

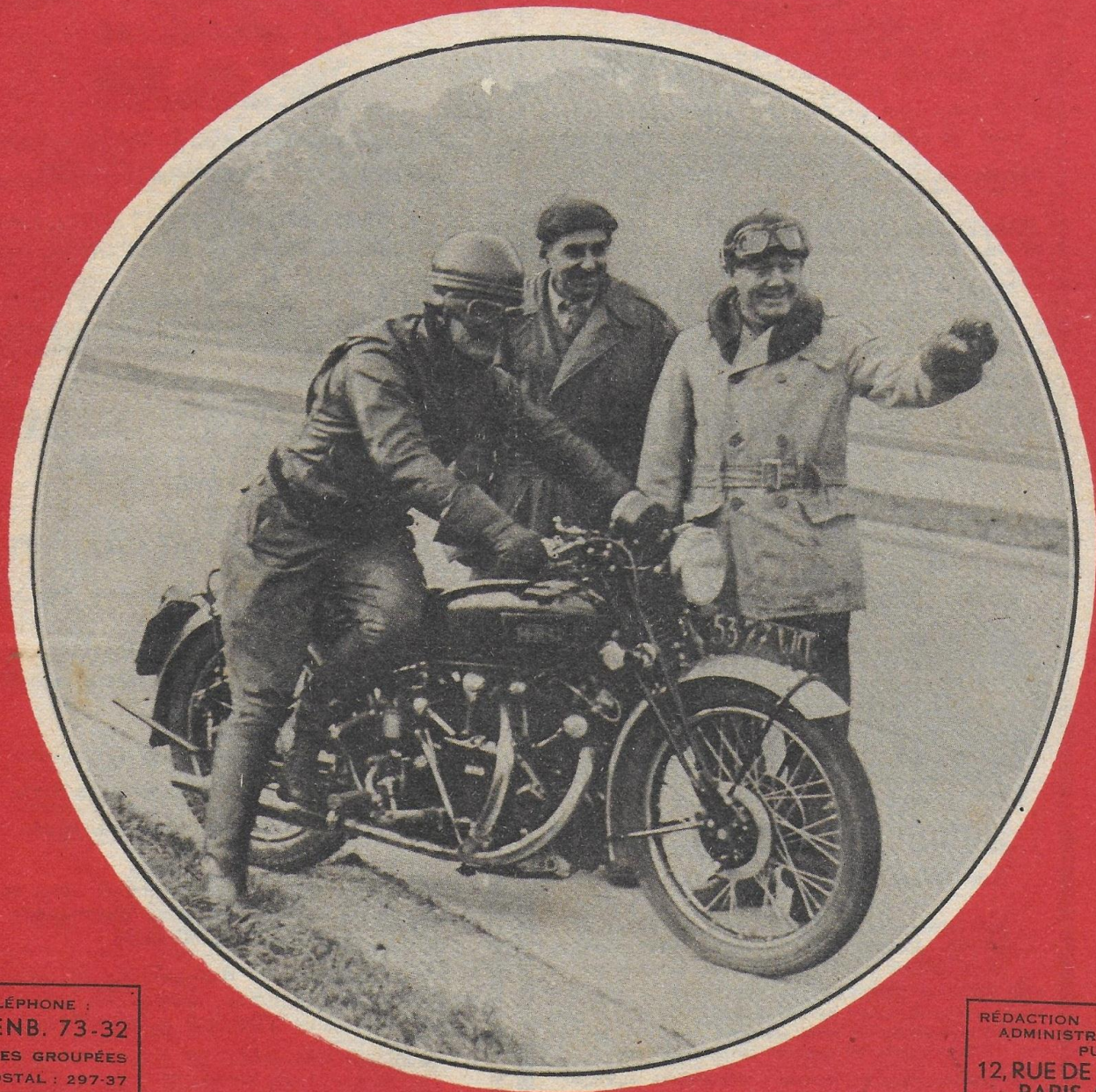
37^e ANNEE. — N° 934. — 7 JANVIER 1949

LE SALON
DE
MILAN

LE NUMERO :
25 frs

Moto revue

VÉLOMÔTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS



TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C. C. POSTAL : 297-37

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

Sous l'œil de Clément Garreau, concessionnaire de Vincent H.R.D., Lefèvre montre à notre essayeur la belle ligne droite sur laquelle la « Black Shadow » l'emmènera à 206 à l'heure.

NOTRE LIBRAIRIE

Les prix indiqués correspondent à ceux des ouvrages pris à nos bureaux. Le prix net de chaque volume expédié par poste figure à côté. Pour vos commandes, adressez un chèque postal à notre C.C. Postal Moto-Revue, Paris 297-37. Bien indiquer les titres complets sur le talon du chèque ou mandat. En cas de commande importante, prière de nous adresser une lettre.

ARPEMENT, Encyclopédie Roret (Art de lever les plans). 532 pages, 26 figures. Prix 260 fr. Par poste 315 fr.

ART DU TRACÉ DE LA LETTRES, Encyclopédie Roret (Le dessin, l'esthétique et la technique de la lettre), 107 pages. Prix 306 fr. Par poste 390 fr.

CÉRAMIQUE (Préparation des pâtes, façonnage et séchage, cuisson, glacures, décoration, faïences, grès. 640 pages. Prix 356 fr. Par poste 325 fr.

CIRE, ENCAUSTIQUE, PRODUIT D'ENTRETIEN, 175 p. Prix 296 fr. Par poste 351 fr.

COMPTABILITÉ, Encyclopédie Roret (Méthodes rationnelles de la tenue des comptes) 386 p. Prix 310 fr. Par poste 390 fr.

COMPOSITION DÉCORATIVE, Encyclopédie Roret, 178 figures, 153 pages. Prix 160 fr. Par poste 215 fr.

LA CONSTRUCTION DES PLANS, par Cabanes, nombreux dessins, 150 pages. Prix 164 fr. Par poste 215 fr.

LE CROQUIS SCHEMATIQUE D'APRÈS NATURE, par Théob. Bousset, 47 pages. Prix 51 fr. Par poste 85 fr.

DÉTREMPS ET BADIGEONS, Préparer et application des peintures à la colle, à la coque, au silicate, lait de chaux, goudron Enduits ignifuges et imperméabilisants, matériel de peinture, 160 pages. Prix 190 fr. Par poste 230 fr.

DORURE SUR BOIS, Encyclopédie Roret, 146 pages. Prix 82 fr. Par poste 130 fr.

ENCREES SPECIALES (plus de 500 formules) pour encres sympathiques, typogr., lithogr., encres pour linges, maux, celluloid, emballage, 200 pages. Prix 245 fr. Par poste 290 fr.

LE GUIDE DU DESSINATEUR MECANICIEN, par Bardin (dessin industriel, travail de bureau, d'études, notions de résistance des matériaux, formulaire mécanique, 55 des. et fig. Prix 184 fr. Par poste 240 fr.

HELIOGRAPHIE, Encyclopédie Roret (trichromie, rotographe, impression), 184 pages. Prix 160 fr. Par poste 225 fr.

LAQUES ET VERNIS, Préparation, application, plus de 400 formules, 175 p. Prix 190 fr. Par poste 230 fr.

LINOTYPAGE, Encyclopédie Roret, 36 gravures, 107 pages. Prix 60 fr. Par poste 105 fr.

MAÇON, Encyclopédie Roret (Notions générales sur la maçonnerie, nombreux dessins), 498 pages. Prix 260 fr. Par poste 325 fr.

NOUVELLE ENCYCLOPÉDIE PRATIQUE DU BATIMENT ET DE L'HABITATION :
N° 1 : Maçonnerie, pierres, briques, torchis et pisés, 140 pages, nombreux dessins. Prix 155 fr. Par poste 195 fr.
N° 2 : Travaux en ciment et béton armé, 132 fig. Prix 155 fr. Par poste 195 fr.
N° 5 : Charpentes métalliques, 348 figures.

Prix 155 fr. Par poste 195 fr.

N° 8 Serrurerie, menuiserie et fermeture en fer, stores, banquettes, serres, 342 figures.
Prix 155 fr. Par poste 195 fr.

N° 9 : Pavages, carrelages, plafonds, enduits, revêtements, peintures et vernis, 86 fig.
Prix 155 fr. Par poste 195 fr.

N° 11 : Eclairage public et privé, chauffage au gaz, au pétrole, à l'électricité, 168 fig.
Prix 155 fr. Par poste 195 fr.

N° 13 : Sainbrité, égouts, fosses septiques, sonneries, téléphone, 168 figures.
Prix 155 fr. Par poste 195 fr.

N° 14 : Echelles, escaliers, ascenseurs, monte-charges, 148 fig.
Prix 155 fr. Par poste 195 fr.

MA MAISON, par Gazel (Construction et entretien, par l'amateur, nombre fig.) 200 p. Prix 220 fr. Par poste 275 fr.

MARQUETERIE, Encyclopédie Roret (manuel complet du marqueteur, du tabletier et ivoirier), 428 pages. Prix 210 fr. Par poste 265 fr.

MENUSISIER, Encyclopédie Roret, 660 p., nombreux dessins. Prix 356 fr. Par poste 425 fr.

LA PERSPECTIVE DANS LE DESSIN TECHNIQUE, par J. H. Gaudery (traité à l'usage des Ecoles Techniques, des dessinateurs industriels et des bureaux d'études), 193 figures, 155 pages. Prix 153 fr. Par poste 195 fr.

SCIENCE ORNEMENTALE, Encyclopédie Roret (Etude des lois de composition. Recueil d'éléments ornementaux) 205 p. Prix 410 fr. Par poste 490 fr.

SCULPTURE TAILLEE, Encyclopédie Roret (façon de traiter les différentes matières à sculpter), 47 fig., 128 pages. Prix 90 fr. Par poste 145 fr.

LE SOUDEUR A L'ARC PROFESSIONNEL, par Lescarts. Prix 180 fr. Par poste 225 fr.

LES SOUDURES (Technique, Métallurgie, Contrôle des soudures), par Daniel Seferian, 240 pages. Prix 969 fr. Par poste 1 059 fr.

TYPOGRAPHIE, Encyclopédie Roret, 655 pages. Prix 306 fr. Par poste 375 fr.

LES PANNES D'AUTOMOBILE, par Bardin (leurs causes et leurs remèdes). Prix 77 fr. Par poste 122 fr.

PEINTRE EN VOITURES, Encyclopédie Roret (matières colorantes, huiles, vernis, peinture des différents véhicules) 365 pages, 52 figures. Prix 210 fr. Par poste 265 fr.

VOITRE VOITURE (Le livre de bord de l'automobiliste). Prix 286 fr. Par poste 326 fr.

LE LIVRE DE L'AUTOMOBILE par Lepoivre (tout ce qu'il faut savoir pour l'entretien et le dépannage de sa voiture, 421 pages, nombreux dessins. Prix 459 fr. Par poste 524 fr.)

LE GUIDE DE L'AUTO, Prix 408 fr. Par poste 453 fr.

GUIDE DU CHAUFFEUR, par R. Champly. Conduite, entretien des moteurs, réparation, accessoires, conseils pratiques, éclairage, etc... 416 pages, nombreux dessins. Prix 185 fr. Par poste 265 fr.

LE LIVRE DE L'AUTOMOBILE par Lepoivre (tout ce qu'il faut savoir pour l'entretien et le dépannage de sa voiture, 421 pages, nombreux dessins. Prix 459 fr. Par poste 524 fr.)

LE LIVRE DE L'AUTOMOBILE par Lepoivre (tout ce qu'il faut savoir pour l'entretien et le dépannage de sa voiture, 421 pages, nombreux dessins. Prix 459 fr. Par poste 524 fr.)

LES PRIX CI-DESSOUS SONT SUSCEPTIBLES DE MODIFICATION ET NE SONT VALABLES QUE JUSQU'A LA PARUTION DU PROCHAIN N° (ENVOYEZ VOTRE COMMANDE AUSSITOT APRES AVOIR PRIS CONNAISSANCE DES DERNIERS PRIX).

LE GUIDE DE L'AUTO, Prix 408 fr. Par poste 453 fr.

GUIDE DU CHAUFFEUR, par R. Champly. Conduite, entretien des moteurs, réparation, accessoires, conseils pratiques, éclairage, etc... 416 pages, nombreux dessins. Prix 185 fr. Par poste 265 fr.

LE LIVRE DE L'AUTOMOBILE par Lepoivre (tout ce qu'il faut savoir pour l'entretien et le dépannage de sa voiture, 421 pages, nombreux dessins. Prix 459 fr. Par poste 524 fr.)

LE LIVRE DE L'AUTOMOBILE par Lepoivre (tout ce qu'il faut savoir pour l'entretien et le dépannage de sa voiture, 421 pages, nombreux dessins. Prix 459 fr. Par poste 524 fr.)

JARDINAGE - ELEVAGE

CHAMPIGNONS ET TRUFFES (Manuel pratique de la culture de champignons et de la truffe), Encyclopédie Roret, 170 pages. Prix 102 fr. Par poste 160 fr.

ELEVEUR DE LAPINS, Encyclopédie Roret, 24 fig. 152 p. Prix 90 fr. Par poste 145 fr.

ELEVEUR D'OISEAUX, Encyclopédie Roret, 304 p. Description des oiseaux indigènes et exotiques, maladies, éducation. Prix 159 fr. Par poste 195 fr.

FAITES VOUS-MEME VOTRE MATERIEL DE JARDINAGE, par Lemonon, 68 pages. Prix 153 fr. Par poste 208 fr.

JARDINIER, FRUITIER, POTAGER, FLEURISTE. Traité pour cultiver le jardin familial. 500 pages. Prix 382 fr. Par poste 442 fr.

FECHEUR, Encyclopédie Roret, 480 pages (traité général de toutes les pêches d'eau douce et d'eau de mer). Prix 260 fr. Par poste 325 fr.

ELEVEUR DE PIGEONS, Encyclopédie Roret, 44 fig. 180 p. Prix 110 fr. Par poste 165 fr.

FAITES VOUS-MEME VOTRE MATERIEL DE BASSE-COUR, par Lemonon, 80 pages.

LE GUIDE DE L'AUTO, Prix 408 fr. Par poste 453 fr.

GUIDE DU CHAUFFEUR, par R. Champly. Conduite, entretien des moteurs, réparation, accessoires, conseils pratiques, éclairage, etc... 416 pages, nombreux dessins. Prix 185 fr. Par poste 265 fr.

