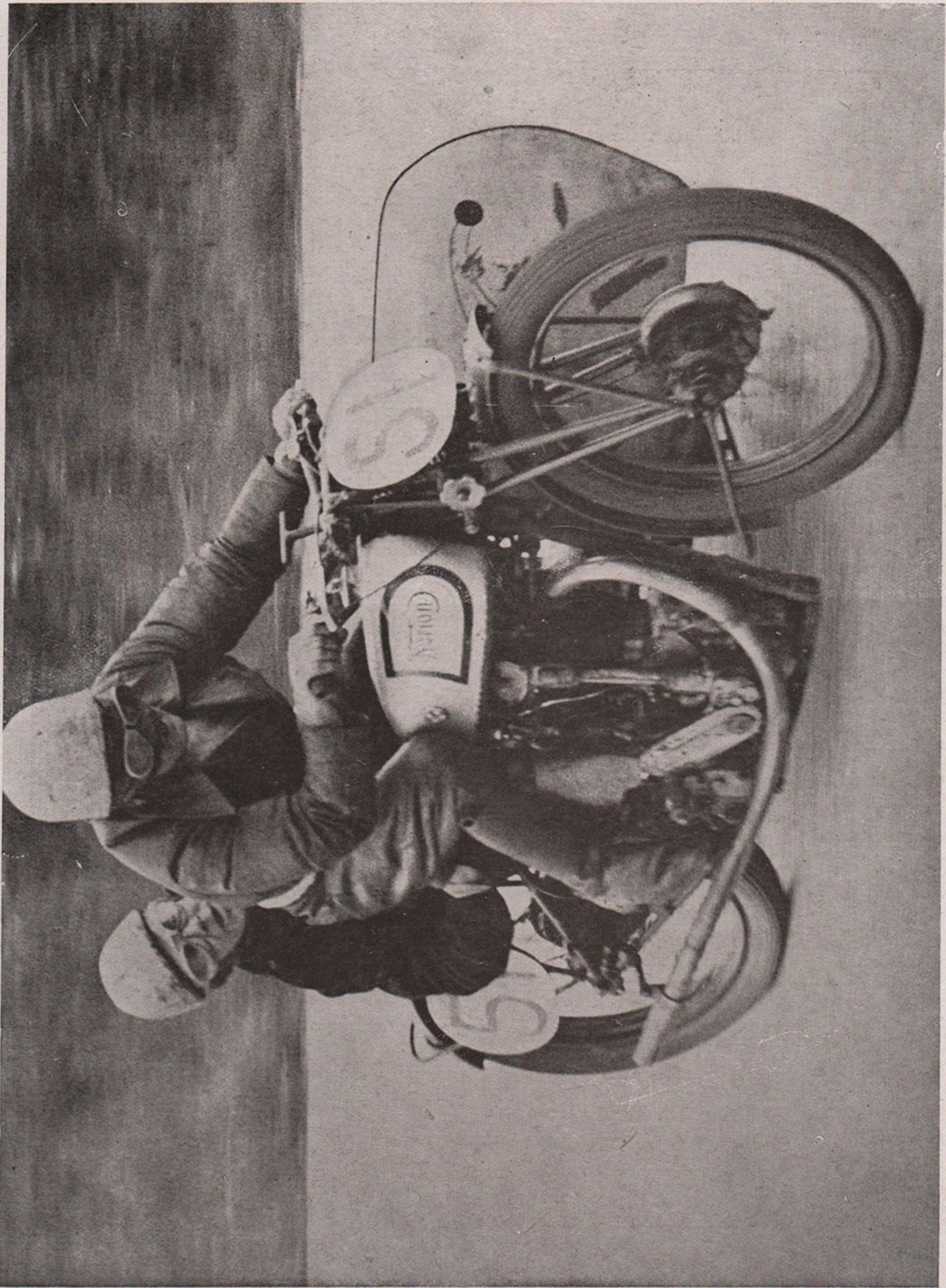
Et n'oublions pas que si nous voulons assurer à notre passagère le minimum de confort, c'est le sidecar qui le lui offrira. Le tandem est bien meilleur marché et il n'est à aucun degré dangereux, mais il n'offre aucune protection contre les intempéries. Par contre, seul il permet de transporter un passager quand on ne dispose que d'une machine de petite cylindrée.

Espérons que bientôt les machines de toutes les catégories recommenceront à sortir en grande série et à un prix abordable et que nous pourrons choisir dans une multitude de modèles celui qui conviendra le mieux à notre goût et à notre bourse.

REGAIRAZ.



Georges MONNERET (Notre pilote au palmarès unique)  
76 fois recordman du monde - 6 fois champion de France essayant la nouvelle A.J.S. du T.T.



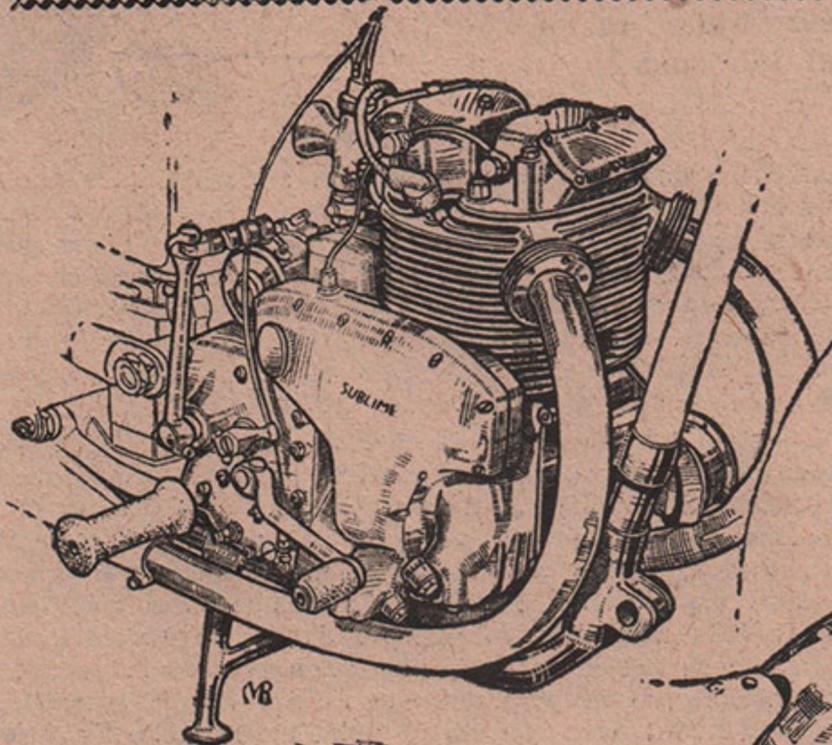
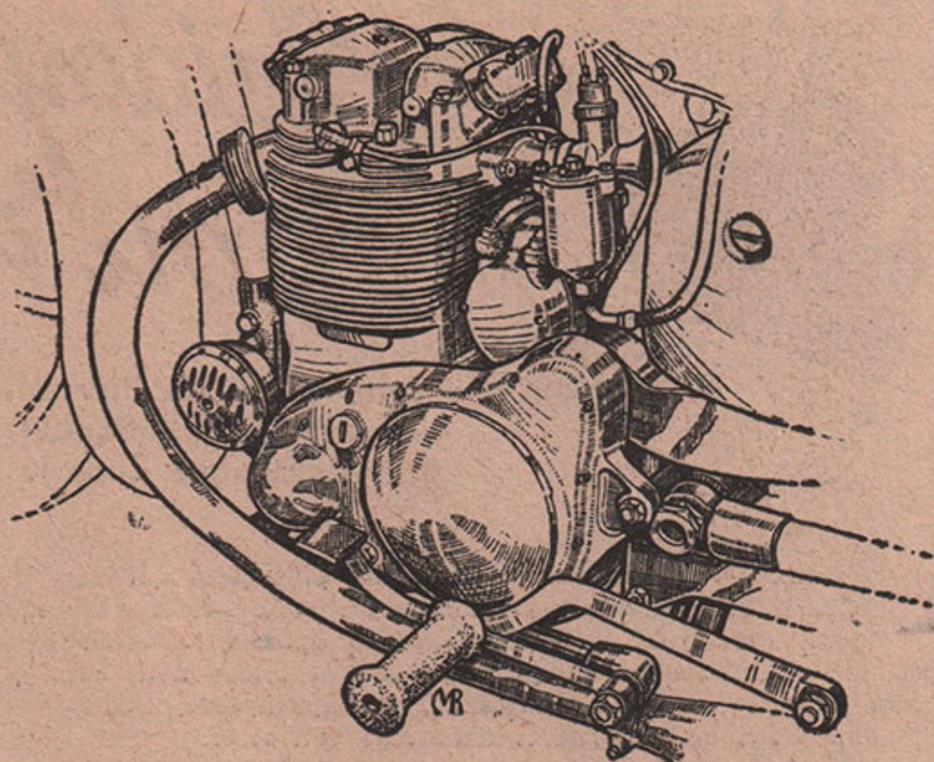
**WAGNER**

vainqueur de nombreuses courses en sidecar 600

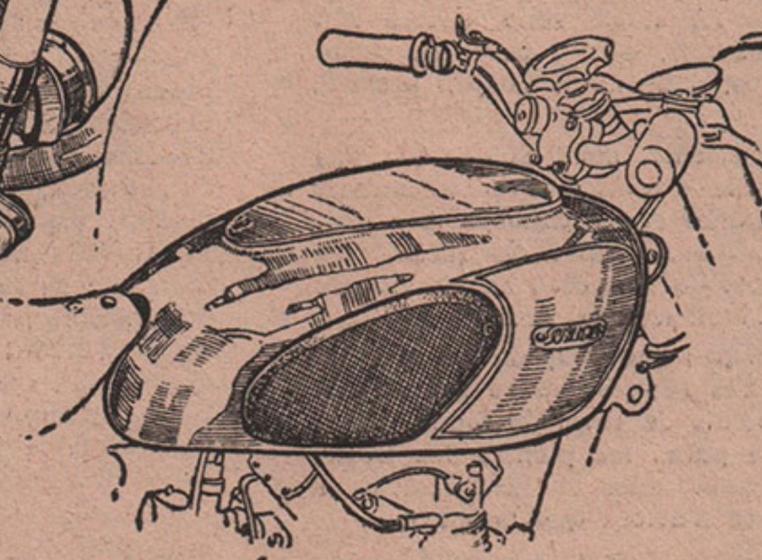
« Moto-Revue » Salon 1947

# La *SUBLIME*

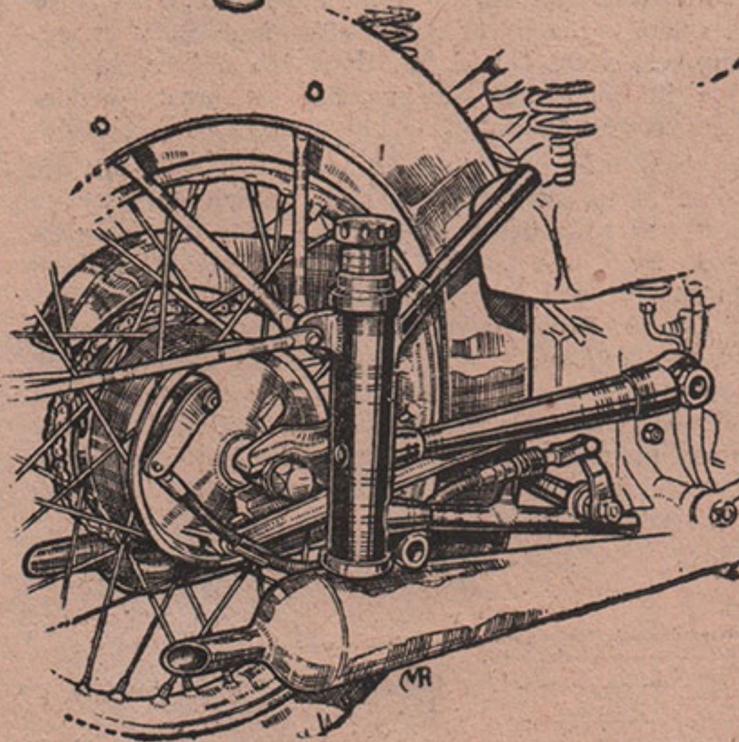
Cette belle machine, exposée au Salon, sous-sol A, stand 19, a été encore perfectionnée depuis sa présentation. Le stade de mise au point est terminé et la fabrication en série va enfin entrer dans une phase active.



Ci-dessus et à gauche: deux vues du bloc moteur, montrant, outre l'allure générale que tous nos lecteurs connaissent déjà, deux perfectionnements : des couvercles de boîtiers de culbuteurs ont remplacé les bouchons vissés ; l'accessibilité et la facilité de réglage s'en trouvent accrues. De plus, le carter gauche a gagné en simplicité et en netteté. La ligne est plus sobre, et le nettoyage plus simple.

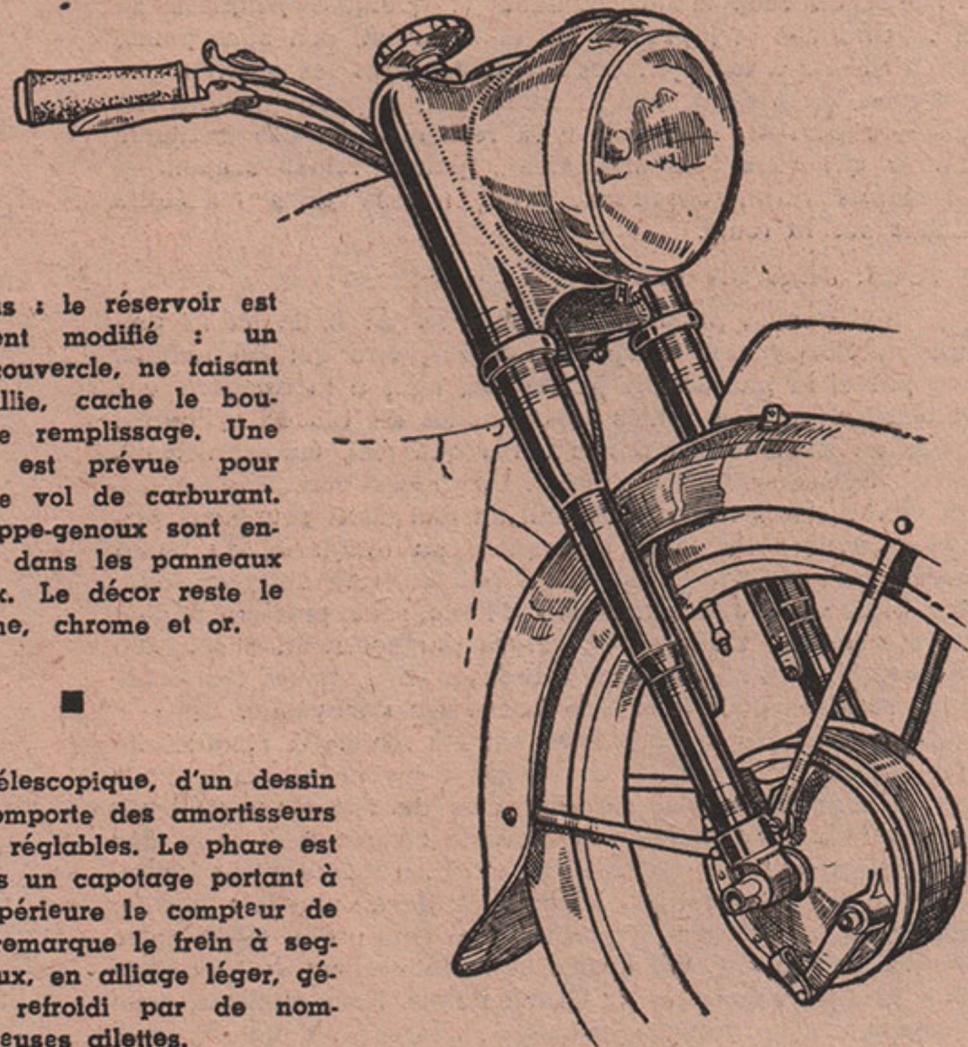


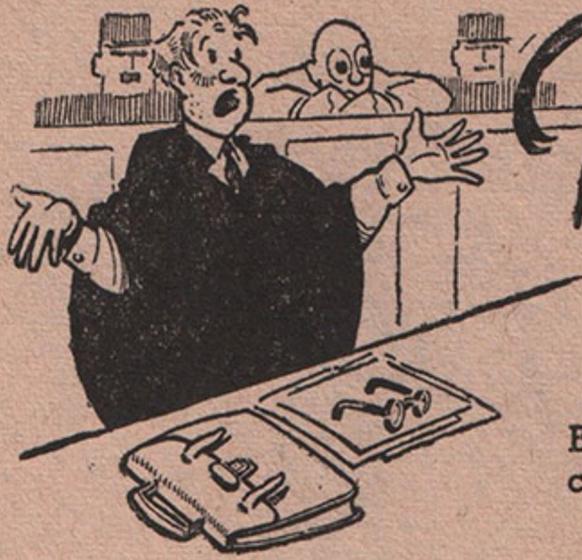
Ci-dessus : le réservoir est également modifié : un grand couvercle, ne faisant pas saillie, cache le bouchon de remplissage. Une serrure est prévue pour éviter le vol de carburant. Les grippe-genoux sont encastrés dans les panneaux latéraux. Le décor reste le même, chrome et or.



Ci-dessus : Voici la suspension arrière, réunissant les avantages du système télescopique et de la fourche articulée. Une telle solution donne donc un confort parfait, en même temps qu'une grande rigidité latérale ; l'axe, ainsi, n'a pas à effectuer un travail anormal. Remarquez, sur la partie supérieure des coulis-seaux, les boutons de réglage de la suspension : des repères permettent de synchroniser les réglages droit et gauche.

La fourche télescopique, d'un dessin très sobre, comporte des amortisseurs hydrauliques réglables. Le phare est encastré dans un capotage portant à sa partie supérieure le compteur de vitesse. On remarque le frein à segments centraux, en alliage léger, généreusement refroidi par de nombreuses ailettes.





# Plaidoyer... ou réquisitoire?

Brimée par un dirigisme lamentable, notre construction nationale devra-t-elle rester cantonnée dans le seul 125 cmc. ?



**L**E SALON DE L'AUTOMOBILE ! Terme prestigieux qui enchanait ma jeunesse, le voici donc revenu une fois de plus, flamboyant, étalé sur toutes les auiches, les colonnes, les orillammes qui claquent au vent d'octobre dans ce décor magnifique : Pont Alexandre, Champs-Élysées, Cours la Reine, dans une symphonie d'automne vert et or.

Voilà déjà un an — comme ça passe le temps — que ce grand vaisseau de pierre, de fer et de verre, encore tout meurtri de ses glorieuses blessures, s'est rouvert sur notre rêve, après les années lugubres, d'attente et d'espoir (les S.P. venaient d'être abolis).

Nous avons retrouvé avec émotion notre Salon, non pas le « Salon de la Moto » des belles années revivées, mais le Salon tout court avec son ambiance et son atmosphère si particulières, ses éclairages, son bruissement de ruche, les innombrables échos de sa musique à succès et les visages de connaissance qu'on y retrouvait tous les ans.

Rien ou presque n'avait changé ; beaucoup de stands occupaient les mêmes places et, dès l'entrée, on se sentait tout joyeux et heureux dans ce palais de rêve, de féerie, où la mécanique reine se prélassait parmi les plantes, les fleurs, les accors des stands, les tentures, dans un luxe éblouissant de chrome et d'émail dont nous n'avions que le souvenir.

Après un coup d'œil circulaire et quelques poignées de main cordiales et joyeuses, j'ai enfin réussi, non sans peine, à me glisser à la façon des anguilles, dans les galeries des bas-côtes où étaient, plus modestement exposés nos espoirs (toujours parentes pauvres) à la recherche de ces montures d'acier qui nous sont si chères ; petites reines souples et nerveuses, qu'on chevauche avec ivresse dans les clairs matins sur la route.

## VOILA DÉJÀ UN AN !

Je n'ai pas la prétention d'établir ici un bilan de la production motocycliste française d'après-guerre qui est réduite, non pas à sa plus simple expression, mais à la catégorie des vélomoteurs et des petites motocyclettes de 125 de cylindrée. Ce bilan a été établi par d'autres que moi, magistralement, avec textes et photos à l'appui. Ce qui est certain, c'est que les constructeurs français ont fait un réel effort pour nous présenter, malgré les mille tracasseries du dirigisme, de belles petites motocyclettes consommant peu et marchant bien, avec des blocs-moteurs à circulation d'huile sous pression, culbuteurs enfermés, boîtes à 4 vitesses par sélecteur, suspension arrière, et même le moyeu à broches, bref, toutes les conditions requises pour faire une bonne moto moyenne.

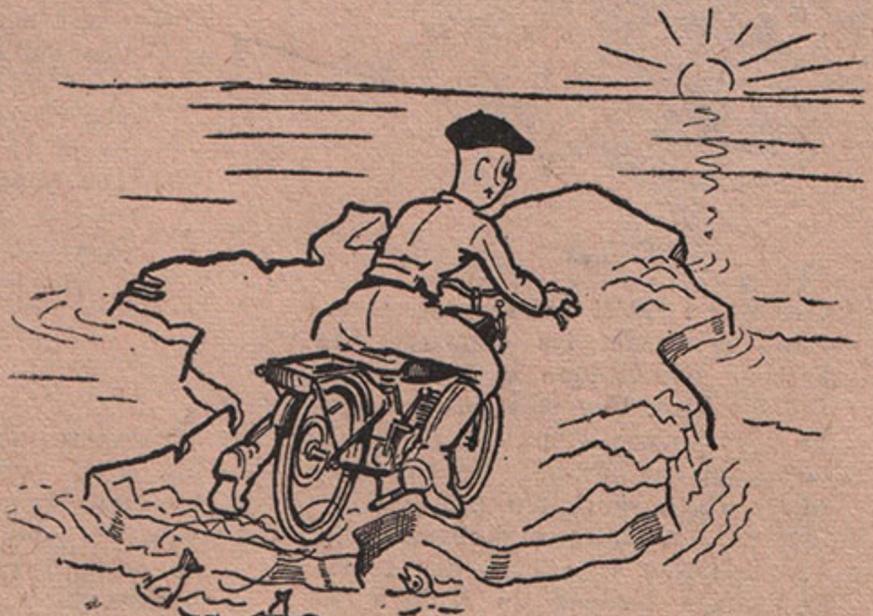
Des hommages enthousiastes ont été rendus à l'ingéniosité des industriels français et à leur génie inventif qui a su vaincre et surmonter toutes les difficultés du moment ; qu'il me soit permis de joindre mon modeste hommage à ceux des critiques avertis, en ajoutant : ils ont bien mérité de la Patrie.

A un an d'intervalle, nous voici donc, une fois encore, explorant la brillante exposition de toutes ces mécaniques parées pour la fête, qui luisent et qui étincellent de tous leurs feux sous les éclairages du Grand Palais. Nous fouillons, nous cherchons, nous grattons, avides de détails, à l'affût de quel-

que chose que nous ne trouvons pas : Jacques, plus jeune que moi, croit encore au Père Noël, moi pas. Tous ces chromes « tape-à-l'œil », ne suffisent pas ; c'est autre chose que nous voulons, mais ce n'est pas encore pour cette année. Alors, à cette joie de retrouver notre cher vieux Grand Palais des Mirages, succède la déception qui vient renforcer une idée pénible que mes camarades et moi avons éprouvée déjà maintes fois, et c'est tout un drame.

Il est évident que si la France était une île au milieu des océans, sans contact, sans échanges ni points de comparaison avec des pays voisins, je n'aurais jamais connu que les productions de mon propre pays, et je m'en serais contenté comme beaucoup de gens le font ; j'aurais même trouvé nos produits manufacturés excellents. J'aurais toutefois noté que, sur certains points, les fabrications d'autrefois étaient infiniment supérieures et beaucoup plus soignées dans l'ensemble ; bon nombre de motocyclistes qui roulent depuis longtemps seront d'accord avec moi sur ce point indiscutable. Le motocycliste qui aime vraiment la moto, aime tout dans sa machine, et apprécie vivement le fini dans les détails, le soin apporté dans la conception des organes et leur exécution impeccable, ainsi que les solutions ingénieuses bien réalisées.

Qu'on me comprenne une fois pour toutes : il ne s'agit pas seulement d'un levier bien chromé mais surtout bien ajusté, bien placé et très bien usiné ; de même pour une béquille, une pédale de frein, une fixation de batterie, et tout à l'avant. Qu'un moteur soit beaucoup plus nerveux aujourd'hui qu'autrefois est certes une belle chose, mais elle ne se suffit pas à elle-même comme ont l'air de le croire ceux qui l'ont créé ; il faut également et surtout qu'il soit mécaniquement silencieux. Or le silence en mécanique est l'indice d'une exécution de haute précision, d'une recherche des bureaux d'étude très approfondie, d'un souci de la perfection qui, dans bien des cas, nous fait gravement défaut.



Si la France était une île, nous serions peut-être enchantés de nos montures nationales...

« Le jeu, c'est l'âme de la mécanique », me répondait un jour mon jeune camarade à qui j'avais appris à monter à moto ; il avait un air si docte et si sentencieux pour me dire cela, alors que je lui faisais remarquer un point qui clochait, que, par une association d'idées, je me demande aujourd'hui si nos techniciens raisonnent de cette façon eux-aussi ?

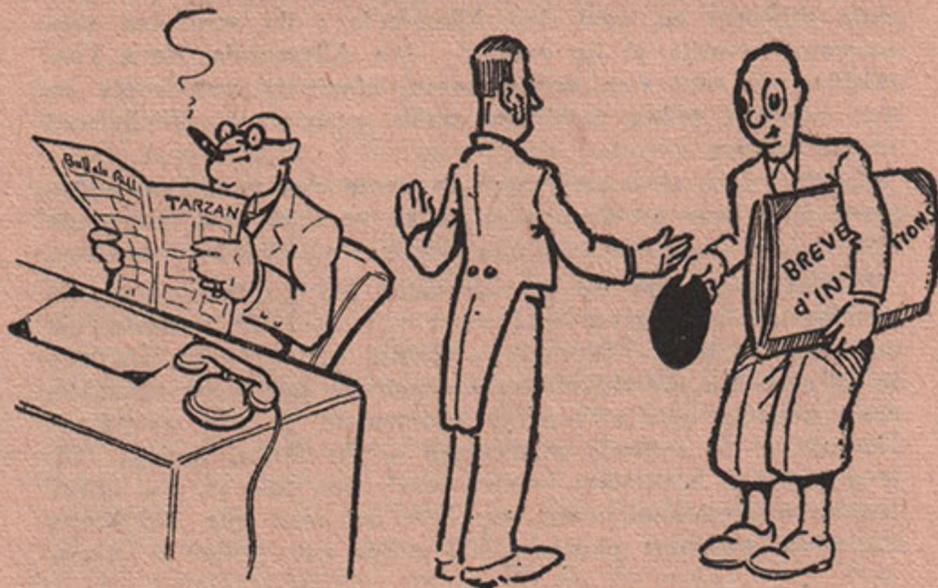
A part tous ces points négligés et laissés au hasard, je trouverais nos motos françaises excellentes si je vivais dans une France qui serait une île au milieu des océans.

Or, je ne vis pas au centre d'une île, mais sur un continent, avec des échanges et des importations ; c'est là qu'est le drame, car je compare !

Je compare en motocycliste moyen ayant atteint l'âge aimable du demi-siècle, lecteur de revues françaises et étrangères, n'ayant jamais participé à la moindre compétition ni rallye autrement qu'en spectateur, mais pratiquant le tourisme par goût inné de la moto et par amour passionné des sensations grisantes que procure cette petite REINE.

Il y a quelques milliers de gens dans mon cas chez nous, par conséquent une clientèle en puissance, donc une force. Comme tous ceux de ma catégorie, j'ai lu, j'ai observé, j'ai essayé des montures prêtées par des camarades ; j'ai donc goûté, apprécié et comparé aussi... hélas. J'ai comparé comme peut le faire un touriste moyen et la comparaison, je dois l'avouer, n'est pas à l'avantage de nos productions nationales — même les plus belles — et il y en eut cependant de très belles.

Chacun de nous se souvient de ces géniales œuvres présentées lors des salons d'antan, de 1920 à 1930, œuvres de petits constructeurs clairvoyants et audacieux, réalisations d'artisans pleins de génie, dénotant une connaissance approfondie de la motocyclette, des goûts et des besoins du motocycliste et une très belle et très courageuse tentative pour vaincre la routine. Combien de mécaniciens modestes, révélés au public



**Nos grands constructeurs auraient mieux fait d'accueillir nos petits inventeurs auxquels nous devons tant de perfectionnements adoptés à l'étranger !**

par l'heureuse indiscretion de « Moto-Revue » ; que de trouvailles, de détails, d'accessoires ingénieux, sur lesquels le voile de l'oubli est retombé depuis.

Tous ces audacieux, tous ces courageux, qu'en avons-nous fait ? Qui les a aidés ? Pourquoi ont-ils disparu et pourquoi sont-ils rentrés dans l'ombre ?

Il est facile aujourd'hui de leur jeter l'anathème, car leur grave tort est d'avoir manqué de capitaux pour s'imposer, d'être arrivés trop tôt aux yeux d'un public routinier et méfiant et si leurs « moutons à cinq pattes » ne sont plus que des souvenirs, c'est uniquement faute de commanditaires et non la faute de leurs créations très en avance sur leur temps.

Il est évident que si nos GRANDS constructeurs français avaient été un peu avisés, ils auraient su profiter de la

leçon et faire une place à ces créateurs qui leur soufflaient des vérités que les étrangers ont comprises et dont ils ont su faire leur profit.

Puisqu'il en est ainsi et que notre industrie a nettement l'air de s'orienter définitivement vers un type standard et de médiocre exécution, je crois que d'ici peu d'années nous serons les as de la 125 à culbuteurs, 4 vitesses, et pour les machines moyennes, nous n'aurons plus que la ressource des machines étrangères. C'est pénible mais c'est ainsi.

D'ailleurs bien des motocyclistes ont entendu dire autour d'eux, comme je l'ai entendu moi-même de nombreuses fois : « Ce sera ma dernière machine française. »

C'est pénible d'en arriver à cela dans un pays où tant de jeunes génies inventifs ont montré la voie aux grands tenors de l'industrie motocycliste !

Je suis donc très reconnaissant à « Moto-Revue » de nous parler longuement et en détail des machines italiennes, tchécoslovaques, allemandes et anglaises. D'ailleurs, de quoi pourrait bien nous parler notre Revue en dehors de cela ? Je me le demande. Dans un sens, cela met la puce à l'oreille à nos « grands constructeurs » qui stagnent et piétinent dans la routine encroûtée et qui n'auront pas à s'étonner le jour où les clients les boudent définitivement au profit des productions étrangères. Leur dire cela n'est pas méchant de ma part : c'est leur crier « casse-cou », les avertir et les éclairer, au nom d'un très grand nombre de motocyclistes qui sont des acheteurs, qui constituent une force et sont prêts à les soutenir ou à les fuir selon la méthode qu'ils emploieront et les directives qu'il leur appartient de choisir.

Nul d'entre nous ne me contredira quand je dis qu'il y a de l'incompétence dans la construction et l'exécution de machines donnant l'impression de n'avoir jamais été créées par des motocyclistes pratiquants. Est-ce un vestige de l'occupation que toute cette camelote ?

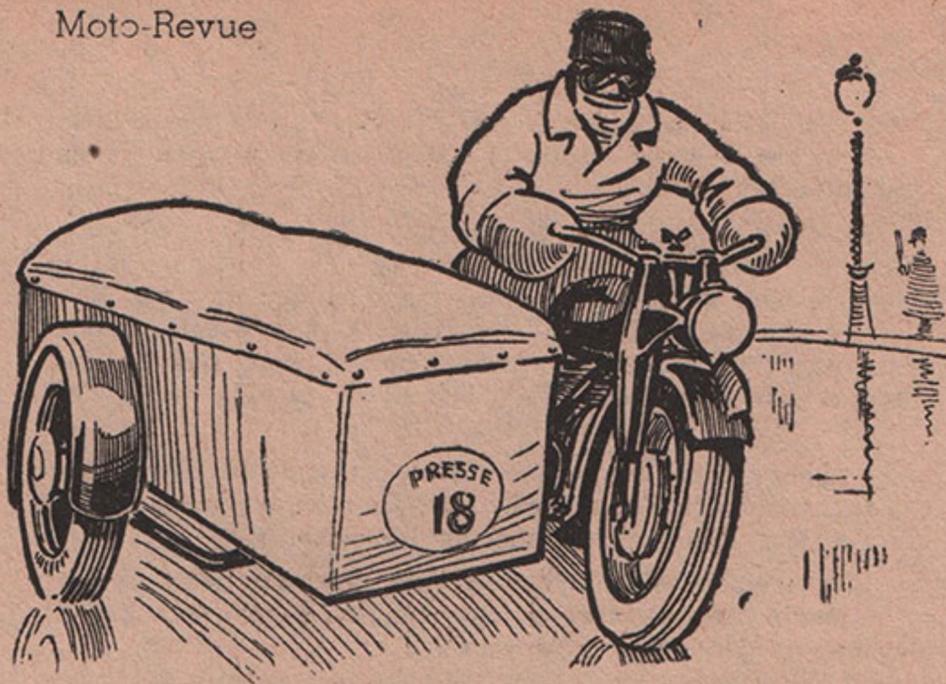
Il n'est nullement dans mes intentions de faire ici — sous ma propre responsabilité — la panégyrique des motocyclettes étrangères, mais je suis bien obligé de constater qu'elles sont infiniment plus étudiées, raffinées dans les détails, maniables, aisées, sérieuses, consciencieuses et agréables à piloter.

Avons-nous en France un type « populaire » et utilitaire tel que la petite 200 BMW, Zündapp, Triumph, Victoria ? Que dites-vous de la gamme étonnante des D.K.W. ? Je n'insiste pas sur les luxueuses B.M.W. et Zündapp en flat-twin ou en flat-four, ou les indiscutées et indiscutables Guzzi, Gilera, Jawa, etc. Ceux d'entre nous qui ont piloté, une simple R.S.A. 250 qui est en Grande-Bretagne un type « populaire » et bon marché, ou à l'échelon supérieur, des 600 R.S.A. de l'armée, des Ariel de l'armée, des Norton de l'armée, savent que ces machines banales en Angleterre n'ont pas d'équivalent chez nous comme qualité et comme agrément.

Je serais incomplet si je ne citais ici Vélocette, Triumph, Sunbeam et tant d'autres, non pas dans leurs productions améliorées d'aujourd'hui, mais intentionnellement dans leurs modèles de 1938 qui datent... et dont je souhaiterais modestement posséder un exemplaire, car rien d'approchant n'a jamais été fait chez nous.

Croyez-vous réellement que c'est par une simple question de snobisme que tous les porteurs de journaux — qui ont pu — se sont procuré des machines anglaises et allemandes ? C'est parce que nous n'avons pas, que nous n'avons jamais eu et n'aurons jamais, je le crains, d'équivalent chez nous, hélas !

Pour ceux qui ne savent pas et n'ont jamais eu la joie de piloter, ne serait-ce que quelques instants, une de ces machines plus haut citées (et j'en ai omis beaucoup), il n'y a que demi-mal, car il ne sont pas encore gagnés par la contagion, mais le jour où ils auront fait quelques kilo-



Pour accomplir leur dur travail, les porteurs de journaux ont su choisir les mécaniques sans défaillances... et celles-ci sont étrangères !

mètres sur un de ces engins et auront comparé, ils seront définitivement conquis et séduits par le charme nouveau pour eux.

Car, reprenant la conclusion d'une réclame ancienne d'avant-guerre : « l'essayer c'est l'adopter ». N'est-ce pas, mon vieux Camarade Abadie ?

Mais au fond, de quoi est fait ce charme ? A quoi tient cette séduction ?

Les machines que, grâce à notre Revue, nous connaissons le mieux, sont les italiennes, belges, tchécoslovaques, allemandes, anglaises, américaines et françaises. Elles diffèrent assez les unes des autres et je ne suis pas qualifié pour les étudier ici en détail.

Les plus répandues des motos étrangères chez nous sont les marques allemandes et anglaises, deux écoles également cotées, deux conceptions représentant la formule moderne et la formule classique mais aboutissant au même résultat sous des dehors si dissemblables, l'une automobile, l'autre restée nettement cycle ; l'une dont les productions paraissent en léthargie momentanée, l'autre continuant jour après jour de modifier à pas lents un petit détail de rien du tout après un autre, sur une formule classique et éprouvée, pour aboutir sans contestation possible à la plus haute perfection mécanique de tout l'ensemble des détails, même dans le fouillis apparent des tuyauteries d'huile, des chaînes, des culbuteurs presque dans le réservoir et des moyeux AR dont certains n'ont pas encore la broche.

Eh bien ce charme incomparable que nous procurent toutes ces machines tient : 1° à ce qu'il n'y a presque jamais à se servir de la moindre clef, du moindre tournevis pour quoi que ce soit, même en période de rodage ; 2° on peut partir en toute sécurité, l'esprit calme et à peu près sans outillage pour une randonnée de plusieurs milliers de kilomètres sans le moindre souci et sans ménagements pour le moteur ; 3° on a une tenue de route soit fourche à parallélogramme, soit télescopique, absolument extraordinaire, un confort, un silence, une maniabilité qui permettent, joints à un brio de moteur déconcertant, de faire de très longues étapes, sans fatigue, sans ravitaillement d'essence, à des moyennes élevées, dans l'enchantement le plus parfait.

Je ne saurais trop insister auprès des constructeurs français sur la question du silence qui est à la base de l'agrément de conduite et que nous retrouvons dans toutes les motocyclettes allemandes et anglaises (non modifiées) 2 temps ou 4 temps, mono ou bicylindriques. Ce silence mécanique et le silence de l'échappement qui dénotent une étude con-

sciencieuse, une réalisation mécanique impeccable et une preuve que ces machines ont été étudiées, conçues, essayées et mises au point par des motocyclistes et pour des connaisseurs.

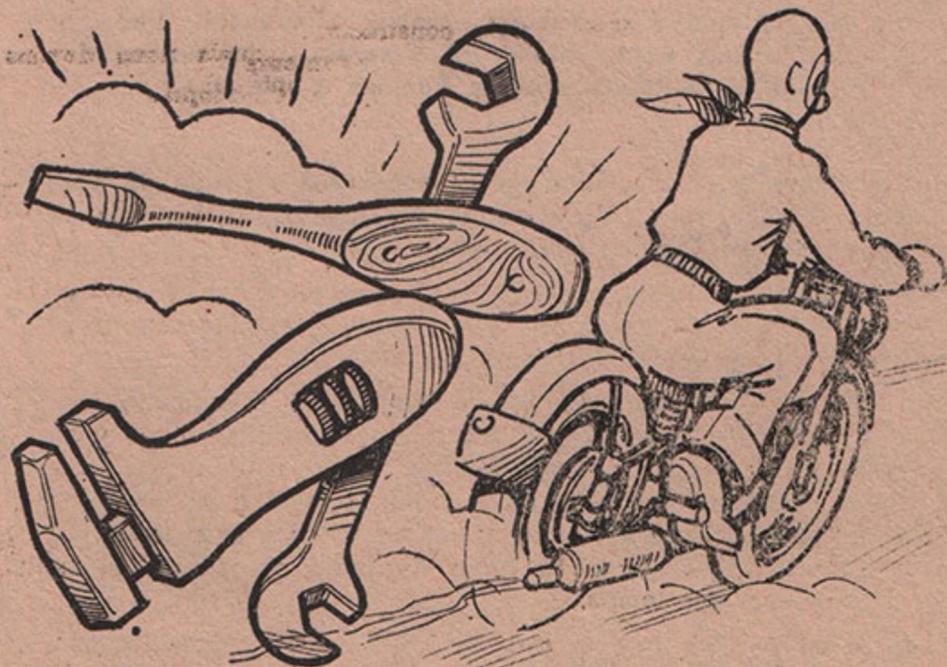
Je ne voudrais pas passer sous silence la question de la mise en route qui me paraît être l'argument numéro 1 dans le chapitre des séductions de notre monture favorite et là encore, je dois avouer que nous sommes bien souvent des petits garçons à côté des autres, et pourquoi ? Lisez l'intéressante conférence de M. Menesson (de la maison Solex) dans une revue corporative et vous comprendrez. Il expose nettement la question et précise pourquoi les Anglais — pour ne citer qu'eux — ont franchement attaqué le problème et décidé de mettre la meilleure qualité d'allumage sur la plus modeste de leurs machines. Vous comprendrez pourquoi ces moteurs sont si agréables à mettre en route au premier coup de pédale.

Il y a dans les réclames anglaises des arguments dont nous ferions bien en France de faire notre profit, car ils correspondent à une réalité, à un besoin, à une nécessité et au goût de la clientèle : n'oublions pas que nous voici en 1948, et que nous n'acceptons plus aujourd'hui ce que nous subissions en 1928. Faut-il donc être un athlète pour faire 500 kilomètres dans une journée et pour lancer en force un moteur qui refuse de partir sous le regard goaque et amusé des badauds attroupés ? Rien n'est plus séducteur et publicitaire qu'une machine partant au premier appel dans un doux ronronnement !

Ce goût de la clientèle auquel je fais ici allusion, est aussi le goût français car, au même titre que les étrangers, les français aiment avoir des machines saines, parfaitement équilibrées, souples et nerveuses (deux choses si difficiles à trouver ensemble) sobres et économiques, avec toutes les qualités de tenue de route, accélération et freinage que la clientèle d'Outre-Manche exige d'une machine. Les Anglais diffèrent en ceci des Allemands : ils sont des connaisseurs avertis et ils exigent ; les Allemands, dans l'ensemble, ne sont pas connaisseurs, n'exigent pas, mais on leur sert de telles machines qu'ils pourraient difficilement trouver mieux.

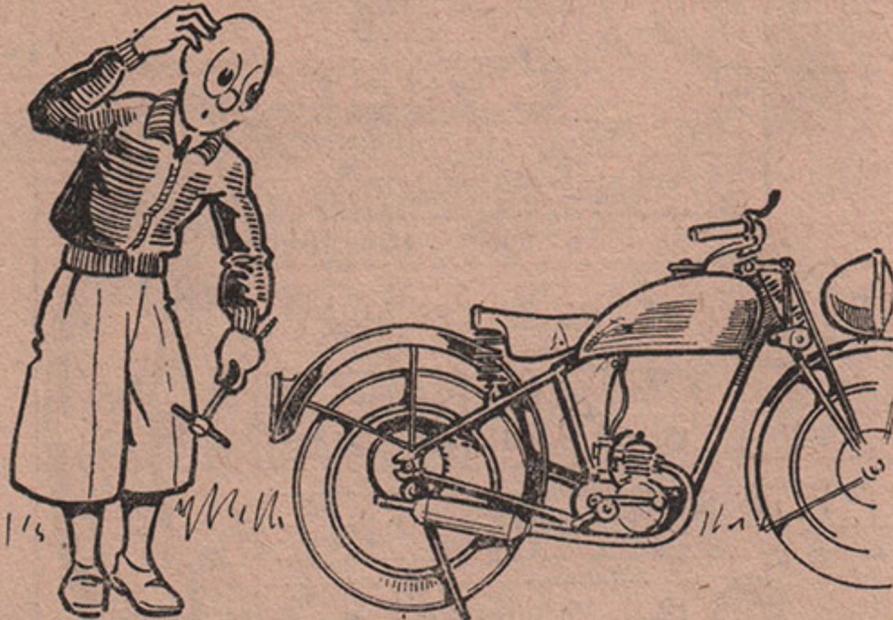
En tous cas, si actuellement la vente des machines étrangères était libre en France, il ne se vendrait pas une seule motocyclette française parmi la clientèle en ayant les moyens.

Il n'est pas rare de trouver dans les publicités d'Outre-Manche les arguments que voici : « Seul, le meilleur est suffisamment bon » (Norton). « Quand vous prenez livraison de la machine individuellement construite que vous attendez, vous trouvez qu'elle répond exactement à vos exigences (Norton). « Un miracle mécanique — la Royal Enfield 125, deux temps, hardiment, solidement construite à une spécification exceptionnellement complète, ne pèse que 130 livres anglaises, parcourt plus de 100 milles par gallon ». Cons-



Quelle joie de prendre la route l'esprit tranquille, sans emporter l'outillage nécessaire à un démontage complet sur le bord de la route.

truite comme un canon (Royal Enfield). « Sunbeam a toujours eu un nom évocateur. Une délicieuse machine — une machine de super classe — telle est l'opinion unanime. Vous ne pensez pas qu'une Sunbeam encore meilleure puisse jamais être réal'sée, dites-vous? ... Nous vous la présentons » (Sunbeam). « La Matchless est un produit de la plus grande manufacture mondiale entièrement consacrée à la construction des motocyclettes » (Matchless). « En enlevant 4 écrous, toute la partie arrière des garde-boue, plaque, porte-bagages se retire aisément pour permettre facilement d'accéder, etc. » (Excelsior-vélocycleur). « Fast, smoot, power-



Une merveille, ce moyeu à broche... mais la roue ne peut sortir ! Oh, c'est très simple, il suffit de coucher la machine sur le côté, pendant que l'essence s'écoule dehors...

ful : rapide, douce, puissante, voilà près de dix ans qu'elle est choisie pour ces qualités, par les pilotes avisés ». La 3 T de luxe 350 cc. Twin procure de joyeuses performances, a un degré très élevé de silence, de douceur et de flexibilité. Elle part facilement, est économique... ses freins sont énergiques et les détails de son équipement et ses raffinements ont le standard élevé habituel à Triumph », « Docility, sweetness, controlled power : docilité, souplesse, maîtrise absolue » (Triumph). « Passez absolument partout en petite cylindrée avec la machine la plus éprouvée par tous les temps sur les terrains les plus durs, dans les conditions les plus rudes, ceci est précisément une invitation pour le possesseur d'une Douglas dont la suspension, la douceur, le confort, la maniabilité, etc. » (Douglas). « Le fini durable, la construction robuste, la douceur, le silence et l'efficacité de la fourche oléo-pneumatique, etc. » (P. M. Panther). « Un long débattement du kick-starter donne à ce puissant moteur de 45 HP une facilité de mise en route tellement aisée qu'une

jeune fille de 50 kilos peut, sans effort, le mettre en marche » (Vincent H.R.D.). « Sur les routes les plus rudes, elle permet de couvrir un kilométrage beaucoup plus élevé avec beaucoup moins de fatigue » (B.S.A.). « La selle Aéro-Lycett est l'isolant et le lien le plus parfait entre l'homme et la machine » (Selle Lycett). « G.B., ambassadeur de Grande-Bretagne, ambassadeur du silence dans les transmissions mécaniques » (Gear Boxes Burman) et tant d'autres dont je vous fait grâce.

Nous voyons par conséquent que chez nos très sportifs voisins, lesquels ne restent pas précisément les deux pieds dans le même sabot — car ils ont tous les dimanches des quantités considérables de compétitions — la souplesse, la douceur, le silence la légèreté de la machine, la maniabilité, la tenue de route, la commodité, l'agrément, le charme, l'aisance de la conduite, de la mise en route, des commandes, sont les arguments prépondérants exigés de tous et offerts par tous les constructeurs. Ce qui frappe le plus chez ces sportifs intrépides c'est cet amour de la douceur, du silence et surtout ces termes qu'on retrouve partout et à chaque instant : « Smoothness, effortless », c'est-à-dire douceur ouatée, glissement des pièces de précision bien lubrifiées et jamais aucun effort pour piloter en toutes circonstances des mécaniques dociles, agréables, toutes prêtes à bondir ou à s'arrêter avec facilité.

Avec cela une surveillance de tous les instants à tous les stades de la fabrication, un souci d'amélioration des petits détails qui, d'année en année, ajoutent un agrément de plus au fini, au confort et à la qualité proverbiale de ces montures de choix que tous les professionnels et amateurs avertis ont toujours recherché en compétition.

Je pourrais continuer ainsi, vous citant des exemples et des comparaisons tout au long de pages et de pages, comme notre petite merveille de 125 à culbuteurs et tout et tout, qui a un moyeu à broche ; or, on ne peut pas sortir la roue qui ne passe pas sous le garde-boue, alors on couche la machine... tout simplement !

Je fais donc grâce au lecteur de toutes ces pénibles bouffonneries. Mon exposé d'une longueur démesurée pour ne rien dire que vous ne sachiez déjà est fastidieux et soporifique, je m'en rends compte et je m'en excuse. Puisque son pouvoir narcotique nous y convie, faisons un rêve, voulez-vous ?

Rêvons ensemble que nous trouvons dans le Salon une machine flattant notre amour-propre de Français, avec un nom bien de chez nous, un moteur très simple, partant toujours aisément : puisque nous rêvons, tout est permis, n'est-ce pas ? Alors nous démarrons sous les yeux des badauds extasiés dans un bruissement d'ailes, un froissement de soie et nous escaladons un sentier de montagne doux comme un billard, avec une aisance inconnue et sans effort ; notre moto a des ailes, elle est en vente libre, le constructeur est aimable, l'essence coûte 4 francs, les pouvoirs publics sont intelligents et honnêtes... oui, faisons un rêve...

CIRRUS.

## ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

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

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

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

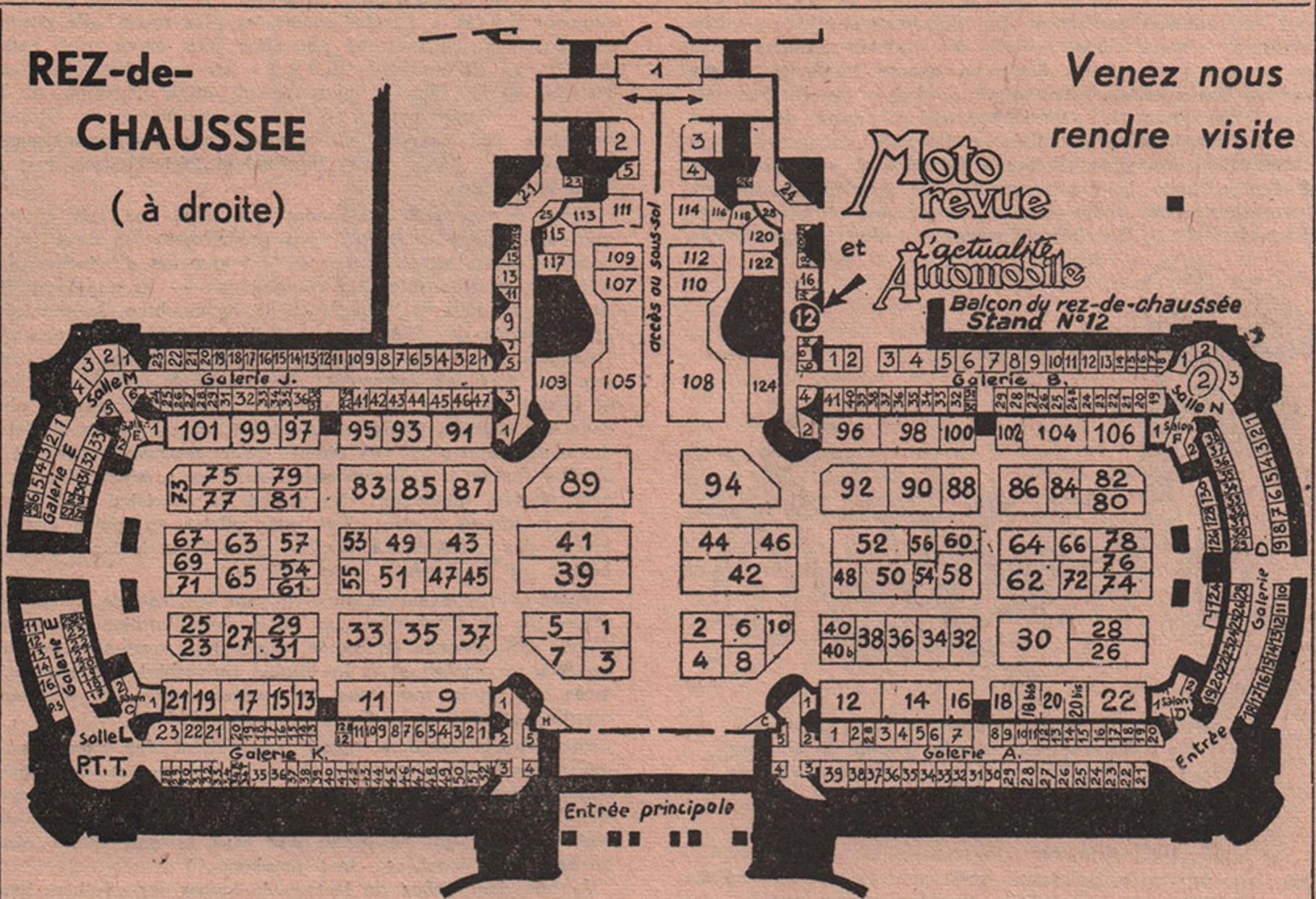
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2°)

REZ-de-  
CHAUSSEE  
(à droite)

Venez nous  
rendre visite

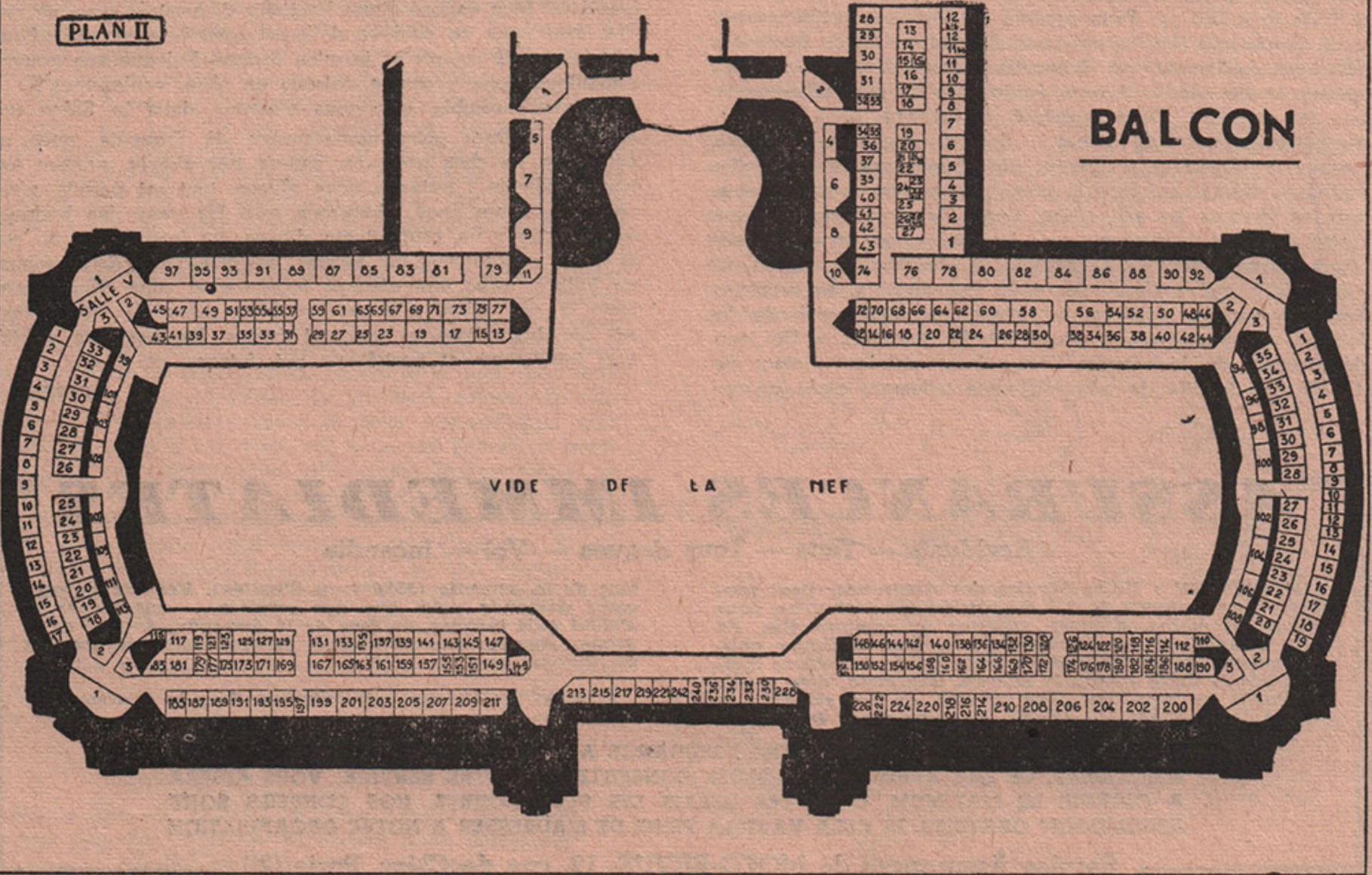
Moto  
revue  
et  
l'actualité  
Automobile

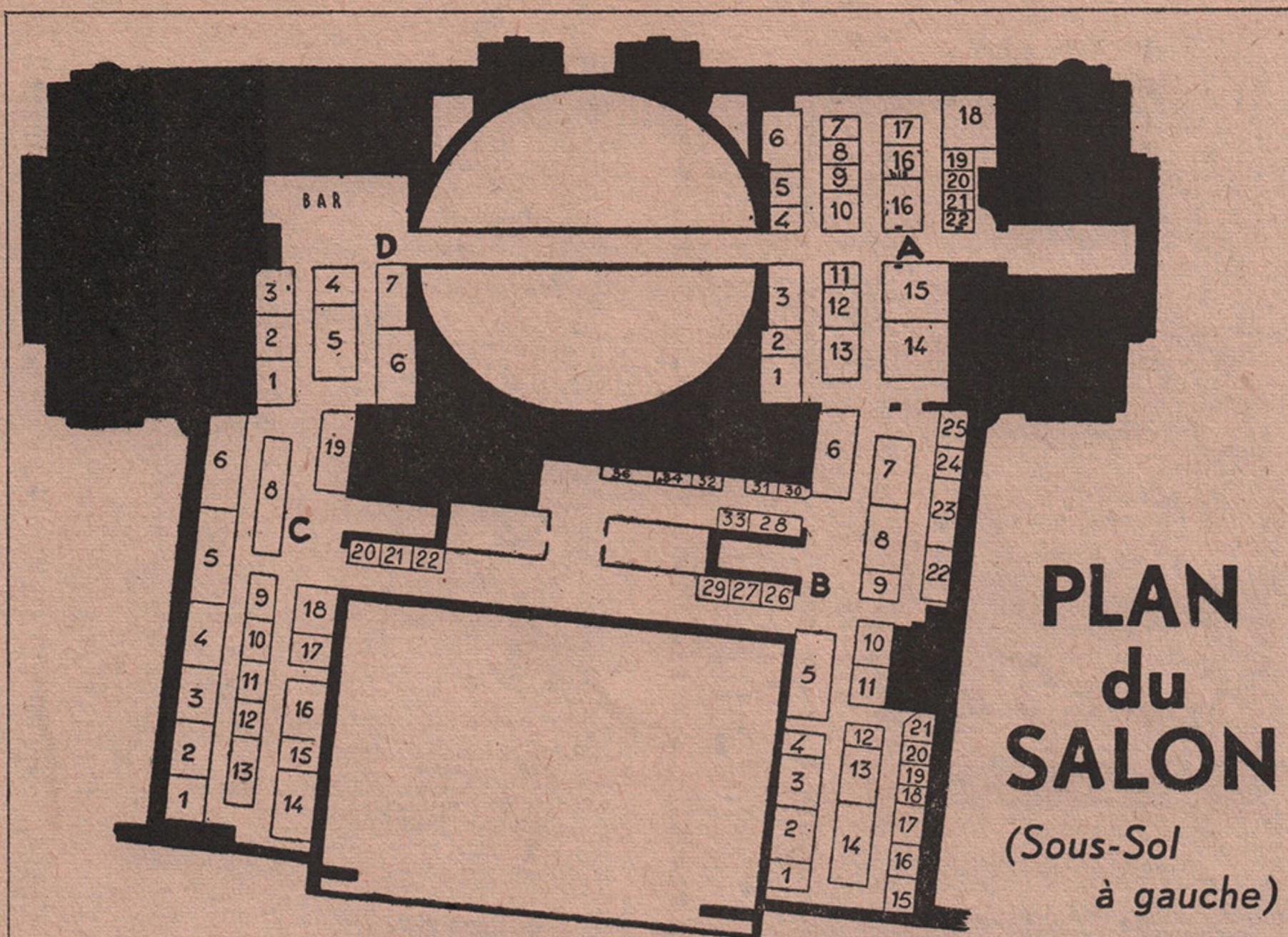
Balcon du rez-de-chaussée  
Stand N°12



PLAN II

BALCON





**PLAN  
du  
SALON**  
(Sous-Sol  
à gauche)

**LISTE D'EXPOSANTS**

**MOTOS — VELOMOTEURS — SCOOTERS**

ALCYON (Cycles et Motos) .....	Sous-Sol	A	Stand	15
ARMOR (Cycles et Motos) .....	—	D	—	6
AUTOMOTO (Cycles et Motos)....	—	B	—	6
BERNARDET Frères (Sidecars) ..	—	C	—	18
B.S.A. .... (voir MOVEA)	—	—	—	—
C. Z. ....	—	C	—	17
FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL (F.N.) .....	—	B	—	2
FAVOR (Cycles et Motos) .....	—	C	—	19
FRANÇAISE DIAMANT (LA) ....	—	D	—	6
FRANCE MOTOR .....	—	C	—	16
FRANCE SPORT .....	—	C	—	14
GENTIL et Cie (Cycles et Motos)	—	D	—	6
GILLET-HERSTAL .....	—	D	—	3
G.I.M.A. (Groupement Industriel Métallurgique) .....	—	B	—	20
GNOME-RHONE .....	—	C	—	3
GUYOT (M.) .....	—	B	—	23
HELNETT (Cycles et Motos) .....	—	B	—	3
INNOCENTI .....	Sous-Sol	B	Stand	28
JAWA .....	—	C	—	17
JONGHI (Motos et Vélos) .....	—	C	—	2
LABOR .....	—	B	—	6
MAGNAT-DEBON .....	—	A	—	18
MANDILLE .....	—	B	—	24
MATERIEL MOTORISE .....	—	A	—	22
MOCHET (Vélo-Car) .....	—	B	—	15
MONET-GOYON (Motocyclettes) ..	—	B	—	5
MOTOBECAE .....	—	A	—	14
MOTOCONFORT .....	—	D	—	5
MOTOS SUBLIME .....	—	A	—	19
MOVEA .....	—	D	—	2
NEW-MAP .....	—	B	—	14
OLYMPIQUE .....	—	D	—	6
OMNIUM Frco. Améric. ....	—	C	—	22
PEUGEOT (Soc. des Cycles) .....	—	C	—	5
PSALTY (Pierre) .....	—	A	—	4
PSALTY-LADEVEZE ET Cie ....	—	C	—	1

RADIOR .....	—	B	—	8
RAVAT .....	—	A	—	6
RENE-GILLET et Cie .....	—	B	—	10
ROLLET et Cie .....	—	B	—	16
S. A. D. E. M. ....	—	B	—	21
SAROLEA (Motos) .....	—	D	—	4
SCOOTER A. G. F. ....	—	B	—	12
S. E. C. T. A. M. ....	—	B	—	9
Sté Cle CONSTR. MECAN. ....	—	B	—	25
Sté ETUDE et CONSTR. MOTOS	—	A	—	20
S. N. E. C. M. ....	—	C	—	8
SUNBEAM .....	(Voir MOVEA)	—	—	—
TERROT (Cycles et Motos) .....	—	C	—	6
THOMANN .....	—	D	—	6
TRIUMPH .....	—	B	—	1

**MOTOCARS — VOITURETTES**

BOITEL .....	Grande nef	Stand	18
BUGATTI .....	Grande nef	Stand	38
JULIEN .....	Grande nef	Stand	56
ROVIN .....	Grande nef	Stand	50
VELOCAR .....	— B	—	15

**MOTEURS AUXILIAIRES ET ADAPTABLES**

A.B.G. (Moteur Auxiliaire V.A.P.)	—	J	—	47
AUBIER ET DUNNE .....	—	J	—	21
CYCLOREX .....	—	B	—	29
DIEM .....	—	J	—	31
DURIF (Cycles et Motos) .....	—	A	—	3
VELO-SOLEX .....	—	A	—	1

**SIDECARS**

BERNARDET FRERES .....	Grande nef	Stand	32
MARMONNIER .....	— C	—	15

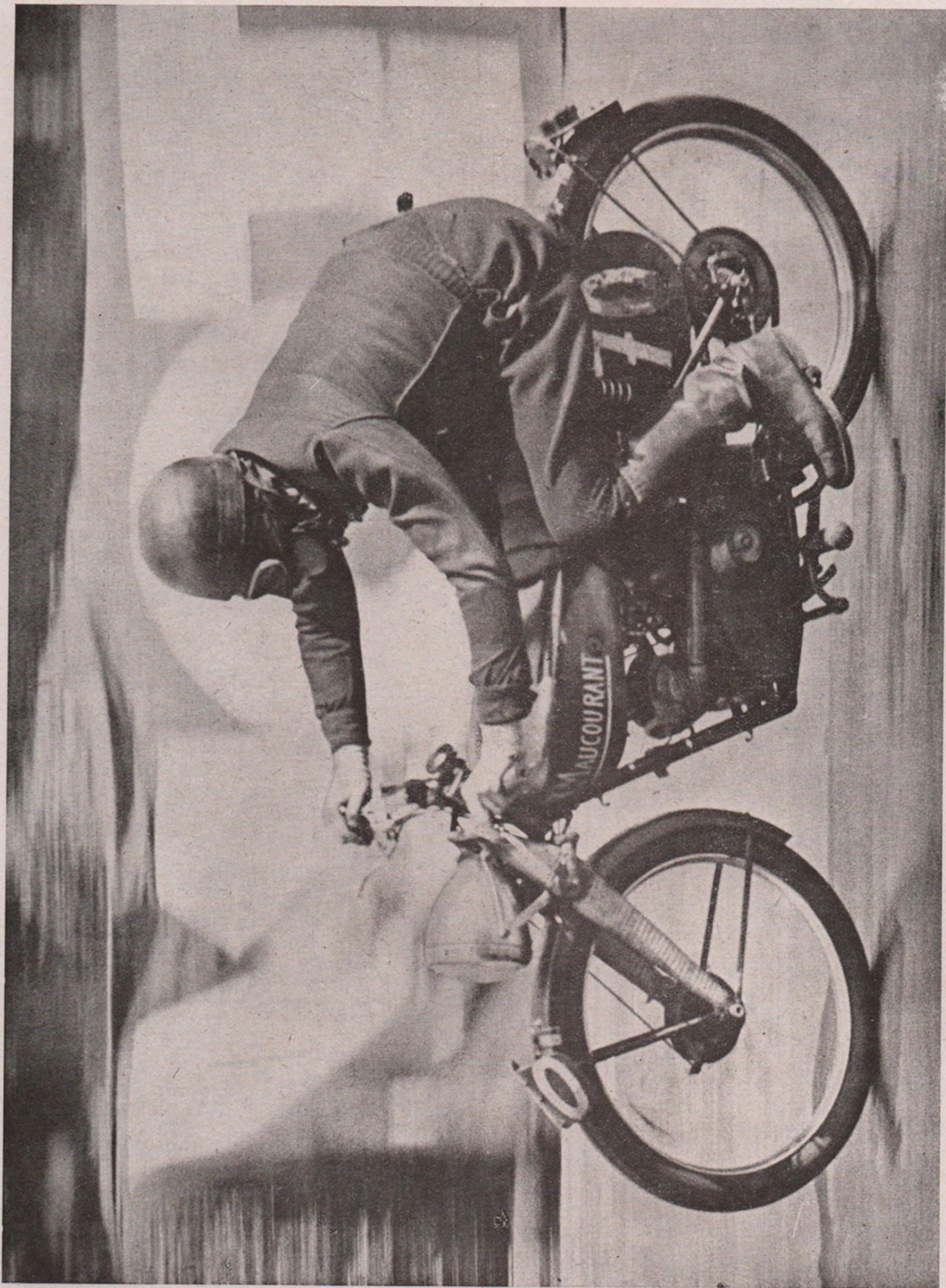
**ACCESSOIRES ET DIVERS**

A. C. ....	Balcon	Z	—	199
APPLICATIONS PRATIQUES POUR L'AUTO .....	Galerie	B	—	21

AUTOLUBE .....	Balcon	U	—	45					
ACCESSOIRES AUTOMOBILES									
E.T. (Les) .....	Balcon	Z	—	193					
A.E.V. (Accumulateurs) .....	Balcon	E	Stand	64					
ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE									
(Anc. Edmond Kahn) .....	—	E	—	9					
AMAC .....	—	E	—	26					
ACCU-WATT .....	Balcon	A	—	142					
BRAMPTON .....	Balcon	U	Stand	27					
BERNARD .....	Salle	C	—	11					
BOWDEN .....	—	J	—	7					
CHEKKO .....	Balcon	A	Stand	222					
CANETTI et Cie (J. E.) .....	Galerie	J	—	13					
CHOILLOT (Remorques) .....	—	E	—	14					
DUNLOP .....	Salle	V	—	1					
F.I.T. (Sté des Procédés) .....	Galerie	B	—	28					
FREIX .....	Salle	F	—	30					
FLERTEX .....	Balcon	F	—	8					
FERODO .....	Balcon	E	—	78					
HUTCHINSON .....	Salle	Y	—	1					
HOUDAILLE .....	Balcon	E	—	24					
HERMETIC .....	—	E	—	28					
JICEY .....	—	E	—	46					
KLAXON (Interlub) .....	—	—	—	102					
LABINAL .....	Balcon	Z	—	54					
LAVALETTE .....	—	U	—	87					
MAGNETO FRANCE .....	—	J	—	12					
MERAT (Ets) .....	—	J	—	29					
NEIMAN (Société d'Exploitation des Brevets) .....	Salle	F	—	37					
NOVI (Appareils Electriques) .....	—	J	—	45					
NAFRA DON .....	—	Z	—	147					
NECTO .....	—	Z	—	167					
PAULSTRA (Sté) .....	Galerie	A	—	37					
RUSTIN (Ets) .....	Balcon	H	—	215					
RADIOS .....	—	J	—	3					
REPUSSEAU et Cie (Silentbloc) .....	Balcon	A	—	208					
ROLLET .....	Sous-Sol	B	—	18					
SAKER .....	Galerie	J	Stand	11					
SAFI (Sté d'Application et Fabric.) .....	—	J	—	19					
SOUBITEZ (J. et P.) .....	—	J	—	2					
S.A.F.I. .....	—	J	—	19					
S.E.B.R. .....	—	E	—	11					
SELLES IDEALE (TRON ET BERTHET) .....	—	J	—	4					
SOLVOL .....	—	K	—	8					
SCINTILLA (B.B.C.) .....	—	U	—	73					
SUDEX .....	Salle	C	—	34					
SACY (Société) .....	Galerie	J	—	8					
TECALEMIT .....	Balcon	E	—	84					
TRAIZET et Cie .....	—	E	—	32					
UNION DE FABRICANTS D'ACCESSOIRES DE CYCLES .....	—	E	—	33					
VITA (HUYGHE) .....	—	J	—	15					
WILMAN (Silencieux) .....	—	E	—	25					
<b>EQUIPEMENT ELECTRIQUE</b>									
BAROCLEM .....	Balcon	—	—	100					
CLOVIS .....	Balcon	A	—	134					
DARY (Accu sec) .....	Galerie	K	—	18					
DININ .....	Balcon	U	—	81					
DYNAMIC .....	—	E	—	52					
DUCELLIER .....	Balcon	U	—	85					
FABEL .....	Salle	C	—	4					
FULMEN .....	Balcon	U	—	89					
GADOT .....	—	E	—	48					
HUITRIC .....	—	A	—	138					
LABINAL .....	—	Z	—	131					
LAMPE RATIONNELLE (LA) .....	—	A	—	134					
LAVALETTE .....	—	U	—	87					
MARCHAL .....	Salle	X	—	8					
MAZDA .....	—	Z	—	209					
MICHON .....	—	Z	—	139					
MONOPLAQUE .....	—	A	—	122					
MOREL .....	Galerie	B	Stand	29					
NEA .....	—	Z	—	195					
NORMA (AUTO LAMPE) .....	—	U	—	17					
NOVI .....	Galerie	J	Stand	45					
PHILIPS .....	—	—	—	107					
R. B. .....	Balcon	U	—	23					
SCINTILLA .....	—	U	—	73					
S. E. V. .....	—	F	—	2					
S. G. A. .....	Salle	F	—	8					
S. L. E. M. .....	Balcon	A	—	160					
SOUBITEZ .....	Galerie	J	—	2					
SOURIAU .....	Balcon	Z	—	157					
SOCIETE DES ACCUMULATEURS FIXES ET DE TRACTION (SAFT) .....	Salle	F	—	1					
SOURIAU .....	—	Z	—	157					
SULLY .....	—	—	—	101					
T. E. M. .....	Balcon	U	—	33					
TUDOR .....	—	E	—	88					
U. S. L. (AUTOX) .....	—	A	—	202					
VEKA .....	—	A	—	114					
VEREECKE (Brevets) .....	—	U	—	155 bis					
<b>BOUGIES</b>									
CHAMPION .....	—	—	—	106					
CLEMENT MUFFAT (CLEM) .....	Salle	F	—	13					
D. E. P. .....	—	C	—	32					
EYQUEM .....	Balcon	Z	—	149					
FLOQUET .....	Galerie	A	—	32					
GERGOVIA (PINGEOT) .....	—	E	—	90					
GURTNER .....	Salle	C	—	6					
KEMPF .....	Balcon	E	—	72					
K. L. G. .....	—	A	—	200					
LODGE (Dektereff) .....	Salle	M	—	1					
MARCHAL .....	—	F	—	6					
PRECISION LYONNAISE (PRELYO) .....	—	Z	—	187					
SAINTAGNE .....	—	Z	—	211					
U. S. A. .....	—	E	—	16					
<b>CARBURTEURS</b>									
AMAC .....	—	J	—	38					
GURTNER .....	Salle	C	—	6					
SOLEX .....	Balcon	U	—	83					
ZENITH .....	—	E	—	86					
<b>PIECES DETACHEES</b>									
B. H. B. (Piston) .....	—	E	—	50					
BRISSONNET (SPEED) .....	Salle	C	—	18					
BOLLEE (Segments AMEED) .....	—	E	—	18					
BORGO .....	—	A	—	124					
COMPTOIR DU COUSSINET .....	Galerie	A	—	19					
CIRCLIPS .....	Balcon	E	—	50					
CORDS (Segments) .....	Salle	F	—	4					
DEMOULIN .....	—	H	—	236					
FLOQUET (Piston) .....	—	—	—	104					
FONDERIES DE PRECISION DU MIDI .....	Galerie	B	—	16					
FONTADAPT .....	—	A	—	228					
FONTAFINA .....	Balcon	H	—	228					
FORGES (André) .....	Galerie	D	Stand	23					
GRENIER (Ets H.) .....	Balcon	A	—	220					
JEUDY .....	—	Z	—	181					
K. B. (Pistons) .....	—	Z	—	189					
LABO .....	Galerie	B	—	37					
MATHIEU (Pistons SUMMUM) .....	—	D	—	28					
MONOPOLE POISSY .....	Balcon	A	—	204					
NADELLA (Roulements à aiguilles) .....	Balcon	U	—	95					
NIVEL (Stand non indiqué) .....	—	—	—	—					
NOVA (Pistons BOHNALITE) .....	Salle	F	—	2					
ONDULEX .....	Galerie	K	—	49					
RENOVITA .....	—	Z	—	159					
RESTORMOTOR .....	—	A	—	148					
SALVI .....	—	Z	—	197					
S. A. M. P. A. .....	—	H	—	234					
SEGMENTS CHAMPION (Etablis. MAUPOUET) .....	Salle	F	—	22					
S. I. C. M. (Sté Industrielle de Chemises de Moteurs) .....	Galerie	D	—	17					
S.I.P.P. (Sté Industrielle de Pièces de Précision) .....	—	A	—	184					
SEGMENTS ROUGE .....	Balcon	A	—	188					
SOUPAPE (LA) .....	Balcon	E	—	62					
TIMKEN .....	Balcon	U	—	61					
TOUS LES COUSSINETS .....	—	H	—	232					
TOUS LES PISTONS .....	Galerie	D	—	15					
TOUTES LES SOUPAPES (G. JEUDY) .....	Balcon	Z	—	181					
TRUELLE (Ets E.) .....	—	A	—	154					
TRUPHEME (Ets E.) .....	—	Z	—	121					
USINAGE MECANIQUE MODERNE .....	Salle	C	—	30					
VAGNIEZ ET MARMIN .....	Balcon	Z	—	173					
<b>PNEUMATIQUES — CHAMBRES A AIR</b>									
<b>REPARATIONS</b>									
ENGLEBERT .....	—	E	—	1					
CHEMICO (Sté d'Exploitation des Ets Roger BRILLE) .....	—	Z	—	203					
DUNLOP .....	Salle	V	—	1					
GOODYEAR .....	—	B	—	41					
GUTTACOLL .....	Galerie	J	—	14					
HARTLEY et PONS (Ets) .....	Balcon	A	—	162					
HUTCHINSON .....	—	Y	—	1					
KLEBER-COLOMBES .....	—	D	—	1					
MICHELIN .....	Pourtour des rampes	—	—	—					
MORE et Cie .....	—	F	—	20					
MOUREAU (M.) .....	Galerie	K	—	40					
PIQUERA (J.) .....	—	K	—	40					
RUSTINES .....	Balcon	H	—	215					
WOLBER Société A.) .....	—	J	—	1					
<b>HUILES GRAISSES SUPERLUBRIFIANTS</b>									
BRET-OIL .....	Galerie	A	—	22					
DURIEU .....	—	D	—	9					
E. L. F. O. .....	Salle	F	—	9					
GRAPHOIL .....	Balcon	U	—	57					



René MAUCOURANT  
vainqueur du Bol d'Or 1947 et recordman en catégorie 125 cmc.



LORIN  
vainqueur du Bol d'Or 1947, catégorie 175 cmc.

Interdites en 1939 les courses de sidecars ont repris de plus belle après la fin des hostilités. Voici un beau virage lors d'une épreuve de 1947.



# La MOTO en ALLEMAGNE

par FRITZ WITTEKIND

Notre correspondant d'Allemagne, Fritz Wittekind, que nous connaissons depuis longtemps avant la guerre pour ses sentiments francophiles et antinazis a pu échapper aux représailles des hitlériens. Nous avons reçu récemment de ses nouvelles et publierons de nouveau ses articles sur le motocyclisme allemand.

LES fabricants de motocyclettes plus ou moins détruites pendant la guerre n'ont repris leur activité que partiellement. Quant aux usines de la zone soviétique de l'Allemagne et plus spécialement l'usine D. K. W., elles ont été totalement démontées, de sorte que la production actuelle ne se borne qu'aux firmes des trois autres zones. L'étendue de la production est imposée par le plan des puissances occupantes qui permet la construction illimitée des motos à moteurs d'une cylindrée maximum de 60 cmc., alors que la production des motos d'une cylindrée de 60 à 250 cmc. est limitée à 10.000 unités par an. La construction des motos de plus de 250 cmc. de cylindrée est absolument interdite. Mais c'est moins le plan allié que le manque de matières premières, d'ouvriers spécialistes et d'énergie qui en empêche la fabrication.

Parmi les usines qui ont repris la production de leurs anciens modèles en quantité limitée, on trouve N.S.U. avec la « Quick » 97 cmc, Hecker et sa 123 cmc. (à moteur Jlo), Zundapp et sa 200 cmc., Tornax et sa 125 cmc., Triumph également avec une 125 cmc. modifiée, et l'usine d'Eisenach de l'ancienne maison B.M.W. dont la production intégrale du modèle 350 cc. est destinée exclusivement aux besoins des autorités soviétiques. La maison Triumph, de Nuremberg, a modifié et amélioré son modèle 125 cmc. qui comporte actuellement les changements suivants par rapport au modèle de 1938 : La puissance fut portée de 4,2 à 5 CV. à 4.000 t.-m. par modification de la distribution. Notons que ce moteur à deux temps à un taux de com-

pression de 8,2 à 1 et comporte un distributeur tournant pour l'admission. L'accélération de 30 à 60 kms à l'heure fut portée de 15 à 10 secondes et demie ; le sélecteur au pied fut modifié et la machine est actuellement munie d'une selle oscillante. Le moteur permet une vitesse maximum de 75 kmh. et sa consommation s'élève à 2 lit. 300 aux 100 kms à 50 kmh. de moyenne.

Le poids est de 84 kilos.

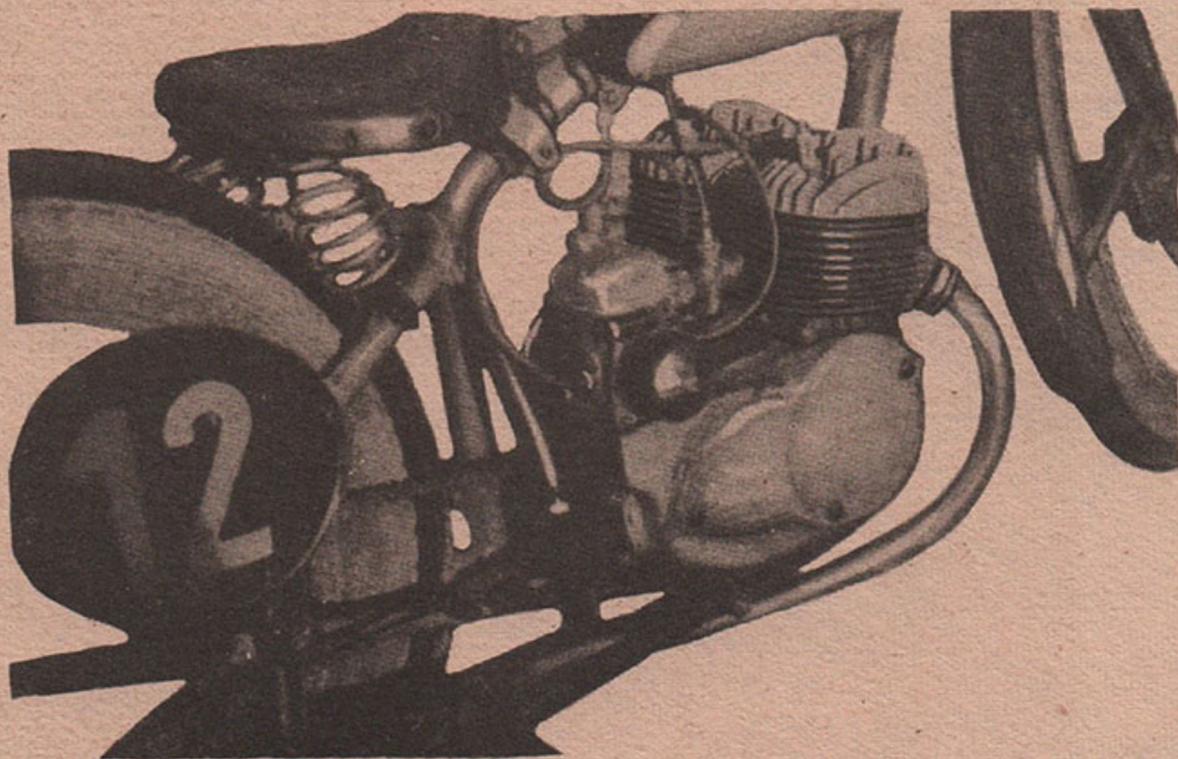
La maison N.S.U., de Neckarsulm, a établi une nouvelle culasse pour ses trois modèles de course de 350, 500 et 600 cmc. de cylindrée respective, grâce à laquelle la puissance fut élevée à environ 35, 45, et 54 CV respectivement et le nombre de tours-minute en pointe de 7.200 à 7.800. L'arbre principal est maintenant interrompu à la base de la culasse et deux arbres secondaires attaquent les deux A.C.T. par l'intermédiaire de pignons coniques. Les came actionnent donc directement les soupapes. Grâce à cet aménagement, on obtient une diminution de l'inertie, un régime élevé, un meilleur remplissage des cylindres et par conséquent une puissance supérieure.

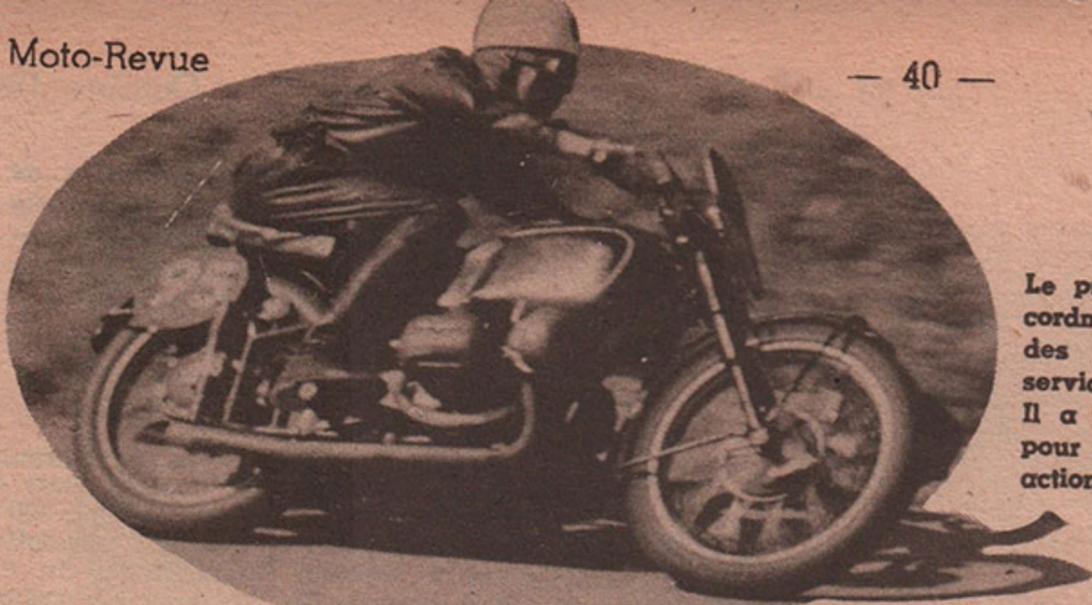
Quelques usines s'occupent du développement de la moto ultra-légère à moteur de moins de 60 cmc. de cylindrée, mais la production en série de ces motos n'a pas encore commencé.

La maison Ardie, de Nuremberg, a réalisé un monocylindre à deux temps de 40 mm. d'alésage, 47 mm. de course, 60 cmc. de cylindrée, avec un taux de compression de 7,5 à 1 développant 2,6 CV à 5.500 t.-m. Cylindre en alliage léger, embrayage sur le vilebrequin, boîte à deux vitesses commandée au pied, transmission par chaîne et cadre berceau en tubes d'acier. Le poids total est de 40 kilos, la moto développe 55 kms à l'heure et consomme 1 lit. 700 de mélange aux 100 kms.

A la maison N.S.U. une petite moto de la même cylindrée est en voie de construction. C'est une quatre temps à soupapes en tête, développant de 3 CV 500 à 3 CV 750, avec cadre en

Dans les courses autrichiennes, une 250 cmc. Puch 2 temps 4 pistons est apparue dernièrement. Son moteur est composé des éléments de deux blocs 125 cmc. accolés.





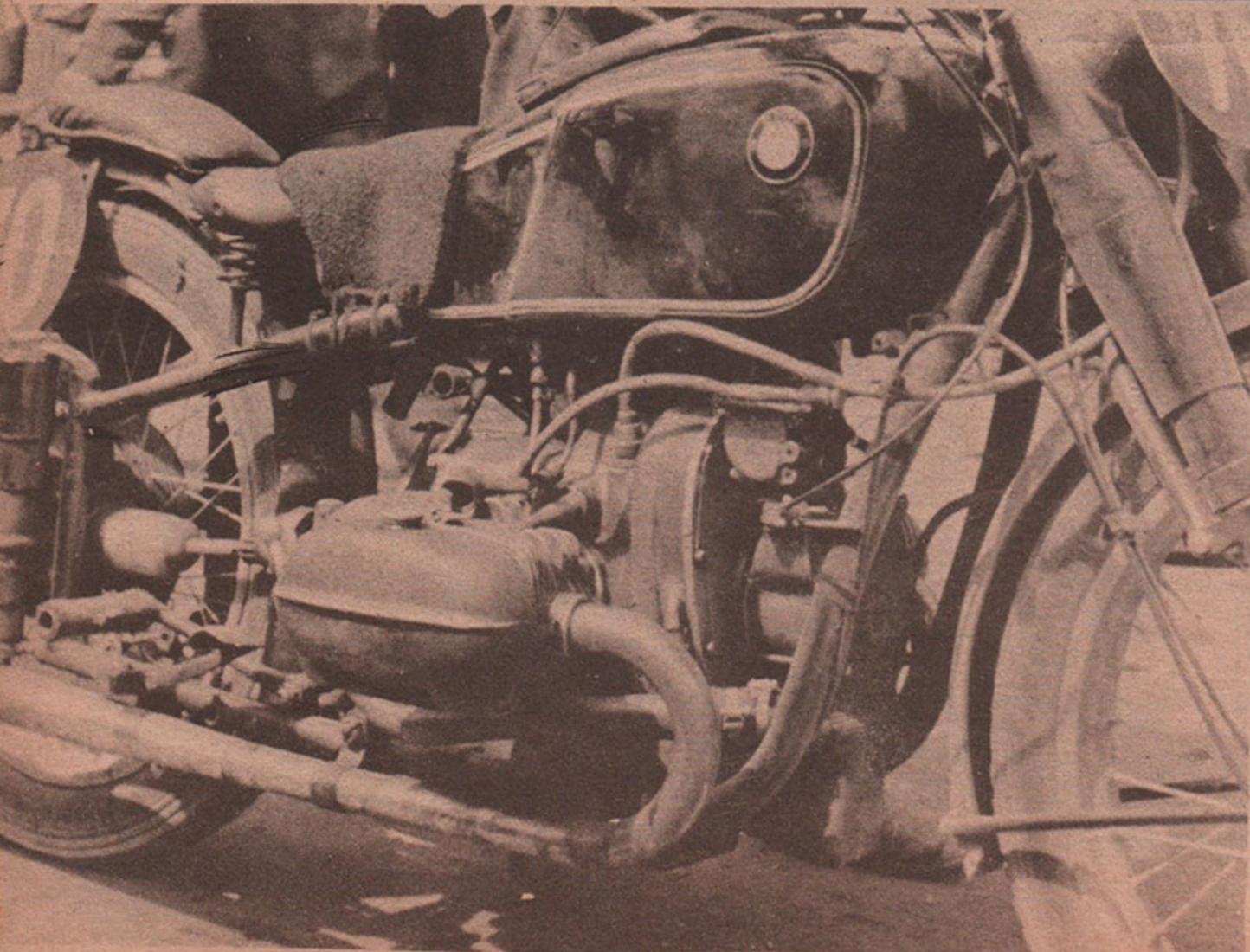
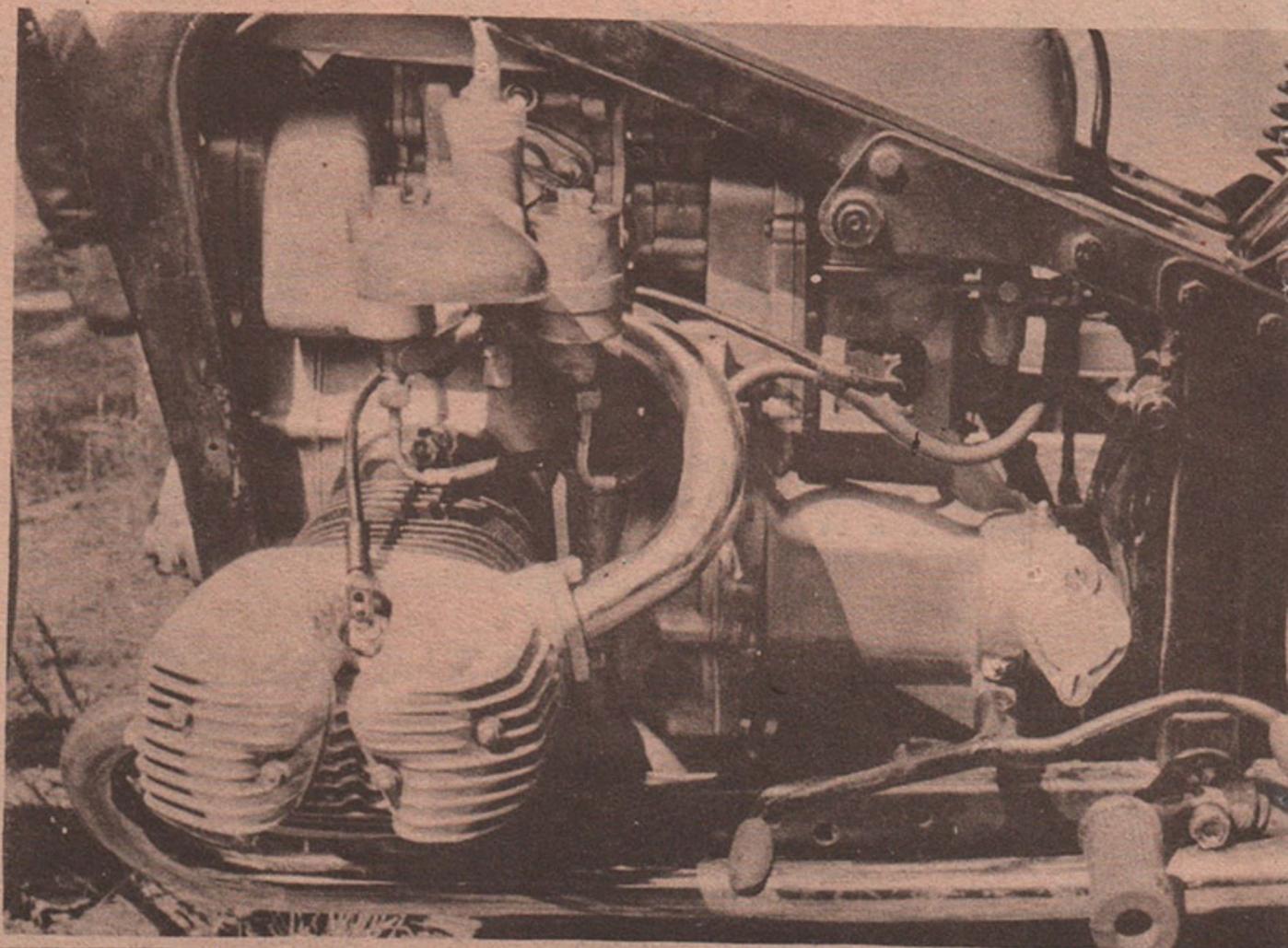
Le prestigieux champion de B.M.W., Georg Meir, recordman du T.T. de l'île de Man et victorieux en 1939 des principales épreuves européennes reprend du service, toujours sur la 500cmc. B.M.W. à compresseur. Il a remporté en 1943 le championnat d'Allemagne pour la cylindrée. Notre photo le représente en pleine action, lors de la coupe de l'Éifel disputée sur le Nurburg-ring.

tubes, fourche AV télescopique, suspension AR, boîte à trois vitesses formant un bloc avec le moteur et commandée au pied.

Quelques autres maisons se sont préoccupées du développement des moteurs auxiliaires pour bicyclettes. Le moteur de la Société Seyffer, de Munich, est un deux temps de 31 cmc. de cylindrée fournissant une puissance de 0,6 CV à 3.500 t.-m. Il est monté élastiquement sur la roue AV. La transmission est assurée par une courroie trapézoïdale en caoutchouc. La poulie en alliage léger est fixée aux rayons de la roue AV. Le moteur complet a un poids de 4 kgs 200, sa consommation s'élève à 1 lit. 200 aux 100 kilomètres.

Le moteur de la maison Kratzsch, de Gossnitz, également un deux temps de 35 cmc. (puissance 1 CV) est monté sur le moyeu de la roue AR. Il comporte un embrayage à disques multiples et une boîte à 2 vitesses. Consommation d'essence : environ 1 lit. 500 aux 100 kms, poids 7 kilos.

Le moteur auxiliaire des usines Victoria, de Nuremberg, est également un 2 temps de 38 cmc. de cylindrée d'une puissance maximum de 1 CV à 5.000 t.-min. Cylindre en fonte grise, piston et culasse détachable en alliage léger. Admission par tiroir. La boîte à 2 vitesses donne une démultiplication de



Les machines suralimentées proscrites par la F.I.C.M. sont tolérées outre-Rhin et se produisent régulièrement dans les épreuves nationales. Voici deux moteurs de sport transformés par des concurrents. Ci-dessus, une Zundapp K.S. 500, et ci-contre, une B.M.W. R. 51 à culbuteurs. Le compresseur de cette dernière vraisemblablement du type Roots, paraît entraîné par le vilebrequin. Il serait intéressant de connaître les performances, la consommation, et surtout les conditions de fonctionnement de ces modèles transformés.



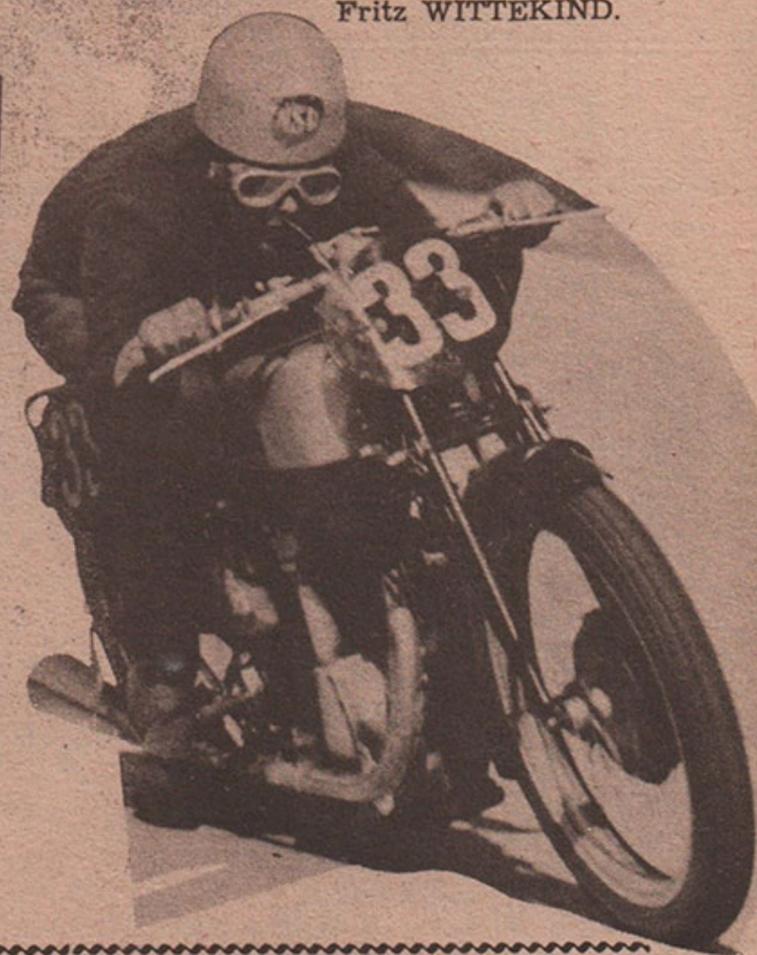
Ci-dessus : Les départs des solos et des sidecars à la Coupe de l'Eifel.  
Ci-contre : Le champion Heiner Fleischmann a repris la série de ses succès sur N.S.U.

18 à 1 et 30 à 1 et est comprise dans le bloc moteur. La transmission du moteur à la roue AR est assurée par une chaîne. Poids total, environ 9 kgs.

Tous ces moteurs permettent une vitesse de 25 à 30 kmh. Des vitesses plus grandes ne sont pas souhaitables, parce que le cadre de la bicyclette normale ne peut supporter des efforts très importants.

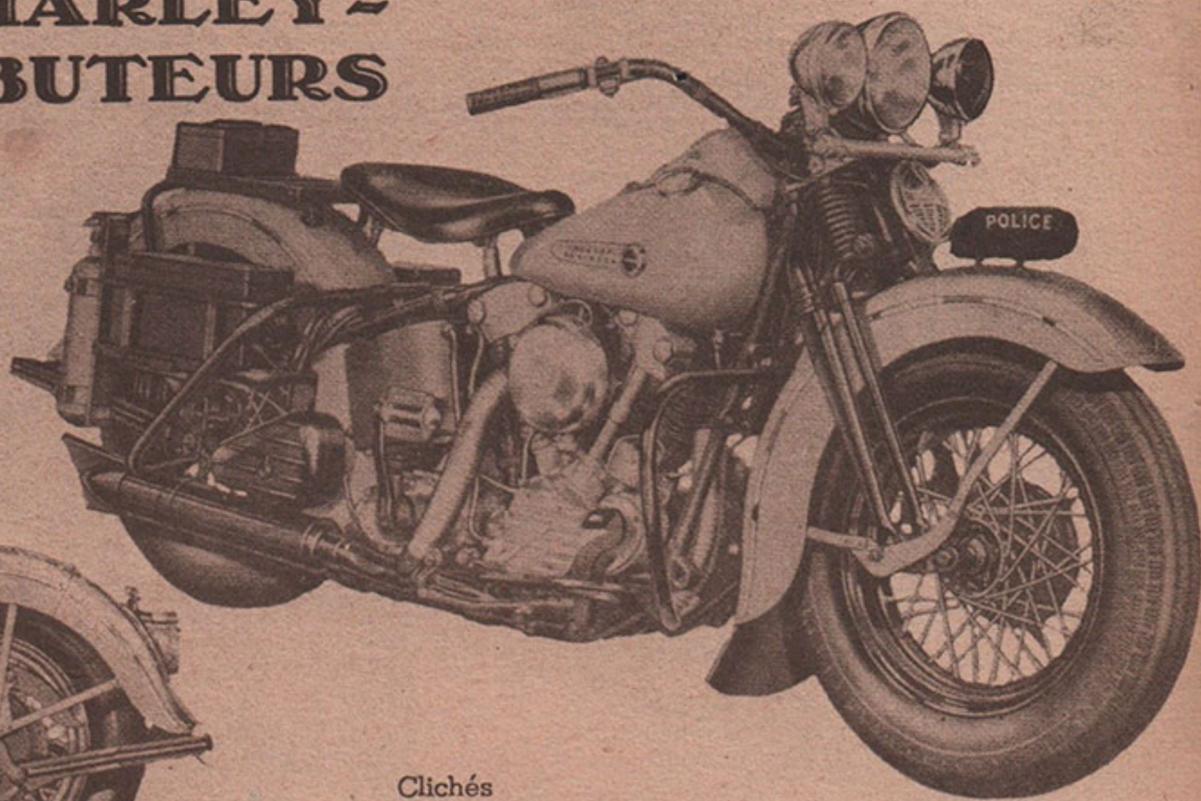
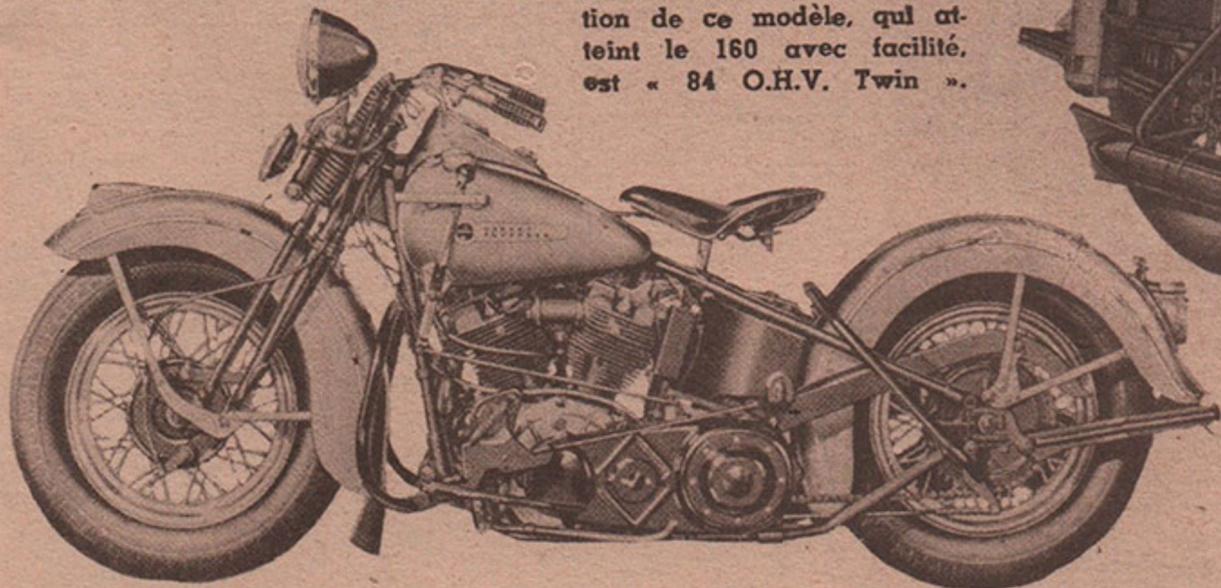
Le sport motocycliste en Allemagne a repris son activité. Plusieurs des courses traditionnelles ont eu lieu cette année. Le Championnat allemand de route 1947 donne le résultat suivant : 250 cmc. : H.P. Muller (D.K.W.); 350 cmc. : W. Jager (Norton); 500 cmc. : Georg Meier (B.M.W.); 600 cmc. sidecar : H. Bohm (N.S.U.); 1.200 cmc sidecar : J. Muller (B.M.W.).