LE LIVRE DE L'AUTOMOBILE par Lepoivre (tout ce qu'il faut savoir pour l'entretien et le dépannage de sa voiture, 421 pages, nombreux dessins. Prix 459 fr. Par poste 524 fr.)

LE LIVRE DE L'AUTOMOBILE par Lepoivre (tout ce qu'il faut savoir pour l'entretien et le dépannage de sa voiture, 421 pages, nombreux dessins. Prix 459 fr. Par poste 524 fr.)

BOISSONS HYGIENIQUES
Epuraton des Eaux potables
sirops boissons gazeuses, café, thé, boissons exotiques, 175 p.
Prix 192 fr. Par poste 225 fr.

CENT ENTREMETTS, Encyclopédie Roret, 140 pages. Prix 82 fr. Par poste 140 fr.

CONFISEUR - CHOCOLATIER, Encyclopédie Roret, 464 pages. Prix 310 fr. Par poste 375 fr.

LIVRE DE CUISINE DE TANTE MARIE, Taride, 509 pages. Cartonneté 337 fr. Par poste 397 fr. Bioché 230 fr. Par poste 290 fr.

LE PATISSIER, Encyclopédie Roret, 402 pages (Traité complet et simplifié de la pâtisserie de ménage, de boutique et d'hôtel). Prix 255 fr. Par poste 310 fr.

SOMMELIER ET MARCHAND DE VINS, Encyclopédie Roret, 497 pages. Prix 255 fr. Par poste 310 fr.

TRAITE DE LA TABLE, Cuisine, recettes, vins, ornementation. Encyclopédie Roret. Prix 153 fr. Par poste 210 fr.

MEDECINE - SPORTS TOURISME - CAMPING

ACROBATIE ELEMENTAIRE ET SUPERIEURE, par R. Reingier, 300 pages. Prix 255 fr. Par poste 295 fr.

LES ATHLETES SUR LE STADE, par R. Marchand, 40 photos, hors texte, 290 pages. Prix 129 fr. Par poste 170 fr.

CAMPING FAMILIAL, par J. Bousquet, 34 dessins, 82 pages. Prix 102 fr. Par poste 135 fr.

LE CANOE CANADIEN, par R. Matheron, 85 dessins, 128 p. Prix 100 fr. Par poste 130 fr.

CHERCHEURS DE PISTES, par Loiseau (Comment observer les animaux dans la nature par les procédés de la « Traque », 150 pages. Prix 82 fr. Par poste 122 fr.)

ELEVAGE ET MEDECINE DU CHIEN, par A. Lebeau, 160 figures, 215 pages. Prix 408 fr. Par poste 50 fr.

L'ENCHANTEMENT DES RAPIDES, par R. Matheron, 80 photos, 140 pages. Prix 150 fr. Par poste 190 fr.

LA FEMME ET LE SPORT, par M.T. Eyquem, 50 photos, 307 pages. Prix 129 fr. Par poste 170 fr.

DU FOOTBALL, par F. Albar, nombre photos, 290 pages. Prix 153 fr. Par poste 195 fr.

LA NATATION, par F. Leroix, 240 pages. Prix 153 fr. Par poste 196 fr.

LA GYMNASTIQUE, par Jean A. Lafite, 392 pages. Prix 408 fr. Par poste 460 fr.

INITIATION AU VOYAGE, par J. Hureau (Manuel pratique de tourisme), 100 pages. Prix 130 fr. Par poste 170 fr.

LES JOURS DE L'HOMME, par J. Besançon, 170 pages. Prix 153 fr. Par poste 195 fr.

JUDO ET JIU-JITSU, par Bonnet Maury et J. de Herdt, 76 pages. Prix 153 fr. Par poste 195 fr.

LEÇON TYPE DE CULTURE PHYSIQUE SPORTIVE, par A. Crestois, 20 pages. Prix 56 fr. Par poste 86 fr.

MANUEL ANNUAIRE DE LA SANTE, par F. Raspail, 500 fr. Prix 82 fr. Par poste 122 fr.

MEDECINE DE FAMILLE, par l'Onclé Paul (premiers soins hygiène générale, maternité), 700 pages. Prix 337 fr. Par poste 427 fr.

PLEIN AIR ET CAMPING, par J. Hureau, plus de 600 dessins iconographiques, 382 pages. Prix 230 fr. Par poste 270 fr.

LE RUGBY, par P. Audinet, nombre dessins et photos. 420 p. Prix 150 fr. Par poste 190 fr.

LA SANTE PAR LE RIRE (40 conférences optimistes de l'Onclé Hercule). Prix 77 fr. Par poste 117 fr.

LE TOUR ET LE COEUR DE LA FRANCE A BICYCLETTE, par René Chesal, 243 pages. Prix 160 fr. Par poste 200 fr.

VERS L'HARMONIE VITALE, par J. C. Casteyle (Précis de culture physique individuelle), 256 pages. Prix 408 fr. Par poste 450 fr.

VOYAGES POUR LES JEUNES par Loiseau (un programme d'activité pour apprendre aux jeunes à voyager et à observer la nature), 144 pages. Prix 150 fr. Par poste 190 fr.

DIVERS

L'AMOUR DES BETES, par Dedieu (Comment elles nous aiment. Comment il faut les aimer), 230 pages. Prix 102 fr. Par poste 142 fr.

LAYETTE POUR FILLETTE ET GARÇONNET, 156 pages. Prix 408 fr. Par poste 458 fr.

LES PLUS BELES PAGES DES LITTERATEURS CONTEMPORAINS SUR L'AMOUR DES BETES, par Dedieu, 128 pages. Prix 184 fr. Par poste 224 fr.

METHODE DE GRAPHOLOGIE PRATIQUE, par R. Trillat, 190 pages. Prix 306 fr. Par poste 346 fr.

NETTOYAGE, dégraissage, dé-tachage, blanchissement, blanchissage, 260 pages. Prix 225 fr. Par poste 265 fr.

PRATICA, par E. Doue, 1 200 recettes ou procédés utiles par tous et chaque jour, 360 p. Prix 390 fr. Par poste 440 fr.

SECRETARE PRATIQUE DE LA CORRESPONDANCE (lettres de famille, d'affaires), 320 pages. Prix 276 fr. Par poste 336 fr.

NOS OUVRAGES SPÉCIALISÉS

LE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE
par C. LACOME et H.P. BORESTROKE. Ouvrage indispensable à la connaissance de la moto. Nombreux dessins, considérations théoriques et pratiques sur le moteur 2 et 4 temps, l'entretien et la réparation de la machine. Nombreux renseignements au point de vue du bricolage, la compétition, le tourisme, le sidecar.
Prix : A nos bureaux 60 frs. Par poste 345 frs.

L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION
par C. LACOME. Tous les trucs, toutes les « ficelles » dévoilées. Cet ouvrage vous permettra d'économiser de nombreux billets de mille.
Prix : A nos bureaux 300 frs. Par poste 345 frs.

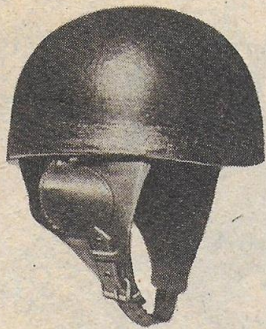
L'ART DE CONDUIRE LA MOTO
par C. LACOME et H.P. BORESTROKE. Cet ouvrage intéressera même le motocycliste averti. La conduite de la moto, du vélomoteur, du sidecar, y

sont traités de la façon la plus complète.
Prix : A nos bureaux 200 frs. Par poste 245 frs.

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE
Opuscule contenant toutes indications sur l'entretien de votre machine, aide-mémoire, permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, de vérifier le kilométrage des pneumatiques, de noter toutes les adresses utiles.
Prix : A nos bureaux 60 frs. Par poste 75 frs.

B.M.W. ZUNDAPP
Agent Général LATSCHA, 19, r. Auguste-Bailly
Asnières - Gré. 17-93

ELECTRO-VULCANISATION
16, Cité Dupont (50, rue St-Maur) PARIS-11^e - ROQ. 00-43
REPAIRE et RECHAPE tous pneus auto et moto en 8 jours
Soudure de tringles - Occasions - Expéditions province



Le Casque GÉNO

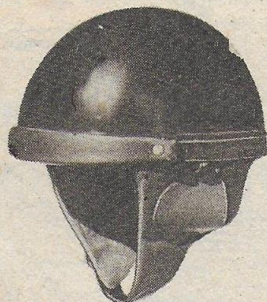
à calotte en métal
léger à haute résis-
tance imperforable
aux chocs

AGREE EN
COMPETITION
pour tous pays affiliés
à la F.I.C.M.

le type COMPETITION
est adopté par
« Moto-Revue » pour
son casque d'honneur

type RECORD
à calotte composite
extra-léger

TYPE TOURISTE
calotte en métal léger
avec visière ou bourrelet



ETABLISSEMENTS
GUENEAU

6, Fg Saint-Honoré
PARIS (VIII^e)

USINES ET BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des
CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

CARBURATEURS ORIGINES

AMAL
FISCHER
FRANKFURT

pour

D. K. W.

250 cmc. - 350 cmc. 500 cmc.

STATION-SERVICE 83

83, Av. de la Grande-Armée, 83, PARIS-16^e

ATTENTION !

Sté MOVEA

IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE
B. S. A. — SUNBEAM — NEW - HUDSON

CHANGEMENT D'ADRESSES

BUREAUX :

79, Avenue de la Grande-Armée. . . PARIS-16^e
COP. 27-23

ATELIERS :

G. G. N. : 23, rue Madeleine - Michélie. 23
NEUILLY-S-SEINE MAI. 29-12



La marque BUFFLIER a fait la renom-
mée du sidecar français, tant par la
qualité de sa fabrication que par le
confort et la beauté de ses modèles.
Le type 1948, présenté ci-contre, est
d'une pureté de lignes inégalée, due
à la simplicité des formes qui reste
toujours la source de la suprême
élégance.

AGENTS DEMANDÉS
DANS TOUTE LA FRANCE

Etablissements BUFFLIER

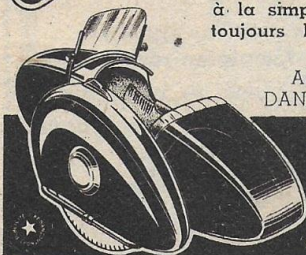
31, Cours Emile-Zola
LYON-VILLEURBANNE

PARIS DEPRESZ

187 bis, rue Armand-Sylvestre

COURBEVOIE

M. BAZIN, 15, rue Pasteur à Puteaux



VENTE LIBRE SANS BON

BERNARDET

Sidecar 350 et 500 disponibles
Scooter 130 cmc. - 4 vitesses
livraison 2 mois

(Sans Bon)

MOTO "GUILLER" 150 cm³ SANS BON

moteur AMC, culbuteurs, 4 vit., 85 kmh. - délai 1 mois 1/2

BICYCLETTE à moteur SANS BON

Pour hommes, dames, mixtes disponibles

VELOCIMANES à moteur SANS BON

Pose de moteurs sur voitures de mutilés ou voitures
complètes disponibles

CYCLOMOTEUR "MOTOBECANE"

SANS BON

2 vitesses, éclairage, kick starter — délai 1 mois 1/2

Vélocoteurs disponibles : (Avec Bon)
TERROT — MONET-GOYON — GUILLER

MOTO-

6, Bd Richard-Lenoir, 6
— PARIS - XI^e —

R. DANVIGNES

— DIRECTEUR —

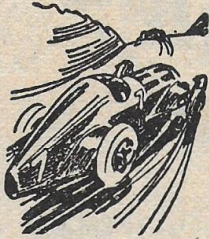
Tél. : ROQ. 29-28

BASTILLE

— Expédition Paris-Province —

Mentionnez toujours « **MOTO-REVUE** » en écrivant aux annonceurs

VOICI LES GRANDS FROIDS



Dans votre essence

BRETOCYL GRAPHITÉ

Le « Superlubrifiant des Champions »
et le « Champion des Supercarburants »

BRETOCYL GRAPHITÉ : départs facilités

BRETOCYL GRAPHITÉ : Graissage des
hauts de cylindre immédiatement assuré

BRETOCYL GRAPHITÉ :

Prolonge la vie de votre mo-
teur dont il est le VERITABLE
BOUCHIER et vous procure :

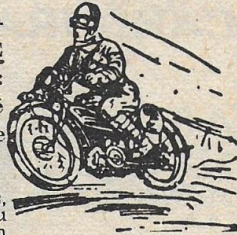
Puissance - Souplesse - Sécurité
Suppression du cliquetage

ECONOMIE D'ESSENCE

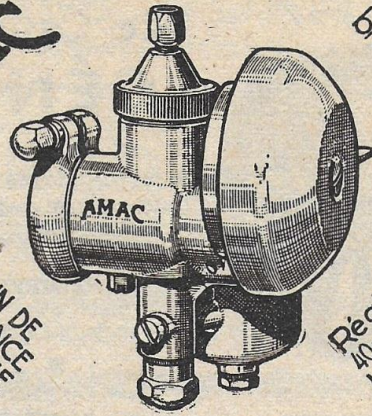
En vente dans tous les garages,
Stations - Services, Motoristes ou
BRET-OIL qui vous enverra son
coffret de propagande de 15 flacons-doses, correspondant
à 150 litres d'essence, pour le prix de 595 francs.

Société BRET-OIL

4, rue Jeanne-d'Arc, ISSY-LES-MOULINEAUX
(Seine) — Téléphone : MIC. 18-30



Avec
AMAC



à
cheminée
brevetée S.G.D.G.