Fritz WITTEKIND.



## LA 1.200 CMC. HARLEY-DAVIDSON A CULBUTEURS

Harley-Davidson a lancé sur les données de la 1.000 cmc. sortie en 1936 une 1.200 cmc. à soupapes en tête aux hautes possibilités. Il existe un modèle spécialement destiné à la police (à droite), et un modèle sport (ci-dessous). La dénomination de ce modèle, qui atteint le 160 avec facilité, est « 84 O.H.V. Twin ».

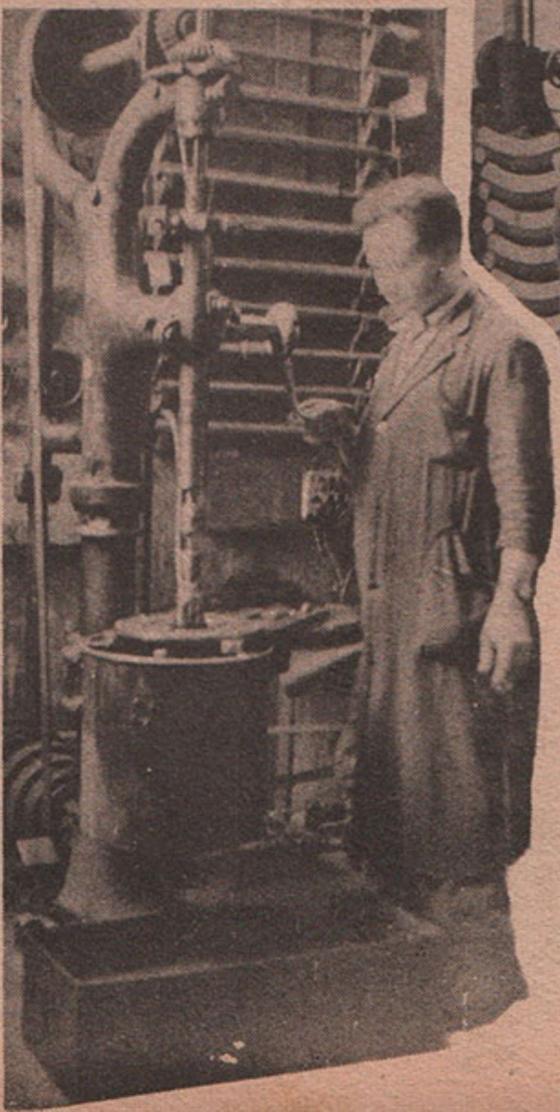
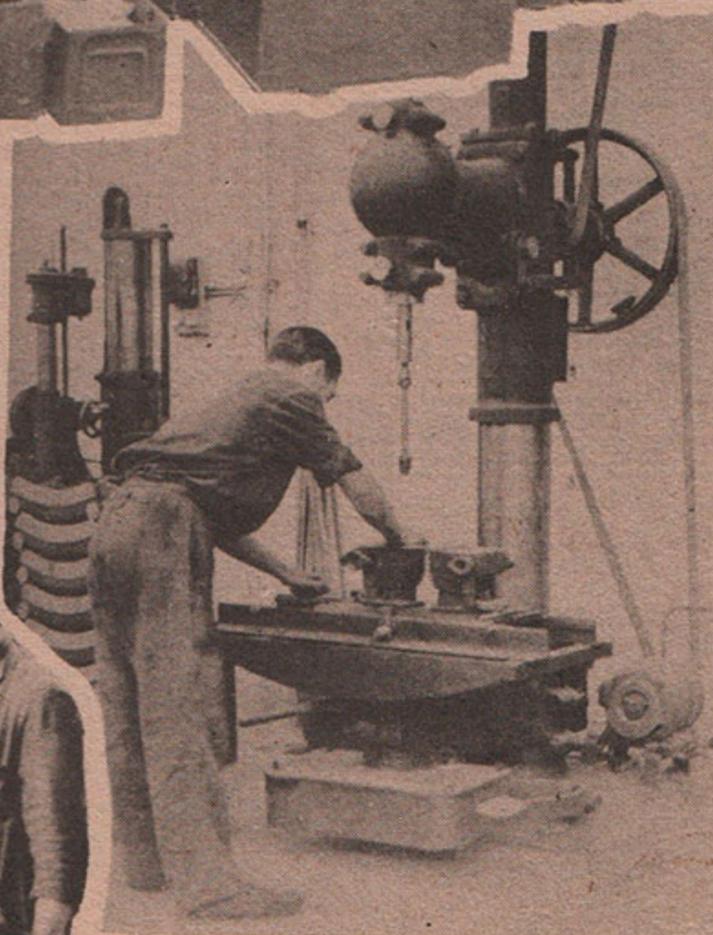
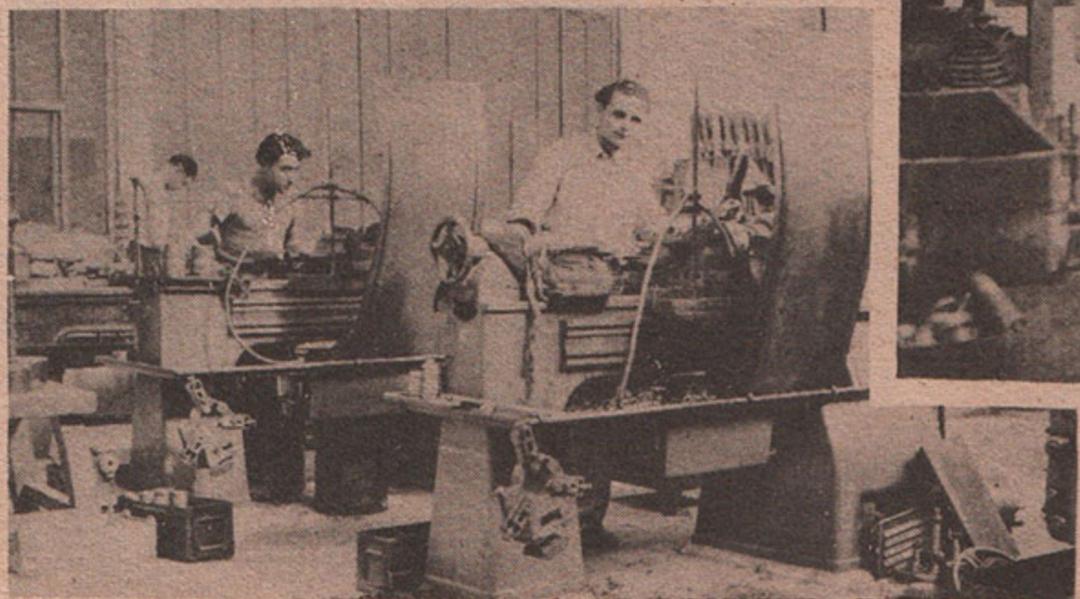
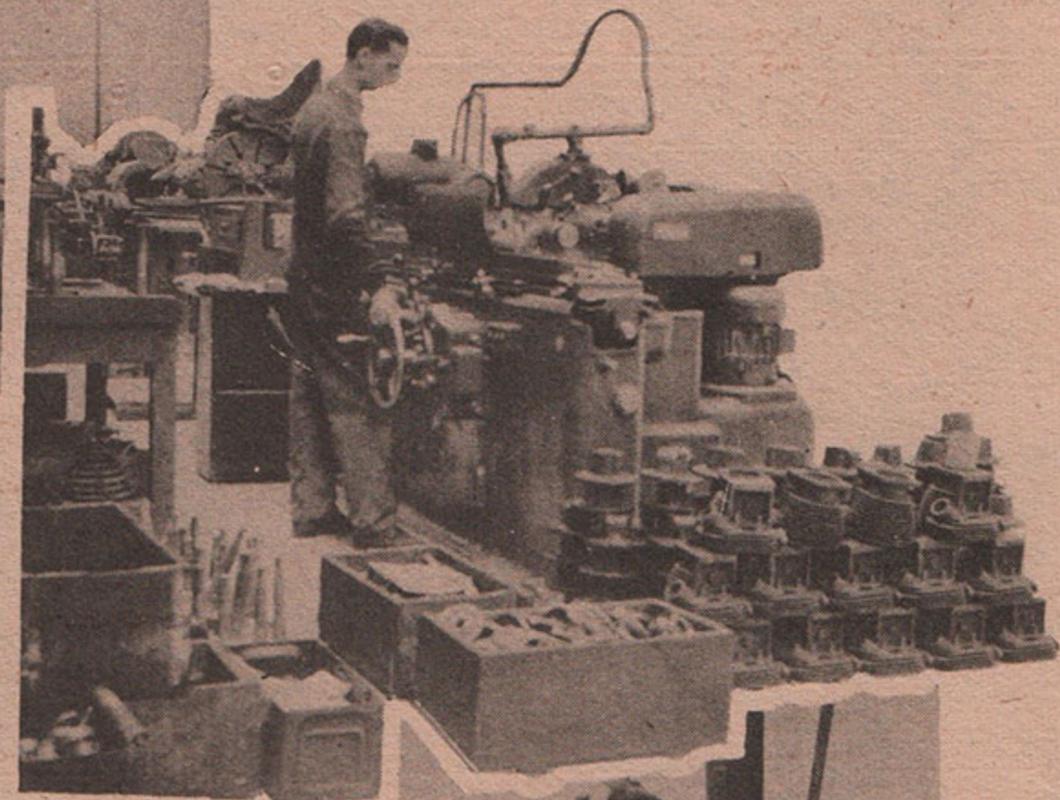


Clichés  
« The Enthusiat »

# Une PUISSANTE ORGANISATION

## *au service des moteurs fatigués*

Quelques photographies, prises par notre service de reportage dans les ateliers de PERTUISOT, spécialiste de la pièce détachée et de la remise en état des moteurs.

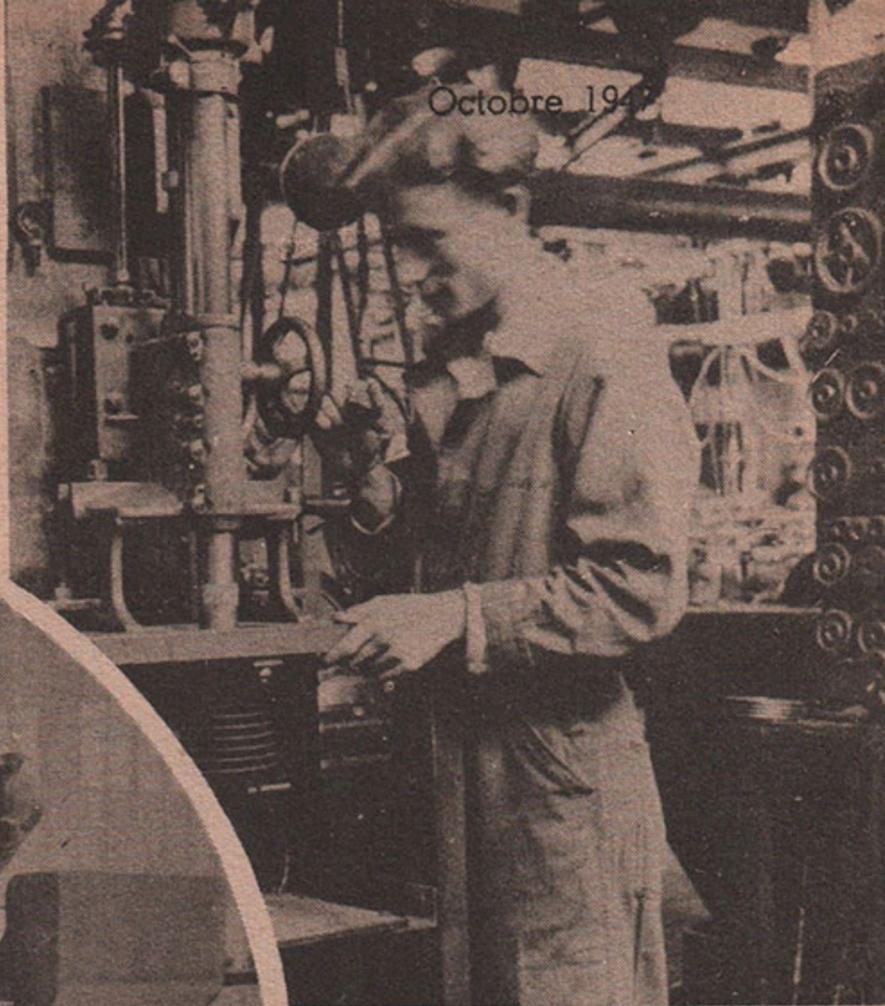


En haut de la page : La façade de la boutique, avenue des Acacias à Paris.

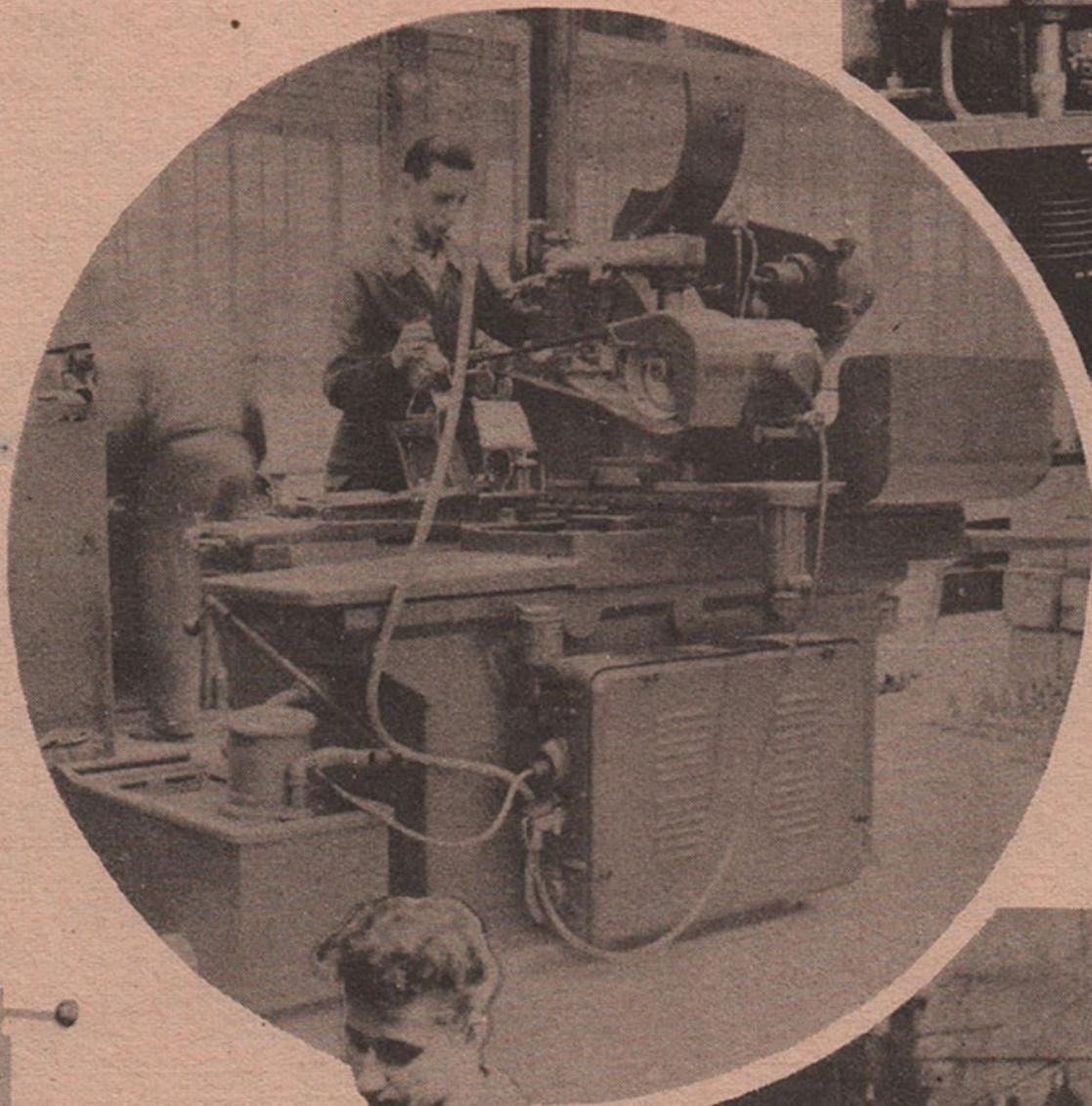
Au-dessous, à droite : De nombreux cylindres sont prêts pour le réalésage.

À gauche : Les tours fonctionnent sans arrêt tout au long de la journée. Voici une batterie en service. Ci-contre : Une machine pour parfaire les alésages de précision. À l'extrême droite : Un rôdoir pour les cylindres.

■  
Ci contre : Une classique  
aléuseuse verticale. La ma-  
nette commande le dépla-  
cement de l'outil.  
■

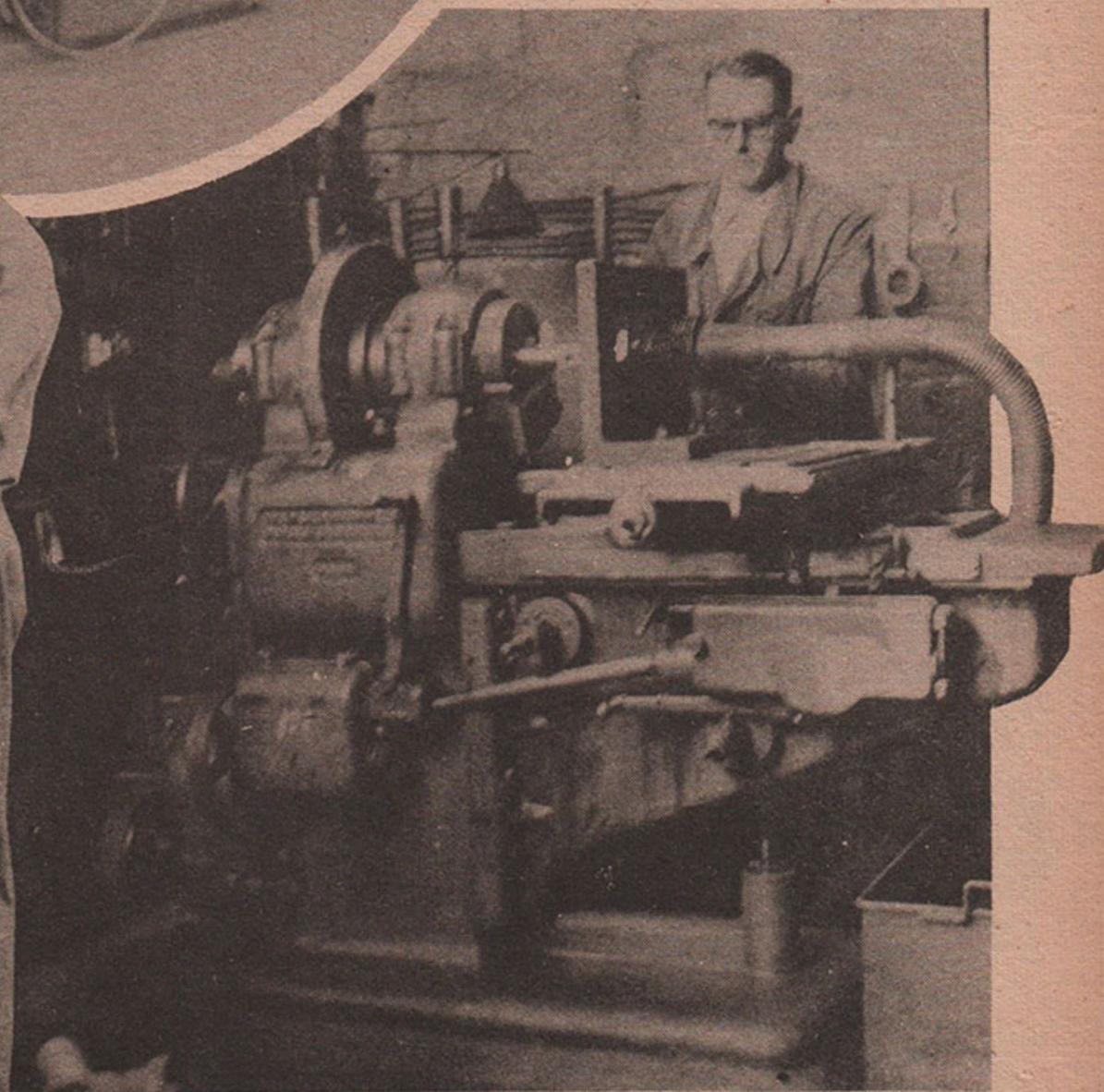
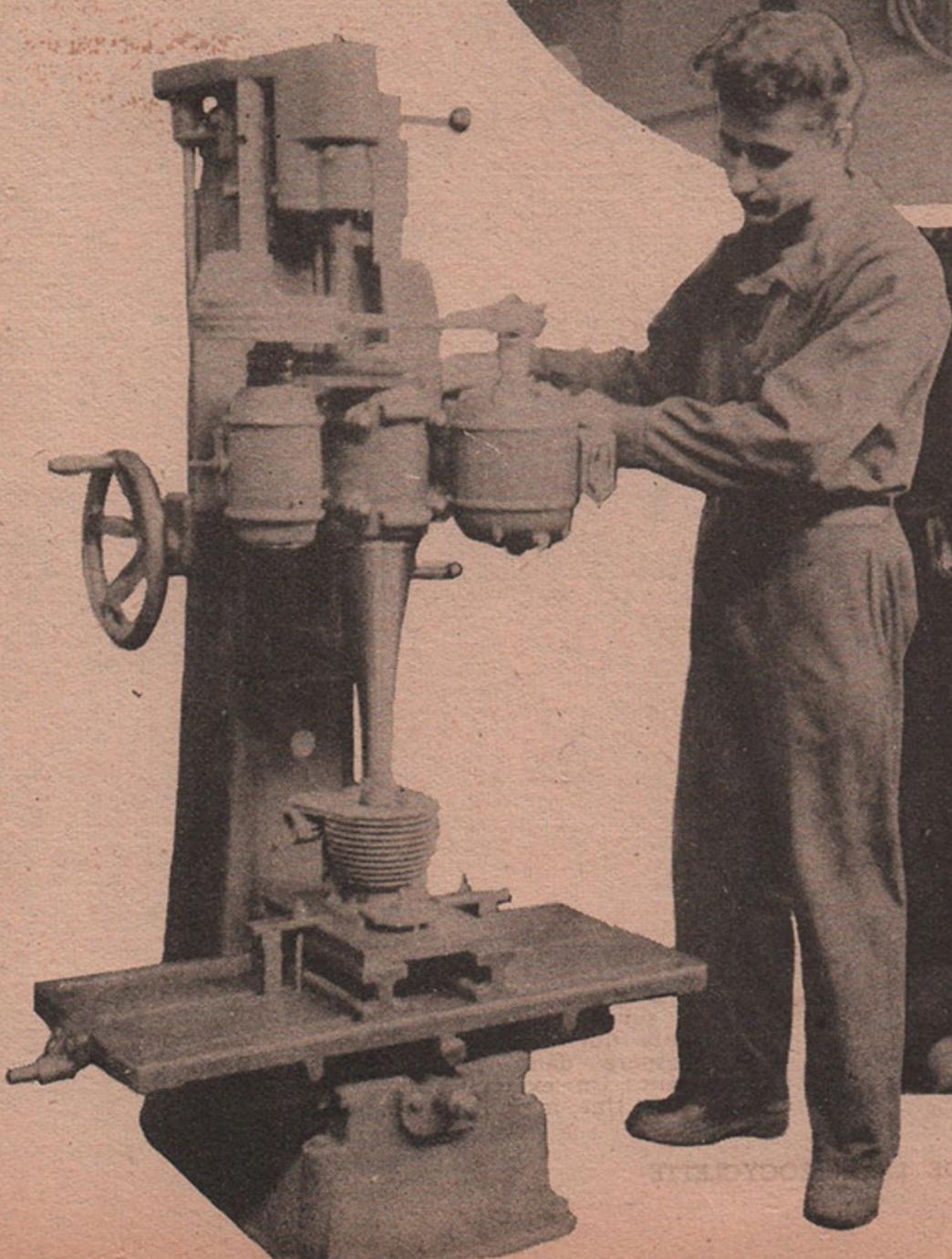


■  
A droite : Une rec-  
tifieuse pour les vile-  
brequins.  
■



■  
Ci-dessous : La ma-  
chine qui sert à  
glacer les cylindres.  
■

■  
Ci-dessous : Une autre  
aléuseuse à chariot hori-  
zontal. Le gros tuyau as-  
pire les débris de li-  
mille au fur et à mesure  
que l'opération se déroule.  
■



# Chez les PORTEURS de JOURNAUX

Deux opinions de « Roule-toujours » parmi tant d'autres

Au départ, machine et side sont lourdement chargés. Ci-dessous : M. Van Lanker, chef du service du roulage, aide à placer le « papier » sur les robustes véhicules.

QUELQUES 28 années de pratique du cycle à moteur, tant sur 4 roues que 3 ou 2 m'ont valu une modeste expérience, ce qui m'incite dans cet article à traiter de la motocyclette prise dans son sens utilitaire. Mon point de vue sera donc celui du motard porteur de journaux.

Le motard moderne veut : (Si son portefeuille lui permet), pour le modèle utilitaire, la transmission à cardan, la fourche coulissante, un kick dégagé (genre R 12, B.M.W.), une cylindrée allant de 600 cmc. à 750, 2 cylindres auxquels pour le sport, pourrait être adjoint la suspension AR. Dans les 2 cas, les freins à grandes sections s'imposent.

Quatre fois par jour, selon « les titres », comme nous disons, des éditions sortent des imprimeries où sont tirés les journaux dits du soir. Les nécessités de l'information, pour satisfaire un public devenant chaque jour plus exigeant, ont fait rechercher les moyens de diffusion propres à une exécution des départs et la distribution accélérée des journaux. La concurrence intervenant, la moto s'est définitivement imposée, semble-t-il, pour les raisons avantageuses que vous lui connaissez. Angle de braquage permettant un dégagement facile dans les encombrements, direction non démultipliée, accélération, souplesse, rapidité, force de traction (2 à 300 kgs de charge utile) et j'en passe. Mais allez vous dire, quelle est donc cette moto qui, faisant avec de telles charges 150 kms journaliers, n'est jamais en panne... ou si peu, rapidité et exactitude restant la base d'une bonne diffusion de presse. Hélas ! Il s'agit d'une moto étrangère, car il faut bien insister ici sur l'imprévoyance de nos gouvernants qui laissent une industrie jadis prospère dans le marasme, sinon le néant. Un exemple illustre mes assertions. Une marque française réputée ne

Encore une bicylindre à cardan et fourche télescopique. Il s'agit d'assurer le travail quotidien sans défaillance, aussi pénible soit-il pour l'homme et la machine.

Voici la page des machines anglo-saxonnes. Une B.S.A. des surplus et une 500 Norton type 16 H.

VOICI, en bref, pourquoi j'ai choisi une monture étrangère et délaissé la machine française, depuis quelques années, car voici 10 ans que je fais de la moto, aussi bien pour mon plaisir que pour mon travail, et sans prétention, je puis parler moto, car je suis vraiment motard. J'aime la moto pour



représentant des caractéristiques qui eussent fait l'orgueil du Salon de 1933 : 3 vitesses à la main, fourche classique, transmission à chaînes et autres perfectionnements qui rappellent l'âge du chauffage préalable des cylindres à la lampe à souder, pour assurer les départs à froid (Mathusalem dixit).

Voilà, résumés, les motifs qui me font délaissé la fabrication française, quoique s'en désolle mon chauvinisme de bon patriote.

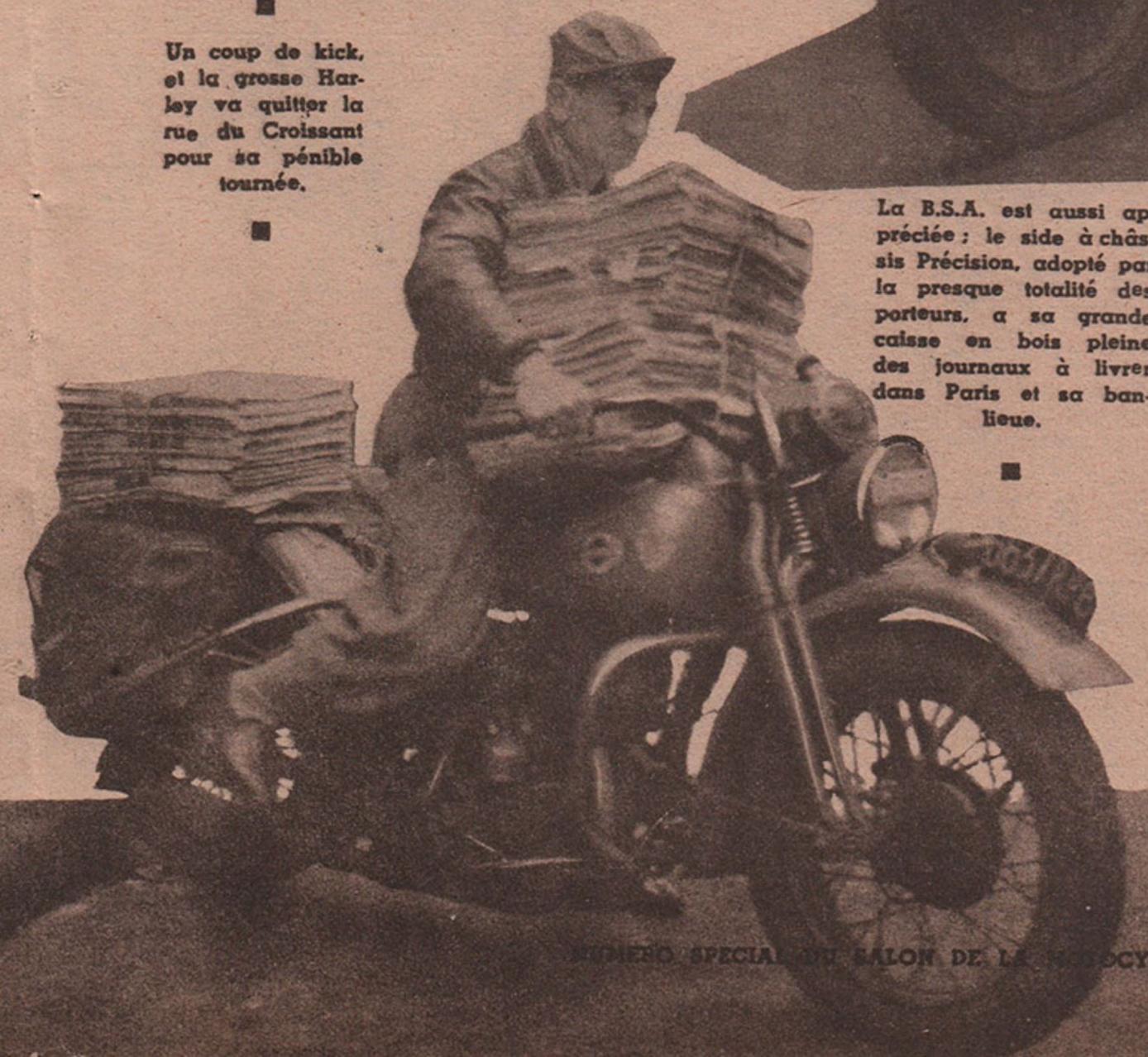
M. ROBERT Hubert,  
23 ter, av. Pasteur, Bondy.

Un coup de kick, et la grosse Harley va quitter la rue du Croissant pour sa pénible tournée.

La B.S.A. est aussi appréciée : le side à châssis Précision, adopté par la presque totalité des porteurs, a sa grande caisse en bois pleine des journaux à livrer dans Paris et sa banlieue.

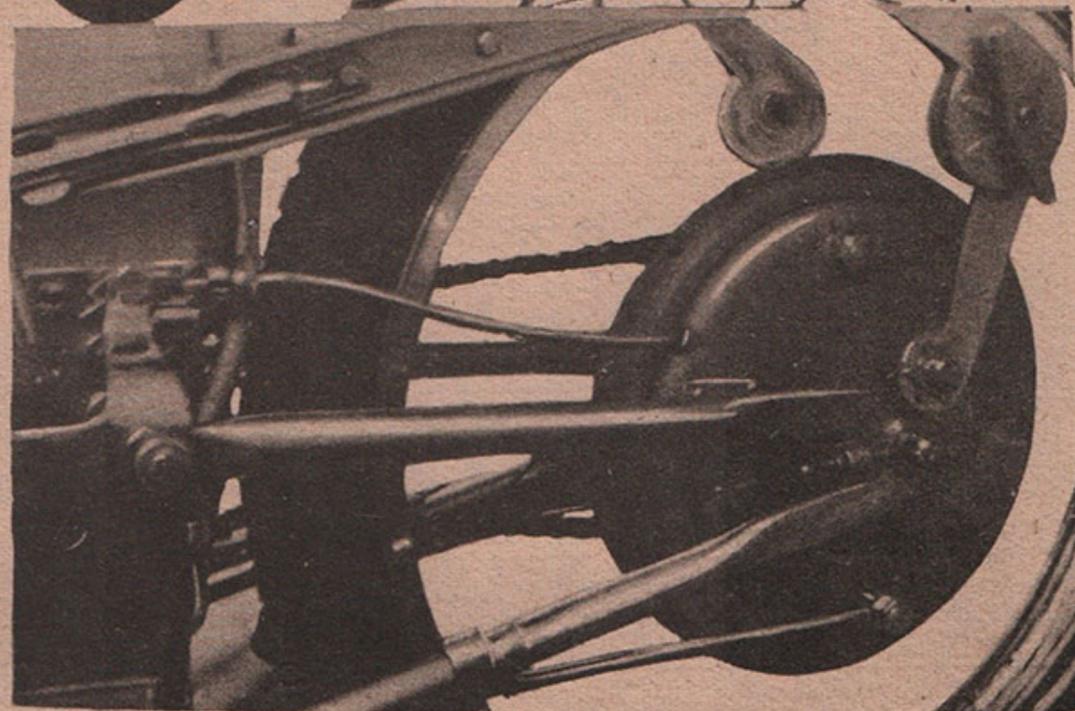
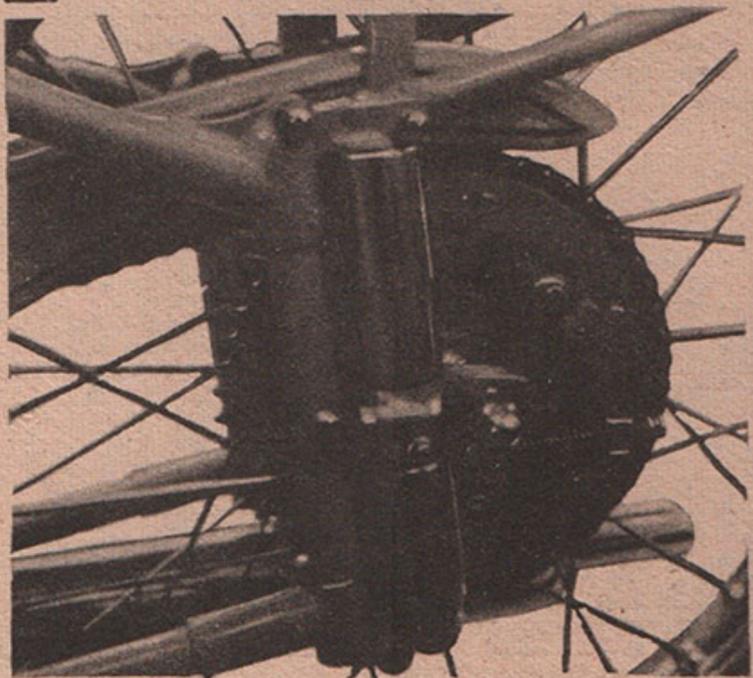
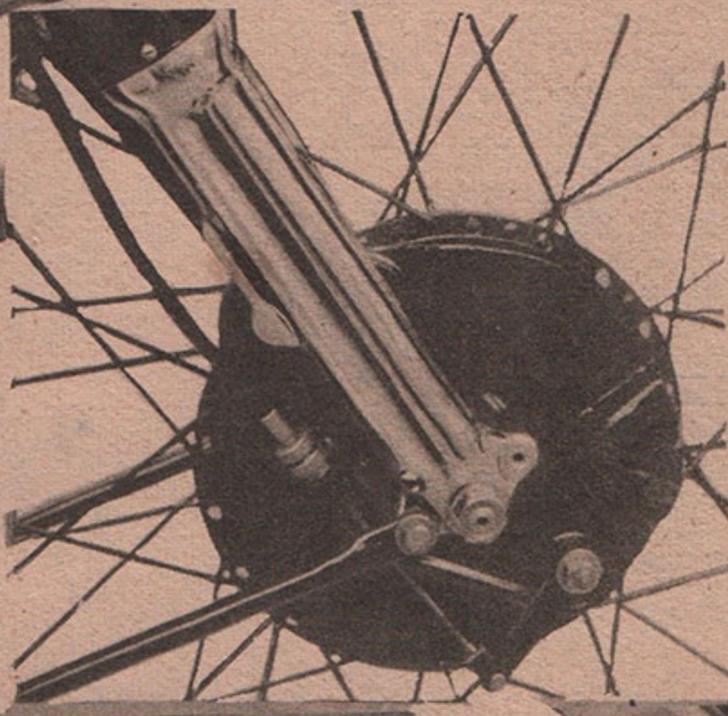
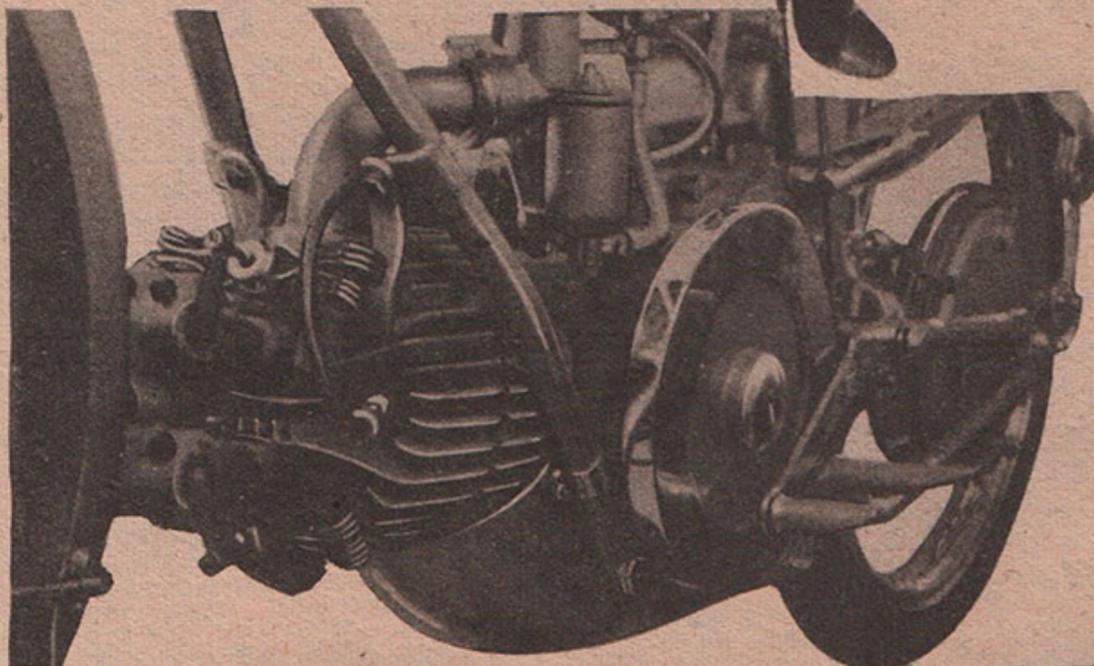
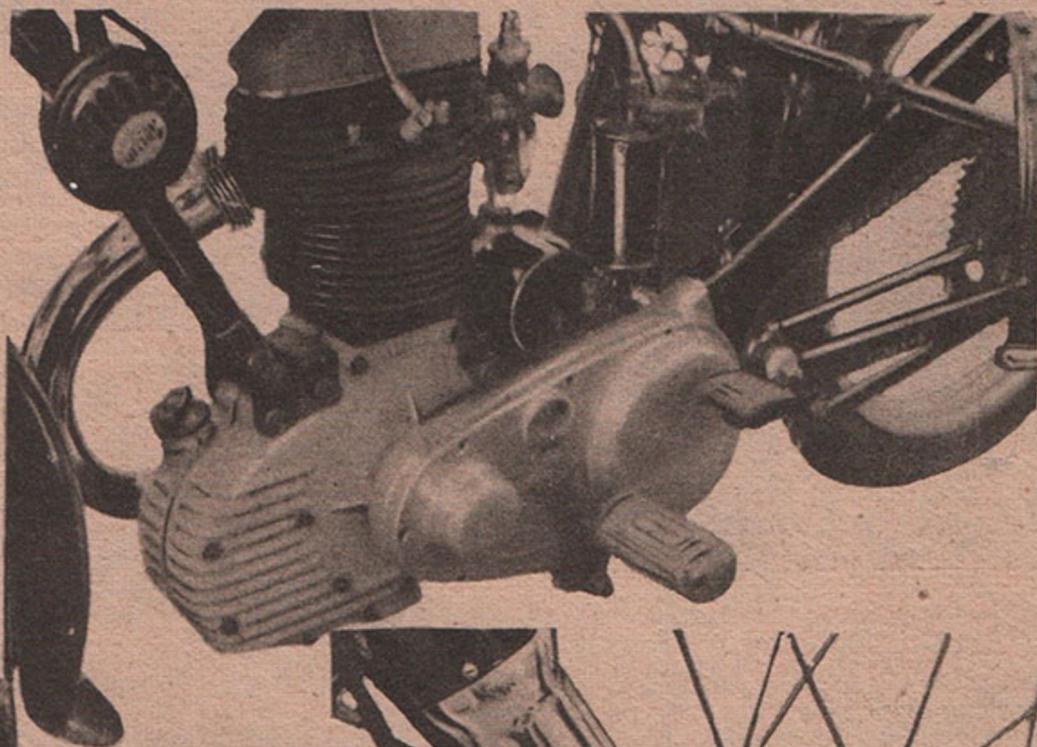
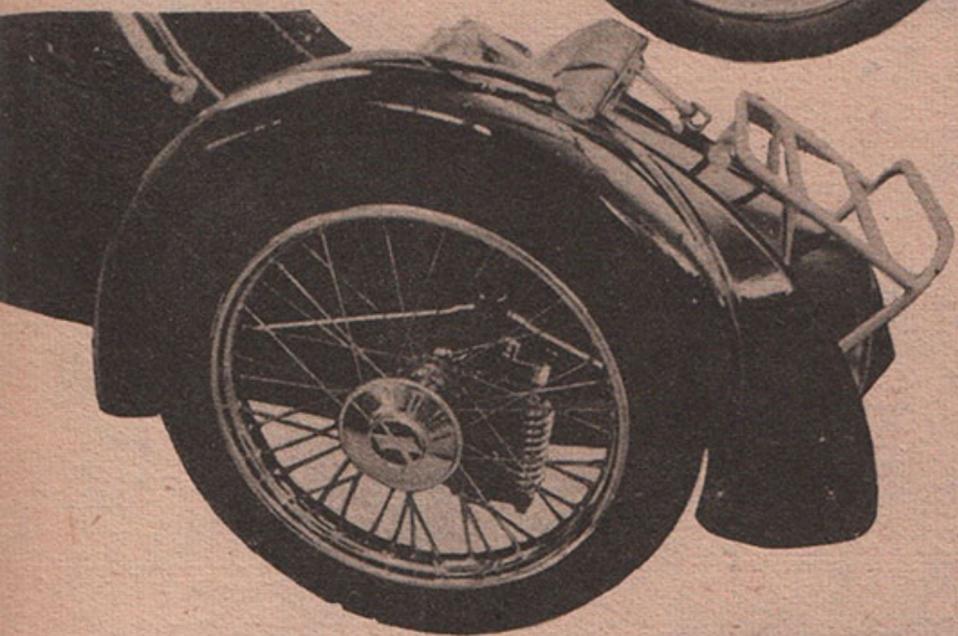
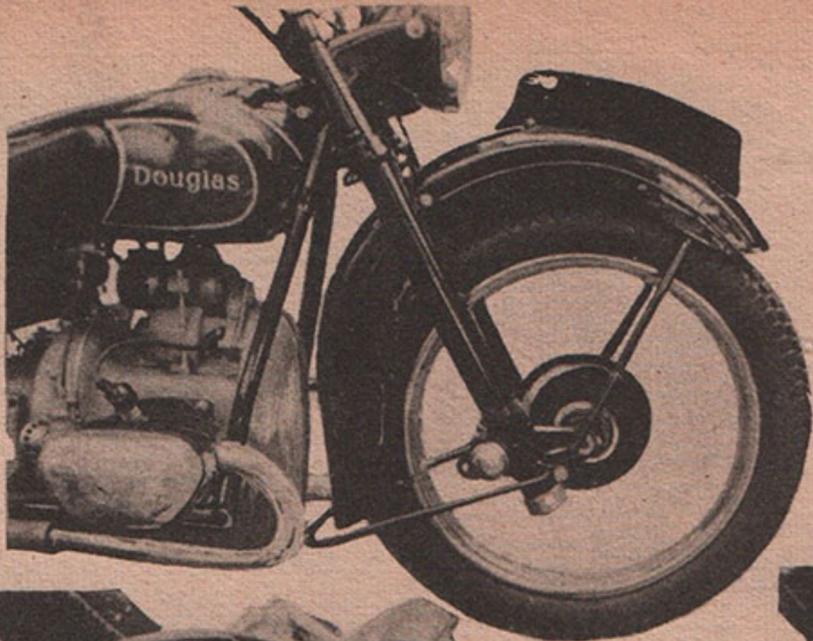
la moto. Mais trêve de plaisanteries, abordons le sujet. Comme on peut le constater, il y a peu de machines françaises qui sillonnent les routes, par rapport aux machines étrangères. Pourquoi ? Eh bien voilà. Personnellement ayant eu pas mal de motos (je ne citerai pas de marques), je me suis arrêté, après maints essais, sur une marque qui, depuis longtemps, a su donner de nombreuses joies aux enthousiastes de la moto. Il est évident que pour assurer un service journalier de 150 kilomètres en moyenne, et cela généralement dans Paris, il faut que la moto soit robuste, souple, rapide, qu'elle ait 2 cylindres; les roues à broches, qu'elle soit assez silencieuse, qu'elle ne suinte pas l'huile, qu'il y ait des freins puissants, un embrayage robuste, une installation électrique parfaite, grande souplesse de fourche, tenue de route impeccable, une position permettant les plus longs parcours sans fatigue, consommation réduite par rapport à la vitesse acquise. Quant aux pannes, j'en suis encore à les compter. J'ajoute que la présentation va de pair avec la mécanique, pneus y compris et surtout point essentiel, sa maniabilité est étonnante, chose primordiale. Pour ma part, je n'ai que des louanges à dire sur cette moto, dont vous avez vu certainement de nombreux exemplaires lors de la libération, montés par d'audacieux motards militaires, qui soit dit en passant, nous étonnaient par leurs exhibitions. Voici donc, en résumé, pourquoi je roule sur une de ces merveilles avec lesquelles la France pourrait rivaliser, si les petits constructeurs étaient soutenus par le... (je n'insisterai pas)... comme le sont les constructeurs étrangers. J'ajoute que ceci est un avis strictement personnel, et que je suis à la disposition des amateurs, pour des renseignements complémentaires.

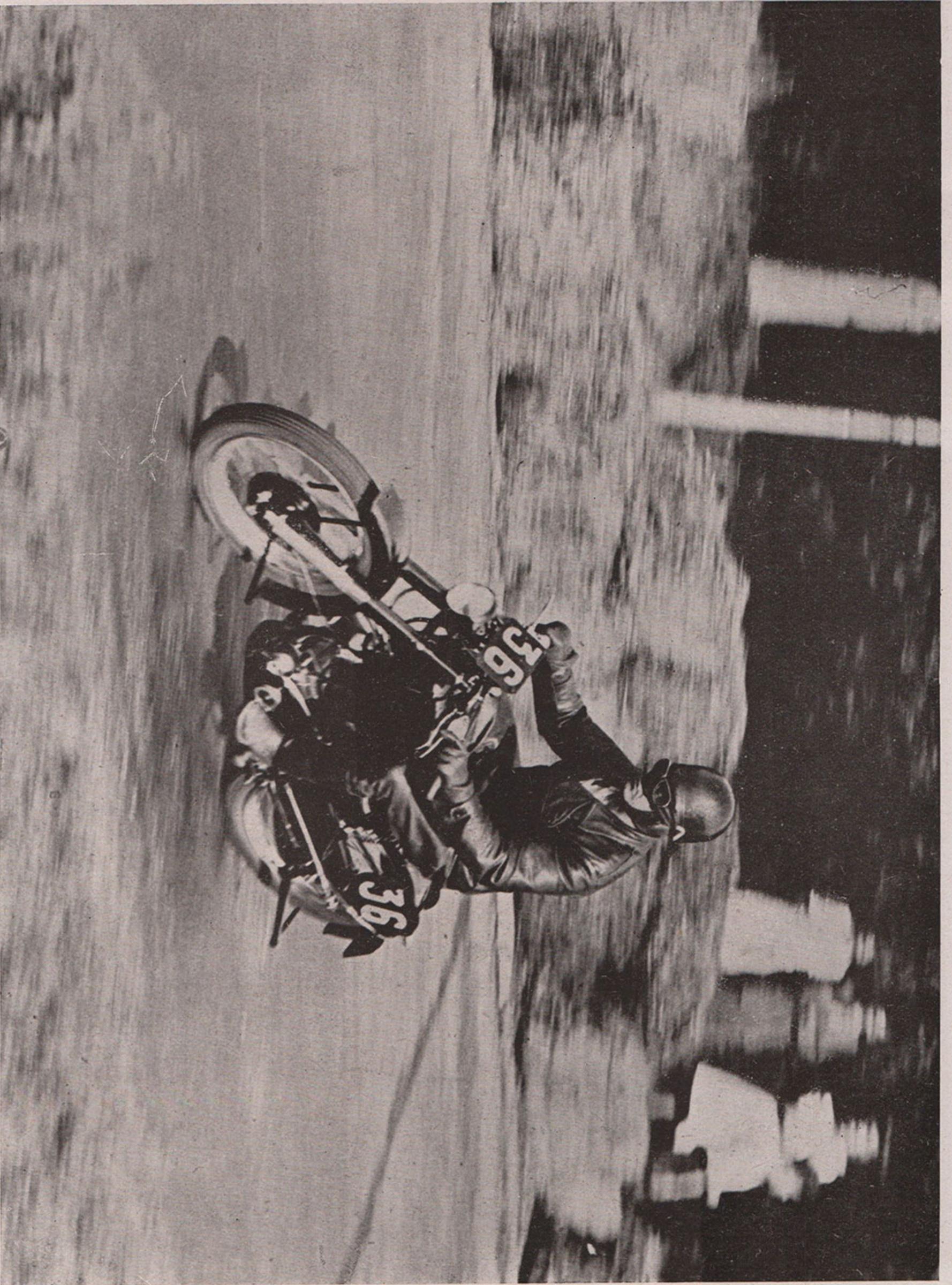
M. André COUSIN,  
52 bis, rue de la Bidassoa, Paris-20<sup>e</sup>



**QUELQUES EXEMPLES DE LA CONSTRUCTION MODERNE :**

A gauche, de haut en bas : L'avant de la 350 cmc. Douglas et sa fourche à balanciers. La roue suspendue et le porte-bagages du side sport Impérial. Le moteur de la 500 cmc. Guzzi Gambalunga. La suspension arrière du vélomoteur Motoconfort. Ci-dessous, de haut en bas : Le moteur de la Bianchi 250 sport. La partie inférieure de la fourche avant et le frein à tambour de la Norton Manx. La suspension arrière et l'important frein de la Guzzi Gambalunga.