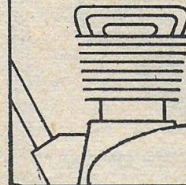
GAIN DE
PUISSANCE
ECONOMIE
MAXIMUM

Réglage :
40 rue de Villiers
LEVALLOIS
PER. 06-02



Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



← bonne compression
longue durée

René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente
28, rue Ernest-Renan, ISSY-LES-MOULINEAUX
Métro : Porte de Versailles — Tél : MIC. 03-72

PRESENTE LE NOUVEAU VELOMOTEUR
GNOME et RHONE R3



Prix : 73.600. Supplément pour sélecteur.
Fourche télescopique - Pneus 25x3 - Réservoir
14 litres - Selle suspendue - Vitesse 80 kmh.
ESSAI ET DEMONSTRATION

LIVRABLE DE SUITE

Distributeur Officiel des Grandes Marques

MOTOBECANE - TERROT

SIDECARS

BERNARDET

Catalogue contre 30 francs timbres

MOTO-SPORT

R. GUIGNABODET

L'EXPERIENCE D'UN USAGER, D'UN COUREUR
AU SERVICE DES MOTOCYCLISTES

AGENCE EXCLUSIVE

A.J.S. — ARIEL — DOUGLAS — GRIFFON
JONGHI — GILERA — PANTHER

Casques MONNERET — Suspensions STIGNANI

STOCKISTE MOTO - PIECES

AGENT et TOUTES PIECES

MOTOCONFORT - MAGNAT-DEBON - RADIOR
KCELHER-ESCOFFIER - V. A. P. - NEW-MAP
GUILLER - AUBIER-DUNNE - F.N. - CYCLEX
SCOOTER A.G.F. - HELYETT - etc...

Tous les accessoires
toutes les pièces
toutes les motos

Toutes les réparations
toutes les révisions
toutes les adaptations

TOUJOURS VITE ET BIEN

BRIE - COMTE - ROBERT (S.-M.) — Tél. : 216

Moto revue

12, rue de Cléry - PARIS-2°

Tél. : Gut. 73-32 +

ABONNEMENTS

	France	Etranger
24 N°s	480 fr.	600 fr.
12 N°s	240 fr.	340 fr.

① L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, de Noël, etc.) et on économise plus de 120 francs sur l'ensemble des numéros de série.

② Versez à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes, MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2°).

③ Indiquez sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, votre adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau.

④ Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement et alors collez au dos du talon de chèque, votre bande d'abonnement découpée, et corrigée s'il y a lieu.

⑤ Evitez le chèque banque sur la province, le talon du chèque postal vous servant de reçu.

⑥ Pour tout changement d'adresse, envoyez 15 frs en timbres avec la dernière bande, rectifiée.

INFORMATIONS

◆ L'ACTIVITE DE NOS RAFFINERIES

Au cours du mois d'octobre dernier, nos raffineries ont traité 748.000 tonnes de pétrole brut, et réceptionné d'autre part 695.413 tonnes du même produit. La quantité de produits traités fut de 688.827 tonnes, et celle de produits finis sortis, 727.238 tonnes.

En septembre, les raffineries avaient traité 632.807 tonnes de pétrole brut et obtenu 627.993 tonnes de produits finis.

◆ AUGMENTATION DES INDEMNITES DE L'U.N.A.T.

Aux termes d'un arrêté du 19 novembre publié au Journal Officiel du 14 décembre, les indemnités allouées à l'U.N.A.T. seront de 80 francs pour chacun des 200.000 premiers candidats ayant subi l'examen du permis de conduire, et 80 francs pour chacun des candidats suivants. Ce nouveau régime entre en application à compter du 1^{er} janvier 1949.

◆ VERS UNE NORMALISATION DE L'ECLAIRAGE

Le comité I.S.O.-22 de l'O.N.U., au cours d'une récente réunion, a envisagé la possibilité d'une unification générale de la réglementation de l'éclairage des véhicules, quel que soient les pays et les continents. Si ce vœu vient à se réaliser, la tâche des constructeurs exportateurs sera facilitée notablement.

1948

n'a pas été pour nous, motocyclistes, une année brillante.

Une industrie privée de matières premières, paralysée par les conditions économiques, brimée par des gouvernants plus habiles à manier la pompe à phynances et le presse-contribuables qu'à assurer l'équilibre du pays, un carburant

de plus en plus mauvais et de plus en plus rare et pour couronner le tout un été qui a rappelé le déluge, et il ne nous appartient pas d'évoquer le reste de nos maux : vraiment ce n'est pas un beau bilan. Il ne semble pas, malheureusement, que 1949 s'ouvre sous des auspices plus favorables : impôts plus lourds, augmentation certaine du prix de la vie, diminution constante du pouvoir d'achat et toute la lyre. Le prix de nos machines est trop élevé pour que le Français moyen puisse les acheter, même si le marché était libre, trop élevé aussi pour permettre de les exporter. Comment conserver son optimisme devant une situation qui s'aggrave sans cesse et risque de devenir catastrophique ? Certes au point de vue technique, nous construisons de bonnes machines et dans le domaine de la petite machine, certaines de nos réalisations sont de premier ordre. Nos deux temps et nos quatre temps 125 et 150 cmc. sont de conception moderne. Nous avons également dans les moyennes et dans les grosses cylindrées des machines éprouvées. Nous avons même des prototypes de tout premier ordre mais dont la construction en série ne peut être envisagée à l'heure actuelle. Nous sommes un peu comme des Poulbots devant la vitrine d'un magasin de jouets. Que d'ingéniosité il nous faut pour pouvoir rouler encore sur des machines qui ont depuis longtemps mérité leurs invalides, sur des assemblages de pièces diverses, sur des motos des surplus reconstituées tant bien que mal. Quelques-uns d'entre nous ont la bourse assez bien garnie pour acquérir des machines étrangères mais ils sont, par rapport à la masse des motocyclistes, bien rares. L'automobilisme ne serait guère pratique s'il n'y avait que des Rolls, des Cadillac, des Delahaye ou des Talbot. La motocyclette doit être le moyen de transport populaire par excellence. N'accusons pas nos constructeurs de vendre cher. On ne peut construire bon marché qu'en s'engageant dans la production en grande série. Nous avons des usines bien équipées qui pourraient le faire si elles étaient largement approvisionnées en matières premières et ce n'est pas le cas.

Au point de vue sportif, nous avons des champions de premier ordre, mais ils sont contraints d'utiliser des machines étrangères. On comprend fort bien que nos constructeurs ne puissent engager les frais énormes que nécessite l'étude, la construction et la mise au point des racers et la participation aux épreuves. C'est également regrettable pour la technique, car la course est à l'origine de tous les progrès.

L'état des routes devient angoissant. Les frais d'entretien croissent rapidement alors que les crédits accordés à nos admirables services routiers diminuent. Là encore, nous allons tout droit à la catastrophe. Comment attirer les touristes étrangers si nous ne leur offrons que nids de poules et têtes de chats ? De plus, de mauvaises routes mettent à l'épreuve et nos machines et nos pneus.

La période sombre que nous traversons est donc loin d'être révolue, mais il faut néanmoins ne pas se laisser aller au découragement. On ne peut se relever rapidement d'un cataclysme pareil. Mais on aurait pu espérer que les hommes politiques, au lieu de nous laisser glisser plus bas d'année en année, nous auraient permis de remonter lentement la pente. Ils connaissent plutôt les piqués que les chandelles.

Informations

◆ LE SALON DE BRUXELLES

Le Salon de Bruxelles, qui se déroulera du 22 janvier au 2 février 1949 au Palais du Centenaire, est promis à un succès sans précédent. Rappelons qu'il sera ouvert tous les jours, sans interruption, de 10 à 19 heures. La participation nationale et étrangère s'avère dès maintenant aussi nombreuse qu'intéressante, et il est probable que de nombreuses nouveautés seront révélées au public. La surface de 45.000 kms carrés utilisée l'an dernier sera encore plus importante pour ce Salon, le 32^e du nom, dont le prestige est considérable, aussi bien pour l'exposition automobile que pour l'exposition motocycliste.

◆ LE PROCHAIN SALON DE GENEVE

Etant donné le nombre record d'exposants que comptera le 19^e Salon International de l'Automobile, de la Moto et du Cycle à Genève, qui aura lieu du 17 au 27 mars 1949, les organisateurs se sont vus dans l'obligation de construire un ensemble de bâtiments encore plus étendu que pour la précédente manifestation.

Le Comité du Salon de l'Automobile s'excuse d'ores et déjà auprès de la population genevoise des difficultés qu'il lui occasionne, soit sur le terre-plein du boulevard du Pont d'Arves, soit à la rue Bernard Dussaud.

En effet, le premier se trouvera largement entamé par les nouvelles halles d'entrée et la seconde sera entièrement barrée entre le Palais des Expositions et la caserne, et transformée en une série de stands, auxquels seront adjoints un nouveau tea-room et un bar répondant à toutes les exigences du moment.

L'intérêt suscité dans le monde entier par le Salon de 1949 est tel que l'on recense déjà des chambres pour la fin du mois de mars 1949.

On annonce la venue des principaux constructeurs des marques de réputation mondiale, accompagnés de leurs ingénieurs et carrossiers.

Les travaux sont menés avec une diligence extrême, car le Salon s'ouvrira dans moins de 3 mois, dans un décor complètement rénové. L'année 1949 marquera la sortie de modèles entièrement nouveaux, tant par leur conception mécanique que par la présentation de lignes aérodynamiques modernes.

L'intérêt sera donc égal pour le technicien et le profane, qui y trouveront tous un plaisir intense.

◆ LA RUSSIE VEUT LE CAOUTCHOU DE CEYLAN

Jusqu'ici, les principaux acquéreurs du caoutchouc de l'île de Ceylan étaient les Etats-Unis et l'Angleterre. Mais nous apprenons que l'U.R.S.S. aurait fait des offres à Colombo pour l'acquisition de la totalité de la production à un prix bien supérieur. Le caoutchouc de Ceylan constituera-t-il un motif de conflit supplémentaire entre les « trois grands » ?

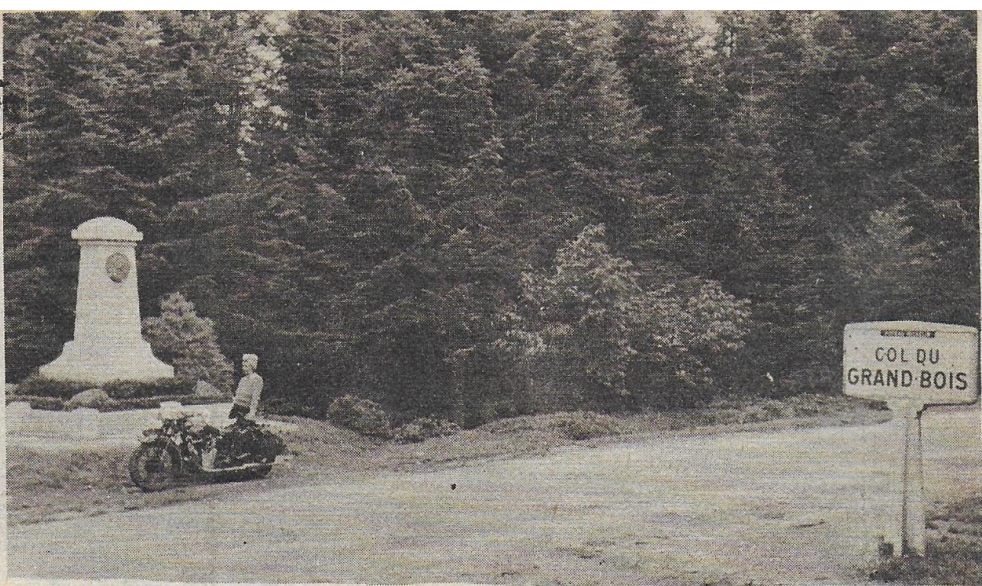
◆ CAVANNA ENTRE DANS LES ORDRES

Notre confrère italien « Sport-Moto » annonce l'entrée en religion de Cavanna, champion sidecariste et recordman du monde en sidecars 350 et 125 cmc. !

Voilà certes une nouvelle inattendue. Soyons certains que « Padre Francesco » (tel sera le nom de Cavanna au monastère) n'oubliera pas dans ses prières les motocyclistes en général... et les coureurs en particulier.

◆ VOITURETTE A REACTION

Un mécanicien de Gstaad (Suisse), M. Hans Berger, a établi une voiturette à réaction destinée à une fillette de 6 ans. Le propulseur miniature exerce une poussée de 6 kgs 800. Sa puissance maximum est atteinte à 16.000 combustions à la mi-



nute. Une petite bouteille d'air comprimé permet le démarrage. Le levier de la soupape d'air forme contact et allume le mélange carburant. La propulsion se poursuit sans autre allumage, le fonctionnement étant continu. La vitesse atteint 40 kmh.

◆ LE TOURISME EN SUISSE

Au cours du mois d'octobre dernier, 3.410 motocyclistes sont entrés en Suisse avec leur machine. Le total des véhicules automobiles en transit dans ce pays fut pour la même période de 40.942 véhicules, ce qui marque un progrès important par rapport à l'année dernière (24.656), et est même supérieur au total enregistré en octobre 1938 (22.982). La France et Monaco arrivent en première place avec 18.794 véhicules, suivis par l'Italie (14.850).

◆ ATTENTION A L'ESCROC !



Un dénommé CABY, utilisant aussi diverses autres identités, notamment celle de Herbin, escroque depuis une année les commerçants de l'Automobile et du Cycle, en se disant représentant d'Éditions spécialisées ou de marques de pneus, d'accessoires, etc... selon les cas.

Trompant la confiance, il obtient des versements en espèces pour des commandes fictives et il délivre des reçus à l'aide d'un carnet acheté dans le commerce.

Si cet individu se présente chez vous, faites-le immédiatement arrêter. La police a délivré un mandat d'arrêt contre lui.

Les Éditions I.G.P., 3, Cité d'Hauteville, Paris, offrent une prime de frs 5.000 à la personne qui aidera à mettre fin à ses agissements.

On nous signale qu'il opérerait dernièrement dans les Bouches du Rhône et qu'il

PRENEZ-EN NOTE

● LORSQUE VOUS REGLEZ VOTRE ABONNEMENT PAR CHEQUE POSTAL OU MANDAT-CARTE, INSCRIVEZ AU DOS DU TALON, EN CARACTÈRES D'IMPRIMERIE, VOTRE NOM ET VOTRE ADRESSE BIEN LISIBLEMENT POUR ÉVITER TOUTE ERREUR.

● N'ÉCRIVEZ PAS POUR DEMANDER NOS CONDITIONS D'ABONNEMENT. ELLES FIGURENT EN TÊTE DE LA PREMIÈRE PAGE.

● POUR TOUT ENVOI DE NUMÉROS DE COLLECTION OU D'ARTICLES DE LIBRAIRIE, LE PRIX DU PORT EST À AJOUTER À CELUI DE LA MARCHANDISE.

● NOUS NE FAISONS AUCUN ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT.

● À TOUTE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS, JOIGNEZ UNE ENVELOPPE TIMBRÉE PORTANT VOTRE NOM ET VOTRE ADRESSE.

Le col du Grand Bois (1.145 m.) pris de St-Etienne. A gauche : le monument élevé à la mémoire de Velocio (Paul de Vurie), apôtre de la bicyclette polymultipliée. (Photo de M. Ollagner, abonné à St-Martin en Coailleux, Loire).

était susceptible de se diriger soit vers la côte, soit vers Lyon.

◆ UNE 100 cmc. BENELLI

Le constructeur de Pesaro aurait en projet une nouvelle 100 cmc. à cadre en tôle d'acier, suspension arrière oscillante, avant télescopique, moteur deux temps, avec admission réglée par distributeur rotatif.

◆ MENACES DE REQUISITIONS

Un de nos lecteurs nous a adressé la lettre suivante :

J'ai l'honneur de vous signaler, qu'ayant eu la chance d'obtenir une motocyclette neuve, au mois de mars de cette année, un beau jour du mois d'octobre, je reçus la visite d'un gendarme venant m'annoncer qu'il était chargé de dénombrier toutes les motocyclettes neuves...

Je suis un vieux lecteur de « Moto-Revue », et dans un de vos numéros de novembre, je crois, vous faisiez allusion à ces mesures propres à décourager les amateurs de motos.

Je souhaite que cette mesure restera sans effet, et que nous ne devrions pas subir de nouvelles réquisitions semblables à celles, de triste mémoire, de 1939.

M. Constant HUBERT,
Bain de Bretagne (I-et-V.)

◆ MODIFICATION DE L'ÉCLAIRAGE AU MAROC

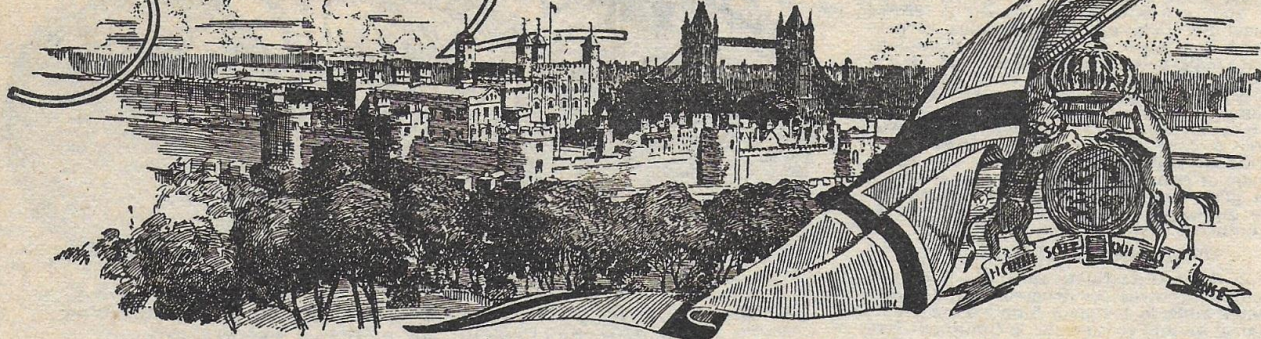
Est-ce vrai, est-ce faux ? Il est question d'une prochaine modification concernant l'éclairage de tous nos véhicules. On reparle de l'éclairage jaune obligatoire au Maroc. Serait-ce pour cette année ? En effet, bien des phares actuels paraboliques ou non, sont encore aveuglants sur nos routes, sans compter les cyclistes imprudents circulant sans feu rouge.

C. M.

◆ EN MARGE DES DERNIERS RECORDS DE GUZZI

Les records battus par l'écurie Guzzi étaient précédemment la propriété de deux jeunes anglaises, alors âgées de 15 ans, du nom de Miss Hall. La machine du record, de la marque Rocket, était propulsée par un moteur Jap à culbuteurs à l'origine de 125 cmc., mais régué par chemisage à la cylindre de 75 cmc. La performance des deux petites anglaises, se relayant au guidon de leur engin « poids plume » était pour l'époque aussi méritoire que celle des as de Guzzi. Il est bon, à près de 20 ans de distance, de le rappeler.

Le Salon de Londres



L'industrie anglaise donne une impression d'extrême vitalité et en fait tout en approvisionnant d'une manière réduite le marché intérieur, elle exporte largement dans tous les pays à change élevé. La haute classe de la moto anglaise, sa construction consciencieuse et son impeccable fini lui ont conquis, ou plutôt conservé la plupart des grands marchés mondiaux. Sans doute les anglais doivent ils attendre longtemps les livraisons et certaines machines particulièrement séduisantes sont uniquement destinées aux étrangers. Du moins ont-ils la consolation d'espérer que, les conditions économiques s'améliorant, une proportion de plus en plus grande de machines pourra être réservée au marché intérieur et ils peuvent être satisfaits de voir la technique anglaise ne pas rester dans un état de stagnation, mais évoluer rapidement vers de nouveaux types.

Certes, certaines techniques ne sont pas absolument nouvelles, mais c'est leur généralisation qu'il faut surtout remarquer. Il y a treize ans que Triumph a assuré aux deux cylindres jumelés le succès. Il est essentiel qu'une nouveauté ou plus exactement une solution qui n'est pas couramment utilisée soit soutenue par une grande marque qui jouit de la confiance des acheteurs. Quand le chemin a été déblayé, les autres constructeurs suivent et le public aussi. Actuellement dans les 500 cmc., les deux cylindres jumelés sont les rois. Certes le monocylindre n'a pas disparu, quand ce ne serait que pour des questions de prix de revient, mais cependant on ne peut contester l'énorme gain de terrain réalisé par le deux cylindres jumelés. C'est maintenant une tendance très nette de la construction anglaise.

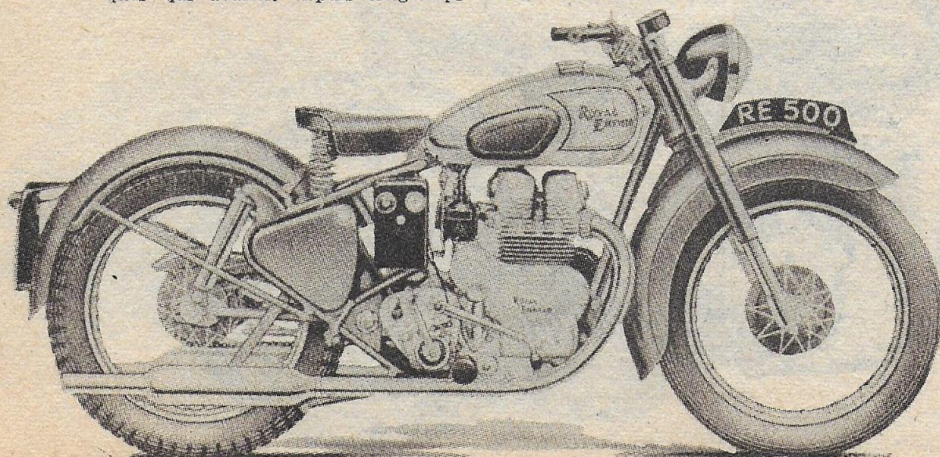
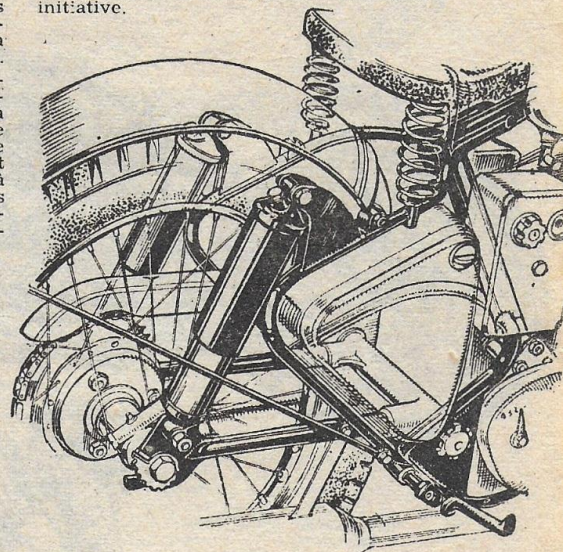
Une autre tendance est, du point de vue sportif, fort intéressante : c'est la livraison au public sportif de machines de course. Des marques comme Norton ou Velocette le faisaient depuis longtemps. Mais nous voyons nombre d'autres marques qui avaient depuis longtemps re-

noncé à la course, y revenant indirectement par ce moyen. Nous ne pouvons que nous en féliciter pour deux raisons principales : c'est tout d'abord que le champ des concurrents se trouvera élargi; il se réduisait pratiquement à trois marques, dont une étrangère. Il en résultait une stagnation du dessin. La puissance de machines nouvelles créera une émulation heureuse. Certes il ne faut croire que du jour au lendemain les nouvelles venues vont triompher de vétérans chevronnés, mais néanmoins on peut espérer que les anciens réagiront et réaliseront de nouveaux progrès pour faire face à leurs jeunes concurrents. Ensuite il faut, à notre avis, attacher une très grande importance à des épreuves comme le Grand Prix de l'Île de Man ou le Clubman T.T. qui constituent une pépinière de champions et préparent des générations d'as capables de remplacer leurs aînés quand ceux-ci abandonnent la compétition. Et pour toute l'industrie, la course constitue le meilleur banc d'essai.

On est frappé également par le développement de la machine nettement utilitaire. L'Angleterre n'a pas, à tort ou à raison, adopté le moteur auxiliaire. Elle établit une barrière entre la bicyclette et la machine à moteur. Elle construit bien des autocycles qui correspondent à ce qu'était le vélomoteur primitif, sans changement de vitesse, équipé d'un moteur de 100 cmc. Mais nous avons l'im-

Deux aspects de la 500 cmc. bicylindre Royal-Enfield. Ci-contre : Détails de l'arrière. La suspension arrière se compose de deux bras oscillants et de deux éléments télescopiques prenant appui sur le triangle arrière du cadre. Ci-dessous : Vue d'ensemble de la machine, côté distribution.

pression que la clientèle reste, pour ce type de machine, assez limitée. Le succès de la moto légère de 125 cmc. est beaucoup plus net, mais déjà on évolue vers le 150 cmc. et le 200 cmc., d'autant que Villiers, spécialiste du deux temps, sort de remarquables groupes pour ces machines. Mais voici une nouveauté sensationnelle : c'est la machine utilitaire de luxe établie par Velocette et c'est une réalisation qu'il faut suivre avec le plus grand intérêt. Y a-t-il pour une machine d'un prix relativement élevé et de performances assez modérées, mais vraiment pratique, d'une souplesse, d'une maniabilité, d'un confort, d'un silence, d'une facilité, on pourrait presque dire d'une absence d'entretien qui n'ont jamais été atteints, une clientèle assez vaste ? Tel est le problème qui se pose. On ne peut que souhaiter le succès à cette courageuse initiative.



Il semble que le sidecar reprenne du poil de la bête et on peut s'en féliciter. La conception reste classique, la construction solide, honnête.

Quant au cyclecar, il n'est représenté que par Morgan, mais, à la chaîne près, c'est avec son quatre cylindres et son châssis à longerons, une voiturette à trois roues.

La moto pliante Corgi qui, par des points s'apparente aux scooters, est très populaire, ainsi que le Swallow Gadabout. Il y a donc une clientèle pour ces machines quand elles sont bien conçues.

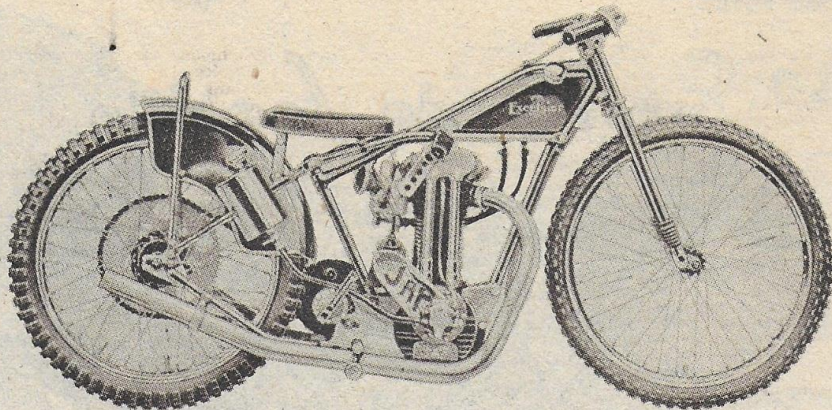
Les grosses machines de 1000 cmc. ne sont plus représentées, mais très brillamment, que par deux marques, alors qu'il y a quinze ou vingt ans, il y en avait un modèle dans le programme de presque toutes les marques. Machines de luxe,

dit-on, mais ce n'est pas notre avis. Certaines de ces machines ne coûtaient pas beaucoup plus cher que telle supersport de cylindrée moyenne. La consommation elle-même se situe aux environs de cinq à six litres aux 100 kms. Nous ne savons à quoi attribuer ce déclin de la grosse machine. Cela est d'autant plus surprenant que leurs deux derniers champions ont, malgré leurs prix élevés, car il s'agit de modèles de grand luxe, une clientèle très étendue. Il est vrai qu'elles remplissent d'enthousiasme le mécanicien. Le nouveau quatre cylindres Ariel, avec son moteur tout en alliage léger et la Vincent H.R.D. de conception si rationnelle et si hardie sont de pures merveilles, et elles sont pour l'industrie motocycliste ce que sont Rolls Royce et Bentley pour l'industrie automobile.

IMPRESSIONS TECHNIQUES

Si Scott reste fidèle au piston à déflecteur, les autres constructeurs de 2 temps ont adopté le piston à fond plat. La tendance semble comme sur le Continent être aux deux canaux de transvasement opposés, disposés latéralement et à l'orifice d'échappement à l'avant. Il n'y a qu'un exemple de moteur à balayage en équicourant à deux cylindres et chambre d'explosion commune, c'est l'E.M.C.