Lucien ROSSIGNOL  
vainqueur du Bol d'Or 1947 sur 350 Matchless



Jacques THEVENEY  
vainqueur du Bol d'Or 1947, catégorie 250 cmc.

## UNE ORGANISATION REMARQUABLE

Une compétence que  
l'on ne discute pas :

# Georges MONNERET

Le nom de Georges Monneret, pour tous les motocyclistes sportifs d'avant-guerre, désigne le plus prestigieux pilote français, l'as au palmarès unique; pour les jeunes, il semble appartenir à la légende, car l'activité sportive de « Jojo » fut très réduite depuis la libération, l'organisation de ses deux magasins ne lui ayant laissé que peu de temps à consacrer aux compétitions.

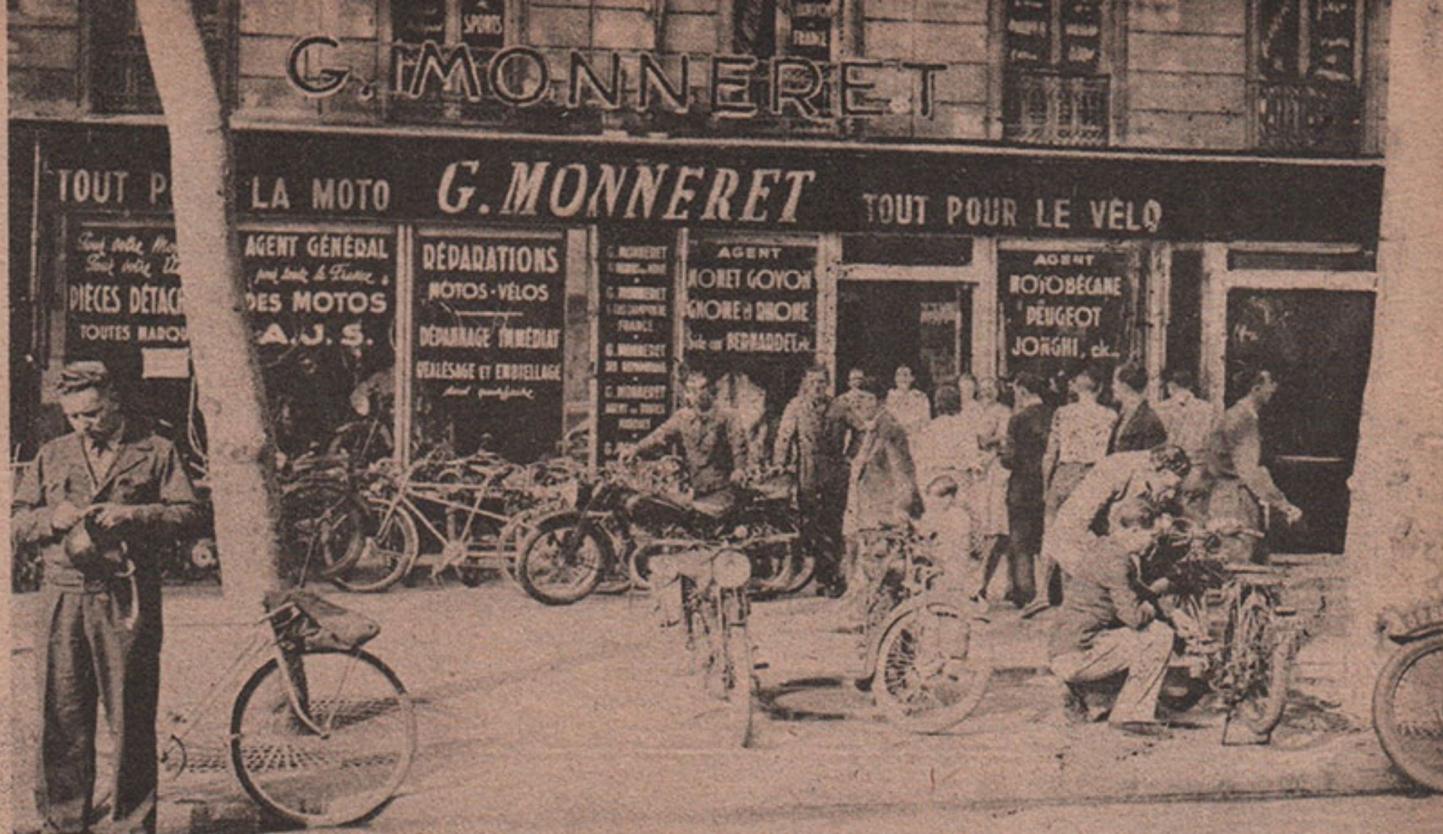
Et pourtant, avant de rappeler combien le slogan « La compétence que l'on ne discute pas » est mérité, voyons où en est l'activité de Monneret, motoriste.

Après son important magasin de Montrouge, où les motocyclistes de Paris-Sud et de cette banlieue sont assurés de trouver ce qu'ils cherchent, Monneret a créé depuis deux ans une nouvelle affaire en plein centre, à la Bastille ! Ces deux vastes magasins se complètent et on y trouve les rayons de pièces détachées, accessoires, et équipements pour tous les sports, les mieux achalandés. Agent exclusif de la grande marque anglaise A.J.S., il expose les machines italiennes Vespa et Sertum, la suspension Souplexol (laquelle se distingua au Bol d'Or) et la Mc Candless (que nous vîmes sur la machine de Frost à Montreuil), ainsi que les accessoires britanniques Feridax.

Monneret est aussi l'agent de toutes les marques importantes nationales motos et sidecars, et l'heureux bénéficiaire d'un bon d'achat est assuré de trouver chez lui, dans le plus court délai, machine à sa convenance.

Nous rappelons également un fait qui mérite d'être connu.

Tout le monde sportif a admiré les continuels succès remportés par les



champions anglais Anderson et Thomas; leurs machines, encore exposées dans les vitrines des magasins de Montrouge ou du Bd Beaumarchais, sont mises au point chez Monneret, par son équipe de spécialistes dirigée par André Besson; cette même équipe, triée sur le volet, réparera ou mettra au point votre machine si vous la confiez à Monneret, et cela dans les délais les plus rapides.

Pour finir et expliquer aux jeunes son slogan, nous vous donnons rapidement, et sans commentaires ! le palmarès de Georges Monneret, 76 fois recordman du monde, et 6 fois champion de France.

1926 :

G.P. France 1<sup>er</sup> amateur 500 cmc.

1927 :

G.P. France 1<sup>er</sup> amateur 500 cmc.

1928 :

Championnat M.C.F. 1<sup>er</sup>. Côte Doulens 500 cmc. classement général.

1929 :

Course de côte Argenteuil. 1<sup>er</sup> 350, record battu. 1<sup>er</sup> 600 side, record battu. Côte St-Lô, 1<sup>er</sup> 350 cc. record battu. 1<sup>er</sup> 600 side, record battu. Côte Château-Thierry, 1<sup>er</sup> 350 cc. et classement général toutes catégories motos et voitures. Côte Fontainebleau, 1<sup>er</sup> 350 cc. record battu. G.P. France, 2<sup>e</sup> 500 cc. Toul-Nancy 1<sup>er</sup> 350 cc.

record battu. Course de Châtel, 1<sup>er</sup> 350 cc. record battu. Circuit Armistice, 1<sup>er</sup> 500 cmc. Côte 17 tournants, 1<sup>er</sup> 350 cmc., record battu.

1930 :

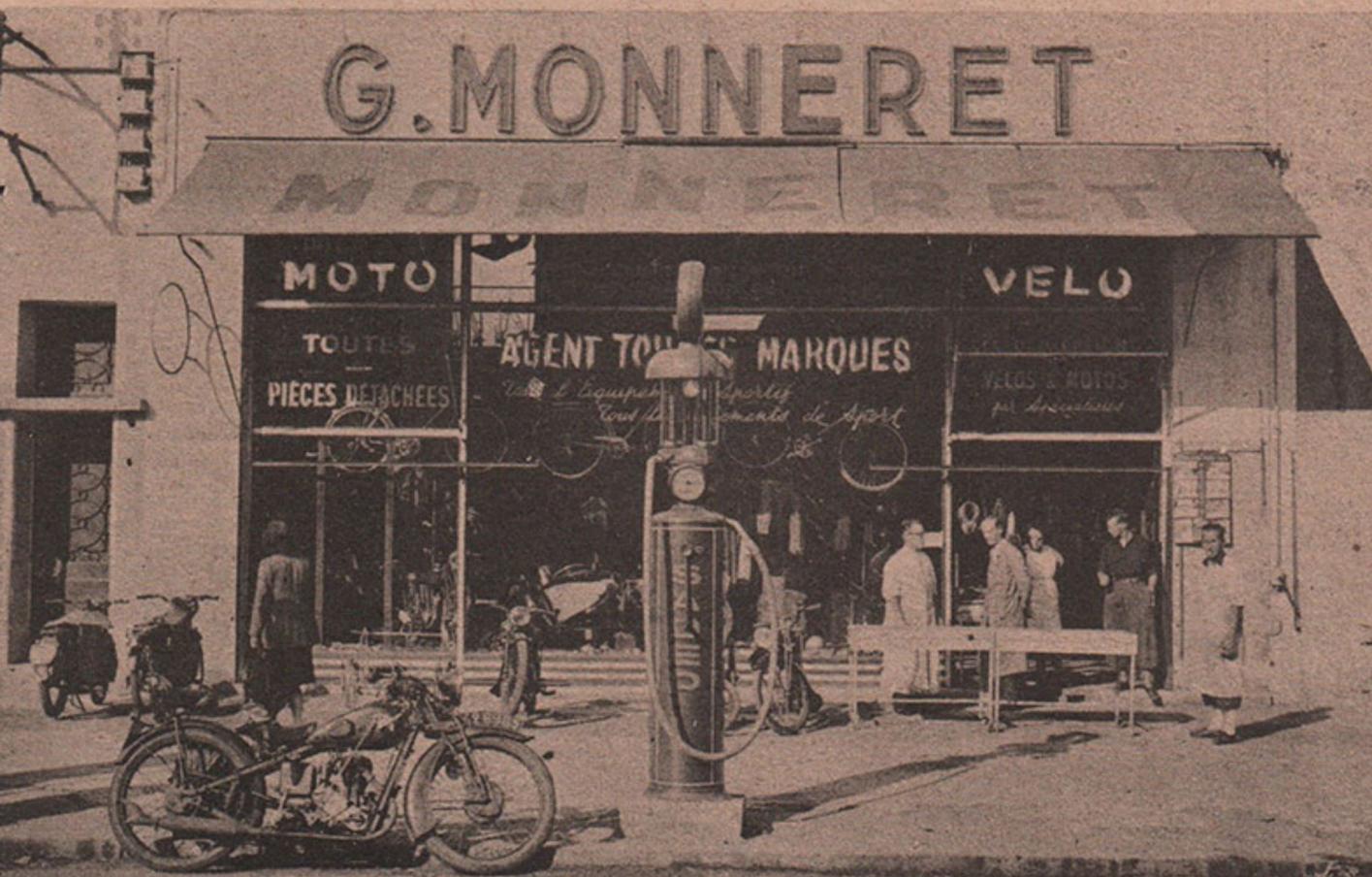
Château-Thierry, 1<sup>er</sup> 500 cmc., record battu. Fontainebleau, 1<sup>er</sup> 500 cmc., record battu, 1<sup>er</sup> classement général. G.P. Reims, 1<sup>er</sup> 350 cmc., 1<sup>er</sup> classement général. Circuit Camp du Drap d'Or, 1<sup>er</sup> 500 cmc. classement général. Course de côte Doulens, 1<sup>er</sup> 350 cmc. record. Toul-Nancy, 1<sup>er</sup> 350 cmc. record. Circuit Armistice 1<sup>er</sup> 350 cmc. sidecar. Km. lancé Vernon, 1<sup>er</sup> 500 cmc., record. Course de Châtel, 1<sup>er</sup> 600 cmc. sidecar.

1931 :

G.P. Comminges, 1<sup>er</sup> voiture 1.100, record battu. Course de côte Lisieux, 1<sup>er</sup> catégorie 1.100, record battu. G.P. France, 2<sup>e</sup> catégorie 1.100, record battu. Roubaix-Paris-Roubaix, 1<sup>er</sup> 350.

En haut, le magasin du Bd Beaumarchais. Ci-contre, celui de l'avenue Aristide Briand, à Montrouge.

Georges Monneret, après son arrivée victorieuse au Grand Prix de Florette 1947.



1932 :  
 G.P. Dieppe, 1<sup>er</sup> 500 cmc. record général.  
 G.P. Lorraine, 1<sup>er</sup> 350 cmc., record battu.  
 G.P. Picardie, 1<sup>er</sup> 350 cmc., record battu.  
 G.P. U.M.F., 2<sup>e</sup> 350 cmc. G.P. Marseille, 2<sup>e</sup> 350 cmc. G.P. Ardennes, 1<sup>er</sup> 500 cmc., record battu. Camp du Drap d'Or, 1<sup>er</sup> 500 cmc., record battu. Critérium « Moto-Revue », 1<sup>er</sup> 500 cmc., record battu. Championnat de France, 1<sup>er</sup> 250 cmc. 1<sup>er</sup> 350 cmc. classement général. Circuit Armistice, 1<sup>er</sup> 600 cmc. sidecars. Course de Châtel, 1<sup>er</sup> 350 cmc., record battu. 1<sup>er</sup> 500 cmc. record battu. 1<sup>er</sup> 1000 cc. record battu. St-Lô, 1<sup>er</sup> 1.000 cmc. classement général. Côte Fontainebleau, 1<sup>er</sup> classement général. Côte Laval, 1<sup>er</sup> classement général. Côte Pont Réou, 1<sup>er</sup> classement général. Côte Montluçon, 1<sup>er</sup> 500 cmc., record battu. 1<sup>er</sup> 1.000 cmc. classement général.

1933 :  
 G.P. Nîmes, 1<sup>er</sup> 350 cmc. G.P. Dieppe, 2<sup>e</sup> 350 cmc. G.P. France, 2<sup>e</sup> 350 cmc. Championnat France, 1<sup>er</sup> 350 cmc. Camp Drap d'Or, 1<sup>er</sup> 500 cmc. classement général. Côte Château-Thierry, 1<sup>er</sup> 350 cmc. sidecar, record battu. 1<sup>er</sup> 350 cmc., record battu. 1<sup>er</sup> 1.000 cmc. record battu. Côte Course de Châtel, 1<sup>er</sup> 1.000 cmc., record classement général. Côte Virey, 1<sup>er</sup> 600 cmc. sidecar, record battu, 1<sup>er</sup> 1.000 cmc. classement général. Côte Tours, 1<sup>er</sup> 600 cmc. sidecar, record battu. 1<sup>er</sup> 1.000 cmc. classement général. Côte St-Quentin, 1<sup>er</sup> 1.000 cmc. classement général. Côte Fontainebleau, 1<sup>er</sup> 350 cmc. classement général. 1<sup>er</sup> 1.000 cmc. classement général. Côte Cherbourg, 1<sup>er</sup> 350 cmc. sidecar, 1<sup>er</sup> 350 cmc., record battu. 1<sup>er</sup> 600 cmc. sidecars. Côte Saint-Lô, 1<sup>er</sup> 1.000 cmc. Roubaix-Paris-Roubaix, 1<sup>er</sup> 500 cmc.

1934 :  
 K.M. Monthéry, 1<sup>er</sup> 350 cmc. Côte Virey, 1<sup>er</sup> 1.000 cmc., meilleur temps. Côte Fontainebleau, 1<sup>er</sup> 1.000 cmc., meilleur temps. Côte Lavalette, 1<sup>er</sup> 1.000 cmc., meilleur temps. Côte Château Thierry, 1<sup>er</sup> 1.000

cmc., meilleur temps. Côte Gometz-le-Châtel, 1<sup>er</sup> 1.000 cmc. meilleur temps. Critérium « Moto-Revue », 1<sup>er</sup> 500 cmc. G.P. Nantes, 1<sup>er</sup> 500 cmc., vainqueur de la Coupe « Moto-Revue ». Camp Drap d'Or, 1<sup>er</sup> 500 cmc. Championnat de France, 1<sup>er</sup> 250 cmc., 1<sup>er</sup> 350 cmc.

1935 :  
 K.M. arrêté Monthéry, 1<sup>er</sup> 1.000 cmc. classement général motos voitures. Côte Virey, 1<sup>er</sup> 1.000 cmc. Côte Lapize, 1<sup>er</sup> 500 cmc. classement général motos voitures. Côte Château-Thierry, 1<sup>er</sup> 1.000 cmc. classement général motos voitures. Coupe d'Argent, 1<sup>er</sup> 500 cmc. classement général motos voitures. Critérium « Moto-Revue », 1<sup>er</sup> 500 cc. Roubaix-Paris-Roubaix, 1<sup>er</sup> 500 cmc. Circuit d'Orléans, 1<sup>er</sup> 500 cc.

1936 :  
 Côte Lapize, 1<sup>er</sup> 250 cmc. 1<sup>er</sup> 500 cmc. classement général. Critérium « Moto-Revue », 1<sup>er</sup> 500 cmc. G.P. U.M.F., 1<sup>er</sup> 250 cmc. G.P. France, 1<sup>er</sup> 250 cmc. Spree-kels Trophy (Championnats du Monde de Hors-bord), 1<sup>er</sup>.

1937 :  
 Championnat de France, 1<sup>er</sup> 350 cmc. G. P. Lyon, 1<sup>er</sup> 350 cmc., 1<sup>er</sup> 500 cmc. Circuit de Haute Normandie, 1<sup>er</sup> 500 cmc. Côte Lapize, 1<sup>er</sup> 350 cmc., 1<sup>er</sup> 1.000 cmc.

1938 :  
 Coupe de « Moto-Revue », 1<sup>er</sup>, 180 kmh. Circuit de Bourges, 1<sup>er</sup> 250 cmc. Côte Lapize, 1<sup>er</sup> 1.000 cmc. Fonds de course Motocycliste, 1<sup>er</sup>. G.P. Belgique Voiture, 1<sup>er</sup> cat. 3<sup>e</sup>.

1939 :  
 12 Heures de Paris, 1<sup>er</sup> 500 cmc. G.P. d'Anvers (auto), 1<sup>er</sup> 3 l. record battu. 24 Heures du Mans, 1<sup>er</sup> 3 l. record battu.

1947 :  
 G.P. Floreffe, 1<sup>er</sup> 250 cmc. G.P. Nîmes, 1<sup>er</sup> 350 cmc.

Nous terminerons en citant quelques chiffres éloquentes par eux-mêmes :

Georges Monneret a tous les records internationaux des différents circuits de l'autodrome de Monthéry, soit :  
 3 kms 333 — moyenne 123 kmh. 711  
 6 kms — moyenne 129 kmh.  
 9 kms 181 — moyenne 113 kmh. 975 (temps 4' 50").

Voici également certaines moyennes réalisées lors de quelques records :  
 Coupe de Moto-Revue 38 : 180 kmh. 583.

Records du monde :  
 1932  
 3 records en 350, dont celui des 24 Heures à 106 kmh. 629 (2.559 kms 086).

1933  
 11 records en sidecar 350, dont celui des 12 H. à 107 kmh. 372, et celui des 24 H., à 98 kmh. 979 (237 kms 505).

1934  
 2 records toutes catégories, dont celui des 1.000 kms en 6 h. 49' 11" 49/100, moyenne : 146 kmh. 631.

1935  
 3 records en sidecar 350, dont celui des 100 kms à 138 kmh. 359 et l'heure à 138 km. 521.

1936  
 4 records en 350, dont celui des 100 kms à 169 kms 575 et l'heure à 170 kms 180.

1937  
 39 records toutes catégories, dont ceux des 12 Heures à 141 kms 027 de moyenne et les 24 Heures à 134 kms 320 (3.223 kms 602).

1938  
 4 records en 250, dont celui des 2 heures à 142 kms 710 et des 500 kms à 134 kms 257.

La chance et l'audace ne peuvent être la cause de ce palmarès. Une grande compétence est nécessaire pour forcer une telle suite de succès LA COMPÉTENCE QUE L'ON NE DISCUTE PAS !

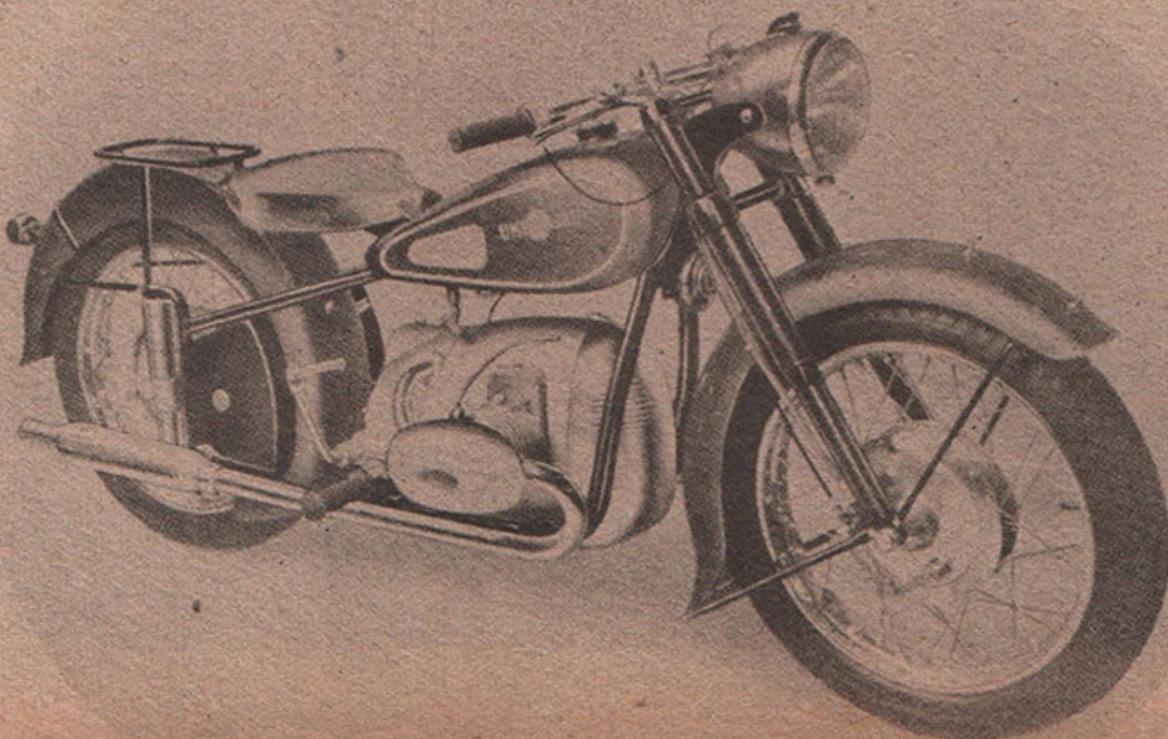
## LA MOTO EN SUISSE

Ce qui caractérise la construction helvétique actuelle, c'est le désir d'aller résolument de l'avant, et de rompre avec un passé cependant flatteur. C'est que les industriels de là-bas ont compris qu'il ne suffisait pas d'une réputation assise pour vivre sur sa lancée. Il faut marcher avec son époque et quand la chose est possible, aller résolument de l'avant.

Cette dernière affirmation nous entraîne tout naturellement à revenir sur cette extraordinaire machine qui révolutionna le Salon de Genève 1947 : La Motosacoche, baptisée par la firme créatrice : « Hors des Sentiers Battus ».

En lançant ce modèle, la marque Genevoise, dont l'expérience dans le domaine de la moto est indiscutée, se proposait : « d'établir une machine qui, par ses caractéristiques, tente une clientèle jusqu'à présent découragée par les incon-

La 500 cmc. Universal à moteur flat-twin à soupapes en tête. L'ensemble est d'une netteté proche de la perfection et n'a rien à envier aux plus belles réalisations de même genre.



venients présentés par la motocyclette » Pour réaliser ce programme séduisant, la Motosacoche répondait aux caractéristiques ci-après :

Mise en marche par démarreur automatique mécanique.

Confort de route particulièrement poussé grâce à des dispositifs de suspension spécialement étudiés, tant sur la fourche avant que pour l'articulation de la selle.

Dispositifs de protection contre les intempéries (garde-boue, repose-pieds, etc.) étudiés avec soin.

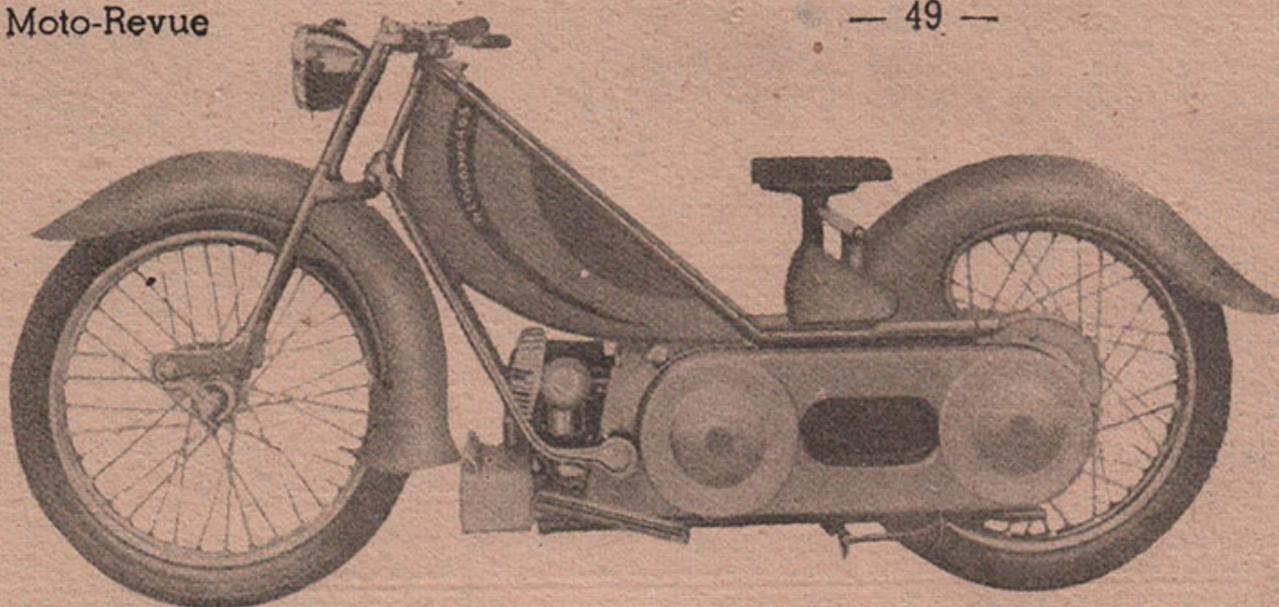
Commandes manuelles réduites au minimum et remplacées dans toute la mesure du possible par des commandes automatiques ou semi-automatiques, ceci afin de parvenir à une plus grande facilité de conduite. (C'est ainsi qu'on peut par exemple placer la machine sur sa béquille et la mettre en marche avec une absence d'efforts remarquable).

Marche silencieuse et exempte de vibrations grâce à une suspension élastique du moteur, une transmission élastique et un nouveau système d'échappement.

Comme innovations audacieuses, on peut relever : Un moteur 4 temps à soupapes latérales disposé presque horizontalement dans le cadre, avec ailettes de forme spéciale. Le carburateur est d'un type très spécial particulièrement satisfaisant sous le rapport de l'économie. L'allumage s'opère par volant magnétique. Le lancement du moteur est assuré par un grand levier à main dont le déplacement angulaire permet d'entraîner l'arbre moteur, par déclenchement d'un ressort survenant à fond de course.

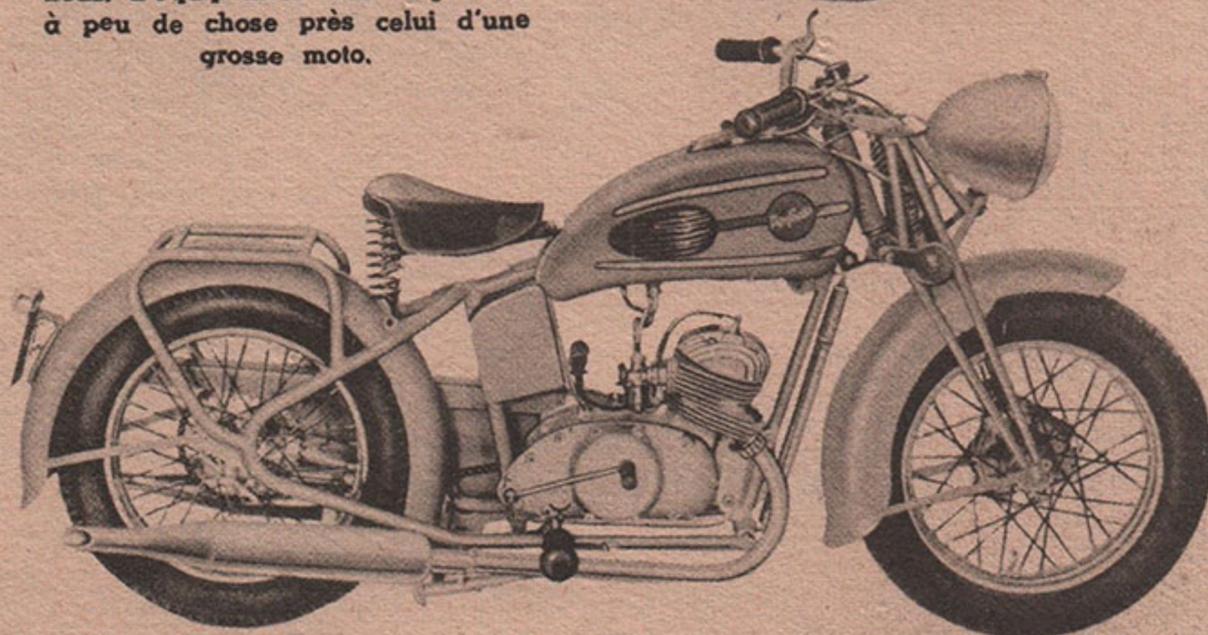
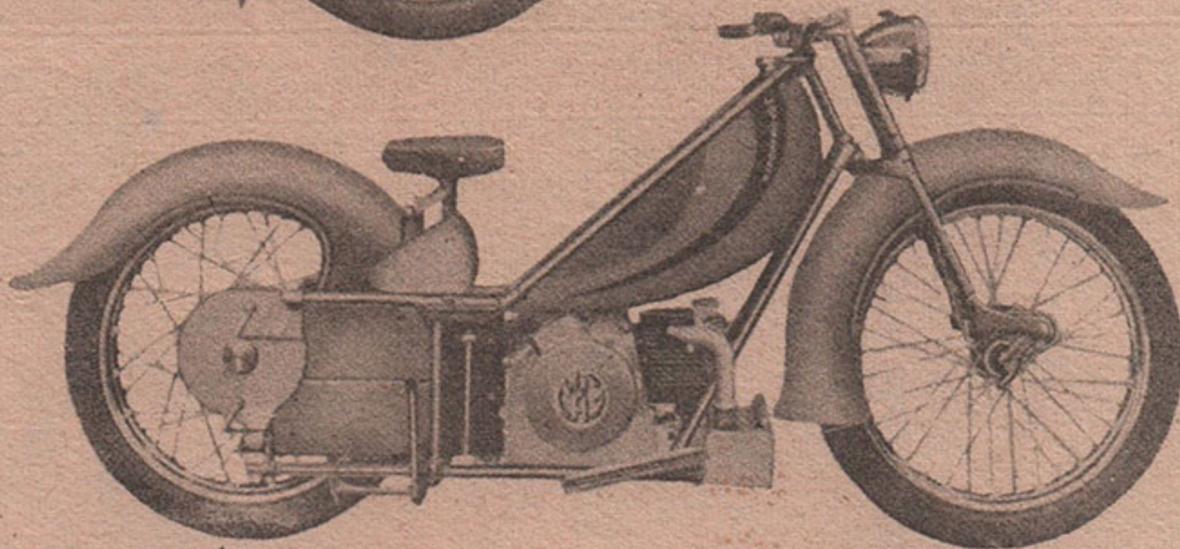
La transmission primaire par courroie sans fin à âme d'acier apparaît comme un geste réactionnaire. Elle constitue également un changement de vitesse progressif et automatique à contrôle hydraulique. C'est l'écartement des joues des poulies qui assure les variations des rapports.

Les deux freins sont placés dans le corps du moyeu arrière, l'un étant ac-



A gauche : La 200 cc. Motosacoche « Hors des Sentiers Battus » du côté changement de vitesse et transmission. Elle se caractérise par de nombreux détails inédits : Transmission primaire par courroie, changement de vitesse automatique et progressif par poulies à jous extensibles, suspension avant particulière avec ressorts en épingles à cheveux, selle suspendue de forme spéciale, ainsi que le cadre châssis et le réservoir-coffre à outils.

Ci-contre : La même Motosacoche vue de l'autre côté. On distingue ici plus nettement le cylindre du moteur très incliné sur l'horizontale. Ci-dessous : Un effort sérieux est tenté vers la moto légère par Perfecta, dont on peut voir ici la 125 cmc. équipée du bloc moteur Lardy 2 temps 4 vitesses fabriqué en France. Les roues sont des 550x85, semblables à celles de nombreux vélomoteurs surbaissés de chez nous. L'équipement très soigné est à peu de chose près celui d'une grosse moto.



mais étudiée comme un tout intégral. Encore un exemple de bloc 4 temps à culbuteurs de très petite cylindrée. C'est un engin pratique et économique étudié pour travailler dans des conditions très pénibles, ce qui est très appréciable dans un pays de montagnes.

Tous les pays voisins qui construisent actuellement trouvent en Suisse un terrain particulièrement approprié pour leurs exportations. Le dernier Salon de Genève fut l'un des plus remarquables qui aient eu lieu depuis la paix. Celui qui aura lieu en 1948 du 11 au 21 mars ne sera vraisemblablement pas moins brillant, tant pour la participation nationale que par celle des pays importateurs. J.M.

tionné à la main, l'autre par pédale. La suspension avant du type à roue tirée comporte des ressorts en épingles à cheveux. La fourche est montée sur roulements à billes à rattrapage automatique de jeu.

Le réservoir d'essence et le compartiment à bagages sont réunis en un même ensemble de forme assez spéciale. La réserve de carburant est de 5 litres environ. La soute à bagages est pourvue d'une sacoche et d'une fermeture éclair. La selle, un simple petit siège de forme rectangulaire, est suspendue comme la fourche avant, au moyen de ressorts en épingles.

Cette spécification en dit assez sur l'originalité de la machine, que son aspect ne vient pas démentir. Des considérations économiques ont obligé Motosacoche à interrompre la fabrication des modèles classiques jadis si renommée.

Le succès commercial du modèle très « avanguardista » que nous venons de décrire est difficilement prévisible et constitue un réel sujet de curiosité. L'avenir nous répondra sans doute.

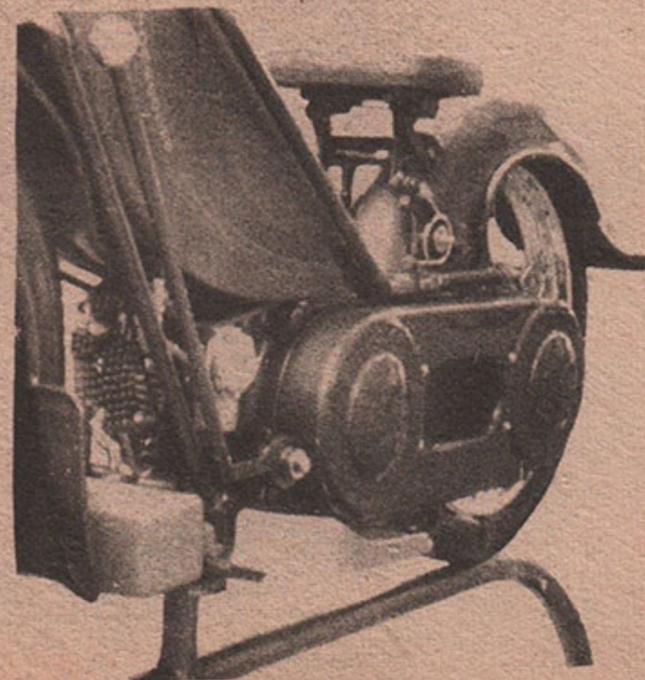
Deux autres marques, Universal et Condor, ont également modifié leur ligne de conduite et se spécialisent aujourd'hui dans les flat-twins. Par l'aspect comme par la conception, la première

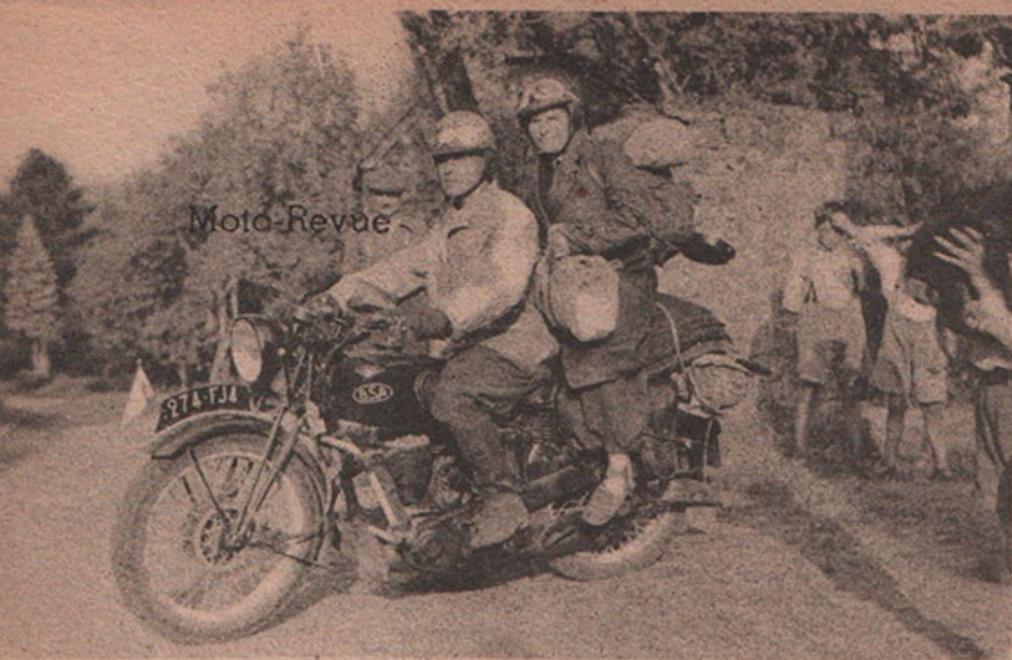
se rapproche des motos germaniques si connues et appréciées. Elle existe en 500 cmc. « Boxer » à soupapes en tête et en 580 cmc. « Boxer » à soupapes latérales. Le kick starter à droite doit être actionné d'avant en arrière, parallèlement à l'axe de la machine. C'est un avantage appréciable sur beaucoup de modèles analogues. (L'appellation « Boxer » correspond au mot « Flat-twin » dans les pays de langue germanique). Les performances annoncées sont de 115 kmh. pour le modèle à soupapes latérales et 130 kmh. pour la culbutée.

La Condor (aujourd'hui représentée en France), n'est pas moins caractéristique, ni moins remarquable. Le gros modèle est en 600 cmc. latérales. La fourche AV rappelle celle de la Zundapp « Russie », du type à parallélogramme et sans ressorts apparents. Evidemment, comme sur l'Universal, transmission par cardan. Le kick peut également être actionné le conducteur étant en selle.

Les motos légères sont dignement représentées par Perfecta, de Neufchâtel, avec ses 125 cmc. à moteurs français (Lardy en deux temps, A.M.C., en quatre temps culbutées). Les roues sont de petit diamètre et munies de pneus basse pression. La « Motom » est plutôt une variété de bicyclette à moteur auxiliaire,

Un détail de la Motosacoche révolutionnaire : Le carter de la transmission et du changement de vitesse. Remarquez la forme des ailettes de la culasse et le dispositif de suspension de selle.





7 août. — C'est vraiment le départ. La salle à manger de la cuisine se trouvent à l'aise sur la moto... et sur le dos de la passagère.



8 août. — ...Quand une moto rencontre une autre moto... cela fait un camp bien organisé à Trouville. Reconnaissez-vous ici la reine des Plages ?



15 août. — Déjà une semaine écoulée ! Dieu ! Que les jours s'envolent ! Et qu'il fait chaud sur les célèbres planches de Deauville ! A propos de vol... le motard n° 2 vient d'acquérir un solide cadenas anti-vol. Mais craindrait-il une attaque brusquée de la part des charmantes baigneuses ?

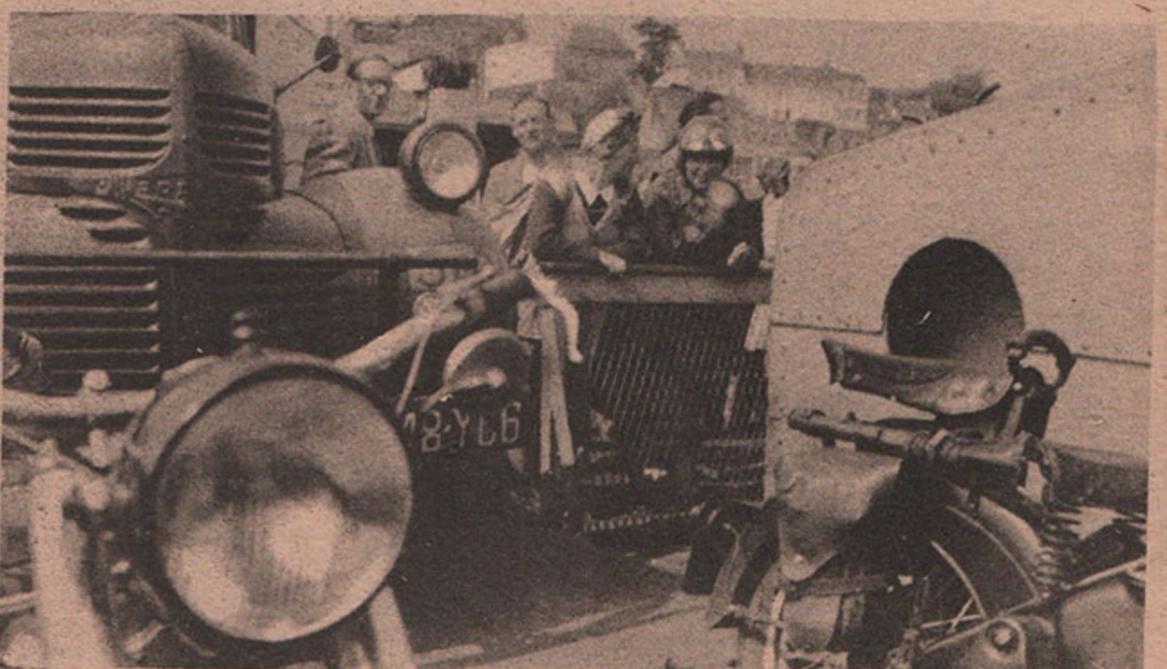


17 août. — Savez-vous faire cuire le poulet à la broche ? Essayez... c'est délicieux — et sans tickets !



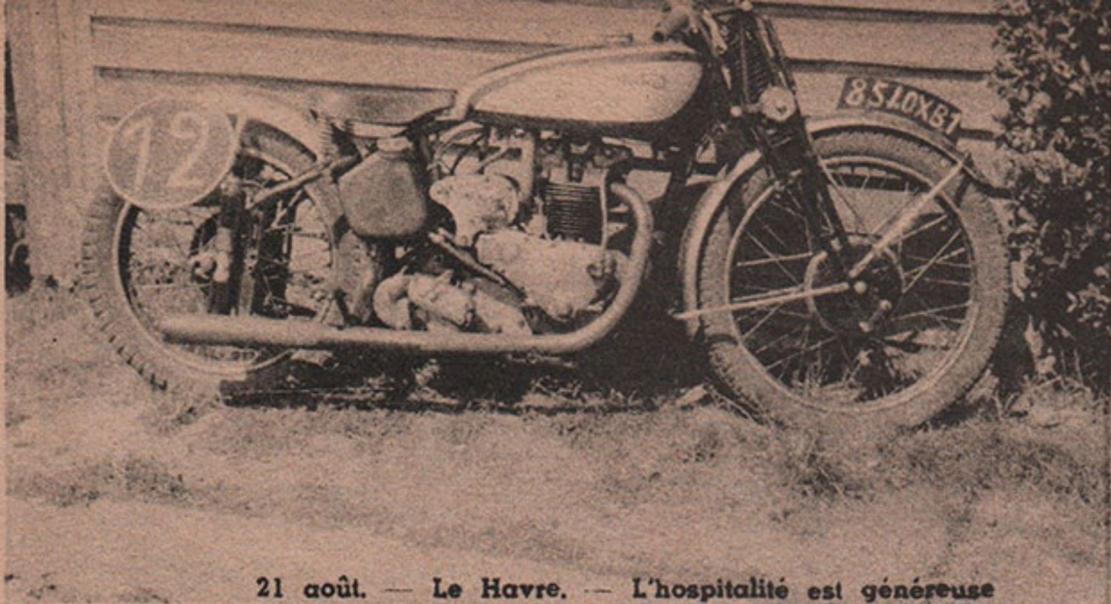
18 août. — Demain le camp sera levé. La vue des yachts prépare aux idées de départ.

20 août. — En route vers le Havre. Mais la moto n'étant pas amphibie, force est de recourir au bac de Quillebœuf.



(Texte et photographies de Marcel Guivarc'h)

# VACANCES NORMANDES 1947



21 août. — Le Havre. — L'hospitalité est généreuse chez nos amis Feuiltaine, les sympathiques vainqueurs de la côte de St-Thégonnec. Profitons-en pour revoir la moto victorieuse... et la photographier.



22 août. — On ne saurait visiter le Havre sans assister au départ d'un transatlantique. Ne manquons pas à la tradition : voici le « De Grasse » voguant vers les Amériques.



24 août. — Il n'est si bonne compagnie qui ne se quitte. Le circuit des plages conduit à Cabourg. Le ciel est immuablement bleu et les campeurs immuablement dénudés. Quel été !



25 août. — Cabourg est décidément triste. Plantons les tentes à Arromanches, lieu historique.



26 août. — Délices du petit matin arromanchais! Quel calme, quelle douceur de vivre! et pourtant, ici-même, il y a trois ans...



27 août. — Ne quittons pas Arromanches sans emporter une vue du monument le plus photographié de Normandie.



28 août. — Sur les routes de Normandie, à quelques pas des stations balnéaires grouillantes de baigneurs insouciantes, les souvenirs de guerre n'ont pas tous disparu... Pauvre folle humanité, ballotée du plaisir à la douleur !



29 août. — Saint Malo, dernière étape. Cher vieux Saint Malo du temps jadis ! Quand perdras-tu ce visage barbelé ?



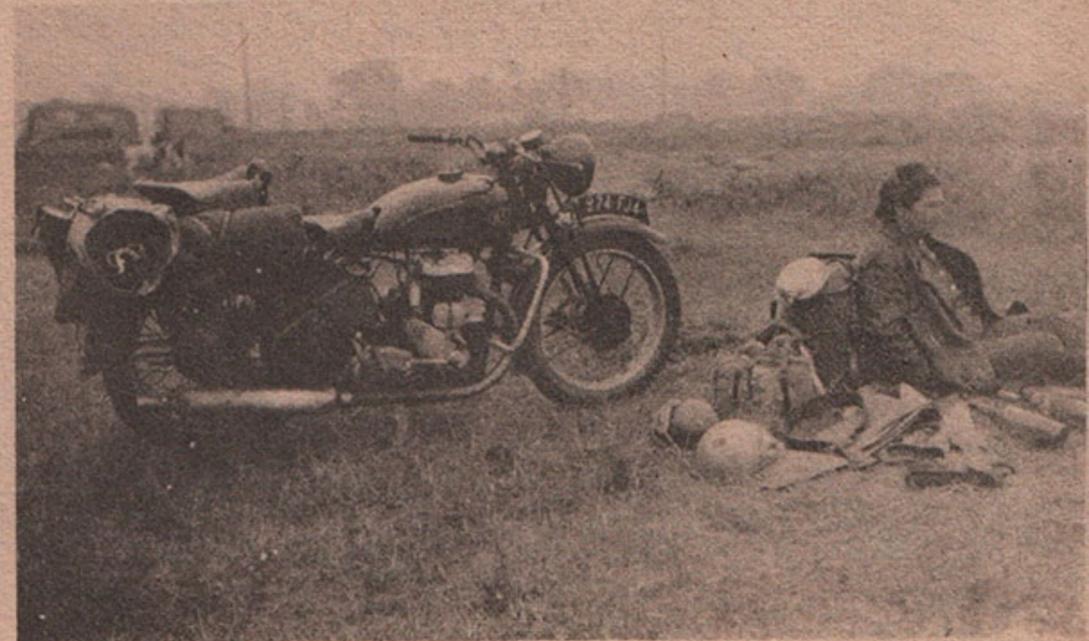
30 août. — Il est encore des aspects riants à Saint Malo. Que l'onde est bonne dans la piscine en eau de mer !



31 août. — Le soleil se couche sur Saint Malo et sur la fin des vacances. Tristesse des crépuscules !..



1<sup>er</sup> septembre. — Salut, ô mon dernier matin de camping. Bientôt le jour sera levé et la maison reprendra sa place dans son étui de toile.



1<sup>er</sup> septembre. — Tout est dit. Il faut rentrer. La passagère se sent du vague à l'âme. Allons courage ! Finies les vacances normandes ! (Au fait, Saint Malo n'est pas en Normandie. - Tant pis pour mon titre !) Et à l'année prochaine !