Nous avons déjà signalé que parmi les quatre temps il n'y a que deux flat-twins, Velocette et Douglas. La catégorie 250 cc. est en voie d'extinction. A part la 350 cc. Triumph et la Douglas, les 350 cc. sont des monocylindres. Par contre en 500 cc. les positions du mono sont très menacées par le bicylindre jumelé. La curieuse quatre cylindres Wooler à balanciers suscite un vif intérêt, mais il est trop tôt pour savoir quel sera son succès commercial. Dans les grosses cylindrées nous trouvons le quatre cylindres Ariel et le bicylindre en V Vincent H.R.D. désor-



Une Excelsior de dirt-track équipée du célèbre moteur J.A.P. Remarquez les petites dimensions des ailettes. Il est vrai qu'un moteur fonctionnant au méthanol chauffe peu.

mais seul représentant britannique du moteur en V.

On constate une tendance à employer de plus en plus les alliages légers, non seulement pour le carter, mais pour les cylindres et les culasses. Beaucoup de bielles sont en duralumin. Dans beaucoup de cas les bielles en dural portent directement sur les manetons. Parmi les détails les plus intéressants du quatre cylindres Ariel, il faut signaler l'emploi de chemises ayant sensiblement le même coefficient de dilatation que le bloc en alliage léger, ce qui permet de réduire au minimum le jeu des pistons. Cela évite le claquement à froid et en améliorant

la portée, réduit l'usure. Chez Matchless on obtient d'excellents résultats avec un enroulement de fil d'acier autour du piston.

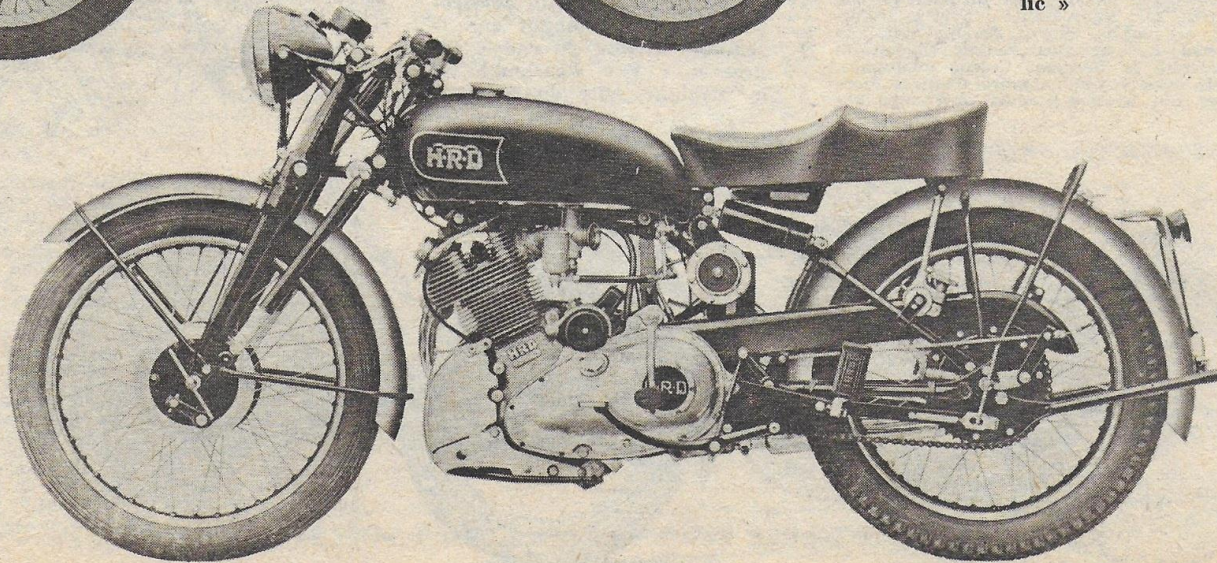
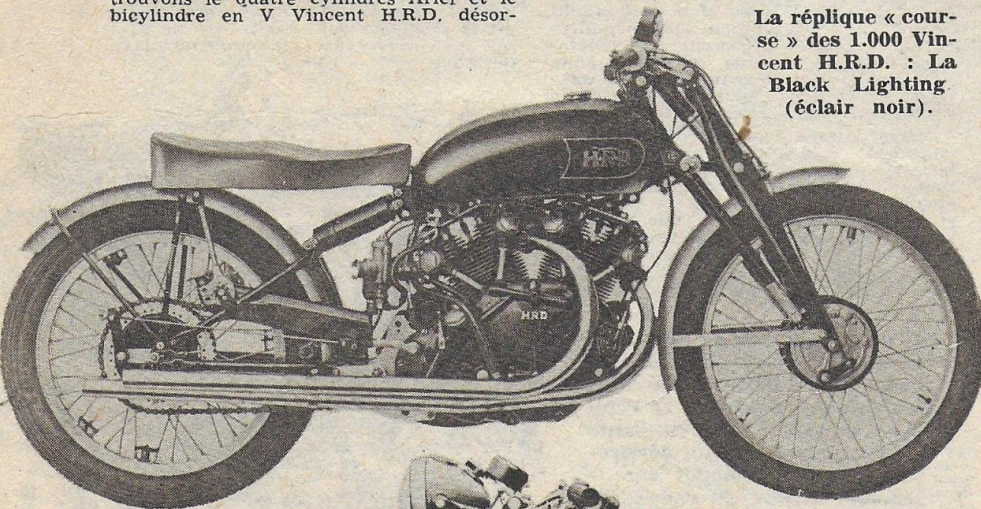
La distribution par tiges et culbuteurs domine de loin, bien qu'on trouve encore quelques moteurs à soupapes latérales dont le flat-twin Velocette qui présente également la caractéristique d'être avec la Scott, la seule machine à refroidissement par eau. La distribution par arbre à cames en tête ne se rencontre que chez Velocette et Norton pour les types de course et que chez Sunbeam.

Rien de nouveau en ce qui concerne le graissage. On a généralement augmenté le débit des pompes pour assurer une circulation plus rapide du lubrifiant. De plus en plus des canalisations internes remplacent les tuyauteries extérieures. Le moteur moderne a un aspect de plus en plus net. Les cylindres de beaucoup de moteurs pénètrent profondément dans le carter.

Lentement, mais sûrement, l'allumage par batterie et bobine gagne du terrain, même sur les deux temps où un redresseur de courant permet d'utiliser le volant magnétique pour la recharge de la batterie. Ces redresseurs à plaques sont très robustes. Les nouveaux modèles de Scott et d'Ariel Square Four ont maintenant un allumage batterie bobine. On a tendance à utiliser des dynamos plus puissantes à régulateur. L'avance à l'allumage est presque toujours automatique.

La réplique « course » des 1.000 Vincent H.R.D. : La Black Lighting (éclair noir).

Une des nouvelles 500 cmc. monocylindriques de Vincent H.R.D. La « Comet » également à fourche « Girraulic »



Le carburateur à aiguille est si satisfaisant qu'il n'y a aucun lieu de le modifier. Mais on trouve sur beaucoup de machines des filtres à air. La guerre en a démontré la nécessité.

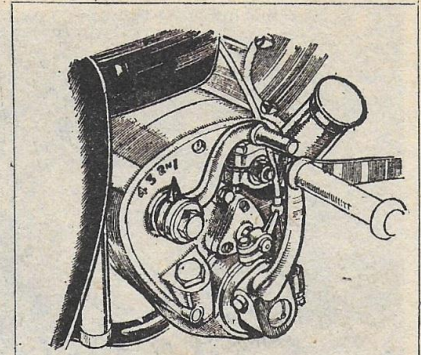
Peu de nouveautés en ce qui concerne les transmissions, mais nous croyons que les embrayages auto serreurs sont appelés à se répandre. La transmission acatène n'est représentée que par Sunbeam et par la petite Velocette.

Parmi les cadres, ceux de P.M. (sur sa 600 cmc.), et de Vincent H.R.D. restent des exemples heureux mais isolés. Le cadre de la Vincent H.R.D. monocylindrique est une adaptation extrêmement ingénieuse du même principe. Le cadre, on pourrait dire le châssis de la nouvelle Velocette, mérite d'être sérieusement étudié et peut déterminer un nouveau mouvement en faveur de la tôle emboutie qui a été pratiquement abandonnée au cours des dernières années.

Le succès de la fourche avant télescopique est de plus en plus net et il gagne

les petites machines. On reconnaît de plus en plus la nécessité de la suspension arrière, mais dans trop de cas elle est facturée en supplément. Mais n'en a-t-il pas été jadis de même pour l'équipement électrique? Une machine doit, tout comme une voiture, être livrée avec un équipement complet. Se représente-t-on un constructeur automobile facturant à part les ressorts arrière, les amortisseurs et l'indicateur de vitesse (celui-ci rendu, en Angleterre, obligatoire par la loi)? Quant aux types de suspensions arrière, celles à glissières télescopiques, celles à fourche oscillante et celles à moyeu suspendu sont toujours en présence et maintiennent leurs positions. En tous cas la machine à arrière rigide a fait son temps.

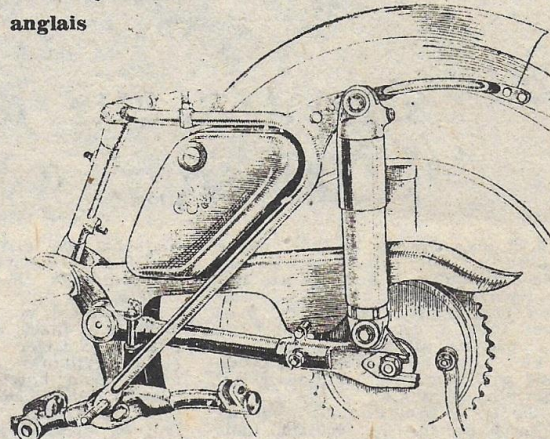
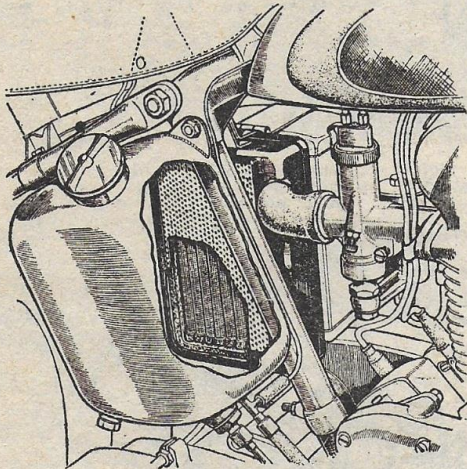
Ce Salon a été un incontestable succès. Il a eu l'honneur d'être inauguré par le Maréchal Montgomery qui célébrait, ce jour-là, son anniversaire et a reçu... une moto Triumph, car il est de longue date, un motocycliste convaincu et pratiquant.
H. P. B.



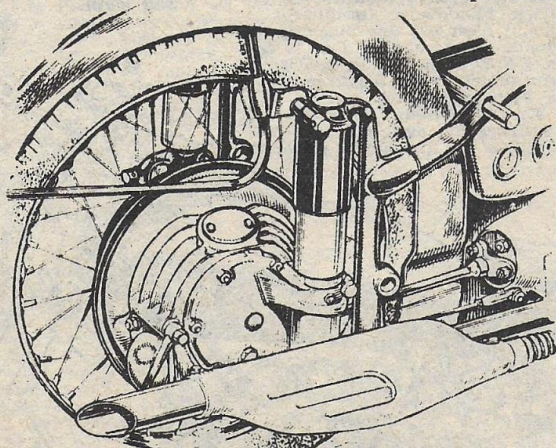
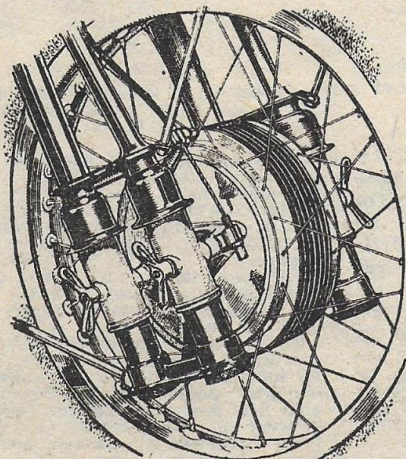
Ci-dessus : La boîte des nouvelles Royal-Enfield comporte toujours le petit levier de remise au point mort particulier à la marque.

QUELQUES CROQUIS TECHNIQUES

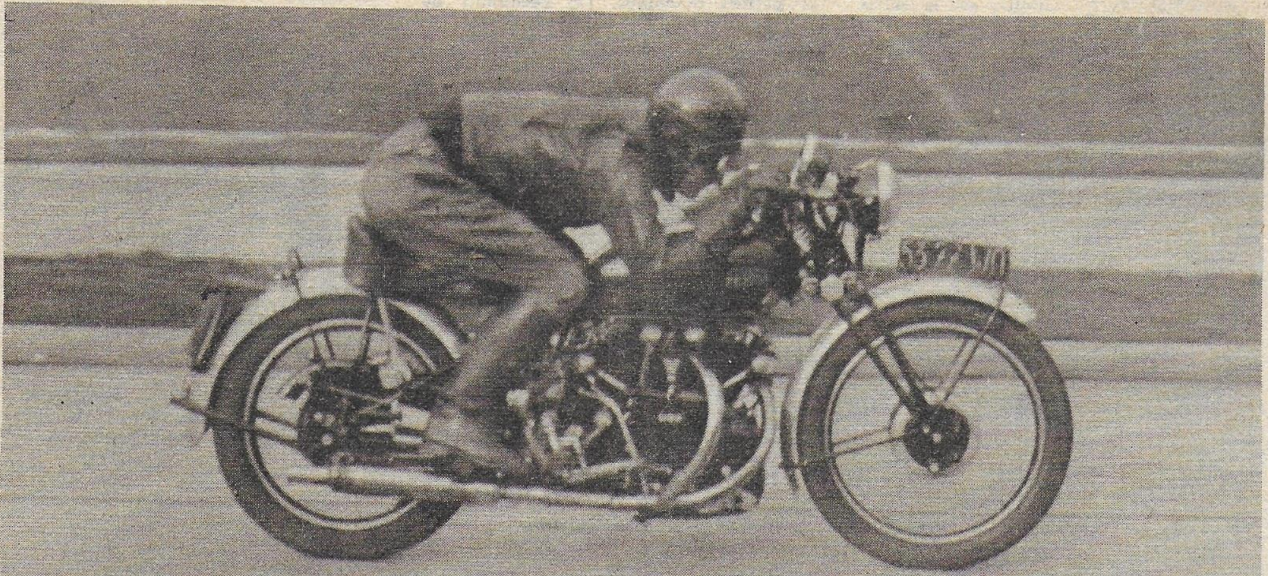
avec l'aimable autorisation de notre confrère anglais
« Motor-Cycling » de Londres.