# CONSTRUCTEURS AGENTS SPECIALISTES

## NEW-MAP

La fabrication actuelle de New-Map qui intéresse le plus les motocyclistes sera certainement ce splendide vélomoteur 4 temps qui circule depuis déjà 5 années. Il est monté avec le 108 cmc. A.M.C. et c'est déjà une référence qui se suffit à elle-même, car ce petit bloc réunit un ensemble de qualités qui en font une des plus belles réalisations françaises de ce genre. Et la clientèle qui lui fait confiance ne court aucun risque d'essuyer les plâtres, puisqu'il est d'ores et déjà éprouvé par plusieurs années d'usage.

La petite remorque New-Map pour cycles ou vélomoteurs, montée avec des pneus Michelin de 400 permet de petits transports dans les meilleures conditions. Comme elle est vendue directement, sans bon, elle retiendra l'attention de nombreux usagers. Pour le camping, le transport de charges réduites, la remorque New-Map est une des plus parfaites du genre.

Nous avons gardé pour la fin la voiturette « Baby » New-Map, équipée d'un moteur deux temps de 100 cmc. Elle comporte deux places côte à côte et quatre roues munies chacune d'un frein à tambour efficace. La roue de secours garnie est livrée avec le véhicule, ainsi qu'une capote et un éclairage électrique approprié. Un coffre permet de recevoir les bagages des passagers. La consommation est des plus minimales : 3 litres aux 100 kms. Avis aux amateurs de cyclecars miniature bien construits.

## SOLEX

Nul n'ignore ce que cette puissante société a fait pour le problème de la carburant. Un corps de techniciens d'élite travaille en permanence à la question et dispose de moyens de recherches scientifiques qui fait que les laboratoires Solex sont uniques en Europe. L'invention et l'emploi du micromètre pneumatique ont permis à Solex d'atteindre pour ses pièces de carburateurs une précision inconnue jusqu'alors.

Aussi, c'est avec satisfaction que nous voyons les carburateurs Solex équiper un nombre de moteurs de motos de plus en plus nombreux. Les petits 108 et 125 A.M.C., notamment, bénéficient du fameux carburateur à starter qui leur assure les départs instantanés en toutes saisons. Dans tous les domaines, la marque Solex affirme sa volonté de qualité jamais démentie.

## HALL DE LA MOTO

Le Hall de la Moto est si connu de nos anciens lecteurs que nous n'aurions pas jugé utile d'en reparler, si beaucoup de jeunes motards ne s'étaient joints à eux depuis la libération.

On peut résumer l'activité de cette importante maison en disant qu'elle centralise tout, absolument tout ce dont le motocycliste peut avoir besoin. Motos, sidecars, accessoires, pièces détachées (cycles et motos).

De plus le Hall de la Moto peut entreprendre toutes réparations de remise en état, d'échange standard, d'embiellages, cylindres et organes d'équipement électrique. Bientôt, tout l'outillage pour la moto sera également disponible au Hall de la Moto, ce qui attirera un nombre de motocyclistes encore plus grand à cette sympathique maison, si la chose est possible, toutefois.

## LES BOUGIES PRELYO

### SUMMUM DE LA QUALITE

Ces bougies sont fabriquées par la Société de Précision Lyonnaise, dans ses Usines de St-Genis Laval (Rhône), mais voici 15 ans, elles ont immédiatement rivalisé de qualité avec les meilleures marques.

Depuis, les constantes recherches faites en laboratoires ont permis de nouveaux perfectionnements qui placent les Bougies Prelyo au premier rang de la production française.

La supériorité de Prelyo tient avant tout à la qualité de ses isolants mica ou corindon, due aux choix judicieux des matières premières employées et aux procédés de fabrication ultra-modernes mis en œuvre. Pour l'isolant corindon, Prelyo emploie de l'alumine pure cristallisée à 99,8. Associée à un fondant approprié, elle est moulée à la presse hydraulique sous vide absolu. Puis l'isolant est cuit à une température supérieure à 1500 degrés, d'où un produit d'une homogénéité et d'une solidité remarquables.

La résistance diélectrique à toutes les températures de l'isolant Prelyo, sa conductibilité thermique très élevée et sa haute résistance aux chocs mécaniques représentent le maximum de ce qui peut être obtenu à l'heure actuelle, tant à l'étranger que dans notre pays.

Quant à l'isolant mica monté sur certaines bougies, il reste insurpassé et les usagers se souviennent qu'au début des gazogènes, sous l'occupation, les Prelyo-Mica furent les seules à tenir magnifiquement pendant des milliers de kilomètres.

Ce qui précède démontre pourquoi la bougie Prelyo donne au moteur un départ plus facile, un allumage parfait à tous les régimes comme dans toutes les conditions de travail, d'où un fonctionnement sûr et régulier, gain de puissance et meilleur rendement.

## IMPERIAL

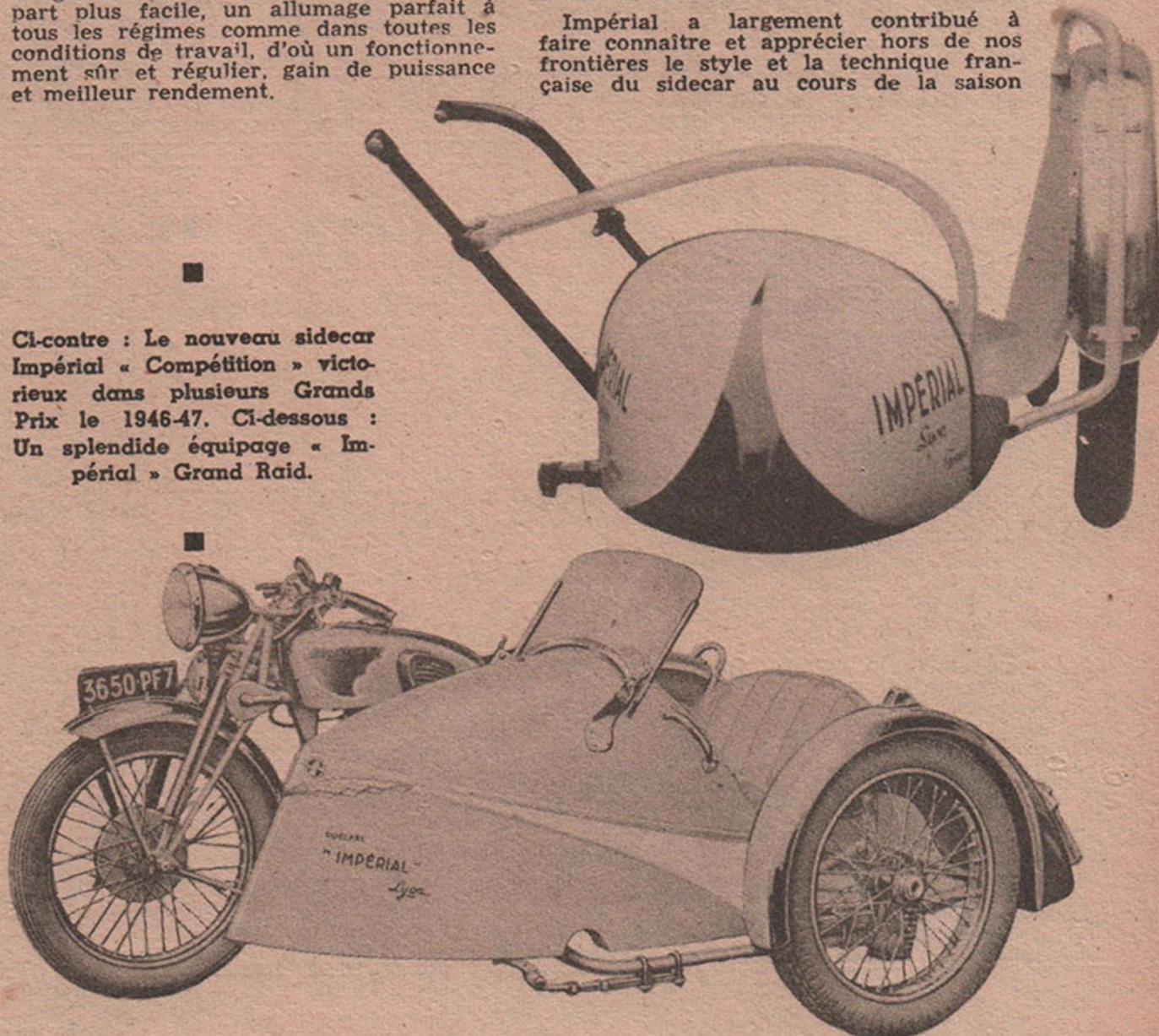
Le sidecar Impérial continue sa glorieuse carrière sportive et commerciale. Très admiré au Salon de Genève, il a conquis l'estime du public suisse et d'un coureur helvétique réputé : Aubert lui a fait confiance. Il a attelé à sa rapide Norton le nouveau modèle de compétition, que nous illustrons ici. Tous les spectateurs ont pu l'admirer lors de sa victoire au Grand Prix International de Lyon, et constater que sa tenue était remarquable. Avec Despland, il a remporté de nombreuses courses de vitesse (dont un autre circuit international en Belgique).

Mais le sidecar de tourisme reste la grande préoccupation des Ets Marmonnier et ils continuent à présenter comme avant guerre leur gamme de modèles à roue indépendante, châssis en tubes en acier à haute résistance avec raccords brasés, suspension de carrosserie par quatre ressorts à lames semi-cantilever avec axes montés sur silentblochs. La carrosserie monocoque, spacieuse, légère, résistante et aérodynamique, fait l'admiration générale par sa ligne élégante et aérodynamique.

Le confort du passager a été étudié avec minutie. Pare-brise en glace « Sécurité », dossier et coussin très souples garnis de simili-cuir, vide-poches corbeille, tapis caoutchouc, repose pieds, rien n'a été laissé au hasard. La décoration n'est pas moins soignée, et peut s'harmoniser avec celle de la plus luxueuse moto de sport. Une gamme de couleurs choisies est d'ailleurs offerte au choix de la clientèle.

Impérial a largement contribué à faire connaître et apprécier hors de nos frontières le style et la technique française du sidecar au cours de la saison

Ci-contre : Le nouveau sidecar Impérial « Compétition » victorieux dans plusieurs Grands Prix le 1946-47. Ci-dessous : Un splendide équipage « Impérial » Grand Raid.



1947, et c'est une des raisons pour lesquelles le succès de cette marque lyonnaise si réputée doit s'affirmer de plus belle.

La gamme actuelle comprend les modèles suivants :

Le T. 34 (une place) et le T. 34 G.T. (une place 1/2 côte à côte) avec un vaste coffre arrière.

Le T. 35 Grand Sport monoplace. Le type Spécial Compétition.

Nous insistons sur quelques détails pratiques du sidecar Impérial.

Le garde boue étant instantanément démontable par enlèvement d'un seul boulon, on peut démonter le pneu sans retirer la roue.

Le châssis est réversible, donc, le même sidecar peut se monter à droite ou à gauche sans modifications profondes.

La suspension, de roue, sur les modèles à roue indépendante, est absolument indé réglable et ne nécessite aucun réglage préalable.

Ajoutons pour terminer, que les sidecars Impérial sont en vente libre et que leur constructeur se fera un plaisir de documenter, sur simple demande, les lecteurs de « Moto-Revue ».

**MOTOLUM**

(redresseur pour vélomoteur)

Nous informons nos lecteurs qu'un nouvel appareil « Motolum » adaptable aux vélomoteurs 12 V vient d'être lancé sur le marché.

Il s'agit d'un redresseur utilisant le courant du volant magnétique pour alimenter en courant continu une batterie ainsi, obtient-on un éclairage beaucoup plus puissant en marche, au ralentissement et à l'arrêt.

Le principal avantage est la possibilité d'adjoindre un avertisseur électrique. On peut également monter un feu de position et une prise de balladeuse.

Le prototype a été monté sur un vélomoteur ayant parcouru plusieurs milliers de kilomètres par tous les temps de jour et de nuit.

Le régime de charge décolle à 600 millis pour arriver à 1 amp. 8 et oscille entre 600 et 900 millis aux vitesses d'utilisation, régime, qui correspond au dixième de la capacité de l'accumulateur de 7 amp.

La conduite de nuit, sera grandement facilitée par le montage sur votre vélomoteur d'une batterie alimentée par « Motolum ».

**CORDS**

« Segments multiples en acier spéciaux »

Les « Segments Multiples » en acier sont de technique américaine. La marque « Cords », du nom de son créateur, a été la première lancée sur le marché français. A l'heure présente, ils sont toujours utilisés de par le monde, suivant différentes adaptations offrant entre elles très peu de variantes. Ces segments sont composés de plusieurs lamelles ayant 68/100 mm. d'épaisseur. Ils ne sont pas plats, mais légèrement de forme concave-convexe, donnant en coupe, lorsqu'ils sont montés dans la gorge du piston, l'impression d'un « tronc de cône ».

La qualité de l'acier employé pour l'usinage des segments est de la plus haute importance. Aussi, « l'acier au carbone », de fabrication suédoise, a-t-il été adopté. Celui-ci, de grain très fin et très dur (résistance 170 kgs au mm<sup>2</sup>), s'est avéré pourtant suffisamment doux pour former une bonne surface de glissement, sur la paroi du cylindre, en même temps que suffisamment nerveux pour permettre aux segments de faire ressorts et de conserver cette qualité sous l'influence de la chaleur du cylindre.

Les montages sont très faciles, mais, pour que les buts recherchés par l'em-

ploi des « Multiples » soit atteint, il est indispensable qu'ils soient effectués correctement. A ce sujet, il est bon de préciser qu'une « notice de montage » incluse dans chaque boîte d'origine, donne toutes les directives pour obtenir la perfection dans ce travail.

Résultats : L'ensemble des lamelles, d'une élasticité incomparable, permet une expansion verticale et radiale, laquelle assure « l'étanchéité » dans le cylindre, d'où les résultats suivants : suppression des remontées d'huile, suppression de l'encrassement des bougies, augmentation de la compression, réduction de la consommation d'essence, usure réduite des cylindres.

Ces avantages acquis, ils sont donc recommandés pour remédier aux « Ovalisations de cylindres » dont les remontées d'huile, avec leurs gros inconvénients, sont les conséquences.

Mieux, leur utilisation dans les « Moteurs Neufs ou Réalésés », procure les mêmes avantages, puisqu'elle garantit le but des segments qui est d'assurer « l'étanchéité », d'une part, et le « guidage des pistons » d'autre part. La technique « Cords » se définit donc ainsi : Rénovation des Moteurs Ovalisés, et Assurance des Moteurs Neufs, toutes deux obtenues, suivant le cas, par l'adoption de l'un ou l'autre des deux montages-types illustrés dans cette page.

La conclusion qui s'impose donc devant ces faits irréfutables, c'est qu'« Il y a des Cords pour tous moteurs », et en général « Tous moteurs exigent des Cords », car les Segments « Cords » ont été et resteront les « Rénovateurs » de vos moteurs, et ce dans les meilleures conditions techniques et économiques.

**LE STAND DE LA LAMPE MAZDA AU SALON DE L'AUTOMOBILE**

Au 34<sup>e</sup> Salon de l'Auto, la Compagnie des lampes Mazda, malgré toutes les entraves créées par la situation difficile et peu favorable au développement de sa production, présentera, comme l'année passée, un ensemble de ses fabrications à l'usage des industries et commerces de l'automobile, de la moto et du cycle.

Notons principalement :  
1° Les lampes phare-code à ampoule sélective jaune dont la réintroduction

sur le marché a été très favorablement accueillie par sa clientèle distributrice.

2° Les lampes monofil et anti-brouillard.

3° Les lampes auxiliaires (plafonniers, graisseurs et témoins).

4° Les lampes pour motos et vélomoteurs.

5° Les lampes pour vélos, (feux avant et feux arrière).

A côté de la gamme complète de ces lampes spéciales, on remarquera également au stand de cette compagnie, une présentation de lampes Mazda à rayonnement infra-rouge, susceptibles de multiples applications thermiques dans les industries de l'Automobile et du Cycle :

Séchage des couches d'apprêt et de finition sur carrosseries, séchage de peinture sur moteurs et sur plaques de police, étuvage d'imprégnations isolantes de petits bobinages électriques, séchage d'émail sur cadres de vélos et motos, séchage de plaques d'accumulateurs, réchauffage de blocs-moteurs, carburateurs et tuyauteries, etc... etc...

**NOTE SUR LES BATTERIES MOTO DARY**

La batterie moto « Dary » se caractérise par son électrolyte solidifié, grâce auquel le danger résultant des projections d'acide, dans le cas où l'électrolyte est libre, se trouve éliminé.

L'appréhension que pouvait avoir tout motocycliste qui a muni sa moto d'un bac contenant de l'acide sulfurique libre, n'a donc plus de raison d'être.

En dehors de cet avantage, la présence d'un électrolyte « solidifié » entre les plaques, supprime la chute des matières actives et étouffe la vibration des plaques.

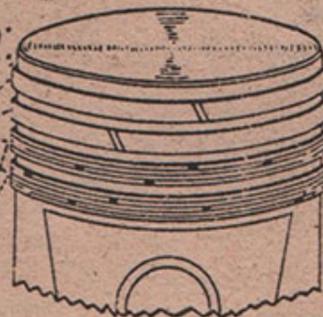
La vie d'une batterie moto « Dary » est donc beaucoup plus longue que la durée sur laquelle on doit normalement compter avec un accumulateur à électrolyte libre.

Les accumulateurs « Dary » viennent de mettre au point un chargeur de 6 CV. 1 Amp., à un prix très bas, de manière à permettre à tout motocycliste soucieux de ne jamais manquer d'éclairage, de recharger sa batterie la nuit sur une simple prise de courant.

(Suite page 55)

**TRAVAUX A EFFECTUER :**

Retouche de gorges  
Ajustage et montage  
"CORDS"

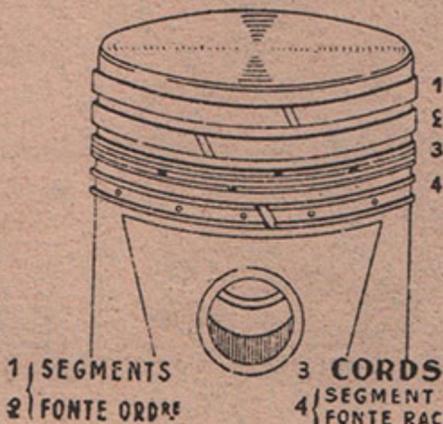


**FOURNITURES :**

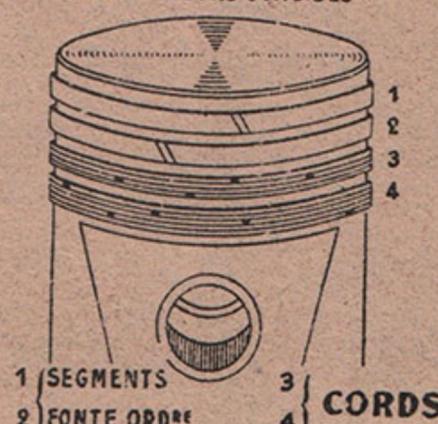
Segments de feu  
Segments multiples  
"CORDS"

*PISTON qui a fonctionné exige toujours gorges rectifiées*

**MONTAGE TYPE POUR MOTEURS NEUFS**

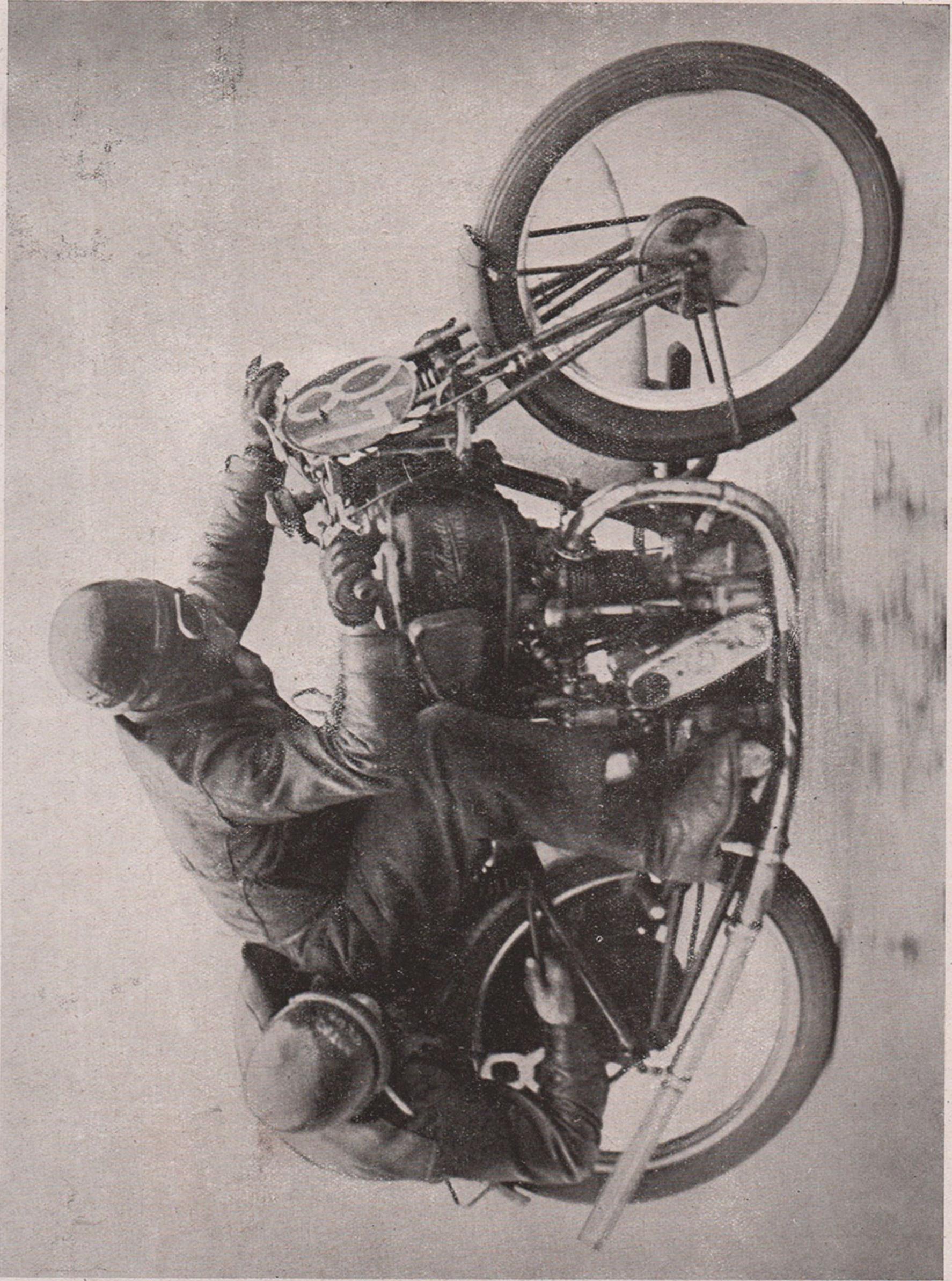


**MONTAGE TYPE POUR MOTEURS OVALISÉS**





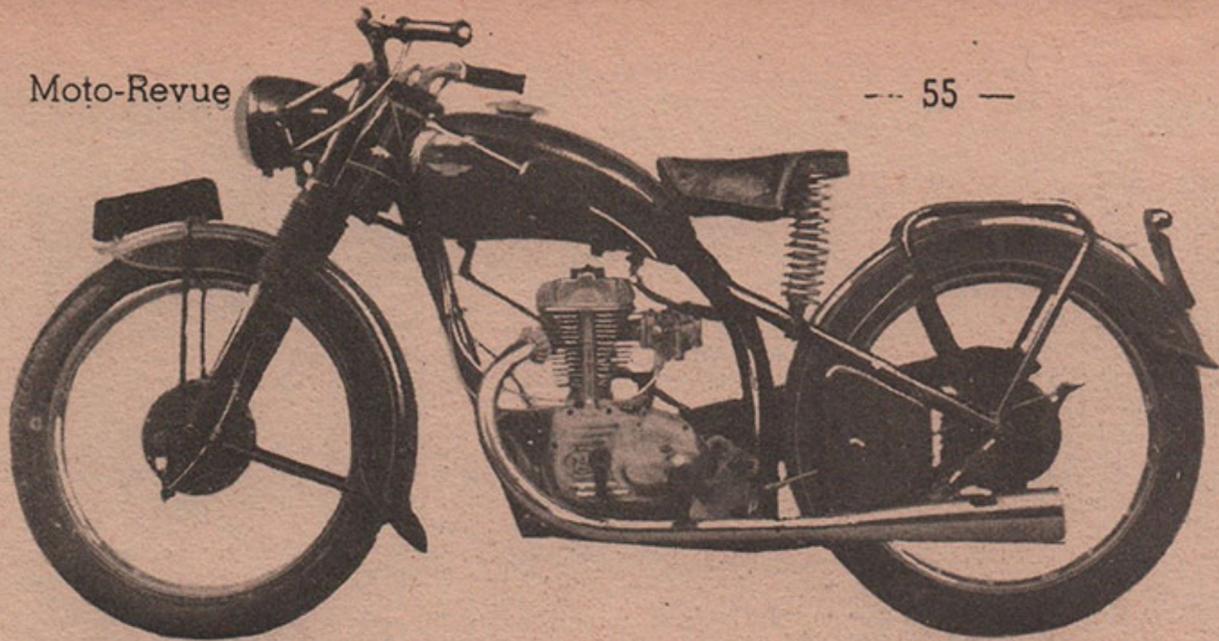
Georges HOUEL  
animateur du Bol d'Or 1947, un de nos plus rapides conducteurs



**GERVAIS**

vainqueur de nombreuses épreuves en sidecar 350 cmc

« Moto-Revue » Salon 1947



## Le vélomoteur G. I. M. A.

Le vélomoteur G.I.M.A. est incontestablement un de ceux qui font le plus honneur à la construction française. Il présente un grand nombre de caractéristiques aussi originales que rationnelles, et existe en deux cylindrées : 108 cmc., (3 vitesses à main), et 125 cmc. (4 vitesses et sélecteur au pied).

Les moteurs sont tous deux des blocs A.M.C. à culbuteurs, aujourd'hui universellement connus. Rapides, silencieux, robustes, sobres en huile et en carburant, d'une propreté irréprochable, ils ont contribué à détruire la légende du petit « culbu » aussi fragile qu'un appareil d'horlogerie. Leur montage sur le cadre du G.I.M.A. s'effectue par l'intermédiaire de silent-blocs, garantie absolue de silence et d'absence de vibrations.

Le cadre G.I.M.A. est bien particulier. Il se compose de gros tubes à parois minces, assurant une rigidité et une solidité incomparables pour le minimum de poids. Il est du type berceau entièrement fermé.

La fourche avant est une magnifique pièce de mécanique. C'est un modèle télescopique très perfectionné avec de longues surfaces de guidage en bronze spécial. Elle est pratiquement inusable et son entretien se réduit à peu de chose. Son débattement total est de 12 centimètres. La direction est montée sur roulements Timken à galets coniques. Elle est d'une stabilité si remarquable, qu'un frein de direction n'a pas été jugé nécessaire. Dans les circonstances difficiles, (sol glissant, mauvaise route, etc.), la tenue du G.I.M.A. est particulièrement satisfaisante.

Voici quelques détails d'équipement : Réservoir de 12 litres 5 monté sur caoutchouc. Selle montée sur une longue articulation placée très à l'avant du cadre. Porte-bagages robustes. Coffre à outils vaste et pratique. Grippe-genoux, silencieux tromblon efficace, mais ne freinant pas. La présentation n'est pas celle d'une machine de crise économique, et l'émail bleu France avec filets argent et rouge, est du plus bel effet.

juste sous la selle. Il est constitué par 2 séries de bagues de caoutchouc travaillant à la traction. Suivant le poids du pilote et l'état du parcours, on peut faire varier le nombre de bagues. Quand un obstacle se présente sous la roue arrière, elle se soulève, et le moyeu décrit un arc de cercle dont le centre se trouve presque confondu avec le pignon de la boîte de vitesses.

L'ensemble est extrêmement simple et robuste. Les ressorts de la fourche avant et les bagues de suspension arrière sont très facilement remplaçables, même en campagne.

**Le moteur.** — Un bloc moteur, carter aluminium en 2 pièces. Cylindre en fonte, avec de larges ailettes de refroidissement, culasse aluminium. Le piston en alliage léger possède deux segments d'étanchéité et un râcleur d'huile. La bielle est en double T, acier forgé, roulement sur anti-friction. L'embrayage très doux est composé de 2 disques acier et 2 avec garniture de matière spéciale. Pompe à huile classique à engrenages, qui alimente directement le vilebrequin. Les autres parties du moteur sont lubrifiées par barbotage. Le carter contient 1 l. 250 d'huile. Carburateur Amal 22 mm., gicleur de 100. Allumage par batterie avec dynamo-rupteur. Un ampèremètre encastré dans le phare permet de contrôler la charge et décharge de l'accumulateur. Boîte 4 vitesses, commandée par un sélecteur au pied. Cadre tube acier, forme berceau. Très forts moyeux de roues, mais on aurait pu prévoir des ailettes de refroidissement pour les tambours de freins.

Très bonne disposition des manettes au guidon, poignée tournante à action directe pour les gaz et suppression de tous les colliers. L'accessibilité à la bougie et au carburateur est parfaite, et le démontage des roues s'opère sans difficulté. Une béquille centrale et un pied de campagne rendent la machine très facile à garer. Quelques menus détails gagneraient encore à être étudiés, forme du kick-starter, fixation de la batterie ou protection des chaînes par exemple.

Bonne position relevée du pilote et sensation de sécurité absolue même en terrain accidenté. Nous avons roulé sur mauvaise route, pierriers, champs labourés.

En résumé, très bonne machine, spécialement étudiée pour ceux qui désirent une machine confortable autant pour l'emploi journalier que pour le tourisme.

Voici pour terminer quelques chiffres donnés par la maison :

F.N. type 13. Alésage 84,5 mm. Course 80 mm. Taux de compression 5. Puissance à 3.500 t.-min. 11 CV, soit environ 23 CV à 100 kms. Consommation essence 3 l. 5 aux 100 kms. Poids avec équipement complet 130 kgs. Vitesse maximum 110 kmh.

## Un essai de la 450 cmc. F.N.

COMME tous les visiteurs du Salon de Genève, ceux du Salon de Paris resteront en arrêt devant la nouvelle F.N. type 13 présentée au stand de la célèbre marque d'Herstal, en Belgique.

Il faut avouer que l'aspect de la fourche avant est pour le moins surprenant au premier abord. Cependant, à la réflexion on est forcé de convenir que cette innovation doit logiquement présenter de nombreux avantages.

C'est pourquoi, persuadés que rien ne vaut un essai, nous avons demandé à M. Ernst, chef de course de la F.N., de bien vouloir nous confier une 450 cmc. pour une promenade en tout terrain.

Voici tout d'abord une description de cette machine.

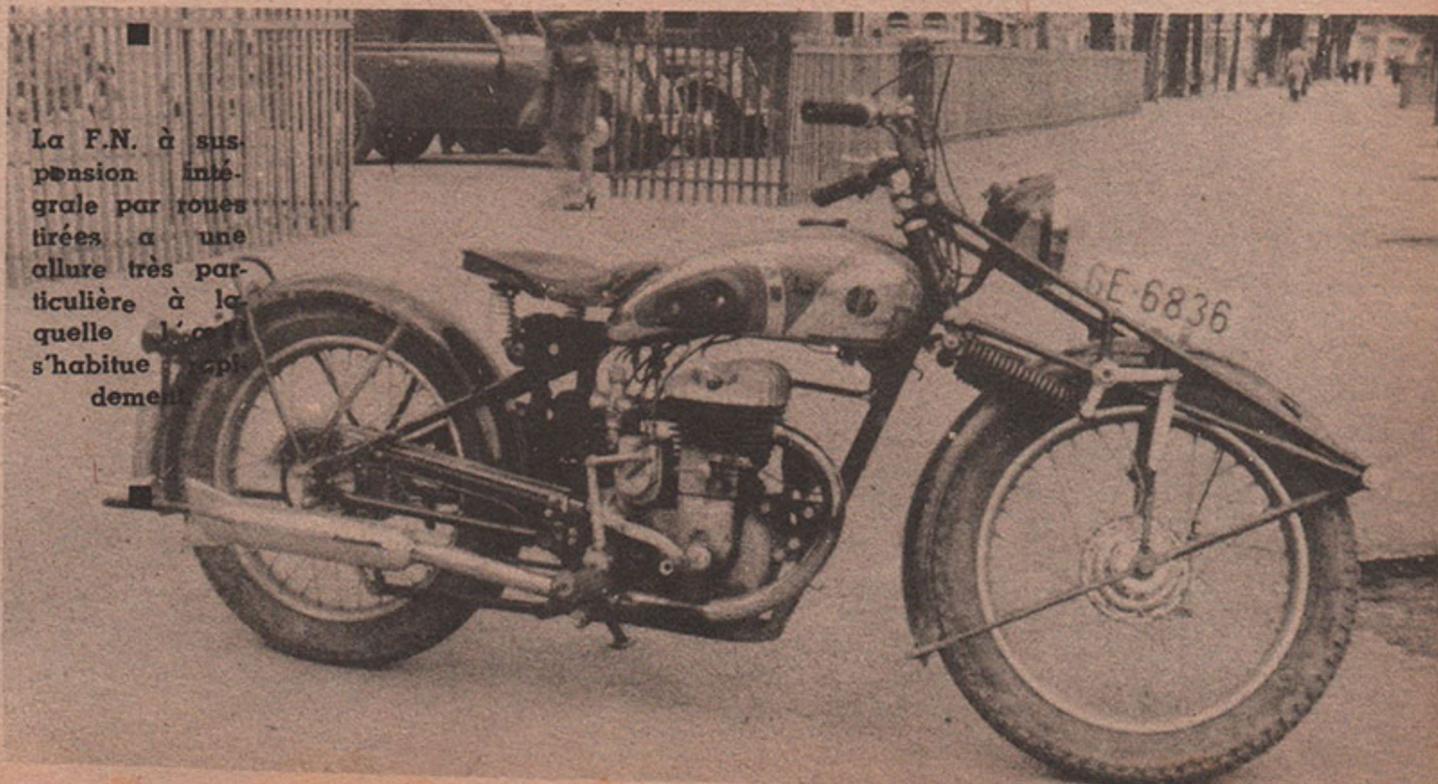
**Suspension avant.** — La fourche est composée de 2 éléments, une fourche directrice triangulée rigide et fixée au guidon qui tire la roue avant par l'intermédiaire d'un triangle mobile. L'axe de la roue peut donc décrire un arc de cercle ayant comme centre l'extrémité avant de la fourche rigide. Les mouvements des triangles mobiles sont contrôlés par 2 ressorts à boudin travaillant à la traction et commandés par l'intermédiaire de biellettes. Lorsqu'un obstacle se présente, la roue recule un peu et s'élève en allongeant les ressorts, sans qu'une réaction se manifeste au guidon. On « traîne » la roue avant derrière la fourche. A l'examen à l'arrêt, nous avons craint que le retour se fasse en « coup de raquette », mais rien de tel ne se manifeste. Grâce au choix judicieux des ressorts, le retour est progressif.

**Suspension arrière.** — Chacun sait que la plus grosse objection à la roue oscillante par tubes télescopiques réside dans les variations de la tension de chaîne,

c'est pourquoi certains constructeurs tels que Triumph ont cherché à faire parcourir au moyeu un arc de cercle ayant plus ou moins le pignon de boîte de vitesses comme centre. D'autres se contentent de provoquer une diminution de tension quand les tubes télescopiques travaillent, ceci par exemple en les inclinant.

La F.N. type 13 possède une fourche AR. oscillante. L'axe de pivotement se trouve juste en arrière de la boîte de vitesses, le système de suspension élastique,

La F.N. à suspension intégrale par roues tirées a une allure très particulière à laquelle on s'habitue rapidement.





La façade du magasin de Kiéné, à Boulogne - Billancourt.

## ROBERT KIENE

Installé depuis peu à Billancourt, le magasin atelier de Robert Kiéné est déjà célèbre, et sa clientèle dépasse largement le cadre de cette ville. C'est que l'on y trouve, réunis en un seul établissement, toutes les spécialités nécessaires aux motocyclistes : pièces détachées, accessoires, machines reconstruites. Pour tous travaux de réparation, reconstruction, réalésages, remises en état d'embellages, Kiéné met à votre disposition un outillage moderne et un personnel qualifié. Kiéné est un habile metteur au point qui a fait ses preuves longtemps avant la guerre, et soyez certain que toute machine qui lui passe par les mains peut acquiescer, si le client le désire, de nombreux chevaux supplémentaires. Kiéné est un amoureux de la mécanique, il lui serait intolérable de se livrer sur les motos de ses clients à des réparations hâtives ou incomplètes. Avez-vous remarqué, au Bol d'Or, la performance plus que remarquable accomplie par son poulain, Bethèze, premier amateurs en 125, sur une moto des surplus gonflée par ses soins. Cette petite mécanique, qui atteint le 108 à l'essence, prouve que le deux-temps n'a pas plus de secrets pour Kiéné que le quatre temps. La maison Kiéné est une maison de confiance.

## MARC PIAULET

Insister sur les qualités de « mécano » de Marc Piaulet serait inutile, car les lecteurs de « Moto-Revue » connaissent de longue date cet agent parisien tant pour sa compétence que son sens des affaires et sa serviabilité. Mais nous croyons utile, dans l'intérêt général, de rappeler les principales activités de sa maison.

Tout d'abord, le dépannage immédiat, sur simple appel, même pour une grosse machine accidentée ne pouvant plus rouler. Un coup de téléphone, et le véhicule dépanneur de Piaulet accourt au plus pressé.

Ensuite le service moto-école, qui est un des mieux organisés et ne ménage au client aucune surprise désagréable. Le client n'a pas besoin de se procurer une machine, ni à fournir le carburant, contrairement à ce qui se passe dans un grand nombre d'établissements similaires.

Vous voulez acquiescer une machine de seconde main ? Voyez également Piaulet, qui vend avec la garantie du neuf des machines d'occasion entièrement renouvelées. Aucune machine n'est revendue avant d'être démontée et vérifiée pièce par pièce, aussi la sécurité est totale pour le client.

Une bonne adresse à retenir, celle de Piaulet que vous trouverez dans nos pages d'annonces.

## ROGER CARTIGNY

(Polissage, chromage, nickelage)

Nombreux sont aujourd'hui les motards qui sont dans l'obligation de remettre en état une machine achetée d'occasion ou aux domaines, et beaucoup sont embarrassés pour trouver un artisan sérieux qui consente à se char-

ger du rechrômage des pièces polies. Qu'ils n'hésitent pas, pour cela, à consulter Roger Cartigny, qui est lui-même un motocycliste pratiquant et qui garantit à sa clientèle un travail soigné, rapide et économique. Le chrome de Roger Cartigny ne s'écaille pas, et rendra aux pièces traitées l'état du neuf. Pour toutes opérations de nickelage et polissage, voyez également Cartigny.

## QUE DEVIENNENT LES « SOYER »

Quel est le motocycliste qui ne connaît pas soit pour l'utiliser couramment, soit pour l'avoir vue ou essayée, l'excellente « SOYER ».

Cette bonne marque, qui a malheureusement cessé son activité en 1936, représentait à l'époque, dans les différentes fabrications de machines de série, la machine de qualité.

Aujourd'hui, malgré son âge, elle a gardé sa silhouette toujours moderne et sa robustesse plus qu'éprouvée. L'heureux propriétaire d'une de ces machines la garde, car il est sûr qu'elle continuera à lui rendre encore de longs et fidèles services.

Il la gardera d'autant plus volontiers qu'il sait ne jamais manquer de pièces pour changer celles qu'un trop long usage obligerait à changer.

Les Etablissements Delobelle ont en effet repris la fabrication des pièces détachées depuis la Libération (d'ailleurs à l'emplacement de l'ancien magasin de vente à Paris). Ils disposent de toute la documentation technique de l'ancienne usine et de toute la compétence pour ce délicat travail. Les qualités d'acier, malgré les difficultés actuelles sont toujours respectées. Tout client est sûr d'être dépanné et n'est-ce pas cette certitude qui donne une plus-value très sensible aux Soyer v's-à-vis des machines du même âge.

Possesseurs de « Soyer », gardez-voilà vos machines. Quand les temps redeviendront normaux, vous la changerez, peut-être en la regrettant !

## SIMARD

Les établissements Louis Simard n'ont pas cette année exposé leurs modèles au Salon, ayant besoin de toutes leurs disponibilités pour honorer leur très nombreuse clientèle.

Il est vrai que le monde motocycliste connaît bien la ligne élégante et le confort des sidecars de cette marque. Car,

s'il est très difficile d'allier la ligne moderne, le confort et le côté pratique dans un sidecar, il faut reconnaître que cette firme a su trouver la solution idéale.

Ses sidecars sont munis des tous derniers perfectionnements, une suspension souple par longs ressorts cantilevers dont la forme spéciale évite toute déformation de la carrosserie et la roue indépendante d'une conception vraiment pratique et robuste assurent une tenue de route et un confort accru par la forme incurvée du dossier et l'aménagement intérieur de la carrosserie (pare-brise, glace sécurit rabattable, mains courantes avant et arrière, repose-pieds, poches de côté etc...).

Ajoutons que tous les sidecars sont munis d'un vaste coffre à l'arrière fermant à clé qui permet d'emporter sans amarrage spécial sur un porte bagage et sans craindre la poussière ou la pluie tout l'impédimenta du voyageur.

En conclusion un sidecar vraiment pratique, d'une robustesse à toute épreuve, d'un fini irréprochable et dont la ligne et le confort le placent au tout premier rang de la fabrication française.

Il faut ajouter également que les prix en sont strictement étudiés au minimum et imbattables à qualité égale.

## MARY

On ne confie pas la remise en état de son installation électrique à n'importe qui. Aux nombreux lecteurs qui désirent connaître un électricien sérieux nous indiquons aujourd'hui en confiance M. Mary, qui s'est spécialisé dans une branche particulièrement intéressante : La transformation de l'équipement électrique des motos allemandes et la pose d'équipements français sur ces mêmes machines.

L'entretien et la vérification des circuits d'éclairage et d'allumage sont ainsi remarquablement simplifiés, et tout motocycliste un peu qualifié peut se dépanner lui-même, sur la route, sans recherches fastidieuses.

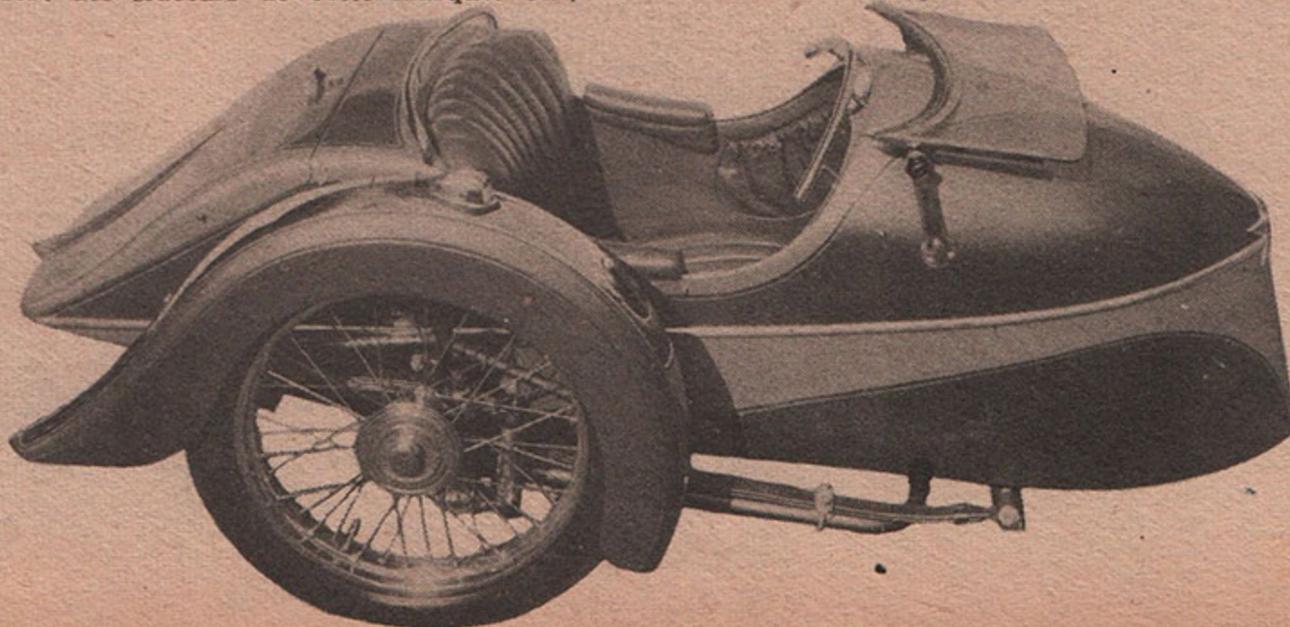
L'activité de M. Mary ne s'en tient pas là, et il se charge également du montage de l'équipement delco sur toute machine primitivement équipée avec magnéto, ainsi que de toutes réparations, transformations et montage d'équipements électriques sur motos.

## CLERGE

La disparition d'une firme met dans l'embarras tous les possesseurs de machines fabriquées par elle. Ce fut le cas pour la maison Prester, sérieuse et réputée, mais victime comme tant d'autres de la grande crise économique d'avant-guerre.

Il est heureux pour les nombreux motocyclistes qui roulent sur vélomoteurs

Par sa ligne comme par son confort, le sidecar Simard défie la critique.



Prester Aubler, Dunne ou Prester-Jonghi qu'un des collaborateurs les plus éminents de l'usine de Courbevoie se soit établi, qu'il ait eu la possibilité de constituer un stock important de toutes les pièces détachées Prester et Jonghi (vélomoteurs). M. Clergé, motoriste parisien, a été de longues années chef de fabrication des motos Prester (depuis la création de la firme), et a effectué la mise au point de toutes les machines du service de courses depuis 1920. Le vélomoteur Prester-Jonghi de M. Douard, qui a traversé le Sahara en 1938 fut également préparé par les soins de M. Clergé. Pour tout ce qui concerne les vélomoteurs Prester, adressez-vous de confiance à M. Clergé, de la part de « Moto-Revue », naturellement...

### JEANNERET

Jeanneret a remporté cette année plusieurs victoires en circuit et courses de côtes avec son célèbre sidecar oscillant, qui s'est imposé dès son apparition par son originalité et sa facilité de conduite. Ce sidecar a été dessiné et réalisé par Jeanneret lui-même et ceux qui l'ont vu en course ont été émerveillés par sa tenue.

Les niçois connaissent Jeanneret comme un des agents les plus sympathiques et les plus dévoués de la Côte d'Azur. Il exécute avec adresse et célérité tous les travaux concernant la motocyclette et se charge également de l'acquisition et de la vente des occasions. Les enthousiastes de la moto trouvent chez lui une atmosphère qu'on souhaiterait rencontrer chez tous les commerçants de la partie.

### MOTO-BASTILLE (Danvignes)

La maison Moto-Bastille, bien connue de tous les motocyclistes parisiens et provinciaux fut créée en 1928. Elle est connue par son magasin remarquablement achalandé, où tous les motocyclistes peuvent se procurer de façon constante la pièce ou l'accessoire qui leur font défaut.

Mais c'est encore la voiturette Danvignes 750 cmc. présentée dans notre revue quelques années avant la guerre, qui a fait le plus pour la célébrité de la maison. La demande pour ce remarquable cyclecar-voiturette serait nombreuse si les considérations économiques permettaient de reprendre sa fabrication. Remarquons en passant, que M. Danvignes fut un véritable précurseur, en adoptant le moteur à deux-cylindres de petite cylindrée, très rapide et à haut rendement. Cette technique se rapproche de celle d'un grand nombre de voiturettes construites actuellement.

Ne manquons pas, pour terminer, de souligner le dévouement de l'actif directeur de « Moto-Bastille » M. René Danvignes, assisté de son bras droit M. Auguste Chevalaria qui s'emploient à donner à leur nombreuse clientèle la plus entière satisfaction, et ce, à des prix abordables à tous. A une époque où la probité commerciale se perd de plus en plus, il faut signaler « Moto-Bastille » comme une maison qui a conservé l'estime générale grâce à son honnêteté jamais démentie.

### AMAC

La production des carburateurs, guidons et accessoires s'accroît progressivement. Elle est encore loin, pourtant, de suffire aux demandes.

Néanmoins, l'apport d'un stock considérable de carburateurs et guidons Amac, prise de guerre, de fabrication allemande, a permis d'introduire dernièrement en France un grand nombre de types nouveaux d'une technique ultra-moderne et de « dépanner » ainsi, en même temps, bien des clients pressés.

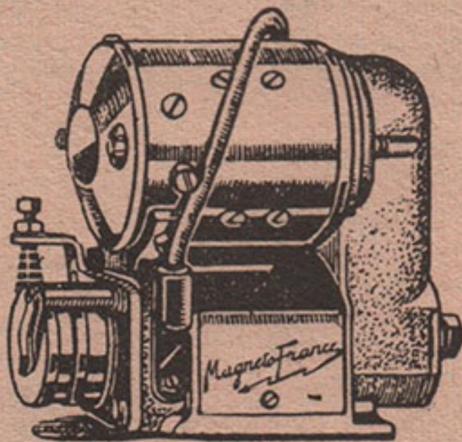
Les vélomoteurs dernier cri de 125 cmc. 2 temps ou 4 temps bénéficient presque tous du perfectionnement breveté appelé « gicleur à cheminée » qui assure, avec des accélérations plus franches, une économie d'essence allant jusqu'à 50 % aux allures réduites.

C'est un brevet 100 % français dont tous les vélomoteurs français déjà équipés de carburateurs Amac type 903-165 peuvent profiter dès maintenant, par simple échange de pièces et pour une somme modique. Le même perfectionnement sera apporté aux autres types de carburateurs pour motos.

A noter, pour l'équipement des guidons Amac, l'apparition d'un commutateur combinant l'inverseur phare-code et le bouton avertisseur. Ce « combiné » d'allure élégante et d'une manœuvre idéalement pratique, est destiné aux nouveaux vélomoteurs 125 cc. à redresseur de courant et batterie d'éclairage.

### MAGNETO FRANCE

Les difficultés de tous genres rencontrées depuis la guerre — et la crise de main-d'œuvre est une des plus graves qui subsistent — ont bien entendu fortement entravé une production toujours croissante, mais malheureusement encore inférieure aux demandes. Cependant, rien n'a été négligé pour conserver aux fabrications de Magnéto France l'élément primordial qui, depuis trente ans a fait sa renommée : la qualité. De même les bureaux d'études ont continué leurs recherches pour améliorer sans cesse une production déjà réputée excellente. C'est



Le combiné magnéto-dynamo France.

dire que la marque Magnéto - France, dans tous ce qui constitue l'équipement électrique complet des cycles, vélomoteurs et motos, reste la garantie d'une fabrication sérieuse et moderne, parfaitement adaptée aux besoins et qui donne toujours la plus entière satisfaction aux usagers.

Au Salon de l'Automobile (rez-de-chaussée, catégorie J, stand n° 10), Magnéto-France présentera ses éclairages de cycles, magnétos, volants magnétiques et équipements d'allumage et éclairage par batterie.

### LE MOYEU NIVEL

Le moyeu Nivel représente une nouveauté certaine dans le domaine de la suspension avant et arrière des motocyclettes.

C'est un moyeu composé d'un tambour circulaire, à l'intérieur duquel se trouve le dispositif élastique. Il permettra donc la transformation des motos existantes en machines intégralement suspendues, par simple changement des moyeux, sans aucune modification du cadre. La fourche élastique devient inutile avec le moyeu Nivel, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Le montage d'un amortisseur oléo-pneumatique est prévu. Un modèle pour

transmission par arbre rigide est à l'étude.