Ci-dessus : La suspension arrière des A.J.S. et Matchless est du type oscillant, les ressorts enfermés sont presque verticaux, alors que sur les machines de course de la marque, ils sont disposés obliquement. Ci-contre : Le logement du filtre à air sur les nouvelles Triumph Twin.



Ci-dessus : Le pont arrière, la transmission et la suspension postérieure des 500 cmc. Sunbeam. A remarquer la liaison flexible entre le silencieux et le tube d'échappement. Ci-contre : L'étrange suspension avant de la Wooler, avec ses quatre coulisseaux. La suspension arrière est d'ailleurs du même principe.



206 à l'heure sur la VINCENT H. R. D. 1.000 cmc. « Black Shadow »

Il y a 20 ans, et même 10, l'idée même de livrer au public une machine capable d'atteindre et à plus forte raison de dépasser le 200 à l'heure aurait non seulement semblé irréalisable, mais également folle à cause du danger de rouler à pareille allure sur route non gardée, et à cause de la grande habitude qu'il faut pour conduire un moteur qui développe plus de 40 CV.

Mais depuis, le progrès nous a donné un tel accroissement de sécurité, dans la tenue de route et le freinage, que le problème pouvait être résolu.

C'est évidemment Vincent H.R.D. qui a mis sur le marché une mécanique dont le slogan pourrait être « en sécurité à 200 à l'heure » (pour reprendre le titre de l'essai de la Vincent H.R.D. « Rapide » paru l'an dernier dans « Moto-Revue »).

La « Black Shadow » (traduisons : Ombre noire !), n'est pas une machine de course. Nous devons la classer dans la catégorie des « Super Sport » de tourisme, car, avec son moteur réglé à l'essence ordinaire, sa boîte avec kick starter, son éclairage, son avertisseur électrique, le silencieux efficace qui évite d'attirer l'intérêt désagréable des passants... et de la

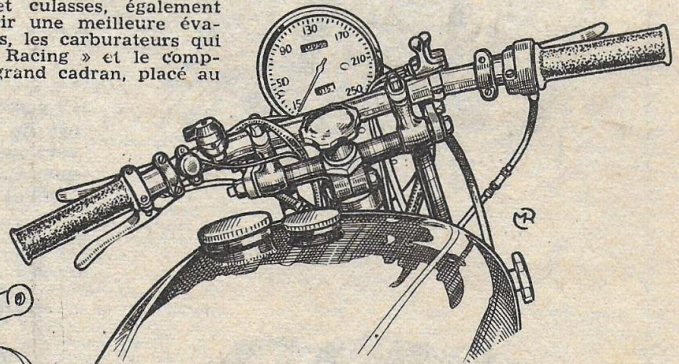
Maréchaussée, elle n'a rien d'une motocyclette créée pour la compétition... sauf les nombreux chevaux qui habitent son moteur tout noir.

A première vue, trois points différencient la « Black Shadow » de la « Rapide » : le carter moteur émaillé en noir, et les cylindres et culasses, également noirs, pour obtenir une meilleure évacuation des calories, les carburateurs qui sont des AMAC « Racing » et le compteur de vitesse à grand cadran, placé au

centre des biellettes de fourche, juste sous les yeux du pilote.

Nous bornerons là notre description ; que nos lecteurs se reportent à notre nu-

Le guidon et l'énorme «Speedometer» gradué jusqu'à 250 kmh.



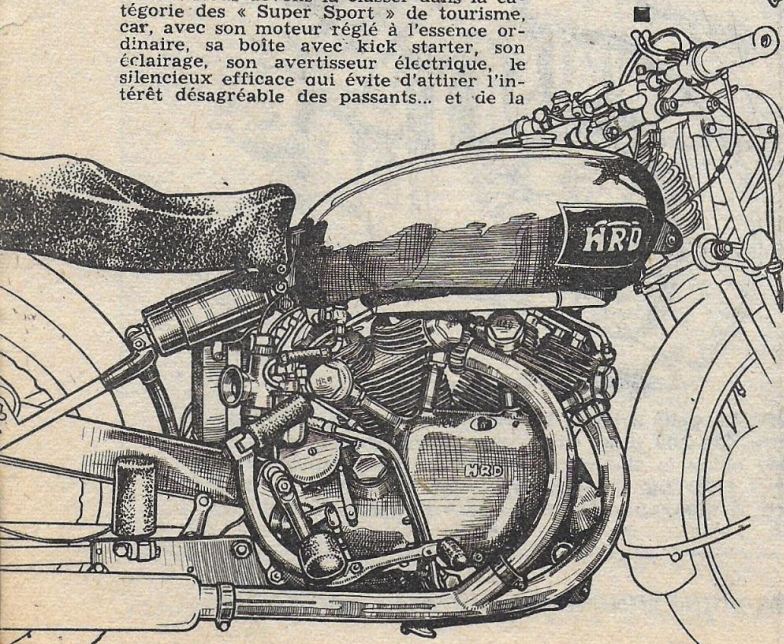
Le moteur côté distribution. On remarque le montage particulier des repose-pieds, la position des ressorts de la suspension arrière (sous la selle).

méro 925 du 3 septembre 1948, page 249, 250 et 251, où la présentation technique des Vincent H.R.D. fut donnée longuement.

Nous sommes donc partis de l'agence parisienne, Lefèvre pilotant la Vincent, moi-même ayant pris place sur l'arrière de la selle biplace, et suivi par Garreau qui transportait, dans sa camionnette, un rédacteur, notre photographe et ses appareils.

Le trajet de la rue Robert Lindet à l'autoroute me donna l'occasion d'éprouver les sensations du passager, tant en ville que sur la route.

Ce qui peut sembler le plus curieux, sur un tel bolide, est l'extrême souplesse du moteur ; reprises à basse allure sans cliqueter, possibilité de suivre un véhicule lent sans faire patiner l'embrayage, douceur de l'accélération si on ouvre progressivement les gaz, sans que l'on décelé le moindre « trou » de carburation, voilà de quoi rassurer les amateurs de « Black Shadow » qui pourraient



craindre pour son agrément de conduite en ville.

Enfin, nous voici au pont de St-Cloud, lequel est traversé doucement, le virage autour du refuge est pris en 2^e et, dans la côte menant au tunnel, Tatave ouvre les gaz ! Plaqué contre son dos, je ne puis voir la vitesse indiquée sur le cadran, mais ça monte ! Courbe à droite, entrée sous le tunnel, lequel est traversé à bonne allure, sous l'éclairage du phare.

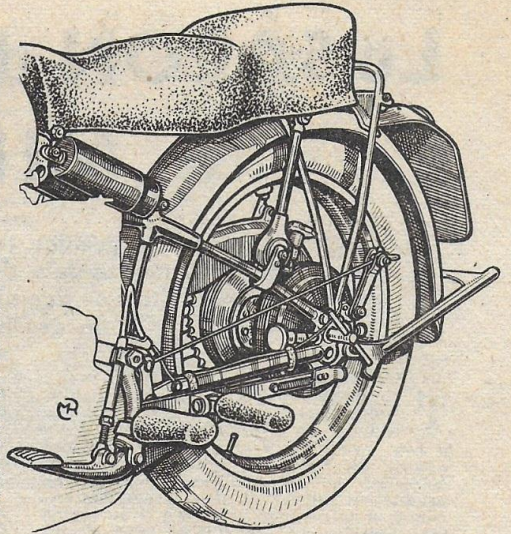
Et c'est de nouveau la lumière du jour ; seconde à fond, troisième, quatrième et mon pilote, se penchant un peu de côté, me fait signe. L'aiguille marque 150. Malgré la vitesse, la sensation de sécurité est parfaite, même pour moi qui n'ai jamais été en tan-sad à cette allure, et qui n'aime pas, pour moi-même, ce moyen de transport.

Nous avons dépassé le pont de Marly et nous sommes arrivés à la base où nous devons chronométrer la machine.

Enfin, la camionnette arrive. Je coiffe mon Geno, met mon masque-lunettes et démarre.

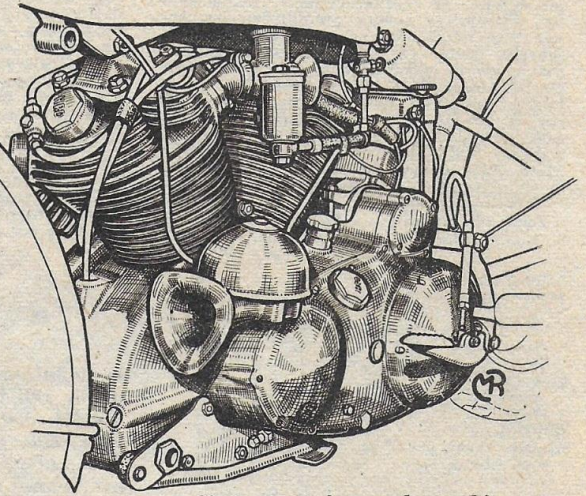
Un petit tour pour m'habituer et je reviens ; tout en étant remarquable, la tenue de route me semble légèrement inférieure à celle de la Rapide, essayée précédemment. Mais Garreau m'explique que les amortisseurs de fourche sont plus serrés, en vue de l'essai à vitesse maximum, ce qui donne une raideur dans la suspension avant.

Nos chronos sont en place, et je repars. Première jusqu'à 70, seconde jusqu'à 100, troisième à 130 et j'enclanche la 4^e. Tout de suite, on a l'impression d'une puissance formidable, car la poignée est à peine ouverte à moitié. Ayant assez de lancement, je vire et prends la direction du retour. Ayant facilement tourné en 1^{re} dans la largeur, sans toucher au débrayage. De la pointe des boîtes, je fais basculer les repose-pieds arrière qui vont me servir pour adopter une position couchée ; m'éloignant du guidon, je m'assois sur l'arrière de la selle biplace, et passe les vitesses. Dans cette position, la tenue de route est parfaite, et le pilote ne doit lutter contre aucune réaction désagréable.

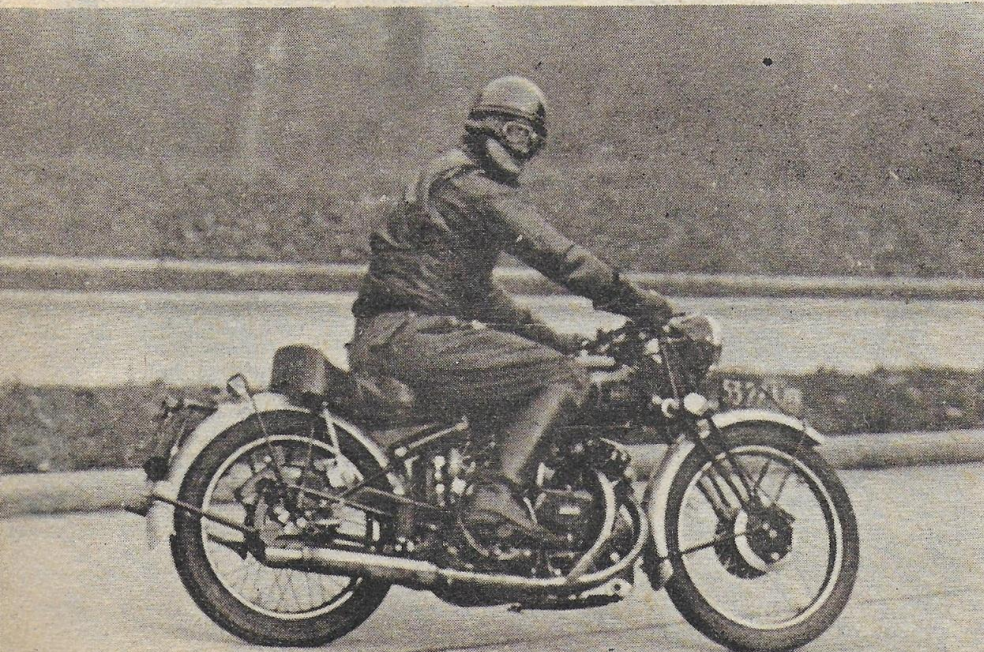


En haut, à droite : La partie suspendue du cadre et l'arrière de la machine. Au-dessous : Le moteur côté transmission primaire. Notez la position de l'avertisseur.

A gauche : Le moteur côté kick starter. Carter et cylindres sont émaillés noir, ce qui donne à cette machine un aspect bien particulier. Les repose-pieds sont repliables, afin de permettre la manœuvre aisée du kick. Le carburateur arrière comporte l'arrivée d'essence par le haut de la cuve.



Ci-dessous, à gauche : L'aptitude à virer est remarquable.



ou dangereuse. On se rend même difficilement compte de la vitesse, malgré l'allure où défile le paysage.

Je suis maintenant à fond et la vitesse commence à se stabiliser. Le compteur dépasse 190, puis l'aiguille atteint le chiffre 200, le dépasse nettement, j'aperçois mes collègues, la camionnette arrêtée sur l'herbe, Garreau et Lefèvre, tout cela passant en quelques secondes devant mes yeux. Mais la route amorce une courbe à grand rayon ; je coupe, plutôt par réflexe, mais aussitôt, je « remets toute la sauce ». L'inclinaison doit être forte et j'arrive à ras de la route, mais ça tient toujours bien et je continue.

Après avoir prudemment passé le raccordement qui fait passer la route unique à la portion à double voie, montante et descendante, je remets tous les gaz et j'avale la descente ; la vitesse monte, et les 200 sont largement dépassés sur le compteur ; la stabilité est toujours aussi grande. La seule sensation peu agréable est celle que l'on éprouve en se redressant pour reprendre la position normale.

J'ai hâte de connaître le résultat : 206, m'annoncent mes collègues.

Le compteur est donc juste, et me voilà certain d'avoir dépassé sur deux roues ce chiffre fatidique.

Mais la stabilité de la Vincent H.R.D. est telle que c'est une performance à la portée de tout motocycliste un peu habitué à la vitesse.