Les avantages de la suspension avant et arrière par le moyeu Nivel (qui est d'ailleurs prévu pour le cycle, la moto et la voiture), sont les suivants ; Simplicité de montage, moindre prix de revient, réduction au maximum du poids non suspendu. Cette invention est susceptible d'intéresser à la fois les constructeurs, pour leur modèles actuels et ceux à venir, et l'usager désirant améliorer sa moto ou son sidecar.

### NAVILLE

Naville jouit d'une autorité solidement établie dans le domaine des roues de motos, cycles et assimilés. Le rayonnage est une opération assez difficile qui ne peut être effectuée correctement que par un spécialiste, outillé à cet effet. Pour le montage ou la réparation de vos roues, allez chez Naville dont la compétence est indiscutable. Rappelez-vous bien que dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, le bricolage peut n'aboutir qu'à une perte de temps et d'argent pour finir, par où on aurait dû commencer.

### LATSCHA

Pour l'achat, la réparation, la mise au point d'une motocyclette de la classe des B.M.W. ou des Zundapp, on ne s'adresse pas au premier venu. A tous les usagers qui ont pu se procurer des motos allemandes récupérées, il n'est pas inutile de rappeler que Latscha est spécialisé depuis de nombreuses années dans la représentation de ces deux marques.

Vous trouverez chez lui des conseils éclairés et l'accueil le plus aimable qui soit.

### DERCHE

Redresser un cadre tordu ou faussé ne se fait pas à vue d'œil. Des opérations de vérifications au marbre et à l'équerre sont indispensables et il faut une solide expérience pour mener à bien ce genre d'opérations.

Derche est un spécialiste de la question. Le métier n'a pas de secret pour lui et il s'entend aussi bien à redresser un cadre ou une fourche qu'à établir sur mesure la partie cycle pour une moto de votre conception.

### LES COURS TECHNIQUES AUTO DE SAINT-QUENTIN (AISNE)

Parmi les divers Etablissements spécialisés dans l'enseignement par correspondance, l'un d'eux a sollicité tout particulièrement notre attention en raison de ce qu'il se rapporte aux métiers manuels et à une activité appelée à jouer un rôle important dans l'économie du pays.

Il s'agit des Cours Techniques Auto, rue du Docteur-Cordier, à Saint-Quentin (Aisne), qui enseignent tout ce qui a trait à la mécanique et l'électricité de l'automobile comme aux différentes professions se rattachant au Commerce et à l'industrie automobile.

Créés en 1939 par M. le Professeur Witz, diplômé de l'Ecole Professionnelle de Mons, les Cours Techniques Auto n'ont cessé depuis lors de fonctionner et de se développer.

Les Cours Techniques Auto préparent aux diverses professions de : garagiste, mécanicien-chauffeur, électricien-réparateur, employé ou magasinier de garage, vendeur d'automobile, etc..., ils jettent un pont entre l'école et l'atelier, la théorie et la pratique.

En outre, les cours sont adaptés aux progrès de la technique moderne par l'étude des moteurs de tracteurs et autres engins mécaniques utilisés en agriculture.

Enfin, ils forment les jeunes gens qui désirent accomplir leur service militaire dans l'Armée motorisée.

# René BONNET

28, Rue Ernest - Renon  
ISSY-les-MOULINEAUX  
M° Porte de Versailles  
MIC. 03-72

Concessionnaire des Grandes Marques

## Motobécane Gnôme-Rhône etc.

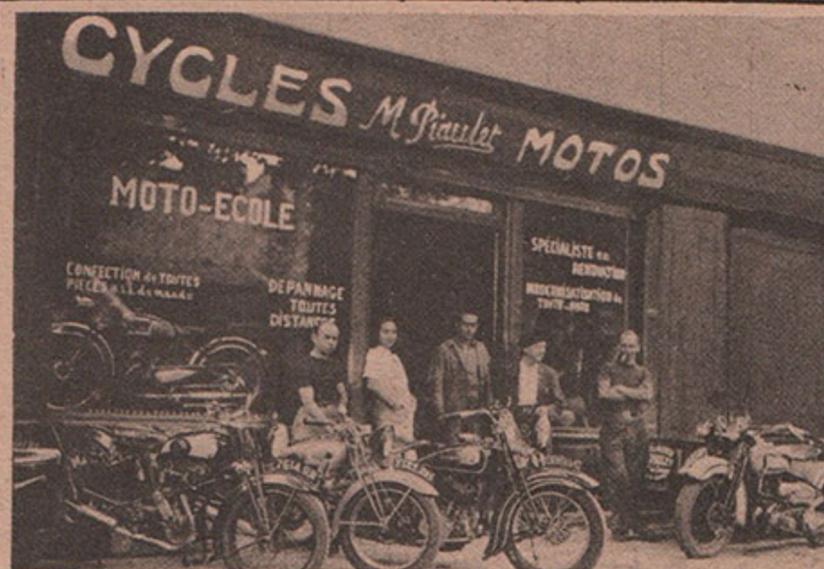
Livraison rapides vélos, vélomoteurs

### Sidecars Bernardet SANS BON D'ACHAT

Choix considérable en magasin tous  
modèles livrés et posés immédiatement

### Station-Service VAP

Moteur auxiliaire pour cycles  
EXPEDITION FRANCE ET COLONIES  
ACCESSOIRES et PIÈCES DÉTACHÉES  
REPARATIONS et MISE au POINT  
par SPECIALISTES



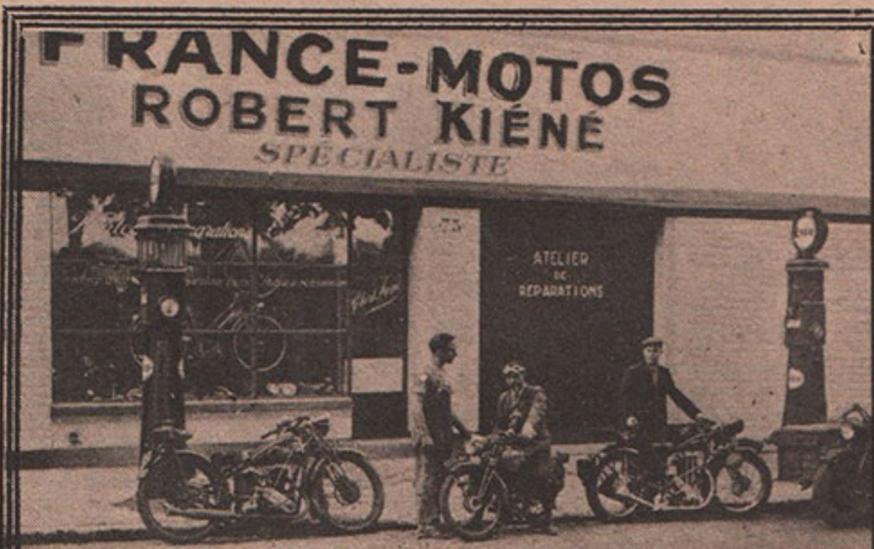
## MOTOS

MOTOS : PEUGEOT — KOEHLER-ESCOFFIER  
MAGNAT-DEBON — DRESCH

Vente - Achat - Echange Neuf et Occasion  
Dépannage — Réparations

## MOTO - ECOLE Marc PIAULET

62, avenue de Choisy, PARIS (13°). GOB. 80-70



FRANCE - MOTOS  
ACHAT — VENTE — RECONSTRUCTION

## Robert KIENE

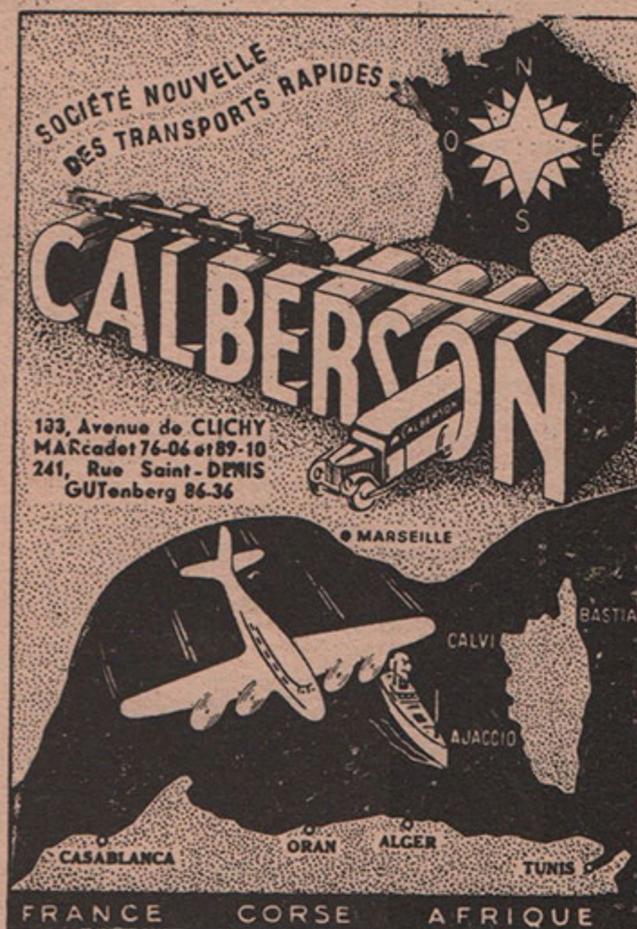
SPECIALISTE DU SIDECAR

Mise au point de machines de course  
AGENT DES GRANDES MARQUES

73, Quai du Point - du - Jour, 73  
— BILLANGOURT (Seine) —

Tél. MOL. 21-26

(près du pont)



TOUS TRANSPORTS  
ET DÉMÉNAGEMENTS  
PAR RAIL, ROUTE, MER  
ET AIR

RAPIDITÉ - SÉCURITÉ - ÉCONOMIE

**CALBERSON**

Les services que vous offrent aujourd'hui les Transports Calberson sont les suivants :

— Service de ramassage et de livraison journaliers à Paris et dans tout le département de la Seine.

— Service Rapide sur toutes les principales villes de France.

— Service de déménagements par le rail, la route, la mer et l'air, par camions, cadres ou avions.

— Un Service France-Corse et France-Afrique : par voie terrestre et maritime pour les marchandises dont le transport n'est pas urgent et deux services différents par avion :

— un service ultra-rapide, par avion faisant Alger sans escale, livraison à domicile dans les 36 heures.

— un service mixte « rail-air » : rail jusqu'à Perpignan, par train rapide, air de Perpignan en Afrique du Nord (ce service est moins rapide mais beaucoup moins cher que le premier).

— Un service aérien, France-Corse direct sur Ajaccio, Bastia et Calvi, avec possibilités de réexpédition rapide sur les localités de l'intérieur.

— Un service d'exportation sur les Indes et l'Extrême-Orient.

La devise des Transports Calberson est : « Sécurité d'abord ».

Un service de police particulier à l'entreprise a permis de réduire les litiges à leur plus simple expression.

La S.N.T.R. Calberson :

— Accepte les envois en port payé ou en port dû, ainsi que les envois contre remboursements, qui sont réglés dès encaissement, et les valeurs déclarées;

— Règle immédiatement les déboursés;

— Fait en outre bénéficier ses clients de taxes réduites en appliquant, par exemple, le tarif d'un colis de 30 kgs à un envoi composé de trois colis de 10 kgs pour un même destinataire.

**LUC ET THEO**

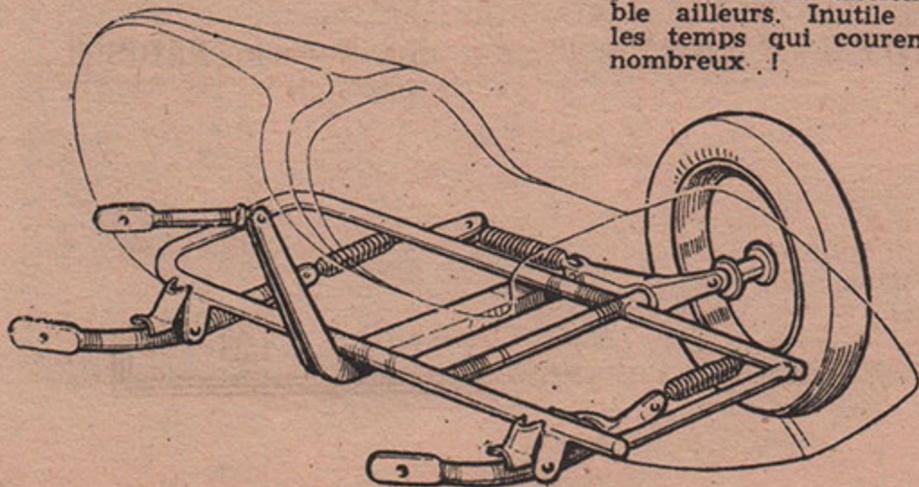
Le magasin de cycles et motos : « La Maison Rouge » est bien connu des motocyclistes du Kremlin-Bicêtre et de la région, car on y trouve tous les accessoires indispensables à l'équipement des machines et des conducteurs, ainsi que de belles occasions et ce qui ne gêne rien, un bon accueil. Ce n'est pas si courant aujourd'hui !

**POINARD**

Cette maison a mis au point un nouveau châssis qui remplacera le P. 27. D'une conception ultra-moderne, d'avant-garde, il fait l'objet d'un brevet.

Le châssis en tube d'acier, sans soudure, fait corps avec la carrosserie, ne laissant d'apparent que les deux bras d'attaches inférieurs. Ceux-ci sont articulés sur silentblocs et ressorts à traction réglables faisant office de suspension du côté de la moto.

Du côté opposé, la suspension est assurée par un bras, articulé sur un axe monté sur roulements à billes, renforcé, servant de support à la roue. Le moyeu est monté sur roulement à billes à gor-



Le châssis et la suspension de roue du sidecar Poinard sont étudiés pour le maximum de confort.

ges profondes, indérégable et inusable. A l'autre extrémité du bras sont montés 1 ou 2 ressorts à traction, réglables suivant le poids du sidecar et de la force de la moto.

La 3<sup>e</sup> attache, sous la selle, est assurée par un support perpendiculaire relié à la chappe correspondante par une attache réglable articulée sur silentbloc.

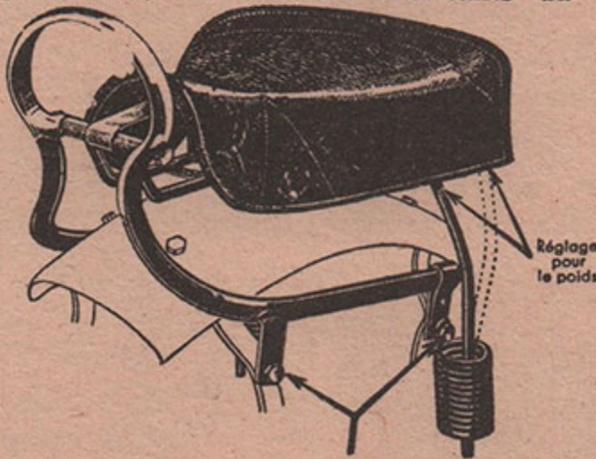
Cette conception rend le sidecar complètement indépendant de la moto, puisque les chocs ressentis par celle-ci ne sont pas transmis au side, et, réciproquement, puisque la liaison, comme nous venons de l'expliquer plus haut, est assurée par attaches souples et réglables.

**STATION SERVICE**

Un stock énorme de machines de grande classe, soigneusement révisées, est à la disposition des amateurs, à la Station Service de l'avenue de la Grande-Armée. D.K.W., Zundapp, B.M.W. et toutes motos de sport et de tourisme y sont visibles et vous y trouverez certainement la machine que vous cherchez.

**MÉRAT**

Les sièges arrière Méral étaient parmi les plus réputés avant-guerre. Leur suspension réglable assurait un excellent confort quel que soit le poids du passager. Aussi, les aimables fabricants du



Détails de fixation et de suspension du siège Méral.

siège Méral sont-ils assaillis de demandes et nombreux sont les lecteurs de « Moto-Revue » qui nous écrivent pour demander leur adresse.

Les moyens actuels ne permettent malheureusement pas de satisfaire tous les « transadistes » tout au moins en ce moment. Mais cette situation ne saurait durer et les Ets Méral espèrent fermement reprendre la fabrication sur le pied d'autrefois à partir de 1948, ce qui comblera les vœux des amateurs de grand tourisme soucieux de leur confort.

**BEAUSOLEIL**

Les Etablissements Beausoleil ont repris leur activité. Depuis longtemps, leur magasin est le rendez-vous des motocyclistes qui recherchent telle ou telle pièce de moto ancienne quasi introuvable ailleurs. Inutile d'ajouter que par les temps qui courent, les clients sont nombreux !

Les pièces neuves ou de récupération de toutes marques sont disponibles chez Beausoleil, qui s'est assuré d'autre part l'agence officielle « Magnat-Debon ». Les derniers modèles de la marque seront donc exposés chez lui en temps utile.

**EYQUEM**

La grande marque française atteindra bientôt sa cinquantième année d'existence, elle peut à juste titre adopter pour devise :

« Cinquante année d'expérience... de succès ».

Née aux premiers âges de l'automobile, elle en a constamment suivi l'évolution, se tenant toujours à la hauteur des progrès et des exigences des moteurs.

Dès 1920, comprenant l'impérieuse nécessité de disposer d'isolants céramiques parfaitement adaptés aux bougies — qui ne peuvent être réalisés dans les ateliers de céramique non spécialisés — les Ets Eyquem installaient dans leurs usines de Levallois-Perret (Seine), une fabrique d'isolants céramiques dotés du matériel le plus moderne. C'est de cette fabrique, avec le concours d'ingénieurs céramistes et chimistes les plus qualifiés, qu'est sorti dès avant la guerre et après de longues années de recherches et de mise au point, le fameux isolant Mytram à haute teneur en alumine. Perfectionné depuis, il surclasse actuellement les meilleures techniques. Différent des isolants qui s'apparentent à la porcelaine ou à la stéatite, Mytram est une reproduction synthétique de la roche dure naturelle connue sous le nom de Corindon.

**LE « VAP 4 » EST NE...**

Il est désormais superflu de vanter aux cyclistes les avantages considérables du moteur auxiliaire. Plus de 30.000 Vap sillonnent déjà les routes de France et de l'Etranger en faisant apprécier à tous leurs performances et leur qualité. Et pourtant, le bureau d'études de la Société A.B.G. toujours à la recherche des améliorations possibles, vient de terminer la mise au point du Vap 4.

Ce nouveau type apporte des améliorations très intéressantes. Il est le résultat de recherches techniques minutieuses alliées à une expérience considérable, acquise avec les nombreux modèles déjà en service. Le moteur proprement dit, est du même type que le Vap 3. Comme ce dernier, il se monte sur l'axe de la roue arrière, position aux nombreux avantages :

Solidité, le moteur étant fixé sur un point particulièrement résistant de la bicyclette.

Stabilité, le centre de gravité se trouvant abaissé.

Confort, le conducteur étant à l'abri de l'échappement et des projections d'huile.

Enfin, le montage ne nécessite aucune transformation de la bicyclette.

Les modifications essentielles du nouveau modèle portant sur le système de transmission, l'embrayage et l'allumage.

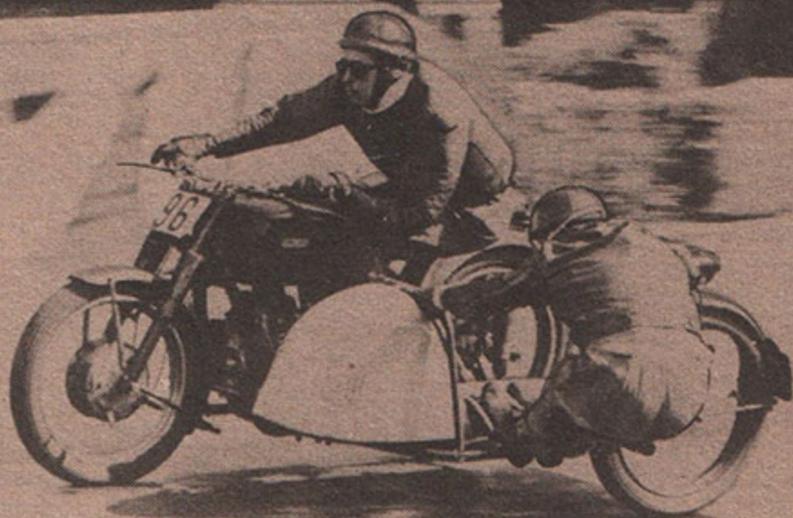
En effet, le Vap 4 est doté d'une transmission par chaîne, qui, évitant tout glissement, donne un meilleur rendement, en même temps qu'un entretien plus facile.

Le perfectionnement le plus important est l'embrayage. Dans les modèles précédents, le moteur pivotait pour mettre en contact pignon et couronne dentée. Le Vap 4, lui, est équipé d'un embrayage à friction, commandé par une manette spéciale sur le guidon. Il se manoeuvre très facilement et permet d'arrêter la bicyclette sans stopper le moteur, ce qui rend la conduite en ville infiniment plus agréable.

Dernier avantage ! Un volant magnétique remplace la magnéto et simplifie ainsi la réalisation mécanique du moteur.

# TRANSACT MOTOS

104, Rue Haxo . 1 et 3, Villa Gagliardini  
MÉN 99-86

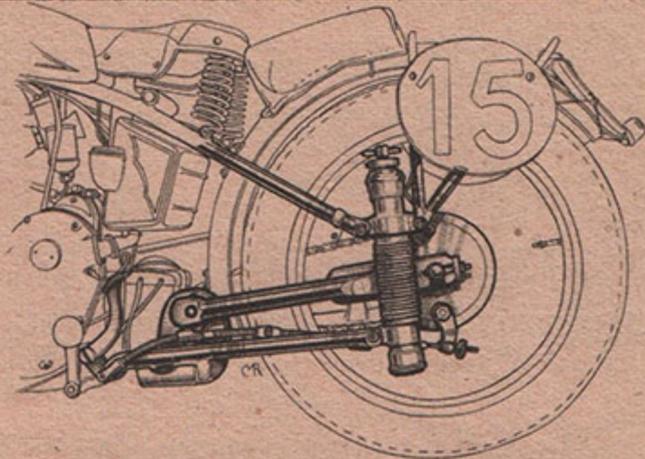


BOL D'OR 1947 **1<sup>er</sup>** SCEAUX Roger  
sidecars toutes catégories

VENTE — ACHAT — ECHANGE TOUTES  
MOTOS ET VOITURES

Exposition permanente de machines révisées  
prêtes à prendre la route

SPECIALISTE B. M. W.



LA SUSPENSION ADAPTABLE

## SOUPLEXOL

confirme ses qualités en terminant le Bol d'Or  
avec GAZAZIAN (1.845 km.)

Agent Général : TOURNIER

145, Boul. de la Libération à Marseille

à PARIS : G. MONNERET, 106, Avenue  
Aristide-Briand, 106 — MONTRouGE

à LYON : MONTCHIROUD, Avenue de  
Saxe. — à GRENOBLE : CHEVALLIER

**M. J. OLIVA, constructeur**

6, et 9, Rue d'Anvers — MARSEILLE



**La MAISON du MOTOCYCLISTE**  
*vous dépannera... vous livrera...*  
*au meilleur prix*

TERROT  
MOTOBECANE  
MONET-GOYON

Les sidecars BERNARDET  
— CARPIO

Moteur sur velo VAP-HEMY  
Bicyclette avec moteur

ET BIENTOT...  
MATCHLESS

Agent exclusif Paris  
PIECES DETACHEES : Pi-  
gnons pistons - Equipements  
électriques - Pièces VAP  
Casques - Tabliers etc...  
(expéd. c. remboursement)  
Listes sur demande contre  
15 frs timbres

**MOTO-BASTILLE**

R. DANVIGNES

6, Bd Richard-Lenoir - PARIS (11<sup>e</sup>) - Roq. 29-28

## Un avertisseur électrique

Un feu de position

Un éclairage plus puissant

Une balladeuse

L'éclairage au ralentissement et à l'arrêt

**sur votre vélomoteur**

grâce à

**MOTOLUM**

EN VENTE CHEZ :

GAUBERT AUTO:

40, avenue de la Grande-Armée — PARIS

MONNERET, 7, Bd Beaumarchais, PARIS

MOTO-BASTILLE:

6, Boulevard Richard - Lenoir — PARIS

REVIL, 225, Boulevard Péreire — PARIS

Vente en gros :

COMPTOIR BASTILLE:

24, Rue de la Cerisaie — PARIS

DEKTEREFF, 88, av. des Ternes, PARIS

DURIF, 16, Rue Montgallet — PARIS

HOUDIN, 50, Boulevard de la République,

LA GARENNE-COLOMBES

KERSA, 43, r. Voltaire, LEVALLOIS-PERRET

TINOCCO, 22, Rue Rambuteau — PARIS

NOTICES ET RENSEIGNEMENTS :

G. M. P., 44, Quai Henri-IV — PARIS

En résumé, ces diverses améliorations font du Vap 4 un moteur de conduite plus agréable et d'entretien plus facile. Construit avec des matériaux de choix et un souci de précision constant dans l'usinage, ce moteur confirmera et développera sans tarder le succès de la marque Vap. Et avec toutes ces qualités, les moteurs auxiliaires Vap consomment n'importe quelle essence, se montent sur tous types de bicyclettes ou tandems et se vendent à des prix qui les mettent à la portée de tous.

#### WILMAN

L'emploi des silencieux à passage libre est de plus en plus courant, surtout pour les voitures et grosses motocyclettes. Ces silencieux ont l'avantage de laisser un écoulement libre des gaz, sans aucune contrepression, tout en assurant un très bon silence de l'échappement. D'où augmentation de puissance et économie d'essence. Ces principes sont utilisés par Wilman sur tous les modèles de silencieux et c'est la principale raison de leur succès.



Un crevé du dispositif intérieur du silencieux Wilman montrant les chicanes qui agissent par cloisonnement sur les gaz brûlés.

#### BEAUVAIS

Il n'est plus aujourd'hui un motocycliste de la région parisienne qui ne connaisse Jonquières-Motos, le magasin d'un de nos plus sportifs agents de la région parisienne, Marcel Beauvais.

Beauvais est un vrai spécialiste du sidécar. Il l'a prouvé dans les compétitions, et son palmarès d'avant-guerre et d'après guerre est des plus élogieux.

#### SAKER

Saker continue la fabrication des accessoires qui ont fait sa renommée : Poignées tournantes, manettes, dérives-chaines, leviers de guidon, guidons, sont fournis dans les meilleures qualités aux prix les plus justes.

Nous sommes heureux d'annoncer que désormais les poignées tournantes Saker, jusqu'ici garnies d'une matière de remplacement, sont maintenant livrées avec garniture extérieure en caoutchouc, comme avant-guerre. A l'occasion du Salon, une importante nouveauté sera présentée par Saker. C'est la nouvelle poignée commutatrice qui remplace tous les interrupteurs électriques, y compris le bouton de l'avertisseur. L'aspect et la présentation ont été particulièrement soignés et on peut écrire sans exagération que son montage embellira votre guidon. Elle comporte même un voyant permettant de se rendre compte si le phare est allumé. Enfin, un de ses principaux avantages est de pouvoir obtenir l'éclairage code et la route sans lâcher le guidon.

Cependant, son prix, loin d'être prohibitif, reste très bas, comme celui de tous les accessoires Saker. Vous pouvez obtenir au stand du Salon de la motocyclette, ou aux Ets Saker, à Levallois, tous renseignements utiles sans engagement de votre part.

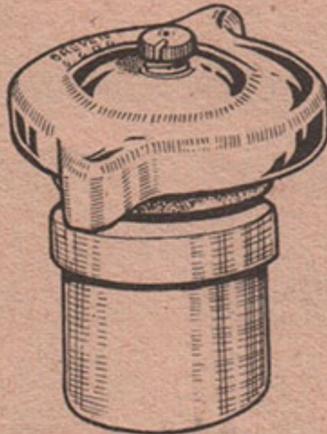
#### MICHON

Un mécanicien d'élite, ex-chef d'atelier d'aviation, met son expérience au service des motocyclistes. C'est M. Michon, aujourd'hui installé à Puteaux, qui a monté plus particulièrement à l'usage des fervents du « deux roues », un atelier équipé pour le réalésage et la réfection de tous moteurs. Son outillage très moderne lui permet d'effectuer dans le minimum de délai et au plus juste prix : Réalésages de cylindres et fourniture de pistons à la cote, remise en état d'embellages, exécution de pistons spéciaux en alliage au silicium, soupapes, segments, axes, chemisage de tous cylindres. Signalons une intéressante spécialité de Michon : le revêtement de chrome dur sur cylindres et vilebrequin, qui est utilisé sur beaucoup de moteurs de compétition (motos et voitures) et est une tendance très marquée de la technique moderne.

Aussi, pour tout ce qui concerne la remise en état d'un moteur ou la pièce détachée, n'hésitez pas à voir Michon, d'autant plus que chez lui, un renseignement ne coûte rien et est donné avec le sourire.

#### MOTTAZ

Depuis 1913, Mottaz est spécialisé dans la construction des réservoirs de motos ! Une semblable expérience est à elle seule une référence de premier choix. Mottaz possède un outillage ultra-moderne, et n'emploie que des ouvriers spécialisés dans la question.



Le bouchon jauge Mottaz à joint en cuir et dispositif à expandeur, est d'un emploi à peu près universel sur les motos et vélomoteurs français.

Enfin, Mottaz fournit un grand nombre de constructeurs français. Non content de fabriquer en série, il fait bénéficier les particuliers de sa compétence. Si votre réservoir est détérioré, si vous voulez le modifier, si vous voulez un réservoir spécial, sur mesure, voyez Mottaz.

#### CYCLEX

Un nouveau moteur auxiliaire pour vélo. Mais celui-ci mérite qu'on s'y arrête, vu la personnalité de l'ingénieur qui l'a dessiné et mis au point. Grand spécialiste français des moteurs d'autos et d'avions, M. Eugène Gadoux a étudié le moteur miniature avec les mêmes soins et a réussi avec le Cyclex une des meilleures réalisations du genre.

Il entraîne la roue arrière au moyen d'un galet de contact sur le pneu, et se monte derrière la selle, ce qui évite toute projection d'huile sur les vêtements. Il est fixé en position inversée, au centre de la fourche arrière, et repose unique-

ment sur le pneu. Sa grande originalité est de pouvoir être transformé instantanément en bicylindre, par accouplement d'un second moteur, sans aucune transformation préalable. Ce montage est particulièrement intéressant pour le tandem. Vous pourrez vous documenter au Salon, ou chez le constructeur dont l'adresse figure dans nos pages d'annonces.

#### B.S.A. MOVEA

La Société Movea, agent exclusif pour la France des marques B.S.A., Sunbeam et New-Hudson, nous présentera au Salon les modèles suivants : B.S.A. C. 10 (250 latérale); C. 11 (250 culbutée); B. 31 (350 culbutée); B. 34 (500 culbutée); A. 7 (500 culbutée, deux cylindres). Sunbeam S 7 500 cmc. deux cylindres A.C.T.

Nous croyons superflu d'insister sur la réputation de ces deux marques britanniques, aussi connues qu'appréciées chez nous depuis fort longtemps. C'est donc avec satisfaction que les motards de passage au salon pourront admirer, avant d'avoir la possibilité de les acquérir, ces splendides machines.

La plupart des modèles B.S.A. sont bien connus. Signalons en particulier la petite 250 cmc. à distribution surélevée et culbuteurs transversaux et surtout la remarquable 500 cmc. deux cylindres côte à côte, dont la critique anglaise fait un éloge enthousiaste. Chez Sunbeam, l'originale 500 cmc., également à deux cylindres, mais à transmission acaténe par arbre et vis sans fin constitua également, voici quelques mois, une nouveauté sensationnelle. Aussi, il est certain qu'il y aura autour du stand B.S.A., de nombreux et vrais amateurs de belles motos.

#### CRUPDA

Les nombreuses machines allemandes « récupérées » constituent une véritable providence, car elles ont permis le rééquipement partiel de notre parc motocycliste. Mais, avec la plupart d'entre elles, une grave question se pose : Celles des pièces détachées. Le volumineux courrier que nous recevons chaque jour en est la meilleure preuve.

Peut-on cependant ignorer encore que le Centre de Récupération et d'Usinage de Pièces Détachées Adaptables, de Puteaux, s'est spécialisée dans ce domaine et est à même de livrer aux nombreux possesseurs de B.M.W., D.K.W., N.S.U., Zundapp et autres les pièces de sa fabrication adaptables à leur machine ? Ces pièces sont d'ailleurs usinées avec le plus grand soin dans les métaux convenant le mieux, et ceux qui les emploient en retirent la même satisfaction qu'avec celles d'origine.

#### BRETOCYL

L'emploi du graphite colloïdal devrait être universel, car il constitue une véritable assurance contre la panne et l'usure prématurée du moteur. Les grands as motocyclistes et automobilistes français et étrangers sont des partisans convaincus du graphitage et utilisent dans leurs engins de course le « Bretocyl » graphité, qui justifie ainsi son titre de « Superlubrifiant des Champions » : Loyer, Anderson, Monneret, Lefèvre, Sommer, Wimille, etc... Leur choix n'est pas dû au hasard, mais au fait que le Bretocyl graphité a largement prouvé ses qualités et les avantages nombreux qu'on retire de son incorporation au carburant. L'instabilité des huiles actuellement vendues dans le commerce est une raison supplémentaire pour user du Bretocyl graphité, qui compense de beaucoup son prix de revient.

(suite page 63)

Société

# MOVEA

25, rue Duret et 2, avenue Alphand, PARIS-16<sup>e</sup>

AGENT EXCLUSIF POUR LA FRANCE

**B. S. A.**

**SUNBEAM**

**NEW-HUDSON**

B.S.A. 250 cmc. lat. modèle C.10

B.S.A. 250 cmc. culb. — C.11

B.S.A. 350 cmc. culb. — B.31

B.S.A. 500 cmc. culb. — B.34

B.S.A. 500 cmc. culb. — A.7

SUNBEAM 500 culb. — S.7

visibles au

SALON de L'AUTOMOBILE 1947

— Stand N° 2 — Sous-sol D —



## MOTOS-DANTON

PIECES DETACHEES

REPARATIONS TOUTES MARQUES

VENTES ET ACHATS MOTOS

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON  
Type M.P. 750 lat.

DISTRIBUTEUR SIDECAR SIMARD

14, rue Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine)  
PER. 19-11

## John COBB

à battu le

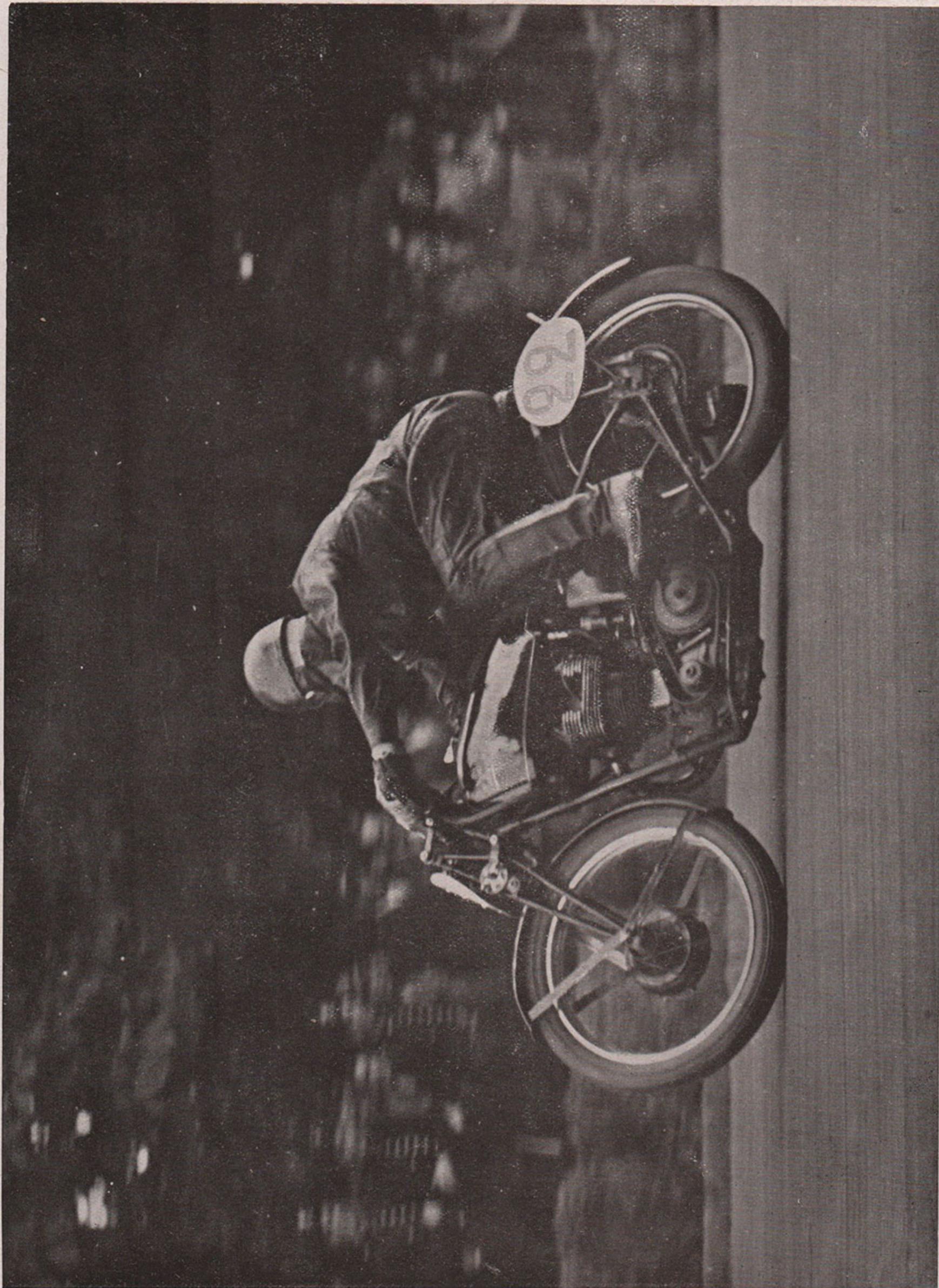
**RECORD DU MONDE DE VITESSE**

à 634 km. 261 à l'heure

SUR

**PNEUS ET ROUES**

**DUNLOP**



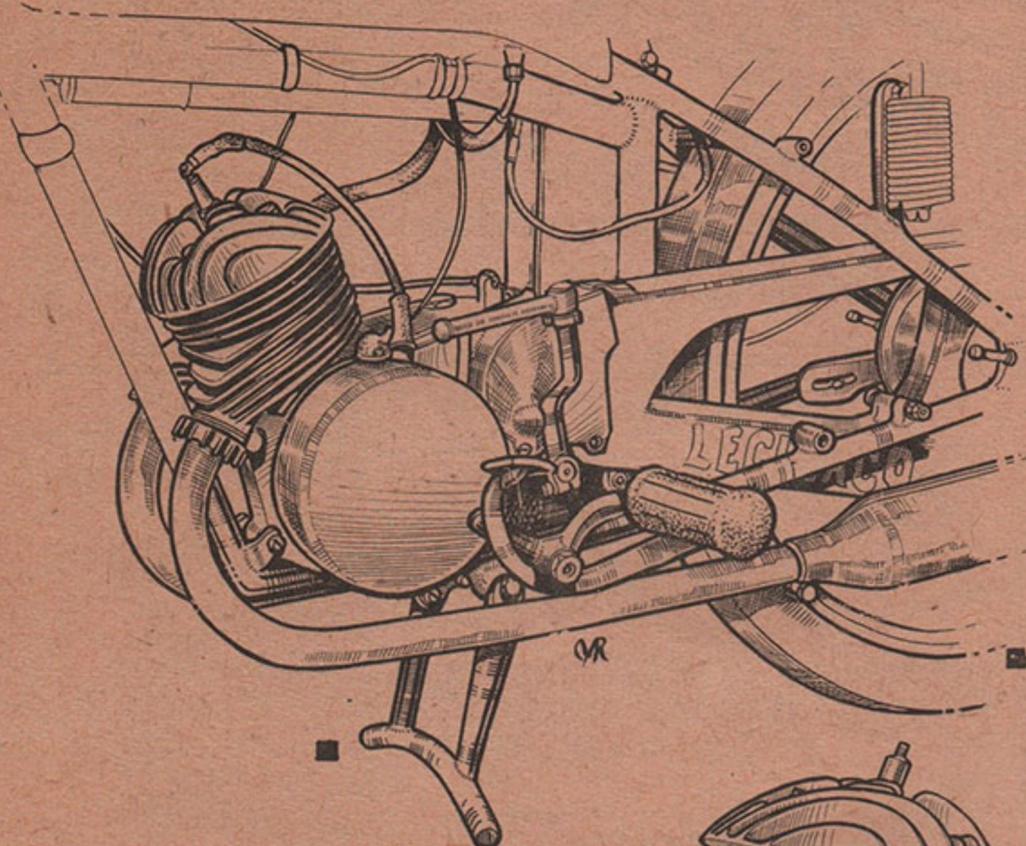
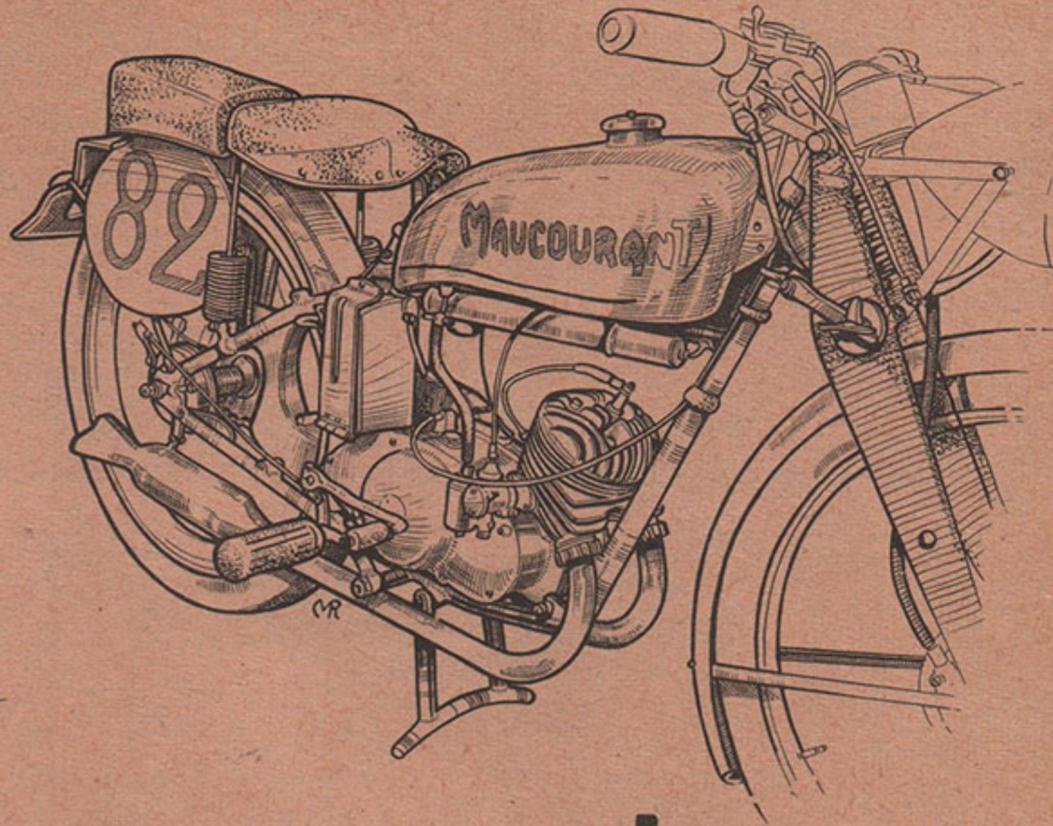
**Roger LOYER**  
un de nos meilleur pilotes, qui arrive au premier plan des coureurs automobiles



« Moto-Revue » Salon 1947

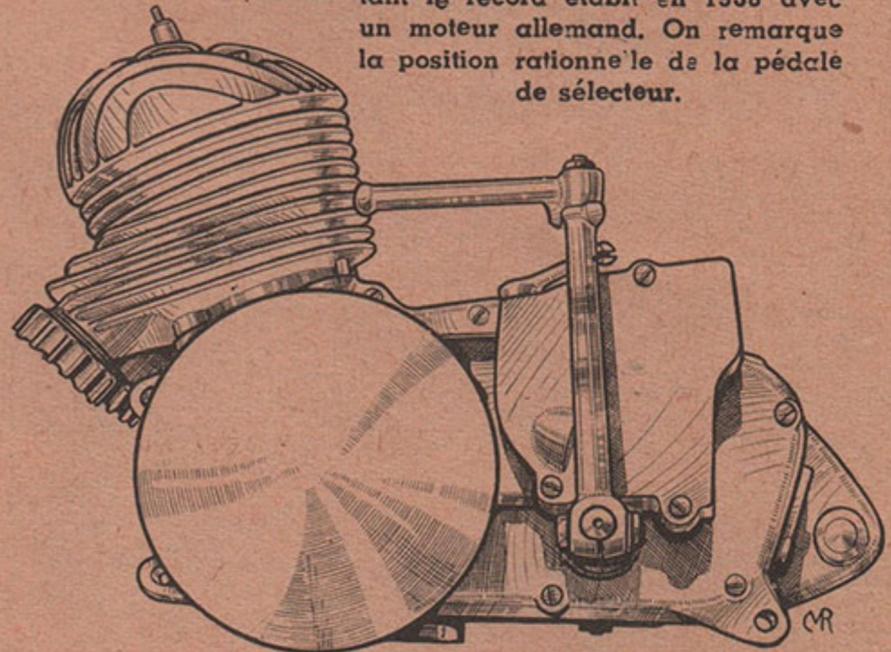
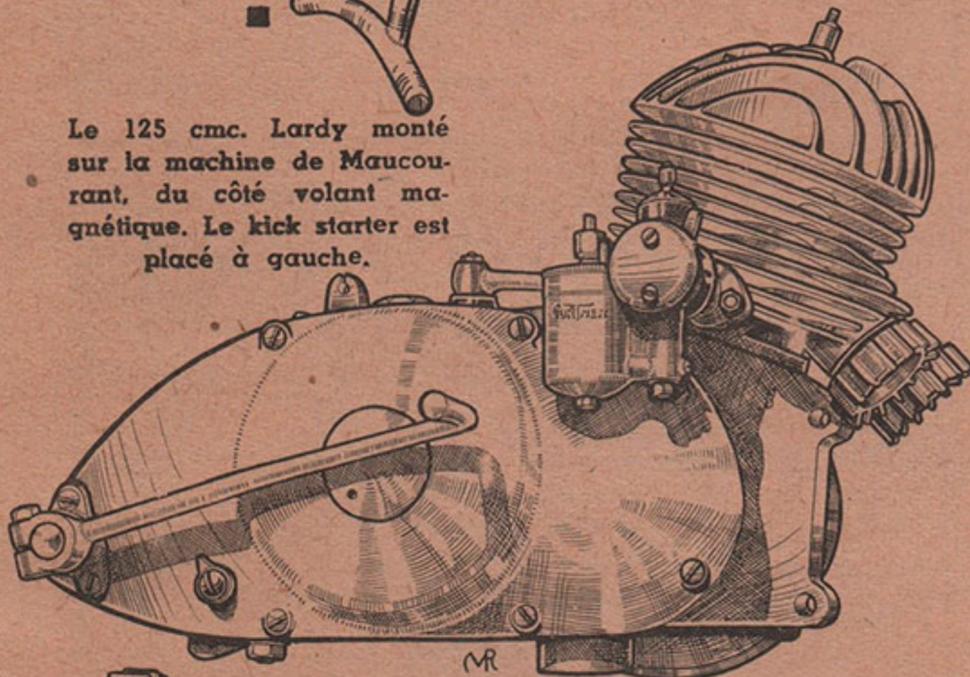
**BOVIERE**  
vainqueur du Bol d'Or 1947, catégorie sidecars 600 cmc.

# LE BLOC MOTEUR LARDY 125 cmc.

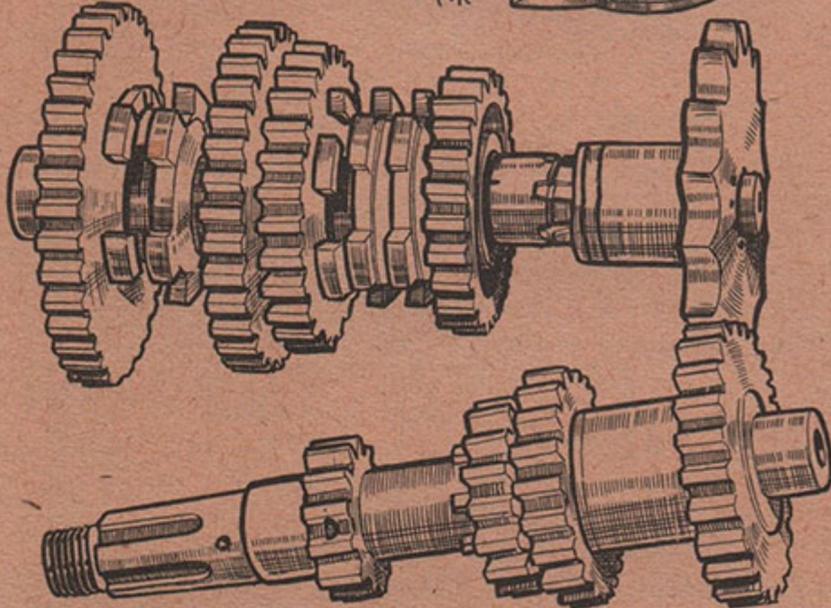


Le 125 cmc. Lardy monté sur la machine de Maucourant, du côté volant magnétique. Le kick starter est placé à gauche.

Sur cette machine, équipée du 125 Lardy 2 temps 4 vitesses à piston plat, René Maucourant a réalisé plus de 69 kmh. sur 24 heures, battant le record établi en 1938 avec un moteur allemand. On remarque la position rationnelle de la pédale de sélecteur.

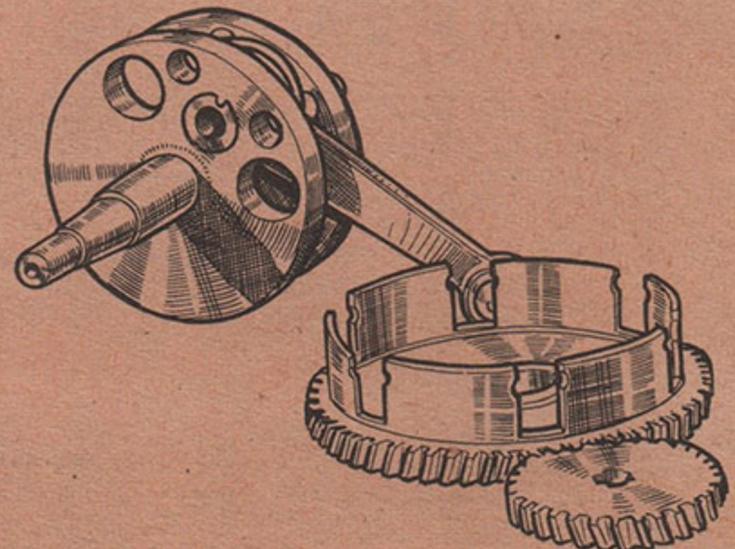


Le moteur côté kick et volant magnétique. Le développement important des ailettes au voisinage des échappements est particulièrement utile.



Ci-dessus : Notez le bouchon de visite permettant de régler l'embrayage.

Ci-dessus, à gauche : La cage d'embrayage et les pignons de transmission primaire à denture oblique. A droite : Le robuste embiellage. Ci-contre : Les deux trains de pignons toujours en prise de la boîte 4 vitesses à double baladeur. Ses dimensions en permettraient l'emploi sur une 350 cmc en toute sécurité.





**LA QUALITÉ**

**QU'ON NE DISCUTE PAS...**

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

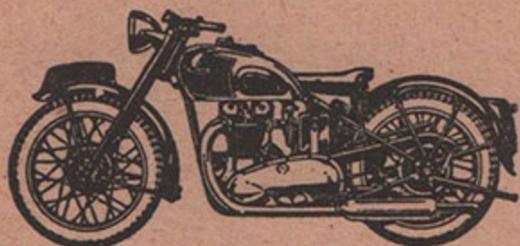
**GURTNER**  
PONTARLIER (Doubs)



M. et V.

**TRIUMPH**

MOTO  
de  
GRANDE CLASSE



SALON : STAND I - SOUS-SOL B

**F. DUMONT**

DEPOSITAIRE GURTNER :

Bougies — Carburateurs — Avertisseurs  
Pompes à huile

Protecteur VERDICT supprimant malaises  
et fatigue en automobile

8, Rue du Mont — PONTARLIER (Doubs)



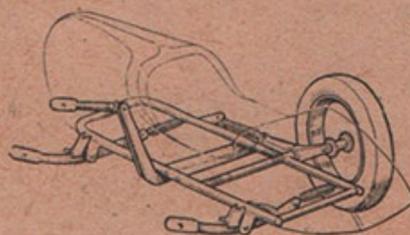
**POINARD**

LE SPECIALISTE DU SIDECAR LEGER

à SUSPENSION

INTEGRALE

Bté S.G.D.G.



54, RUE ETIENNE-DOLET, CACHAN (Seine)

Tél. : ALE. 34-41

**MAUCOURANT**

se classe PREMIER (catégorie motos 125 cmc.)

**BATTANT LE RECORD**

(à plus de 69 kmh. de moyenne pendant les 24 heures.)  
sur motocyclette

**MAUCOURANT**

équipée du bloc moteur LARDY (2 temps, 4 vitesses et  
sélecteur). Victoire 100 % Française.

**LORIN**

sur motocyclette

**MAUCOURANT**

PREMIER en catégorie 175 cmc.

Vélocyclistes, vos bons vélomoteurs seront honorés  
rapidement chez

**MAUCOURANT**

Un vélomoteur livré par

**MAUCOURANT**

est entièrement contrôlé et mis au point par  
**MAUCOURANT**

Réparation et mise au point des moteurs

SACHS — D.K.W. — ARDIE

Aucun secret du 2 temps pour

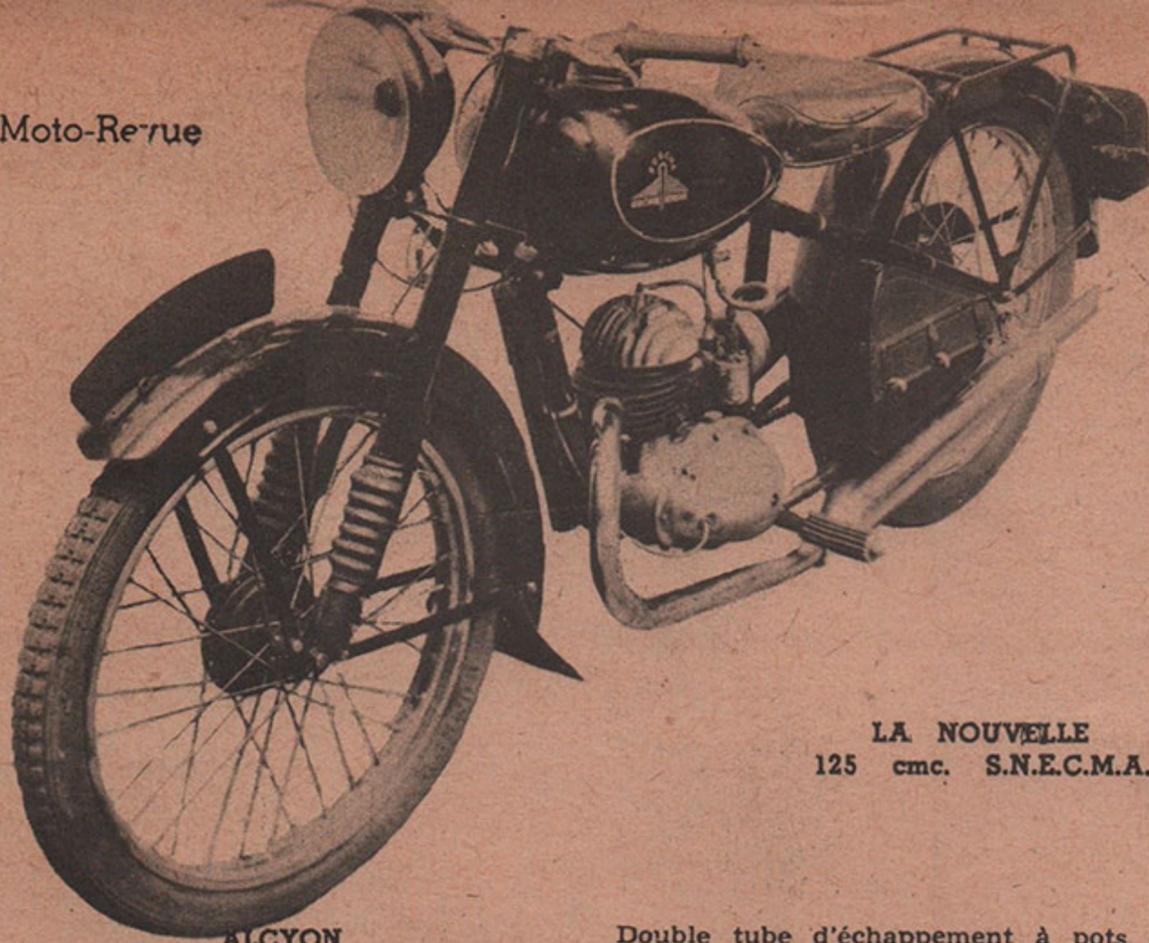
**MAUCOURANT**

Le vrai spécialiste du vélomoteur

Agent des grandes marques : Motobécane — Monet-Goyon  
M.R. — Magnat-Debon — Gnome-Rhône.

147, Boulevard Ney — PARIS (18<sup>e</sup>)

— Tél. : MARCADET 46-78 —



LA NOUVELLE  
125 cmc. S.N.E.C.M.A.

### ALCYON

Alcyon exposera au Salon du Cycle, sous-sol « A », stand n° 15.

1° Un vélomoteur 125 cmc., moteur « Zurcher » deux temps. Alésage 50 mm. Course 62,5. Cylindre chemisé. Double échappement. Trois vitesses par boîte, attaches en dessous. Démarreur au pied. Allumage et éclairage par volant magnétique. Cadre surbaissé nouveau modèle. Guidon à pinces, attaches soudées. Chaînes renforcées. Béquille centrale. Réservoir contenance 10 litres. Porte-bagages. Pièces protégées. Outillage. Pneus de 600x65.

2° Vélomoteur 125 cmc. présentant les mêmes caractéristiques générales, mais pourvu d'une boîte 4 vitesses à sélecteur au pied, d'une moyeu arrière à broche, d'un réservoir nouveau modèle et d'une fourche télescopique.

### DIEM

Les anciens Ets Diem présenteront leur moteur auxiliaire. Il sera semblable à celui de l'an passé. Moteur 2 temps. Cylindrée 49 cmc. Volant magnétique fournissant éclairage. Boîte 2 vitesses. Transmission par chaîne indépendante.

### RENE GILLET

Outre ses très classiques modèles 750 et 1.000 cmc., auxquels les années n'ont apporté que des modifications insignifiantes, René Gillet présente un intéressant vélomoteur 125 cmc. deux temps, semi bloc, avec boîte 4 vitesses et batterie chargée au moyen d'un redresseur par le volant magnétique.

### TERROT

La marque dijonnaise expose une 500 cmc. à culbuteurs désignée sous les initiales R.G.A.S. La R.G.A.S. rappelle de près la classique R.S.S.E. d'avant-guerre; elle en diffère cependant par le métal de la culasse, ainsi que par la disposition des tringles de culbuteurs qui passent maintenant dans un tunnel venu de fonte avec le cylindre.

Au même stand figure également le 125 cmc., vélomoteur à culbuteurs, très étoffé et de ligne plaisante dont le prototype fut présenté l'an dernier.

### AUTOMOTO

La firme stéphanoise produit un vélomoteur de 125 cmc. qui existera en deux types :

1° 125 A vélomoteur grand luxe, bloc moteur 125 cmc. 2 temps, 3 vitesses. — Cylindre aluminium chemisé, culasse brevetée à grande surface de refroidissement. Embrayage à disques multiples acier et bronze, fonctionnant dans l'huile.

Double tube d'échappement à pots démontables. Cadre à double berceau avec douille de verrou anti-vol Neiman à la direction. Fourche à ressort en fermé à guidage télescopique. Selle à suspension compensée (brevetée); tare du ressort réglable; articulation AV montée sur silentbloc. Pare-jambes. Béquille centrale. Réservoir contenance 9 litres. Allumage et éclairage par batterie, contacteur au guidon. Klaxon électrique.

2° 125 A.S. Vélomoteur, bloc moteur 125 cmc. 2 temps, 3 vitesses, simplifié. Même modèle que 125 A, mais avec éclairage et allumage par volant magnétique. Sans klaxon, sans coffrets à outils de porte-bagages, sans pare-jambes.

### RADIOR

Radior, fidèle à sa tradition du bien fini, présente aux côtés de sa merveilleuse gamme de cycles, son nouveau vélomoteur 125 cc. 2 temps à double échappement, boîte 3 vitesses, montage semi-bloc. Sa suspension élastique arrière à roue indépendante expérimentée par la firme depuis de nombreuses années retient l'attention des connaisseurs.

On retrouve dans la construction le souci du sérieux, du confort, de la sécurité.

### CYCLOREX

Le moteur Cyclorex (brevets Seguin) exposerait une bicyclette équipée de leur moteur à 2 temps, dont la transmission utilise la chaîne de pédalier. Un dispositif perfectionné provoque la fermeture du volet des gaz dès que l'on cesse de pédaler, et son ouverture, proportionnellement à la vitesse de rotation, lorsqu'on reprend le pédalage. C'est un véritable moteur auxiliaire.

### PEUGEOT

La Société des Cycles Peugeot présente cette année :

1° Un vélomoteur 100 cmc. type 54 C : Moteur 2 temps. Culasse brevetée. Cylindre aluminium chemisé. Embrayage à disques métalliques. Allumage et éclairage par volant magnétique. Silencieux démontable. Nouveau cadre raccourci et élargi permettant une grande maniabilité et donnant un confort accru. Moyeu arrière élargi avec axe et flasque renforcée. Dispositif facilitant l'enlèvement de la roue sans dégraffer la chaîne. Chaîne renforcée 12, 7, type moto. Pneu avant : 600x65; arrière : 25x2,75. Gardeboue enveloppants. Béquille centrale.

Ce modèle, moyennant un léger supplément, peut être livré avec des sabots protégés-jambes et une petite nourrice d'essence.

2° Un vélomoteur 125 cmc type 55 D : Mêmes caractéristiques que ci-dessus

avec en plus frein de direction. Amortisseurs de fourche réglables. Selle à ressort central avec biellettes réglables 3 positions. Moyeu arrière à broche. Chaîne renforcée 12,7, type moto. Pneu avant de 25x2,75. Pneu arrière de 25x3.

Une variante à ce modèle, le 55.C qui est un modèle simplifié aux mêmes caractéristiques que le précédent, mais ne comportant pas de moyeu arrière à broche.

### S.N.E.C.M.A.

La S.N.E.C.M.A., ex « Gnome-Rhône », présente au Salon un modèle nouveau. Il s'agit d'un vélomoteur 125 cmc. à fourche télescopique et bloc moteur 2 temps. Boîte trois vitesses commandées à la main. Pas de suspension arrière. La ligne générale est quelque peu différente de celle du vélomoteur 1946. Souhaitons que ce modèle nouveau connaisse une carrière commerciale plus rapide que celle de la 350 cmc. deux cylindres présentée au Salon dernier.

### MOREL

La magnéto est assurément l'un des organes les plus importants d'une motocyclette. Il est aussi celui qui risque de causer le plus d'ennuis au conducteur s'il n'est pas d'une qualité éprouvée. Par contre une bonne magnéto tourne pendant des années sans la moindre panne. Tel est le cas, par exemple, de la magnéto Morel, dont la renommée a depuis longtemps franchi nos frontières.

### REALESAGE MONTPARNASSE

C'est une maison bien sympathique que « Réalésage Montparnasse » ! Les clients y sont traités en amis et le travail effectué est irréprochable. En un temps où la conscience professionnelle et la probité commerciale tendent de plus en plus à s'évanouir, il nous est agréable de retrouver ces qualités oubliées dans la jeune maison qu'est Réalésage Montparnasse.

### SCIENTIFIC ELECTRIC

Scientific-Electric, toujours à l'affût du progrès, vient de réaliser un appareil appelé à rendre les plus grands services à une importante catégorie d'utilisateurs: les motocyclistes. En effet, le chargeur d'accumulateurs spécial pour motocyclettes est une nouveauté intéressante, et nous donnons au mot nouveauté son plein sens, car il existe très peu d'appareils qui lui soient comparables.

### RAVAT

Ravat présente deux vélomoteurs à deux temps. Ce sont tous deux des blocs moteurs à trois vitesses.

Caractéristiques communes : Cadre surbaissé, selle large suspendue en trois points, pneus motos 24x2,375 ou 25x3, équipement moto.

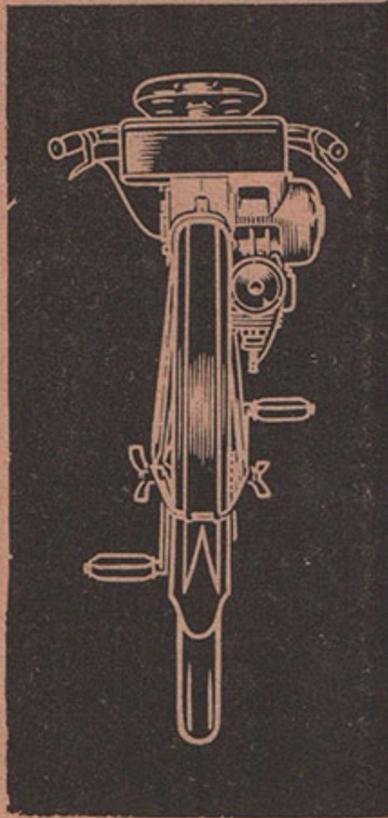
### JONGHI

Jonghi présente un vélomoteur 125 cc. qui est, en fait, le 100 cc. bien connu réalésé à 124 cc. Peut-être verra-t-on au même stand un 125 traité en arbres à cames en tête... (?)

### F. DUMONT

Le célèbre coureur et agent François Dumont est connu dans toute la France pour son amabilité et sa compétence. Il présente cette année une nouveauté intéressante : Le protecteur Verdict, qui supprime tout malaise ou fatigue en automobile. On a pu constater en effet que les moteurs à combustion interne (motos et voitures) émettaient des radiations, ce qui interdisait l'usage des véhicules automobiles à bien des personnes. Elles n'auront désormais plus rien à craindre grâce à Verdict.

Une création d'actualité  
un « VRAI » moteur  
pour vélos



Le vélo demeure en vogue. Mais les cyclistes ne tiennent plus à pédaler. D'où la faveur des moteurs pour vélos.

Jusqu'ici les solutions n'étaient pas satisfaisantes, soit par manque de puissance (pédalage en côte), soit par excès de complication mécanique (mauvais rendement, panne, difficulté de pose):

Le moteur CYCLEX, dessiné par Eugène Gadoux, le grand spécialiste français des moteurs d'autos et d'avions, résout merveilleusement le problème.

Il entraîne la roue arrière par galet sur pneu, sans aucune transmission intermédiaire.

Monté derrière la selle, il évite toute projection d'huile sur les vêtements.

C'est un moteur inversé, donc à centre de gravité surbaissé, fixé au centre de la fourche arrière, mais reposant uniquement sur le pneu.

Il se monte instantanément, en mono ou bicylindre (cylindrée 48 cmc. ou 96 cmc.), sans aucune transformation préalable. Demandez notice spéciale à

**MOTEUR CYCLEX**

5, Square du Thimerais — PARIS (XVII<sup>e</sup>)

au Salon — Galerie E — Stand 21

**Rallye BRUNET**

116, Boulevard Serrurier — PARIS (XIX<sup>e</sup>)

Spécialités de Machines Anglaises, Allemandes

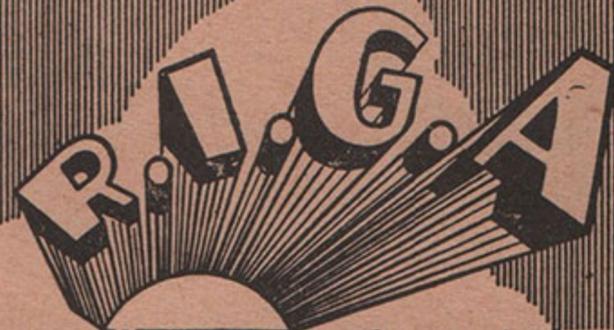
Agence MOTOCONFORT

Pistons B.M.W. R 12 - R 71 d'origines

Pistons et entraînements de compteurs

Zundapp d'origines

Echanges Standard 250 N.S.U.



RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE

EMBIELLAGE · RÉGULAGE  
REALÉSAGE · MOTOS · AUTOS  
TOUTES MARQUES

189, Av<sup>e</sup> GEORGES CLÉMENCEAU, 189 - NANTERRE - Seine -  
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 460 000 FRANCS - TEL. MAL. 17-60 - R.C. SEINE 309 993

AH ! SI

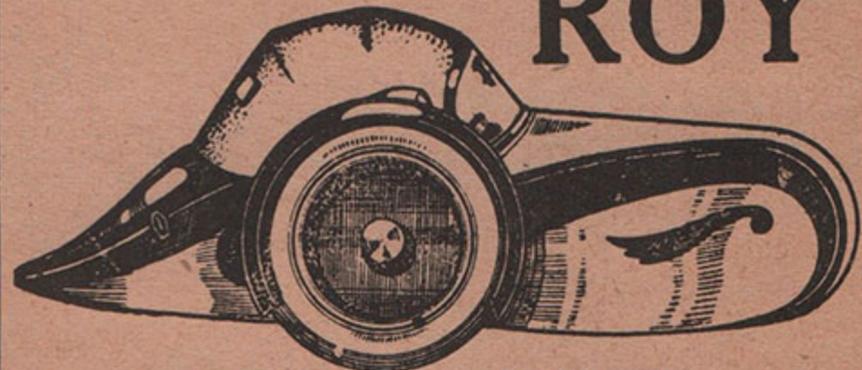
**REYDEL**

POUVAIT

FABRIQUER SES BONNES SELLES SOUPLES  
POUR LA MOTO, LE VELOMOTEUR, LE VELO

SIDECARS

**ROY**



POUR TOUTES CYLINDREES

« Toujours mieux, voilà notre devise »

36, rue de Bordeaux, 36

MAISONS-ALFORT (Seine) — ENT. 29-70

**MAUBERT - MOTOS**

3, Impasse Maubert — PARIS 5<sup>e</sup>  
REPARATIONS MECANIQUES  
SOIGNEES ET GARANTIES

ouverture d'une

**Station - service  
d'électricité moto**

Bobinage rapide

Echange Standard

d'induits et d'inducteurs

LA SUSPENSION ARRIERE  
DE LA MOTO PAR LE :

**MOYEUX**



TOUTES APPLICATIONS  
AUTOS — MOTOS — VOITURES D'ENFANTS

S.A.R.L. NIVEL

225, rue de l'Université — PARIS

Tél. INV. 56-95

Métro Alma-Marceau

Salon de l'Automobile — Stand 22 — Galerie E

**OLIVA**

Le Bol d'Or a mis en vedette la suspension arrière adaptable de M. Oliva, de Marseille, dénommée Souplexol. Elle a permis au coureur Gagazian de terminer dans d'excellentes conditions physiques une épreuve aussi dure après avoir fourni une course exemplaire. C'est dire que la Souplexol concilie parfaitement le confort et la tenue de route, et qu'elle convient aussi bien au grand tourisme que pour la compétition. Des as tels que Perrin et Monneret ont fait confiance à la Souplexol, et nous estimons que cette référence se suffit à elle-même.

**MOTO-STATION**

Vous cherchez un spécialiste éclairé des motos allemandes ? Adressez-vous à Moto-Station, qui a acquis une expérience indiscutable dans cette spécialité. Pour l'achat, la vente, la réparation, Moto-Station s'emploie au mieux pour donner satisfaction à sa clientèle.

**LECLERCQ**

Leclercq est le spécialiste indiscuté du vélomoteur et du deux temps. Ses victoires en petites cylindrées, tant en vitesse pure qu'en endurance, l'attestent éloquemment. Il s'entend merveilleusement à tirer des petites deux temps un nombre respectable de chevaux, mais il procède avec le même soin à la mise au point et à la réparation des machines utilitaires ou sport de toutes marques.

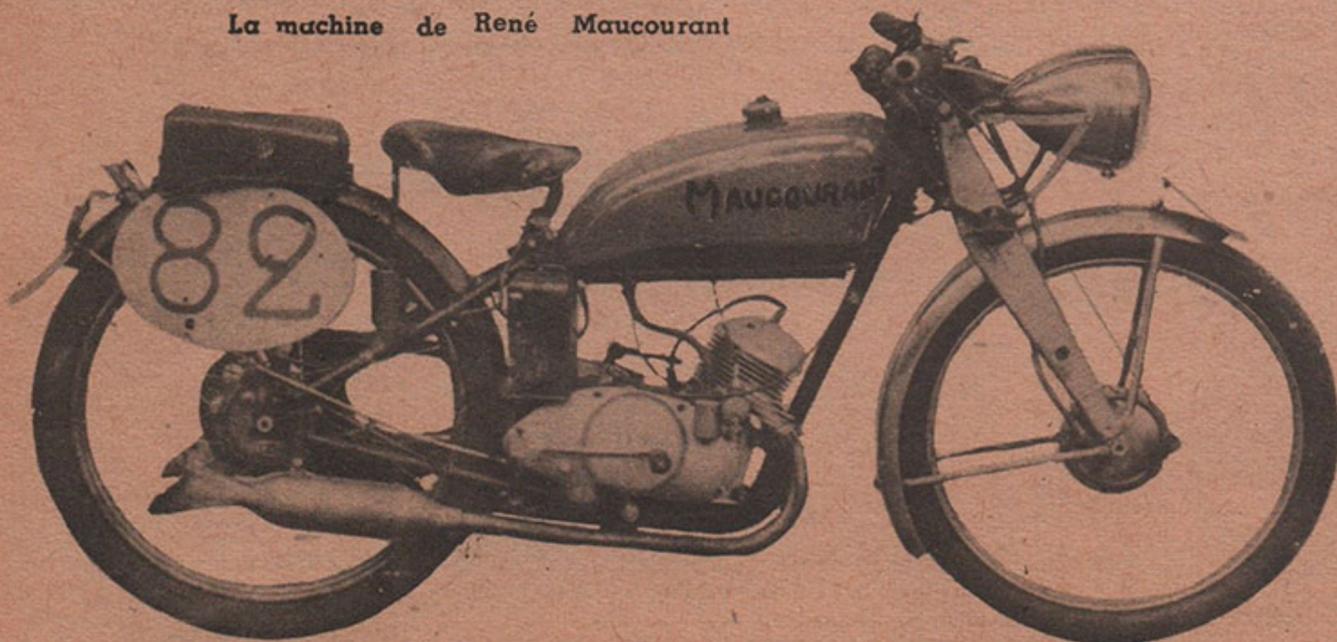
**R.I.G.A.**

La maison R.I.G.A. (Rectification Industrielle Générale Automobile) accepte n'importe quel travail de rectification de cylindres, exécution de tous axes, pistons, réglage de bielles et coussinets, réalésages, etc... pour toutes les marques françaises et étrangères. Les délais d'exécution sont remarquablement courts, ce qui représente aujourd'hui un avantage sérieux pour le client. R.I.G.A. a fait un effort considérable pour persévérer dans la ligne de conduite qui a toujours été la sienne, et a procédé à l'embauchage d'un personnel à la fois nombreux et qualifié, sélectionné sévèrement. Les méthodes de travail et l'outillage ont retenu l'attention particulière des dirigeants de cette maison. Autant de raisons pour consulter R.I.G.A. avant de faire entreprendre quoi que ce soit sur votre moteur.

**RALLYE BRUNET**

Un motoriste établi boulevard Serrurier, à Paris, s'est taillé une belle réputation dans le domaine de la moto anglaise et allemande. Nous voulons parler de M. Rallye Brunet, pour lequel nous avons reçu à maintes reprises des té-

La machine de René Maucourant



moignages de satisfaction pour sa compétence et sa serviabilité.

Parmi ses spécialités, nous citerons les pistons B.M.W. R12 et R71 d'origine, dont il détient un stock important, les pistons et entraînements de compteurs Zundapp, et enfin l'échange standard des moteurs N.S.U. 250 qu'il pratique de façon courante.

**GENO**

Le casque est rigoureusement indispensable au motocycliste. Ce peut être, dans certains cas, une question de vie ou de mort. Mais encore faut-il porter un casque digne de ce nom, présentant une protection réelle et efficace.

Attention, exigez bien le véritable casque Geno, car le succès croissant de la marque devait, bien entendu, lui attirer des imitateurs.

**PERSIN**

Signalons aux D.K.Wistes les Ets Persin (D.K.W. service), à Bry-sur-Marne, qui disposent d'un stock remarquable de pièces détachées et d'accessoires d'origine. Persin s'est spécialisé également dans la remise en état des 198 cmc. D.K.W. deux temps. Amateurs ou possesseurs de D.K.W., retenez son adresse.

**FOURCHE-AUTOS-MOTOS**

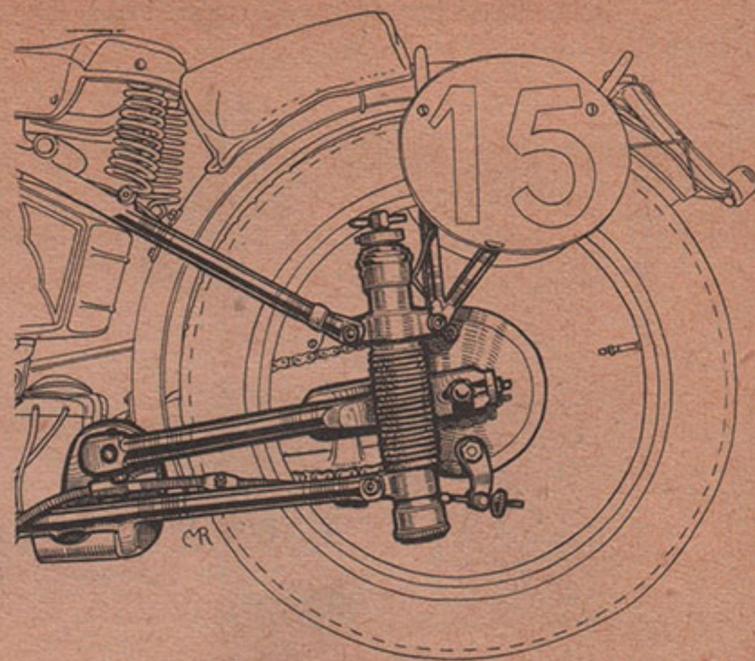
Vous serez bien servis avec célérité et aux conditions les plus avantageuses, si vous vous adressez à Fourche-Autos-Motos, une des agences parisiennes les mieux organisées et les mieux achalandées. Pour la vente, l'achat, le garage, la réparation, la reprise, l'échange, consultez Fourche-Autos-Motos, ainsi que pour tous accessoires et pièces détachées.

**ROSSIGNOL**

Le premier Bol d'Or de la libération a été le témoin de la victoire de Rossignol en catégorie 350 cmc. sur une Matchless militaire reconstruite et mise au point par lui-même. Ce brillant résultat nous a prouvé que chez Rossignol, le mécanicien ne le cédait en rien au pilote. Sa victoire fut celle d'un conducteur sage et endurant, en même temps qu'une éclatante démonstration des possibilités de la célèbre machine anglaise à fourche télescopique, la même qui a prouvé son extraordinaire qualité sur tous les théâtres d'opérations au cours de la guerre.

**TRIUMPH**

La Speed-Twin Triumph a recueilli les suffrages unanimes. Personne ne discute plus aujourd'hui les extraordinaires qualités de souplesse, de puissance et d'accélération des bolides de la firme anglaise qui sont munis du moteur à deux cy-



La suspension adaptable Souplexol construite par M. Oliva, de Marseille.

lindres jumelés dont nous avons donné une copieuse description.

Cette 500 a donc remporté un succès commercial considérable, ainsi, que de nombreuses victoires dans les trials britanniques, ces épreuves tous-terrains, d'une incroyable difficulté, qui nécessitent des machines quasi incassables.

Les bicylindres Triumph, rappelons-le, existent également en cylindre 350 cmc. (model 3T De Luxe). Cette 350 « Vertical Twin », ainsi que les 500 « Tiger 100 » et « Speed-Twin », sont équipées de la fourche télescopique qui s'est imposée par ses qualités remarquables. Ces splendides racers font honneur à l'industrie de leur pays et nombreux sont les motocyclistes français qui rongent leur frein en attendant leur apparition chez nous.

**MAUCOURANT**

On ne présente pas Maucourant à un lecteur de « Moto-Revue ». Le spécialiste des courses de vitesse et d'endurance en « petits cubes » est titulaire d'un palmarès qui a fait connaître son nom dans toute la France motocycliste. Il vient d'ajouter un succès de plus à son actif : Sur une moto 125 cmc. établie par ses soins et équipée d'un moteur Lardy 2 temps, il a battu le record du Bol d'Or qu'il détenait depuis 1938, réalisant 69 kmh. de moyenne pendant 24 heures : Magnifique confirmation de ses qualités de coureur et de metteur au point.

**LES CASQUES F.N.**

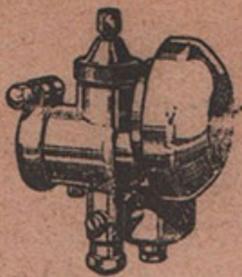
Nul motocycliste n'ignore les avantages qu'offre un bon casque protecteur. Le casque est indispensable aux conducteurs et aux passagers soucieux de leur sécurité, mais encore faut-il choisir un casque qui soit réellement efficace. Les différents casques F.N., construits par des spécialistes, résistent aux chocs les plus violents, grâce à la matière employée pour la calotte intérieure incassable et indéformable. La suspension par lanières indéchirables et réglables permet d'éviter la transpiration. La garniture intérieure est interchangeable. La ligne est des plus élégantes et le port nullement fatigant.

**BUFLIER**

Le sidecar Buflrier, de ligne incomparable, d'un confort de premier ordre et d'un fini parfait a séduit tout le monde dès son apparition. Il n'est donc pas surprenant que sa renommée ait franchi les frontières et que la demande soit nombreuse, tant de la métropole et des colonies que de l'étranger.

Le sidecar est un engin incomparable pour le grand tourisme. Ses possibilités pour le transport ou les affaires ont été démontrées de façon éloquente pendant la guerre. Aussi, est-il appelé à un énorme développement.

AU  
SALON



Stand 26  
Galerie E

Avec le nouveau CARBURATEUR à CHEMINÉE

GAIN DE  
PUISSANCE

# AMAC

ÉCONOMIE  
D'ESSENCE

40, rue de Villiers  
LEVALLOIS

Une réalisation qui fait honneur à la technique  
et à l'industrie française

## Vélocoteur spécial renforcé



Moteur A.M.C. 4 temps 125 cmc.  
FOURCHE TELESCOPIQUE  
DIRECTION AUTO-STABLE  
CADRE INDEFORMABLE  
G. I. M. A., 24, Avenue Pasteur  
CHAMALIERES (Puy - de - Dôme)

## ATELIERS DE MECANIQUE DU CENTRE

Société Anonyme au capital de 18.000.000 de francs  
9, rue Agrippa-d'Aubigné — Tél.: 46-20 et 46-21  
CLERMONT - FERRAND (Puy - de - Dôme)

FABRICATION de MOTEURS « MONOBLOCS »  
125 cmc. 4 TEMPS à CULBUTEURS, 4 VITESSES  
et SELECTEUR AU PIED

De nombreux brevets couvrent nos moteurs  
dont les hautes qualités techniques en font  
une des plus belles réalisations actuelles.

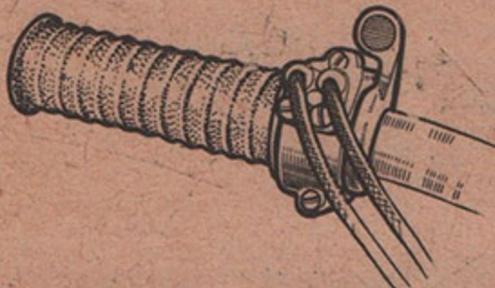
VOTRE SECURITE EST ASSUREE  
par

## LE CASQUE GENO



en métal extra léger  
HAUTE RESISTANCE  
IMPERFORABLE  
au CHOC

Poignée Tournante



## DUPLEX

AIR ET GAZ

Etablissements **SEMONSU-BERAUD**  
46-48, rue Sainte, **MARSEILLE**

Dépositaire Régional :  
H. PISCAGLIA, 95, rue d'Italie, **MARSEILLE**

## SOYER

d'origine

Tout le stock des Pièces JAP, STURMEY,  
CHAISE, etc...

REALESAGE — EMBIELLAGE

Etablissements **R. DELOBELLE**

2, Passage Moitrier — PARIS (XVII<sup>e</sup>)

Tél. : GAL. 66-70

## POLISSAGE CHROMAGE-NICKELAGE

TRAVAIL SOIGNE

## Roger CARTIGNY

4 et 6, Impasse ERARD — PARIS (XII<sup>e</sup>)

Métro REUILLY



## SIDECAR Louis SIMARD

Le sidecar sans concurrence  
N'expose pas au Salon  
Sa réclame étant faite par  
Sa clientèle

Ateliers et bureaux : 12, Rue Artoine - Primat  
VILLEURBANNE (Rhône)

Pour la Seine : GRATECAP, 14, rue Danton  
LEVALLOIS-PERRET

**MOTOS DANTON**

Par son habileté et sa conscience professionnelle, M. Gratecap, directeur des Ets Motos Danton, a su gagner la confiance de la clientèle de Levallois. Il représente les principales marques : Monet-Goyon, B.S.A., Magnat-Debon, Kœhler-Escoffier, Prester-Jonghi, et tient l'agence exclusive des sidecars Simard. Il présente un choix très important de motos d'occasion révisées et garanties et se charge de toutes opérations d'échanges et de crédit. Son établissement possède également un service réparations et dépannages très bien agencé.

**GUIGNABODFT**

Guignabodet est un agent de la grande banlieue dont la renommée a dépassé les limites de sa région.

Outre l'achat et la vente de machines françaises et étrangères, la fourniture de pièces détachées de toutes marques, il se charge du rechapage des pneus de motos. L'outillage perfectionné dont il dispose garantit une exécution soignée et des prix raisonnables.

**MONOPOLE-POISSY**

Monopole-Poissy, au prix de longues et patientes recherches, est parvenu à réaliser un piston, « Hypéral », qui répond parfaitement aux besoins nécessités par l'utilisation des alliages légers dans la fabrication des pistons, tant pour l'équipement des moteurs à essence, que des moteurs Diesel.

L'Hypéral est fabriqué dans un alliage à forte teneur en silicium à l'état libre, l'alliage utilisé pour la fabrication de l'Hypéral est parfaitement homogène et possède de ce fait un coefficient de frottement remarquable, se traduisant par une usure mutuelle très faible du piston et du cylindre. Dans les moteurs Diesel principalement, où la température de fonctionnement des pistons est assez élevée, il importe que la dureté de l'alliage utilisé, se maintienne à une valeur suffisante à cette température de fonctionnement. De par sa composition spéciale à faible teneur en cuivre, avec addition de nickel et traces de titane, cet alliage répond parfaitement au but recherché. Celui-ci est également étudié au point de vue conductibilité, afin que la température de la tête du piston soit abaissée convenablement par suite de la bonne répartition des calories de la masse du piston. Cette bonne conductibilité est facilitée en outre par le profil même du piston qui, spécialement étudié de manière à ce que la densité calorifique soit constante du sommet du piston au bas de la jupe, joue un rôle capital dans la répartition des calories. La texture de cet alliage est améliorée par un traitement thermique qui augmente sa dureté Brinell et absorbe la dilatation permanente. D'autre part, grâce à ses moyens puissants, Monopole-Poissy a mis au point une fonte particulièrement adaptée aux exigences

modernes de la fabrication d'un segment de qualité supérieure. Elle est caractérisée par sa structure perlitique très fine, constituant éminemment approprié à la réalisation d'un excellent coefficient de frottement. La résistance à l'usure est en outre accrue par un constituant relativement dur, l'eutectique phosphoreux, dont le dosage est rigoureusement contrôlé et dont la répartition régulière en petites mailles composées elles-mêmes d'éléments extrêmement fins, enlève au segment tout caractère abrasif si préjudiciable à la durée des cylindres. Ce segment de haute classe fondu à l'unité porte le nom d'« Intégral ».

Nous terminerons en signalant que Monopole continue plus que jamais la fabrication de ses soupapes réputées particulièrement dans le milieu motocycliste où les moteurs poussés exigent des pièces de qualité irréprochable.

**SIDECARS HENRI CARPIO**

Cette maison, classée parmi les premiers fabricants de sidecars, regrette de ne pouvoir exposer cette année ; mais nous signalons aux intéressés que tous leurs modèles sont visibles aux ateliers, où vous pourrez assister par vous-même à la fabrication de leurs caisses robustes, élégantes et confortables, grâce à leur montage particulier de leurs châssis brevetés formant coffre, attelés par trois attaches montées sur silentbloks, avec suspension par roue indépendante. Les sidecars Carpio ont une tenue de route irréprochable. Parmi les modèles présentés, figurent des modèles à deux places côte à côte. Force, souplesse, élégance sont l'apanage des sidecars Henri Carpio.

**ATELIERS DE MECANIQUE DU CENTRE**

Les résultats obtenus à ce jour par les moteurs A.M.C. nous permettent d'affirmer que la légende du 4 temps culbuté 125 cmc. fragile et délicat n'a plus de raison d'être. Les références de très nombreux usagers, les belles performances accomplies au cours de compétitions de longue haleine sont autant de preuves qu'un petit « culbu » aussi bien conçu que réalisé est un excellent moteur utilitaire. Particulièrement brillant sous le rapport de la vitesse instantanée et de l'accélération, l'A.M.C. vous permettra d'assurer avec régularité les services les plus pénibles. Sa consommation est d'autre part très faible, tant pour l'essence (sans mélange), que pour l'huile.

**RENE BONNET**

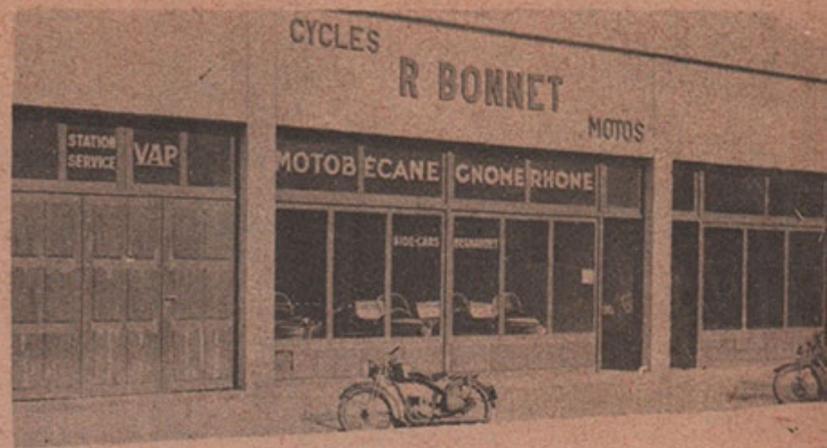
René Bonnet, dont nos lecteurs d'avant-guerre se souviennent du glorieux palmarès, s'est installé à Issy-les-Moulineaux, à la grande satisfaction des motocyclistes de la région. Il s'est assuré la représentation des principales marques, dont il livre, avec bons d'achat, les vélos et vélomoteurs dans le moindre délai. Il est aussi concessionnaire des sidecars Bernardet qui, eux, sont vendus sans bons, avec roue garnie, et peuvent être livrés et posés immédiatement, car René Bonnet en possède un choix considérable en magasin.

**JEAN DURAND**

Jean Durand commença à faire de la moto à l'âge de 14 ans, en cachette de ses parents. Il fit à Montlhéry des essais en compagnie de son camarade Hordelalay sur une antique 175 Miller Moser. Il débuta en compétition à 17 ans et d'emblée enleva en 1929 la Coupe de l'Armistice.

Au cours de sa carrière il n'eut à déplorer aucun accident grave. Incorporé

Le magasin de Mme Veuve Barré au Parc Saint-Maur, où vous trouverez tout ce qui concerne Motobécane et Terrol.

**Le magasin de René Bonnet à Issy-les-Moulineaux**

la 1<sup>re</sup> D.v. Lég. Motorisée, prisonnier (Croix rouge allemande), il ne disputa pas de compétition depuis son retour et compte la reprendre sur 500 cmc. side sans passager.

Au point de vue commercial, Jean Durand s'est assuré l'agence de la marque Condor, dont nous décrivons la magnifique 500 cmc. flat-twin dans ce numéro. Agent motoriste à Vitry, Durand s'est attiré l'estime générale par sa courtoisie et sa modeste réelle.

**FLERTEX**

On a trop tendance à négliger certains organes de nos motos dont l'importance ne peut cependant échapper à personne. C'est le cas pour les garnitures de freins. Beaucoup de motocyclistes ne se préoccupent jamais de la marque ou de la composition des garnitures qu'ils achètent, et un grand nombre d'entre eux sont victimes de leur négligence à cet égard.

Exigez la garantie d'une marque sérieuse. Flertex, conscient de sa responsabilité, vous offre des garnitures qui sont une véritable sauvegarde pour le motocycliste. Mais demandez bien la marque Flertex. Votre vie en dépend !

**« LA MOTO »**

C'est la raison sociale d'une vieille maison de la rue d'Alésia, avantageusement connue de la clientèle des environs pour tout ce qui concerne la réparation et la pièce détachée. Elle représente les principales marques françaises et dispose d'un stock important de pièces détachées et d'accessoires motos et cycles.

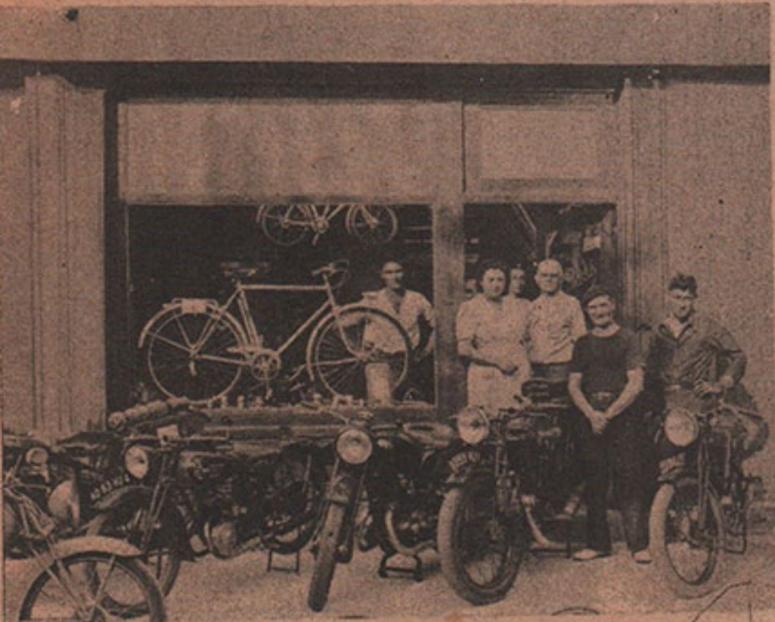
« La Moto » ne se cantonne pas à la vente des machines et accessoires, mais se charge également de la réparation et de la mise au point de tous modèles.

**SOCIETE CENTRALE DE PIECES MOTOS**

Les clients de détail sont parfois embarrassés pour trouver les pièces détachées qui les intéressent et dont certains grossistes sont dépourvus. En de tels cas, il existe un moyen presque infailible de se dépanner : aller tout droit à la Société Centrale des Pièces Motos, qui vend exclusivement au détail. (Important stock de pièces détachées Harley-Davidson, type M.P.).

**SIDECARS ROY**

Les sidecars Roy informent la clientèle qu'ils seront à même, dans un prochain avenir, de satisfaire toutes les demandes dans le plus bref délai. Ils mettront à la disposition des futurs sidecaristes une gamme complète de modèles ultra modernes et comme toujours à des prix raisonnables. Il existe des sidecars Roy pour les motos de toutes cylindrées, y compris les vélomoteurs. Leurs caractéristiques communes sont les suivantes : Une carrosserie profilée, légère, élégante et confortable. Un châssis en tube étiré, à 3 attaches réglables et orientables, permettant le montage et le démontage sans rien dérégler.



Plus de confort, Plus d'agrément de conduite  
avec les **FOURCHES TELESCOPIQUES** et  
**SUSPENSIONS ARRIERE COULISSANTES**

(modèles pour vélomoteurs et motos)

qui équipaient les machines de DRION et BONIN,  
vainqueurs en 125, 175, et 250 cmc. aux moto-cross de  
Paris et d'Amiens.

**Joseph STIGNANI**

Mécanicien-Motoriste

47, Route de Gonesse, 47 **STAINS** (Seine)

RECHERCHE DES CONCESSIONNAIRES  
POUR LES PRINCIPALES VILLES DE FRANCE

INCROYABLE !!! Livraison immédiate

**VÉLOMOTEUR JONGHI**

avec moteur de la « Traversée du Sahara »

**MOTEURS AUBIER-DUNNE**

40 records du monde

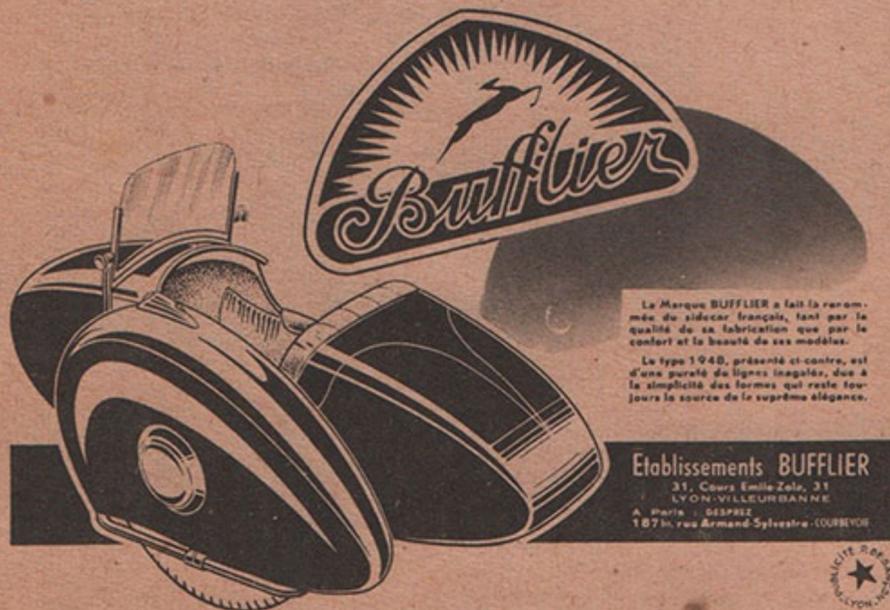
DEPOT PRINCIPAL Pièces détachées

**Prester-Jonghi**

Cylindres, échanges standard

PISTONS, VOLANTS MAGNETIQUES, MOYEURS, RESER-  
VOIRS, Jantes, Garde-boue, Silencieux Débrayages L.P.,  
etc... Service expéditions en PROVINCE,

R. CLERGE, provisoirement 107 Bd Lefebvre  
PARIS-XV<sup>e</sup>



La Marque BUFFLIER a fait la renom-  
mée du sidecar français, tant par la  
qualité de sa fabrication que par la  
confort et la beauté de ses modèles.

Le type 1940, présenté ci-contre, est  
d'une pureté de lignes inégalée, due à  
la simplicité des formes qui reste tou-  
jours la source de la suprême élégance.

Etablissements BUFFLIER  
31, Cours Emile Zola, 31  
LYON-VILLEURBANNE

A Paris : DESPREZ  
187 bis, rue Armand Sylvestre - COURBEVOIS

**LA MOTO**

164, rue d'Alésia, Paris (14<sup>e</sup>) VAU 36-22

Agence :

TERROT - MOTOBECANE - PEUGEOT  
MONET-GOYON

Stock pièces détachées, accessoires,  
motos et cycles

Réparation - mise au point

**Vos accus** DE  
**CAMIONS  
AUTOS  
MOTOS**  
seront toujours "à bloc" grâce aux

CHARGEURS DE BATTERIES

**SCIENTIFIC  
ELECTRIC**

26, RUE COURAT, PARIS XX<sup>e</sup> - TEL. ROQ. 83-72

GUIDONS **SAKER** LEVALLOIS

POUR MOTOS ET V.M.



POIGNÉES TOURNANTES  
POUR MOTOS, V.M., CYCLES

ACCESSOIRES

**SAKER**  
LEVALLOIS



ACCESSOIRES

**SAKER**  
LEVALLOIS

**BOL D'OR 1947**

Sidecars 600 cmc.

**GUIGNABODET sur F. N.**

(Suspension arrière Stignani)

tient la tête de la 17<sup>e</sup> à la 23<sup>e</sup> heure. Termine 2<sup>e</sup>  
à 1 tour (panne de bougie), après une splendide  
démonstration de régularité — Epreuve  
d'endurance effectuée sur sa moto personnelle

**MOTO-SPORT**

Spécialiste de machines rapides et du sidecar  
**BRIE-COMTE-ROBERT (Seine-et-Marne)**

BANLIEUE EST

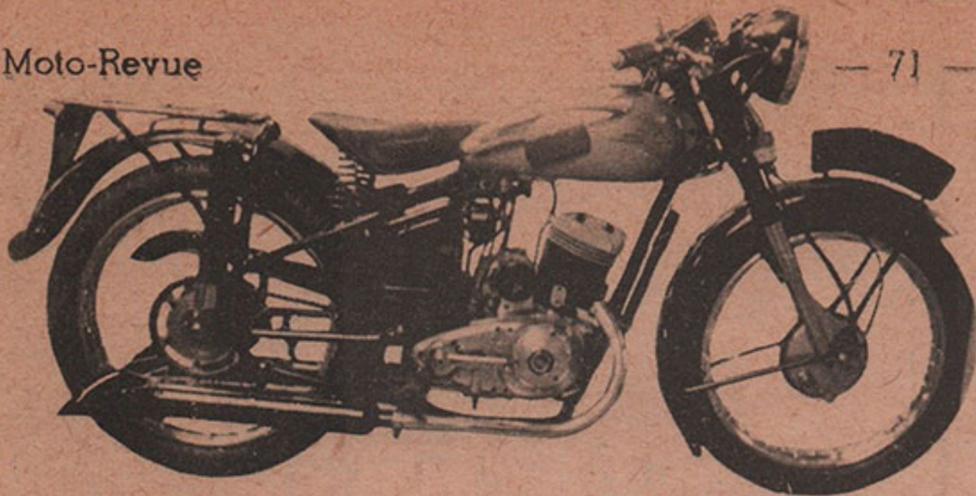
**MOTO-STATION**

2, rue Lippmann PARIS-20<sup>e</sup> - Tél. : DOR. 42-55

ACHAT - VENTE - REPARATIONS  
Pièces détachées B.M.W. Zundapp  
D.K.W. N.S.U. PUCH

EMBIELLAGE  
REALSAGE

Prise en dépôt de motos à vendre



### GURTNER

Les Ets Gurtner, de Pontarlier (Doubs), spécialisés depuis longtemps dans la fabrication d'accessoires pour motocycles et automobiles, ont fait depuis deux ans malgré les énormes difficultés du moment, un effort considérable pour rester à la tête de cette industrie si spéciale.