Daniel REBOUR

Le SALON de la MOTO à MILAN

Une fois de plus, l'exposition italienne a démontré la vitalité du motocyclisme au-delà des Alpes. Résultat de l'effort continu accompli dans ce domaine par les industriels depuis la fin des hostilités.

L'EFFORT ITALIEN

TOUT comme l'industrie automobile, l'industrie motocycliste italienne fournit un effort considérable. Il n'y a pas moins de 36 constructeurs qui ont exposé au Salon de Milan. Assurément certaines de ces marques n'ont qu'une production limitée et sont plutôt des entreprises artisanales, mais il y a au moins cinq grandes marques qui peuvent, quand les conditions économiques de notre pauvre Europe se seront améliorées, envisager une production en grande série. Le marché italien est très limité. Les grosses machines ne sont à la portée que d'une partie assez faible de la clientèle. Aussi l'effort actuel porte-t-il principalement sur la production de machines économiques de petite cylindrée. Un tableau d'ensemble, établi par notre confrère italien Moto Ciclismo donne une idée exacte de la répartition des types de la machine.

Type de machine construite	Nombre de constructeurs	Nombre de modèles
Micromoteurs	11	13
Motos jusqu'à 75 cc.	5	5
» » 100 cc.	2	2
» » 125 cc.	10	15
» » 175 cc.	1	1
» » 200 cc.	1	1
» » 250 cc.	13	25
» » 350 cc.	2	2
» » 500 cc.	9	17
Moto scooters	3	3
Motos sidecars et motoporteurs	12	12

Naturellement ces chiffres n'ont pas une valeur absolue, car ils ne tiennent pas compte du nombre des machines sorties par chaque constructeur, mais néanmoins ils permettent de constater certains faits. Par exemple, ainsi que dans les autres pays, la 125 cc. tend à se substituer à la 100 cc. Elle ne coûte guère plus cher à construire, elle ne consomme pas sensiblement plus et ses performances sont nettement supérieures. Les 175 cc. et les 200 cc. ne sont que très faiblement représentées, car elles sont concurrencées par la 125 cc. d'une part et la 250 cc. de l'autre. C'est la 250 cc. qui est, en Italie, la machine normale, le type classique par excellence. Cela est remarquable, car nous constatons en Angleterre une disparition presque complète des machines de cette classe. On peut attribuer, pour une large part, le succès de cette cylindrée, aux nombreuses victoires de deux grandes marques transalpines qui ont démontré une supériorité incontestable. D'autre part la 250 cc. est rapide et économique. Peu de modèles 350 cc., car le sportif qui a la bourse assez bien garnie pour acheter une 350 cc. préfère consentir un léger sacrifice supplémentaire et acquérir une 500 cc. On remarquera qu'il n'existe en Italie aucune machine de grosse cylindrée, 3 modèles de scooters seulement, cela ne paraît pas beaucoup et ne rend pas compte de l'incontestable popularité de ce type de machines. Les constructeurs de scooters n'ont pas hésité à affronter les grandes épreuves d'endurance et ils ont accompli des performances vraiment remarquables et qui ont démontré leur valeur pratique.

Enfin les italiens utilisent largement pour le transport de charges modérées des motocycles industriels.

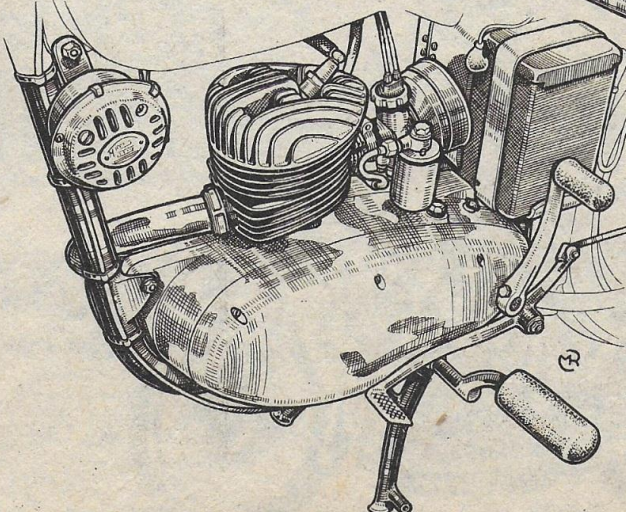
Telle se présente dans ses grandes lignes l'industrie motocycliste italienne.

LES MICROMOTEURS

Il y a quelques groupes auxiliaires de cylindrée inférieure à 50 cc. Le Cab se monte sous le pédalier; il a 40 mm d'alésage et 42 mm. de course. Le piston est à déflecteur. Le rapport volumétrique est de 6,5 à 1. A 4.500 t.-m. la puissance est de 1,6 CV. Allumage par volant magnétique. Graissage par mélange (pourcentage 8 %). Vitesse 45 à l'heure. Consommation 1 litre aux 65 kms.

Le Mosquito est construit par Garelli. La cylindrée n'est que de 38,5 cc. (alésage 35 mm., course 40 mm.). Taux de compression 5,5 à 1. Puissance 0,8 CV à 4.200 t.-m. Allumage par magnéto. Démultiplicateur primaire 2 à 1 par engrenages. Entraînement par galet. Le moteur à piston plat est disposé horizontalement sous

Le bloc moteur de la 125 cmc. Morini, vu du côté sélecteur. Cet ensemble est d'une rare netteté. Il n'y a pas de volant extérieur.



Le 125 cmc. Morini sport, côté kick. Cette machine comporte une batterie et un avertisseur électrique. Remarque le gros filtre à air.

le pédalier. Poids 7 kgs. Vitesse 30 à 32 kmh. Consommation 1 litre aux 85 kms. Le Vega est un deux temps de 38 cc. Alimentation par le carter et distributeur rotatif. Graissage par mélange 4 pour cent. Le carburateur est logé à l'avant du moteur vertical dans une casserole. Le vilebrequin est dans le plan du cadre. L'arbre entraîne la magnéto située en arrière du moteur, puis par un couple conique la chaîne de transmission. Le poids est de 6 kgs. La vitesse atteint 35 kmh. Consommation 1 litre et quart aux 100 kms.

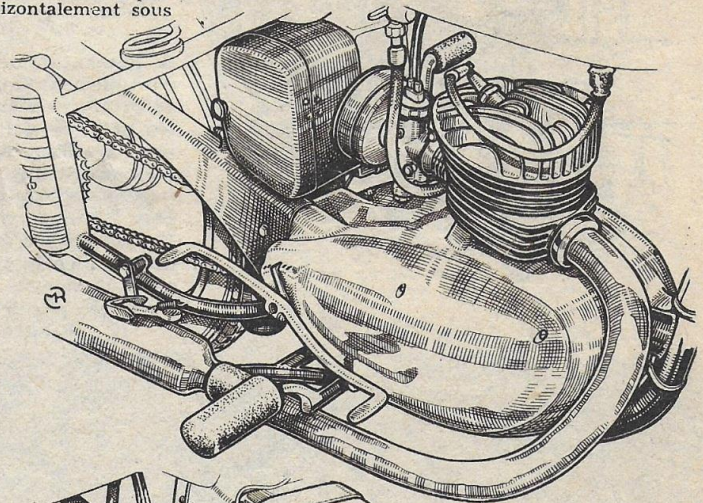
L'Alpino de 48 cc. a un alésage de 39 et une course de 40. Il développe 1,2 CV à 5.000 t.-m.

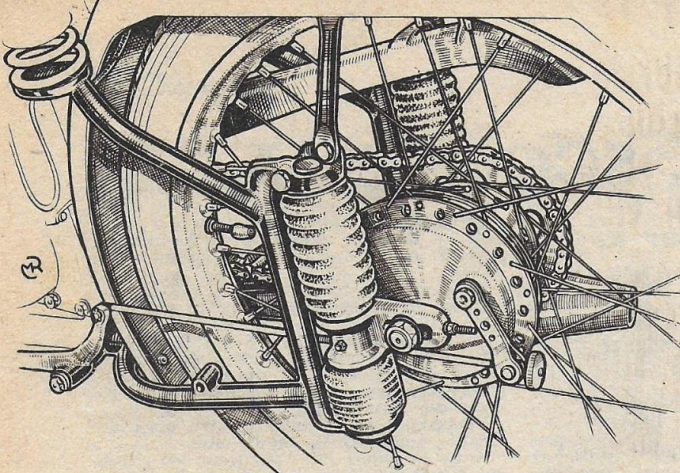
Le Cucciolo est lui un moteur à quatre temps à culbuteurs. Il mesure 39 d'alésage et 40 mm. de course, et avec un rapport volumétrique de 6,25 à 1, il développe 1,25 CV à 4.000 t.-m.

Le Lelone est un deux temps de 50 cc. La démultiplication primaire s'effectue par engrenages, ce qui permet d'utiliser pour la transmission finale la chaîne de la bicyclette. Vitesse 50 kmh. Consommation 1 litre aux 80 kms.

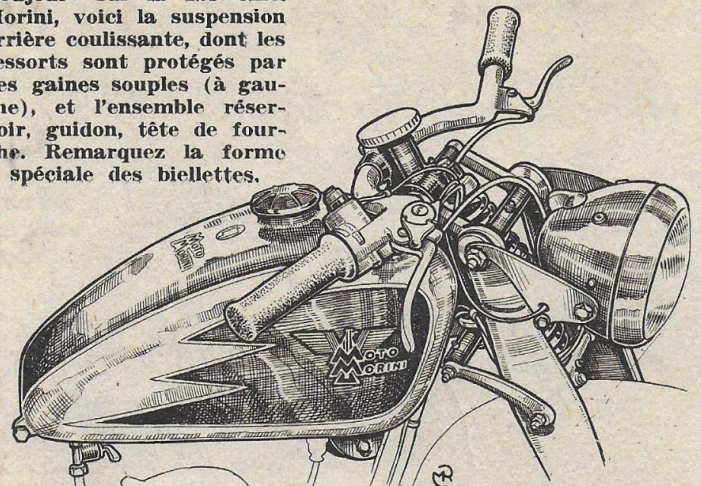
Mais on constate une tendance à ne pas ajouter un moteur à une bicyclette existant, mais à l'y incorporer et à réaliser un ensemble plus homogène. Par exemple le Velosolex si populaire en France a si bien séduit les Italiens qu'il est maintenant construit en Italie par la S.I.F.A.C. de Turin.

La petite Motom est fort curieuse. Son cadre en acier embouti et soudé forme une croix dont un bras qui forme également le réservoir va de la direction à l'axe de la roue arrière. L'autre bras forme le tube de selle et à sa base reçoit le pédalier et l'arrière du petit bloc mo-





Toujours sur la 125 cmc. Morini, voici la suspension arrière coulissante, dont les ressorts sont protégés par des gaines souples (à gauche), et l'ensemble réservoir, guidon, tête de fourche. Remarquez la forme spéciale des biellettes.



teur. Le minuscule moteur est un monocylindre quatre temps, à soupapes en tête avec la culbute complètement enfermée. Il a 39 mm. d'alésage et 40 de course. Le rapport volumétrique est de 6 à 1, il tourne à 5.000 t.-m. et développe près d'un cheval et demi. Le changement de vitesse à trois rapports a les engrenages toujours en prise. Il est opéré par la rotation de la poignée gauche du guidon. L'embrayage est monodisque et fonctionne à sec. Transmission par chaîne et tendeur. Le poids n'est que de 35 kgs, la vitesse de 55 kmh., la consommation d'un litre aux 75 kgs. Cette petite machine peut tirer une remorque portant une charge maxima de 150 kgs.

La Motozetta a deux modèles, l'un de 43, l'autre de 60 cc. Ce n'est à proprement parler ni une moto, ni un scooter, mais en quelque sorte un croisement entre ces deux types de machines. Son cadre est formé d'éléments emboutis. Sur l'élément central qui supporte le réservoir et le moteur s'articule l'élément arrière qui constitue à la fois la fourche et le garde-boue. La suspension est réalisée par un ressort à spires travaillant à la compression. La fourche est télescopique. Les petites roues sont interchangeables. Le moteur de 48 cc. permet d'atteindre le 50, le 60 cc. le 70. Sur ce dernier modèle il y a 3 vitesses commandées par sélecteur au pied. Poids 30 kgs. Consommation 1 litre aux 80 kms. L'émail au four peut être choisi entre cinq couleurs.

DE 50 A 75 CMC.

C'est une catégorie assez largement représentée.

Nos lecteurs connaissent bien la Guzzi 65 cc. avec son cadre articulé à suspension arrière, son deux temps 42x42 mm, son piston plat et son distributeur rotatif qui donne 2 bons CV à 5.000 t.-m. Transmission primaire par engrenages, finale par chaîne. Fourche à parallélogramme. Poids 45 kgs. Vitesse 50 kmh. Consommation deux litres de mélange aux 100 kms.

L'itone est de conception très classique avec son moteur de 60 cc. à déflecteur. Elle comporte une suspension arrière par fourche oscillante.

L'Tbis de 65 cc. a un moteur deux temps à deux cylindres et chambre d'explosion commune qui à 6.000 t.-m. donne la puissance remarquable de 3,5 CV Elle

possède un cadre à double berceau, une fourche avant télescopique et une suspension arrière à glissières cylindriques.

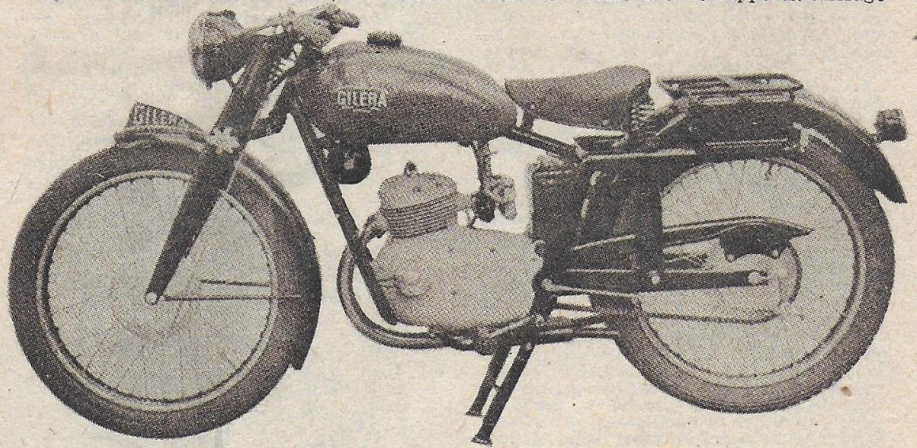
Grim construit trois types de moteurs de 50, 55 et 60 cc. Ce sont les deux temps classiques à écran déflecteur. Le 60 cc. permet d'atteindre le 70. Ces moteurs sont étudiés pour être montés soit sur le côté de la fourche arrière gauche, soit dans le cadre.