Ils exposent cette année au Salon de l'Automobile, stand 6, salle C.

Dans le département des accessoires pour motocyclettes, nous notons leurs carburateurs, pompes à huile, manettes de gaz, robinets à essence et avertisseurs électriques.

La gamme déjà importante de leurs carburateurs, dont la réputation n'est plus à faire, s'est complétée heureusement d'un nouveau type, le RN, spécialement étudié pour les vélomoteurs de 100 et 125 cmc.

Ce carburateur, adopté par les plus importants constructeurs français et étrangers, est d'une fabrication impeccable; il permet une économie d'essence appréciable, tout en maintenant sa pleine puissance au moteur.

D'autre part, un nouvel avertisseur électrique, le Baby-Vox, qui est une réplique du fameux Trevox, mais en plus petit, va être lancé sous peu sur le marché. Son encombrement réduit, sans nuire à sa puissance, en fera un accessoire très utile pour le motoriste.

Nous ne voulons pas terminer ce résumé succinct des fabrications de la grande firme franc-comtoise sans parler de sa bougie Super Pyrolite démontable, dont le succès est considérable, aussi bien pour la moto que pour l'automobile.

Les matériaux de première qualité employés dans la fabrication de ces bougies, ainsi que la conception de celles-ci, font de la Super Pyrolite une des meilleures actuellement sur le marché.

A noter également que toute la production des Ets Gurtner est réalisée suivant des procédés ultra-modernes et avec des matières premières sélectionnées. L'utilisateur bénéficie donc d'une qualité totale offrant le maximum de garantie.

### GARAGISTES, SOYEZ PRUDENTS !...

Vous qui êtes dérangés à toute heure de la nuit, Intervox a conçu, spécialement pour vous, un appareil simple, toujours prêt à vous servir. L'Intervox, type Robot. Pour une dépense minimum, cet auxiliaire idéal vous protégera efficacement et vous fera gagner un temps précieux puisqu'il :

Ecoute pour vous  
Parle pour vous  
Veille pour vous

L'Intervox « Robot » vous permet de converser, sans quitter votre lit, avec un visiteur nocturne qui se présente à votre porte. Vous pouvez donc, sans vous déplacer, le renseigner, le faire attendre ou l'éconduire.

Le « Robot » permet également la surveillance des locaux, la transmission d'ordres à haute voix et supprime ainsi de nombreux déplacements de personnel.

Demandez-nous, sans engagement de votre part, une documentation sur nos appareils.

Société Intervox, 135, av. du Général Michel Bizot, Paris, 12<sup>e</sup>. Tél. DID. 03-92.

A gauche : La  
Gillet-Herstal 250  
cmc. 2 temps à  
suspension AR.

A droite : Le  
magasin moderne  
de Perrin à Bil-  
lancourt.

### LES SUSPENSIONS AR ET FOURCHES TELESCOPIQUES STIGNANI

Stignani a mis au point un modèle de suspension arrière et de fourche coulissante adaptables. Considérons tout d'abord la suspension arrière. C'est un dispositif coulissant, dont l'aspect extérieur est devenu familier, puisqu'il est adopté par la grosse majorité des constructeurs. Mais celui-ci a l'avantage de permettre un réglage précis selon le poids du conducteur et du passager éventuel.

Chaque tube renferme donc :  
1<sup>o</sup> à sa base, un petit ressort très court et très puissant, qui n'a pour but que de supporter le coulisseau, solidaire de l'axe de roue, et de l'empêcher de talonner.

2<sup>o</sup> Les deux ressorts de suspension enfilés concentriquement sur l'axe qui guide les coulisseaux. Le plus grand, qui est aussi le plus souple, amortit les dénivellations de peu d'importance. Lorsqu'il est à fond de course, le second ressort, plus court et plus puissant, entre en action. Quelque soit la violence du choc, le coulisseau n'arrive jamais à fond de course et ne peut talonner.

3<sup>o</sup> Le bouchon supérieur, qui permet en le vissant et en le dévissant, de faire varier la dureté de la suspension, suivant qu'on transporte ou non un passager en tan-sad.

Le débattement de la roue n'influence la tension de la chaîne que dans des proportions infimes.

La fourche télescopique est également de montage facile.

De l'ancienne fourche à parallélogramme, on ne conserve que les deux fourreaux d'axes solidaires du tube de direction.

A noter que les extrémités de l'axe de roue sont supportées par deux montants réunis par un « pont » à la hauteur de la fixation du garde-boue. Il

n'en résulte donc pour l'axe aucune fatigue anormale et la rigidité latérale est absolue. Cette fourche est complétée par un amortisseur oléo-pneumatique. Il y a deux modèles (pour la suspension AV, comme pour la suspension arrière), un pour les vélomoteurs, et un pour les grosses motos.

### PERRIN

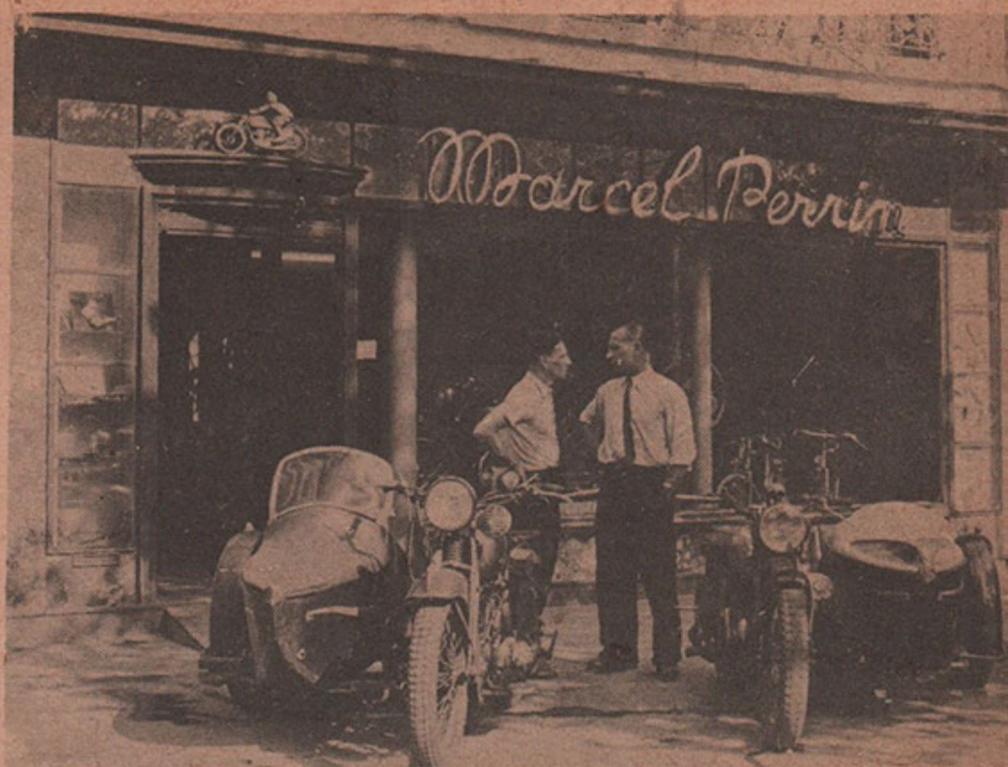
Perrin continue, dans son magasin de Billancourt, les activités qui lui ont valu la renommée d'un de nos agents motoristes les plus adroits et les plus consciencieux. Représentant de Terrot, Motobécane, Monet-Goyon, O.K. Suprême, il continue de livrer pour toutes ces marques les accessoires et pièces détachées dont son magasin est abondamment pourvu. D'autre part, il assure la livraison rapide des vélomoteurs avec bons et se charge de toutes réparations et mises au point.

Mais Perrin est surtout connu pour les succès sportifs qu'il accumule depuis 20 ans, et comme constructeur avec André Lemardelé de la 350 cmc. deux cylindres jumelés « Sublime », dont nous présentons de nombreux croquis dans ce numéro et que nous verrons au Salon. Les efforts de Perrin pour doter le marché français d'une machine de classe internationale sont dignes d'être soutenus par la fidélité d'une clientèle de connaisseurs.

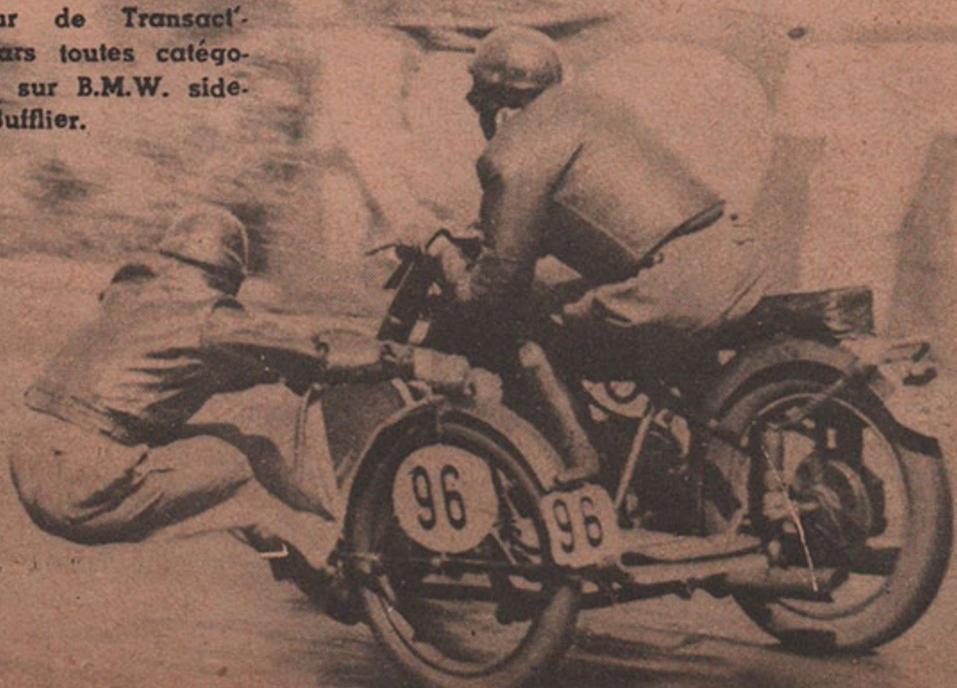
### MONET-GOYON

Nouveaux modèles : Les vélomoteurs sont de trois types distincts :

Le 100 cmc. à boîte séparée, semblable au S.3.G., mais monté dans un cadre à suspension arrière élastique. Le ressort de fourche est enfermé sous tube télescopique. Enfin la boîte est une 4 vitesses à sélecteur de gros modèle, la même qui



Sceaux, directeur de Transact' Motos, 1<sup>er</sup> sidecars toutes catégories au Bol d'Or sur B.M.W. side-car Buiflier.



**BOL D'OR 1947**

CATEGORIE 350 CMC

**1<sup>er</sup> ROSSIGNOL**  
**2<sup>e</sup> FAENE**

Tous deux sur motocyclette

**MATCHLESS RECONSTRUITE**

Deux machines au départ — Deux machines à l'arrivée.  
L. ROSSIGNOL et Cie, 17, rue de Châteaudun  
NANTERRE Tél. MAL. 10-65

**FOURCHE-AUTOS-MOTOS**

J. FAURIE — Le Spécialiste de l'Occasion

**Achat - Vente - Échange**

EMAILLAGE  
CHROMAGE  
MISE AU  
POINT

**Réparations**

MOTOS  
SIDECARS  
TOUTES  
MARQUES

ACCESSOIRES :

pneus - accus - phares - sacoches cuir, etc...

**8, Av. de St-Ouen - PARIS-18<sup>e</sup>**

Métro La Fourche

Tél. : MARC. 45-07

Maison recommandée

LES ETABLISSEMENTS

**Henri CARPIO**

ne faisant pas le Salon, informent leur nombreuse clientèle que leurs modèles de SIDECARS A SUSPENSION BREVETEE pour vélomoteurs 350 et 500 cmc. sont visibles dans leurs Ateliers

52, rue de la Fraternité, à ROMAINVILLE  
et chez leurs nombreux Agents

**1947**  
(41<sup>e</sup> année)



**Le Catalogue des Catalogues**

Publie les caractéristiques et prix de toutes les marques du monde (voitures particulières, véh. ind.), ainsi qu'une abondante documentation sur les modèles antérieurs à 1947, accompagnés de la plupart des numéros de châssis.

Tableaux de réglage des Moteurs des Principales marques Françaises et Etrangères.

Description des Modèles Simca-5 et Simca-8.

On y trouve également des renseignements intéressants professionnels et usagers, ainsi que

les tarifs d'Assurances actuellement en vigueur, accompagnés des commentaires utiles.

Envoi Franco-Recomm. contre Mandat ou Chèque de frs : 385. — adressés à CATALOGUE des CATALOGUES, 1, avenue Félix-Faure, Paris (15<sup>e</sup>). Ch. Post. 258-48 Paris.

IRREVERSABLE ACCU SEC SÉCURITÉ  
INSULFATABLE

**DARY**

MOTO

40 RUE VICTOR HUGO COURBEVOIE  
TEL DÉFense 23-37 (Seine)

**LUC & THÉO**

LA MAISON ROUGE

S.A.R.L. Capital 1.000.000 frs

29, av. de Fontainebleau — KREMLIN-BICETRE  
à 200 m. de la Porte d'Italie — Tél. : ITA. 23-17

CYCLES — MOTOS

Accessoires — Pneus — Huiles — Essences

Agences MOTOBECANE et TERROT

*Motocyclistes*

LE CASQUE **FN**  
PROTECTEUR



Vous protège contre les  
chocs les plus violents

FN 8, Fbg Poissonnière PARIS PRO : 02-92



**STE CENTRALE  
DE  
PIÈCES MOTO**

44, rue de la Condamine — PARIS-17<sup>e</sup>

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL  
PIGNONS TOUTES MARQUES

ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES

RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES

CARTERS de BOITES et de MOTEURS

ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESSES —

EMBIELLAGES — REALESAGES — REPARATIONS DE

DYNAMOS — MAGNETOS et VOLANTS MAGNETIQUES

Redressage de Cadres et Fourches Motos et Vélomoteurs

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M.P.

**D. K. W. (190 et 198 cmc.)**

Ampoules allemandes, bougies spéciales, embiellages, clefs de boîtier, disques d'embrayage, dynamos D.K.W., décalques d'origine; toutes pièces sur commande.

REMISE A NEUF — PIÈCES POUR MOTOS « PUCH »

G. PERSIN, 92, avenue de Rigny

BRY-sur-MARNE (Seine)

figurait sur les 250 culbutées d'avant-guerre.

Le petit moteur auxiliaire de 34 cmc. est un deux temps à cylindre horizontal qui prend place sous le pédalier d'une bicyclette ordinaire. Il transmet le mouvement à la roue arrière par l'intermédiaire du grand pignon de pédalier et est débrayable par simple manœuvre d'une manette au guidon.



Breveté S.G.D.G.  
et Marque Déposée

#### LA POIGNEE TOURNANTE DUPLEX

Voici les avantages offerts par cette poignée tournante qui s'est imposée dès son apparition :

Suppression d'une commande sur le guidon déjà très encombré, commande de l'air bien à portée du pouce sans quitter de la main la poignée tournante.

Enroulement du câble sur un grand diamètre évitant l'usure et permettant l'ouverture totale du volet du carburateur avec un quart de course de la poignée.

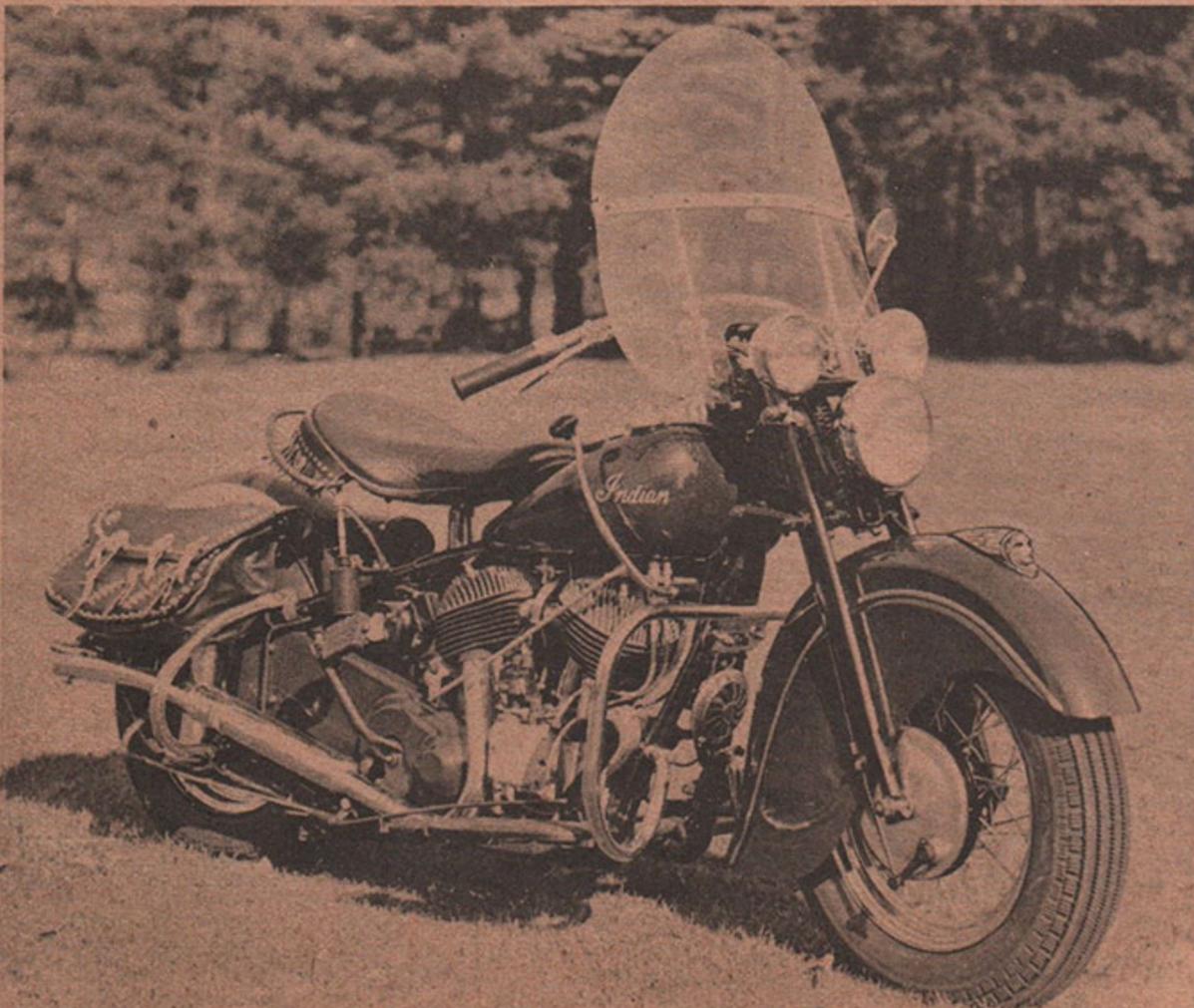
Peut se monter à droite ou à gauche, il suffit d'interchanger les commandes d'air et gaz (avance et décompresseur).

Les Ets Semonsu et Beraud fabriquent également des poignées simple commande pour guidon de 22 et 25 dont la qualité et la présentation sont équivalentes.

#### SAROLEA

La marque belge avait présenté l'an dernier ses modèles à soupapes latérales. Cette année nous verrons les nouveaux modèles à culbuteurs.

Notons en particulier la culasse à bain d'huile, la fourche coulissante oléo-pneumatique sans ressorts et la suspension arrière qui sera vue à ce salon pour la première fois.



## “ Le Stabyicar ”

Breveté S.G.D.G.  
et Marque Déposée

Il s'agit d'un véhicule dérivant du Scooter et de la motocyclette, d'une stabilité inconnue jusqu'à ce jour, assurant un confort remarquable joint à une présentation très esthétique.

Conception et réalisation 100 % françaises du premier véhicule à deux roues, à traction avant, boîte silencieuse progressive, suspension amortie avant et arrière.

Il est pourvu d'un guidon inclinable et antiviol.

Ce prototype vient de terminer des essais de stabilité qui ont donné entière satisfaction à son inventeur, M. Alfred Tholat, 62, avenue des Minimes, à Vincennes.

#### TRANSACT-MOTOS

L'achat, la vente et l'échange d'une motocyclette sont les opérations qui nécessitent de la part du commerçant intéressé compétence et conscience professionnelle. Ces deux qualités existent au plus haut degré à Transact-Motos. On peut donc s'y adresser en confiance.

#### JAWA

Les Jawa sont de deux types, mais de la même cylindrée : 250 cmc. Le même cadre reçoit un bloc moteur deux temps ou un 250 A.C.T. commandé par chaîne. Ici encore, la partie motrice est d'une netteté significative. Suspension arrière par système coulissant. Fourche avant télescopique avec phare encastré.



#### MOTOBECANE ET MOTOCONFORT

Outre le 125 cmc. à culbuteurs déjà connu, Motobécane et sa filiale Motoconfort présenteront une 350 cmc., deux cylindres en V à culbuteurs, à suspension intégrale et fourche télescopique comme nous l'avons annoncé. Mais, à la date de mise sous presse du présent numéro, un voile pudique est encore tiré devant le nouveau-né.

#### LE GARDIOL

Voici ce que nous dit M. Gardille, sur la lubrification et le graphitage des moteurs deux temps :

« Le graissage du moteur à deux temps est très délicat, du fait même du principe mis en jeu et il demeure précaire si la qualité de l'huile employée est médiocre.

« Nous devons en outre nous efforcer d'améliorer leurs propriétés en leur ajoutant un adjuvant de lubrification approprié.

« Le graphite colloïdal représente le corps doué des plus hautes facultés lubrifiantes sous le plus petit volume.

« Colloïdal, il s'incorpore parfaitement à l'huile et le mélange demeure stable.

« Graphite pur, il n'apporte, entre les surfaces de portée du moteur, qu'une substance remarquablement onctueuse, et capable par elle-même d'interdire tout contact direct métal sur métal, cause de grippage ».

Tous les principes ci-dessus ont été exposés et développés par M. Gardille dans un opuscule qui intéresse vivement les motocyclistes soucieux de la bonne conservation de leurs moteurs.

Une autre plaquette d'un intérêt égal sur la lubrification du quatre temps vient d'être publiée par M. Gardille. Réclamez-la lui également par le même courrier, à l'adresse indiquée par nos pages d'annonces.

La nouvelle Indian « Chief » dont Garreau est le concessionnaire exclusif.

USINES ET BUREAUX

93. Route de Meyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

**Magneto France**

L'ÉQUIPEMENT  
ÉLECTRIQUE  
COMPLET

des  
CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

SALON : Galerie J — Stand 12

LES SIEGES ARRIERE

**MERAT**

Poursuivant leurs efforts, se rappellent  
au bon souvenir de leurs clients, espé-  
rant donner bientôt satisfaction à tous.

Sièges AR MERAT

30, rue de la Procession — SURESNES

RIEN QUE LA MOTO

**Jean Leclercq**

10, av. du Capitaine Glarner - SAINT-OUEN  
Tél. : CLI. 02-77

REPARATIONS TOUTES MARQUES  
SPECIALISTE DU VELOMOTEUR  
— MISE AU POINT —

Vainqueur Bol d'Or - Paris-Nice etc...

Agences : Jonghi, MR

Silencieux Wilman tous modèles

Pour vendre, acheter, mettre au point votre moto, votre side-  
car, votre vélomoteur, adressez-vous à une maison sérieuse.

**L. ROY** VOUS OFFRE  
27 années d'expérience

Pour être satisfait, n'achetez pas n'importe où vos équi-  
pements, vos accessoires, vos pièces détachées (stock impor-  
tant, expédition rapide toute la France).

**L. ROY** VOUS OFFRE SA REPUTATION  
QUALITE — PRIX BAS

Agence directe des Gdes Marques (Motobécane, Terrot, etc.)

**L. ROY** 144, Rue de Crimée - PARIS-19<sup>e</sup>  
BOT. 34-03

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

Motos — Epaves

ACHAT

**CRUPDA**

21, rue Monge — PUTEAUX — Tél. : LON. 02-63

ETABLISSEMENTS

**Ed. MOTTAZ**

7 et 9, Rue du Moulin — PUTEAUX (Seine)  
LONG. 05-55

La plus grande spécialité de RESERVOIRS et  
ACCESSOIRES DE TOLERIE emboutie pour  
vélomoteurs et motocyclettes

BOUCHONS DE RESERVOIRS A ESSENCE

FABRICANT EXCLUSIF  
POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

ACHAT ET VENTE TOUTES MOTOS

PIECES DETACHEES — MISE AU POINT

SPECIALISTE TERROT et MOTOBECNE

**Barre - Motos**

123, Avenue Foch, 123

LE PARC SAINT-MAUR

MOTORISTES...

Envoyez-moi :

Cylindres, Pistons et Vilebrequins

...Je vous renverrai le tout prêt au montage

REFECTION COMPLETE DE MOTEURS

REALESAGE - CHEMISAGE - EMBIELLAGE

CHROMES EN EPAISSEUR

PISTONS SPECIAUX SILICIUM

**A. MICHON**

16, avenue du Président - Wilson, 16

PUTEAUX (Seine) — LON. 11-32

Expédition dans toute la France

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

## votre VADE-MECUM du MOTOCYCLISTE

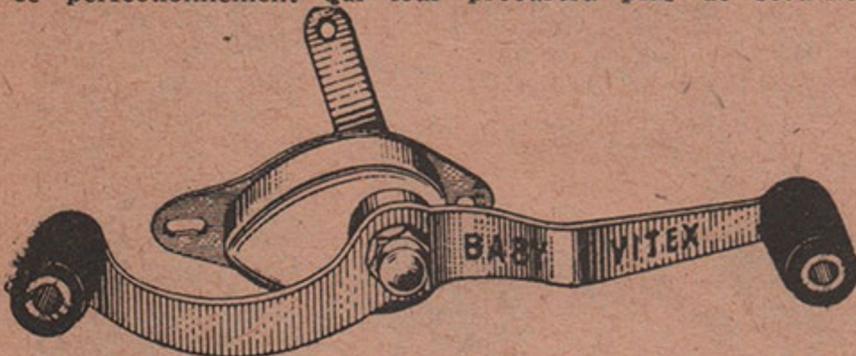
Prix : 200 fr. - Franco : 235 fr. - Etranger : 250 fr. - (C.C.P. C. LACOME, 12, rue de Cléry, Paris 289-91)  
LE VADE-MECUM sera expédié aussitôt Pas d'envoi contre Remboursement

### Les spécialités

#### Marc Martin

1° Le sélecteur au pied Vitex, adaptable sur presque tous les modèles français existant actuellement. Cet appareil qui donne satisfaction à la clientèle motocycliste depuis de nombreuses années est bien connu des motocyclistes.

2° Le nouveau sélecteur au pied Baby-Vitex, pour vélomoteur, qui sera la révélation de ce Salon et qui sera digne de son aîné. Les usagers du vélomoteur seront heureux d'adopter ce perfectionnement qui leur procurera plus de sécurité,



d'agrément de conduite et donnera une plus-value à leur machine.

3° Et prochainement, un tan-sad souple, réglable à volonté selon le poids du passager, à ressorts centraux, avec amortisseurs réglables, dessus simili-cuir, monté sur feutre et nappes de ressorts, les Ets Marc Martin, après étude, ayant jugé ce mode de fabrication préférable à tous autres. Nous reviendrons dans notre numéro de compte rendu sur ces deux dernières fabrications dont on dit d'ores et déjà le plus grand bien.

A la date du 17 septembre 1947, « Moto-Revue » a, par lettre personnelle, demandé aux Constructeurs toute documentation utile sur les modèles présentés par eux au Salon 1947, dans un seul but d'information, et sans contre-partie publicitaire. Un certain nombre d'entre eux n'ont pas cru devoir déférer à cette invitation, préférant réserver au premier visiteur du Salon la primeur de leur production. Devant ce désir, nous nous croyons nous-mêmes tenus à la discrétion au sujet de certains modèles, mais, bien entendu, nos lecteurs les trouveront dans notre numéro de compte rendu.

### UNE BELLE RÉALISATION ITALIENNE :

#### La LAMBRETTA 125

Le Motor-Scooter Lambretta est un agréable véhicule qui synthétise 20 ans de progrès technique appliqué à la formule « Scooter ». La courbe de puissance de son moteur 2 temps 125 cmc, a été étudiée de façon à réduire le plus possible la nécessité du changement de vitesse. Le cylindre est en fonte spéciale et la bielle en acier à haute résistance avec coussinet à rouleaux. Allumage et éclairage par volant magnétique réglable à la position de repos. La vitesse maximum est de 65 kmh. à 4.000 tours. La boîte de vitesses possède un dispositif spécial inséré dans le mécanisme d'embrayage qui a pour but d'éviter que l'on change de vitesse sans débrayer. Le Lambretta ne comporte pas de chaîne secondaire, mais sa transmission aux engrenages coniques arrières est assurée par barre de torsion amortisseur en acier spécial. Le châssis est en tôle emboutie d'une grande rigidité éliminant toute vibration. La suspension avant utilise un manchon de torsion en caoutchouc (silentbloc) éliminant toute oscillation. Les pneus sont des 3,5x7 à basse pression. Le réservoir contient 6 litres de mélange avec réserve et permet de longues étapes sans ravitaillement, en raison de la faible consommation.

On voit, par cette description succincte, que le scooter Lambretta est un véhicule très intéressant, vraisemblablement appelé à un gros succès commercial.

#### ROY-PARIS

Pour être satisfait, n'achetez pas n'importe où vos accessoires et vos pièces détachées. Allez plutôt chez L. Roy, à Paris, qui vous offrira la qualité aux plus justes prix et vous réservera un excellent accueil.

#### S.A.F.I.

S.A.F.I. possède une expérience incontestable du volant magnétique. La majorité des vélomoteurs en circulation en sont munis, à la grande satisfaction des possesseurs de ces machines. On les rencontre aussi sur un grand nombre de motos, de moteurs agricoles, marins et industriels. Un modèle spécial a été créé

pour moteur auxiliaire, qui donne sous un volume réduit les mêmes avantages que ses devanciers.

L'allumage assuré par le volant S.A.F.I. est particulièrement énergique. La question éclairage, travaillée minutieusement, a permis d'atteindre avec les volants à inducteurs multipolaires une intensité qu'on ne soupçonnait pas jusqu'alors, et de nouveaux perfectionnements sont à l'étude. Nous en reparlerons bientôt.

#### BARRE

L'agence Barré-Motos du Parc Saint-Maur se rappelle au bon souvenir des motocyclistes. Ces derniers apprendront

avec satisfaction que cette maison continue son activité et peut se charger aux meilleures conditions de toutes réparations, mise au point, vente d'accessoires et de pièces détachées. Tout ce qui concerne Terrot et Motobécane est du ressort de Barré-Motos.

#### VELMOTO

Monsieur Louis Quizel fut prisonnier pendant la guerre. Il s'installa grossiste à son retour et se spécialisa dans la moto française. Il envisage la fabrication de nouveaux modèles d'accessoires.

Les motoristes que son activité intéresserait sont priés de lui écrire.

### ETS LAQUEZ S.A.R.L.

FABRICANT DE DESSUS DE SELLES  
POUR VELOMOTEURS ET MOTOS

Vente exclusive aux grossistes

5, rue de Lunéville, PARIS-19<sup>e</sup>. — NORD. 98-27

### BERNARD

LES PLUS BELLES OCCASIONS  
DES GRANDES MARQUES  
FRANÇAISES ET ETRANGERES

# MOTOS

77 et 79 RUE CONSOLAT  
N. 06-06

MARSEILLE

### VELOS MOTOS SIDE-CARS



ITA. 30-90  
Stock complet  
AMAC-GURTNER

le spécialiste  
de la pièce détachée Moto  
Ag. Motobécane, Terrot, Condor  
Occasions toutes marques  
Vente. Réparation. Achat  
46, bd Lamoureux, Vitry-sur-Seine

FOURNITURES EN GROS  
POUR CYCLES ET MOTOS

**Pierre  
BONNET**

170, Av. Edouard-Vaillant, 170  
BILLANCOURT

MOL. 15-46

(Métro Billancourt)

**Sublime**

LA MOTO FRANÇAISE  
DE GRANDE CLASSE

56, Rue du Chemin-Vert, BOULOGNE  
Salon de l'Automobile - Sous-soi A - Stand 19

" L'ELITE SIDECARISTE roule sur...

**IMPERIAL**

...LE SIDECAR DE L'ELITE "

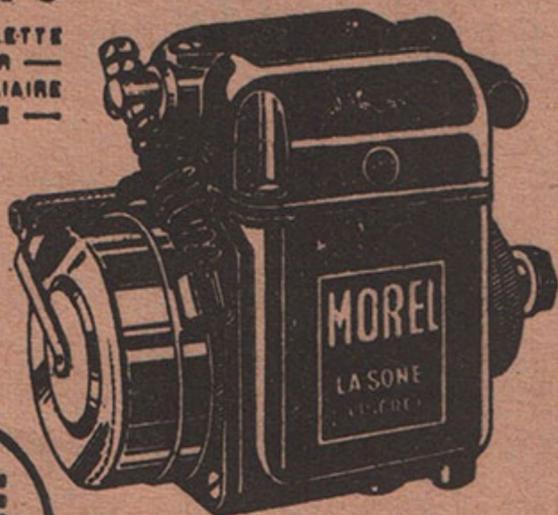
Premières places aux Grands Prix  
Internationaux de Mettet - Lyon - Zurich

SALON DE L'AUTOMOBILE : SOUS-SOL C - STAND 15  
Ets MARMONNIER, 21 bis, rue Martin-Combret  
VILLEURBANNE (Rhône)

Une production de qualité **MOREL**

**MAGNETO**

POUR MOTOCYLETTE  
— VÉLOMOTEUR —  
ET MOTEUR AUXILIAIRE  
— DE BICYCLETTE —



HAVAS

ETABLISSEMENTS

**MOREL**

USINE

LA SONE (ISERE)

DOMÈNE (ISERE)

DIRECTION GÉNÉRALE LA SONE (ISERE) TEL. 19

AGENCE A PARIS 49 AV. HOCHÉ TEL. WAGRAM 65 73 11 65 74

MAGNÉTO VERTICALES • MAGNÉTO HORIZONTALES  
ALLUMEURS • INTERRUPTEURS DE BATTERIES • COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE  
PÉDALES DE DÉMARRAGE • COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE • RENVOIS D'ANGLE  
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

Matières plastiques • Ebonites • Rivets

POURQUOI PÉDALER...



Le moteur  
**YAP**

*S'adapte sur n'importe  
quelle bicyclette.*

PLUS DE 20.000 MOTEURS ROULENT ACTUELLEMENT  
SUR LES ROUTES DU MONDE ENTIER

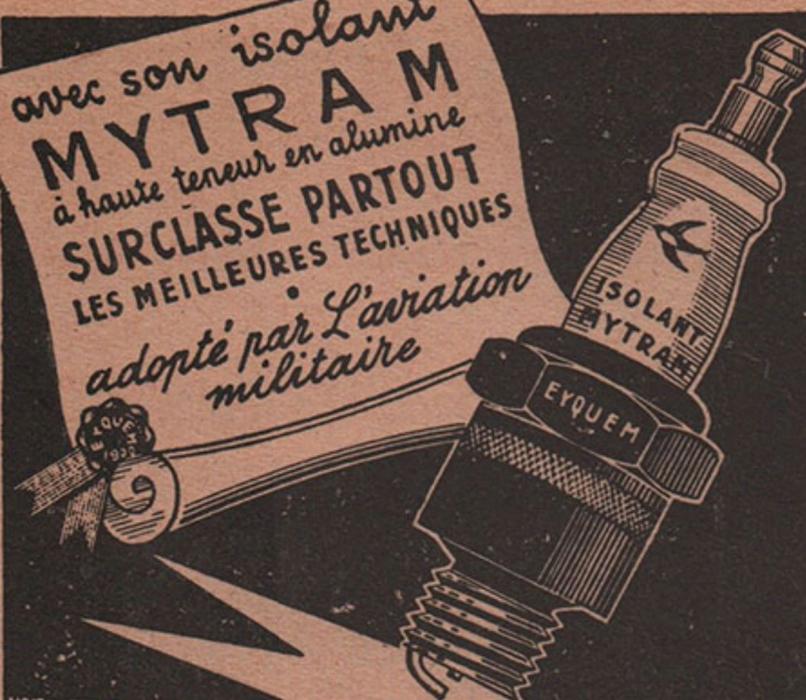
SOCIÉTÉ **ABG** CONSTRUCTEUR  
22, R. de NORMANDIE, COURBEVOIE (Seine) - Tél. DÉF. 29-55

UN DOCUMENT  
INTERRESSANT...

SI VOUS ETES CURIEUX de connaître les  
idées modernes et les toutes dernières, réali-  
sations scientifiques concernant le graissage  
rationnel des moteurs à deux et quatre temps.  
Demandez les brochures contenant les études  
faites sur ce sujet, par

**E. GARDILLE**, 18, rue Gaillon, Paris (2<sup>e</sup>),  
qui vous les adressera GRATUITEMENT.

avec son isolant  
**MYTRAM**  
à haute teneur en alumine  
**SURCLASSE PARTOUT**  
LES MEILLEURES TECHNIQUES  
*adopté par L'aviation  
militaire*



**EYQUEM**  
50 années : *d'expérience  
de succès*

BALCON Z - STAND 149



**PNEU  
HUTCHINSON**

N'oubliez pas qu'un jour...

**LATSCHA**

vous représentera  
comme par le passé  
les plus belles motos

**B.M.W. et ZUNDAPP**

LATSCHA — Agent général pour la France  
16, rue Aug.-Bailly, ASNIERES - GRE. 17-93

**SILENCIEUX X  
WILMAN**

**1<sup>er</sup> PRIX** au dernier concours de **T.C.F**



3, Rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)  
Salon de l'Automobile  
Galerie E — Stand 25

**REALESAGE MONTPARNASSE**  
MECANIQUE GENERALE

MOTOS ET AUTOS  
REGULAGE  
RECTIFICATION  
VILEBREQUINS  
EMBIELLAGES  
SOUPAPES  
PISTONS SPECIAUX  
POUR MOTOS SPORTS  
CHEMISAGE  
POUR TRAVAUX DE TOUR

METRO  
GAITE-PERNETY

Tél. Suf. 6502  
De 11 h. à 12 h. 30

23, RUE EDOUARD-JACQUES — PARIS (XIV<sup>e</sup>)

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

*Economie*  
en Essence et  
huile assurée

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

**CORDS** MARQUE DE RENOMMÉE MONDIALE  
7 RUE DES ACACIAS, PARIS 17<sup>e</sup> TEL GAL 92 19

Salon de l'Auto : Balcon F — Stand n° 4

LICENCE FRANÇAISE

**D. K. W. AUTO-UNION**

**83** STATION SERVICE **83**  
Avenue de la Grande-Armée

PASSY 46-25 — 46-45  
— 46-70 — 46-79

PARIS (XVI<sup>e</sup>)

VENTE et ACHAT

## REPertoire GENERAL DES ANNONCIERS

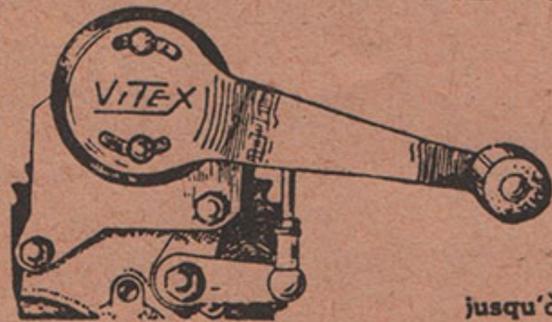
QUI ONT PERMIS LA REALISATION DE NOTRE NUMERO SPECIAL (les chiffres romains indiquent les placards publicitaires, et les chiffres arabes les pages de présentation.

Accus Dary	XVII (54)	G.M.	C III	Nivel	XIV (57)
Alcyon	(65)	Grazzini	VIII (26)	Norton	(11-13-14-27-46)
Amac	XV (57)	Guéneau	XV (67)	Oliva	XI (67)
Atelier Méc. du Centre	XV (69)	Guignabodet	XVI (69)	Paris-Nord	C III
Automoto	(65)	Gurtner	XIII (71)	Patuelli	C III
Barré	XVIII	Hall de la Moto	II-III (53)	Perrin	C III (71)
Beausoleil	C III (59)	Hutchinson	XX	Persin	XVII (67)
Beauvais	C III (61)	Innocenti	(75)	Pertuisot	(42-43)
Bernard Motos	(75)	Intervox	(71)	Peugeot	(4-26-65)
Bonnet René	X (69)	Jawa	(73)	Piaulet	X (56)
Bonnet Pierre	XIX	Jeanneret	C III (57)	Poinard	XIII (59)
Bonnot Raymond	C III	Jonghi	(5-65)	Prelyo	IV (53)
Bretocyl	VI (61)	Kiêné	X (56)	Radior	(65)
B.S.A. Movéa	XII (45-46-50-61)	Ladevèze	C IV (18)	Rallye Brunet	XIV (67)
Bufflier	XVI (67)	Laquez	(75)	Ravat	(65)
Calberson	X (59)	Lardy	(63)	Ray Bonin	C III
Carpio	XVII (69)	Latscha	XX (57)	Réalésage Mt.	XX (65)
Cartigny	XV (56)	Leclercq	XVIII (67)	Renova Pneus	C III
C.I.C.C.A.	V	Luc et Théo	XVII (59)	Reydel	XIV
Clerge	XVI (56)	Magnéto-France	XVIII (57)	Riga	XIV (67)
Condor	IX (7)	Marc Martin	(78)	Rossignol	XVII (67)
Cords	XX (54)	Marmonnier	XIX (46-53)	Roussey	(27)
Cours Tech. Auto	C III (57)	Mary	XIV (56)	Roy (Paris)	XVIII
Crupda	XVIII (61)	Maucourant	XIII (67)	Roy Sidecars	XIV (69)
Cyclex	XIV (61)	Mazda	VI (54)	Safi	C III (73)
Cyclorex	(29-65)	Mérat	XVIII (59)	Saker Porterie	XVI (61)
Delobelle	XV (56)	Mercier	C III	Scientif. El.	XVI (65)
Derche	C III (57)	Michon	XVIII (61)	Semonsu Beraud	XV (73)
Dreschmotor	C III	Monneret	I (47)	Simard	XV (56)
Dumont	XIII (65)	Monopole Poissy	VI (69)	Solex	C II (5-53)
Dunlop	XII	Morel	XIX (65)	S.N.E.C.M.A.	(65)
Durand Jean	(69)	Moteur V.A.P.	XIX (59)	Stabylcar	(73)
Durand	(75)	Moto Bastille	XI (57)	Société Cle Pièces Motos	XVII (69)
Eyquem	XX (59)	Motobécane	(73)	Station Service	XX (59)
Faurie	XVII (67)	Motoconfort	(46-73)	Stignani	XVI (71)
Flertex	VIII (69)	Moto Danton	XII (69)	Sublime	XIX (6-71)
F.N. Casques	XVII (67)	Moto Ducentier	XVI (69)	Terrot	(4-5-29-65)
F.N. (Motos)	IV (8-9-55)	Motolum	XI (54)	Transact'Motos	XI (73)
Gardille	XIX (73-75)	Motosacoche	(48-49)	Triumph	XIII (67)
Garreau	V (14)	Moto Station	XVI (67)	Velosolex	(28)
Gillet-Herstal	VI (8-9)	Mottaz	XVIII (61)	Velmoto	(78)
Gillet-René	(65)	Naville	C III (57)	Vincent H.R.D.	(12-14)
Gima	XV (55)	New-Map	V (53)	Wilman	XX (61)

UNE LISTE DES « BONNES ADRESSES RECOMMANDEES » PARAITRA DANS NOTRE N° SPECIAL DU COMPTE RENDU

NE CHERCHEZ PAS...  
LE SELECTEUR  
AU PIED

# VITEX



Pour motos 3  
ou 4 vitesses  
depuis la 175  
jusqu'à la 1.000 cmc.

N'EXPOSE PAS AU SALON...

mais vous invite à venir voir ses modèles à son  
magasin :

Modernisez votre moto en adaptant le sélecteur **VITEX** 8, RUE DES PLATRIERES — PARIS (20<sup>e</sup>)  
(Métro Ménilmontant)

Adaptable sur les principaux types de motos principalement : TERROT (pour tous les modèles blocs, semi-blocs ou boîte séparée). — PEUGEOT P 105, 107, 108, 112, 115, P. 135, 515. — GNOME-RHONE D 3, D 4, D 5, CM 1, CM 2, Junior, V 2, CV 2. — MOTOBECANE T 4, type Armée, 4 vitesses, blocs R et S 3 et 4 vitesses. — MONET-GOYON 175, 350 moteur MAG, LS 4, LS 5, 4 vitesses. — F.N. M 70. — SAROLEA 3 vitesses. — SOYER. — DOLLAR. — B.S.A. 4 vitesses. — Boîte de vitesses BURMAN, STURMEY-ARCHER, BRIDIER-CHARRON. — BLOCS CHAISE, D.K.W. 500, etc... etc...

et présente son dernier né le

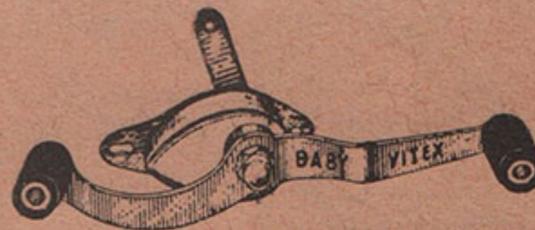
**BABY-VITEX**

LE SELECTEUR AU PIED POUR VELOMOTEUR  
TANT ATTENDU PAR LES CONNAISSEURS

adaptable sur les principaux types de vélomoteur  
vous pourrez voir également son nouveau

**TAN-SAD**

souple, réglable à volonté, qui sortira prochainement.



**Le Baby-Vitex**

**Etablissements MARC MARTIN**  
8, RUE DES PLATRIERES . . PARIS (20<sup>e</sup>) (Métro Ménilmontant)

MOTOS DRESCH D.F.R.

# DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

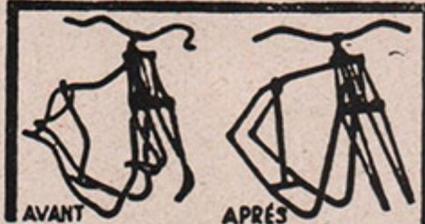
Téléphone : ETAMPES 497

Agence Monet-Goyon, Motobécane, Terrot, René-Gillet, etc...  
Vélocycles contre bon  
Sidécars Bernardet sans bon, avec pneu

## marcel perrin

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

Livraison rapide



AVANT      APRÉS

### RENOVATION DES CADRES ET RESERVOIRS MOTOS

Travail rapide et soigné  
**Raymond BONNOT**  
174, rue de Romainville  
MONTREUIL (Seine)  
AVR. 01-47

## MOTOS

Achat comptant de toutes motos, vente de pièces détachées, moteurs, boîtes, roues, pignons, carburateurs, magnétos, etc... — Réalésage et réfection embiellages

Agence officielle « MAGNAT-DEBON »

### Ets. BEAUSOLEIL

9, rue Saint-Sabin, Paris      ROQ. 59-46

Un Spécialiste de la Motocycle.  
Un Mécanicien Breveté-Expert. Un Recordman du Monde Moto. Inventeur-Constructeur du Sidécar « oscillant » Jeanneret (Breveté)

REPARATIONS — VENTE  
ACHAT — ACCESSOIRES

## Ets JEANNERET

Fondés en 1917

14 bis, rue Reine-Jeanne,  
NICE (A.-M.)

### SABLAGE - EMAILAGE au four et à froid

Décor d'origine sur demande

## MERCIER

63, rue Albert, Paris (13<sup>e</sup>). GOB. 47-04

### REPARATION — REDRESSAGE

Fabrication de Fourches et Cadres



## H. DERCHE

8, rue Labat — PARIS      MON. 56-89

A l'occasion du Salon

## BEAUVAIS

Spécialiste de la Moto et du Sidécar

Vous invite à son magasin ou au stand Bernardet

VELOMOTEURS, MOTOS, SIDES, Nombreuses et belles occasions vendues avec garanties

11, rue Emile-Level  
PARIS — MAR. 57-81

## 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<sup>e</sup>

## GM MOTOS CYCLES

Rénovation — Réparation  
Mise au point par spécialiste  
Ag. Motobécane et Terrot

### REALÉSAGE - EMBIELLAGE

17, av. du Chemin-de-Fer  
MALAKOFF      ALésia 19-33

## PATUELLI

Le spécialiste des mises au point soignées

### EMBIELLAGES RECONSTRUCTION

Agence MOTOCONFORT  
12, r. Morel, SAINT-OUEN  
CLI.04-30 près porte Pouchet

## VOLANTS MAGNÉTIQUES



21-23, Rue Parmentier  
Puteaux

Téléph. : LON. 09-10 et la suite

### ALLUMAGE - ECLAIRAGE

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



## NAVILLE Frères

CONSTRUCTION DE ROUES POUR MOTOS, AUTOS, CANOES, etc... — ROUES CAOUTCHOUEES POUR TOUS CHARIOTS — Réparations Transformations

35 ANS D'EXPERIENCE

25, Rue Bezout — PARIS (XIV<sup>e</sup>)  
GOB. 72-98 — Métro Alésia — Expéditions en province

## MOTO SPORT RAY BONIN

SPECIALISTE Sport et Course

1<sup>er</sup> PISCOP cat. 125 et 175      14, Rue COLLANGE, 14  
ROBINSON cat. 125      LEVALLOIS  
AMIENS cat. 175 et 250

Vent - Achat - Echange - Spécialiste mise au point

## LES CARRIERES DE L'AUTOMOBILE A LA PORTEE DE TOUS

L'enseignement par correspondance des COURS TECHNIQUES AUTOMOBILES permet chaque année à des milliers de Jeunes Gens de se créer une situation intéressante dans l'Industrie et le Commerce de l'automobile. Pourquoi ne feriez-vous pas comme eux ?

A la ville, à la campagne, dans l'armée, les spécialistes connaissant la technique des moteurs sont recherchés.

N'attendez pas pour suivre l'enseignement par correspondance des COURS TECHNIQUES AUTO, rue du Docteur Cordier, Saint-Quentin (Aisne). Renseignements gratuits sur demande.

## PNEUS

AUTOS — MOTOS — VELOS  
Rechapages par spécialistes depuis 17 ans

### RENOVA - PNEUS

6, rue de la Cerisaie — PARIS-4<sup>e</sup>



VENEZ VISITER LA PLUS

# GRANDE EXPOSITION

**de motos anglaises**

***Sport - Tourisme - Compétition***

**au SALON de la MOTO**

(SOUS-SOL C — STAND 1)

ou dans les Magasins 50, rue Brunel - PARIS

SOCIETE LUCIEN PSALTY, PAUL LADEVEZE et Cie

Direction Générale :

## Paul LADEVEZE

***le spécialiste des motos rapides***

AGENT OFFICIEL DES PLUS GRANDES MARQUES MONDIALES

**NORTON - ARIEL - PANTHER**

**BROUGH-SUPERIOR - RUDGE**

GRAND CHOIX de machines d'occasion revisées et non revisées

PETIT CREDIT

**50, rue Brunel - PARIS 17<sup>e</sup> - Tél. ETOile 24-66**