La Scoiattolo est équipée d'un moteur de 63 cc. (alésage 40 mm., course 50 mm.) à arbre à cames en tête entraîné par chaîne. Rapport volumétrique 6,5 à 1. 3 CV à 6.000 t.-m. Bloc moteur, 3 vitesses

à sélecteur au pied. Cadre à double berceau. Suspension arrière à glissières. Poids 63 kgs. Vitesse 60 kmh. Consommation 1 litre aux 60 kms.

DE 75 A 125 CMC.

En pratique nous ne rencontrerons dans cette classe que des motos légères et des motos scooter's de 100 à 125 cmc. Gilera, une des marques les plus importantes, a présenté au Salon de Milard une 125 cmc. qui a fait sensation. Le moteur est un quatre temps à soupapes latérales formant bloc, avec un changement de vitesse à trois rapports. Alésage



Ci-dessus : la nouvelle 125 cmc. 4 temps Gilera, à soupapes latérales. Ci-dessous : la 125 cmc. 2 temps C.M. à fourche télescopique.

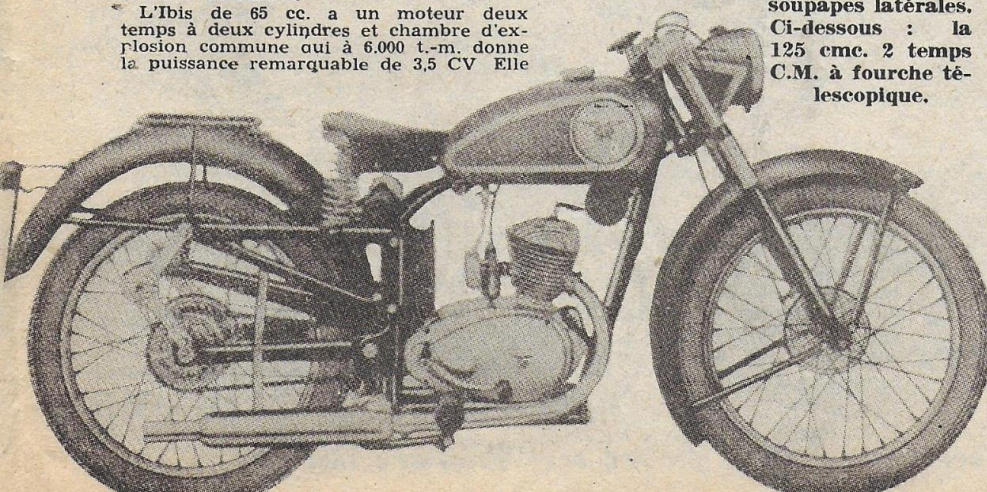
et course 54 mm. Cadre à double berceau, fourche avant à parallélogramme, fourche arrière oscillante. Réservoir de 13 litres. Malgré cela, le poids n'est que de 70 kgs. Vitesse maximum 75 à l'heure. Consommation de 2 l. 1/4 aux 100 kms.

Bianchi, autre marque bien connue, construit une 125 deux temps de 52 d'alésage et de 58 de course. Puissance 4,5 CV trois vitesses, fourche AV à parallélogramme, suspension AR à glissières. Poids 70 kgs à vide. Vitesse 70 kmh. Consommation 2,5 litres aux 100 kms.

La moto Alpine a un deux temps de 98 cc. à déflecteur de 49 d'alésage et de 52 de course. Il tourne très vite (7.000 t.-m.) et développe 5 CV. La moto ne pèse que 60 kgs. Elle ne présente aucune caractéristique spéciale. Elle est, pour sa cylindrée, très rapide, environ 85 kmh.

L'Aspi avec son flat-twin deux temps et sa transmission à cardan a déjà été présentée à nos lecteurs. Les pistons sont plats. Cette petite machine de luxe existe en deux modèles, un de 125 cc., l'autre de 175 cc.

J. M.
(à suivre)



LE SCOOTER A.G.F.

sur la
route
et
en ville

Le scooter A.G.F.
de trois quarts
dessus avec ses
larges sacoches
et son porte-baga-
ges pratique.

La facilité de virer assez vite est parfaite, la fourche télescopique forçant le pneu à rester sans cesse en contact avec le sol.

Le freinage, très puissant, est assuré par des freins centraux, dont le tambour est venu de fonderie avec le reste de la roue, naturellement en alliage léger.

Les rayons sont au nombre de quatre, larges et courts, ne donnant pas, malgré leurs robustesse, une résistance importante du vent latéral.

La suspension, avant et arrière, est couliissante sous gaines caoutchouc.

Nous en avons fait l'essai sur les pavés qui bordent la rive gauche de la Seine, entre Sèvres et St-Cloud; il est vraisemblable que ce passage date du Roi Soleil, et n'a jamais été réparé. Aussi, ouvrons les gaz en grand et attendons. Il m'est difficile de dire si le résultat est dû à la formule Scooter, à la selle très souple, aux pneus à forte section, à la suspension arrière, à la fourche télescopique ou à l'ensemble de ces caractéristiques; mais il est indéniable que l'usage d'un tel véhicule peut être recommandé à tous, personnes âgées ou peu sportives, femmes craignant les secousses que donnent une motocyclette même bien suspendue sur les mauvaises routes.

Une autre qualité primordiale du Scooter est la propreté; le moteur, placé sous la selle, couvert d'un capotage ne laissant dépasser que la culasse, ne peut être la cause de brûlures ou de projections d'huile sur souliers, bas ou pantalon. Et malgré cela, l'accessibilité est au moins aussi bonne que sur une machine normale. Rappelons également la largeur des garde-boue à bavolets.

Le réservoir est placé au-dessus de la roue arrière, sous le porte-bagages; celui-ci, en forte tôle emboutie, peut facilement supporter un tan-sad (mais attention à l'ouverture du bouchon de remplissage !).

Nous terminons cette rapide présentation en donnant quelques caractéristiques techniques. Mais avant, apportons une petite critique: un tablier fixe, protégeant les genoux, serait le bienvenu pour la pluie et le froid.

Moteur LARDY à 2 temps, de 125 cmc. (54x54), allumage par volant magnétique de 12 volts, réglé avec 5 mm. d'avance.

Régime maximum: 4.000 tours, graissage par mélange. Carburateur Amac mormanette avec volet de départ, gicleur n° 75.

Boîte à 4 rapports formant bloc, commandé par sélecteur. Embrayage à deux disques liège travaillant dans l'huile.

Freins de 130 mm. de diamètre, segments de 25 mm. de large.

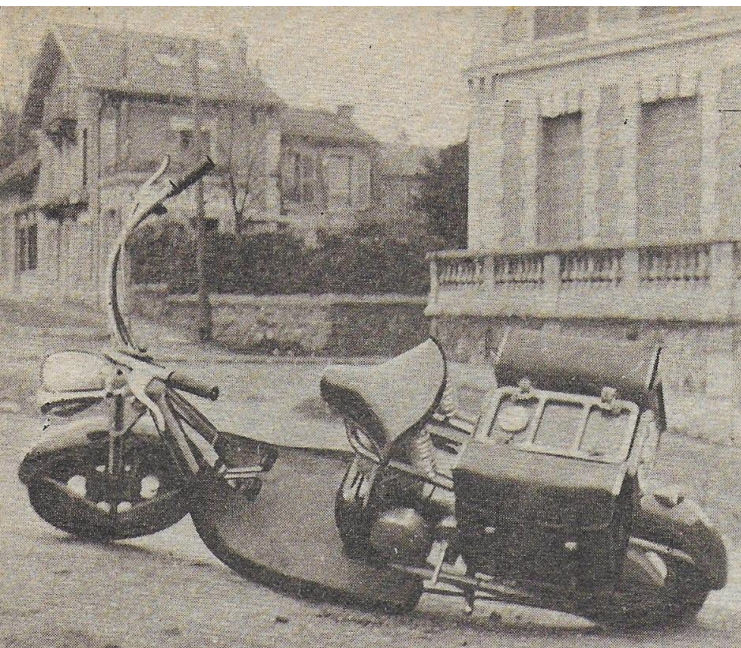
Pneus de 270x90 à basse pression.

Réservoir de 90 litres.

Poids de la machine: 67 kgs.

Consommation: 3 litres aux 100.

Daniel REBOUR



VOICI un rapide essai du scooter AGF, le premier de cette catégorie d'engins motorisés que nous publions. Devant la vogue sans cesse croissante de véhicules semblables, cet article, nous espérons, donnera une juste idée des qualités propres aux scooters.

J'ai donc emprunté un AGF à son distributeur René Bonnet, et, celui-ci monté sur un vélomoteur classique, nous avons été tous deux faire un petit tour dans les environs d'Issy-les-Moulineaux.

Evidemment, il n'était pas question d'un essai à Montlhéry, car la vitesse exacte de cette machine m'importait peu. Sachons seulement qu'elle est équipée d'un bloc Lardy à 4 vitesses commandées par sélecteur; on connaît la belle performance accomplie en 1948 par Maucourant avec un tel moteur, battant le record du Bol d'Or.

Bien des « usagers » (ou soit disant tels) m'avaient exprimé leurs craintes ou leurs doutes sur la possibilité de tenue de route pour une machine dont le centre de gravité est tellement au-dessus de l'axe des moyeux; quant au confort, malgré la grosseur des pneus, comment ne pas être sceptique avec des roues d'un si petit diamètre, devant lesquelles le moindre obstacle doit sembler une montagne?

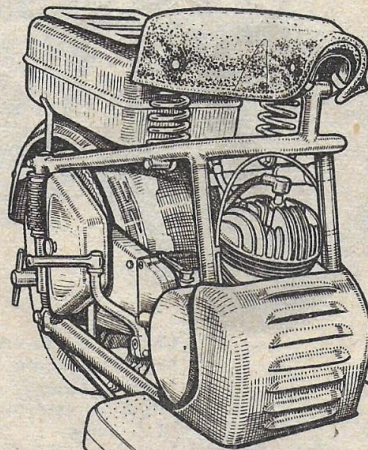
Ce n'est donc pas avec un parti-pris très favorable que je donnais le coup de kick de départ.

Pour rendre l'essai plus valable, une petite pluie fine se mit à tomber; la traversée d'Issy-les-Moulineaux, entièrement en pavés coupés de rails, me permit très vite d'admirer sans réserve la tenue du petit engin que je montais.

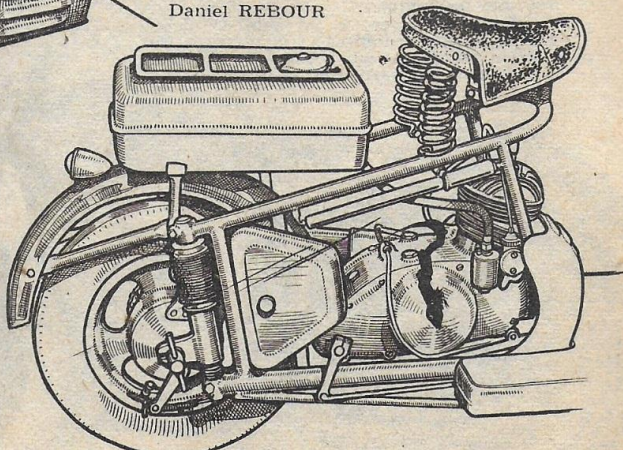
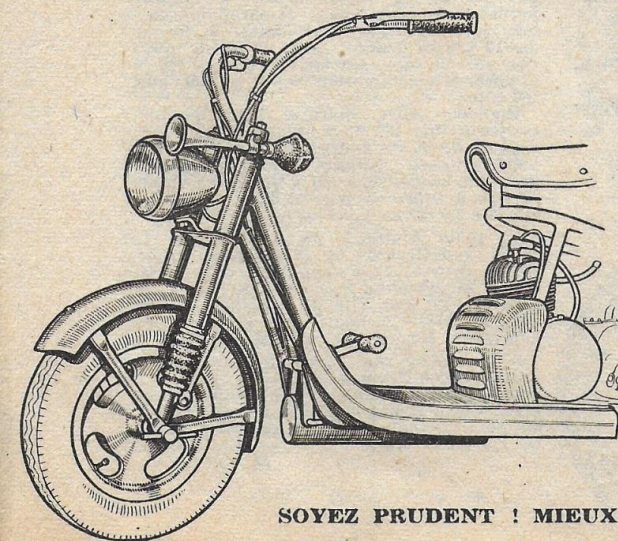
Assis sur la confortable selle à fond souple, de grand modèle, les pieds placés

sur le berceau qui forme le centre du cadre, et garni d'un tapis de caoutchouc, la pédale de frein et celle du sélecteur facilement accessibles comme sur une voiture, le buste bien droit, les mains reposant normalement sur les poignées du large guidon relevé, on a une parfaite impression de sécurité et de confort.

Cette impression se confirme rapidement, car les rails, dépassant le niveau des pavés, peuvent être attaqués sous un angle réduit, malgré le sol mouillé, sans que la direction en soit affectée. La puissance du moteur permet une arrivée rapide à St-Cloud, et, dans la côte fameuse, nous pouvons essayer la précision du sélecteur, qui passe « tout seul », bien que fonctionnant à l'envers de la norme, il faut en effet lever la pédale de la pointe du pied pour monter les vitesses.



Trois aspects du scooter. A gauche, la fourche télescopique et l'avant. Ci-dessus, le moteur et sa coquille de protection. Ci-contre, le moteur côté carbu et la suspension arrière.



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

A l'Ouest, rien de nouveau



Pêle-mêle d'idées et réflexions d'un motocycliste moyen

(Suite du précédent
numéro)

Pour les machines communément nommées de « seconde main » qui ont eu parfois des dizaines de propriétaires successifs, qu'on nomme également « reconstruites » et sont vendues par Messieurs du marché noir à des prix que nous qualifions de révoltants pour le bon sens, il y aura là un salutaire nettoyage par le vide, faute d'acheteurs.

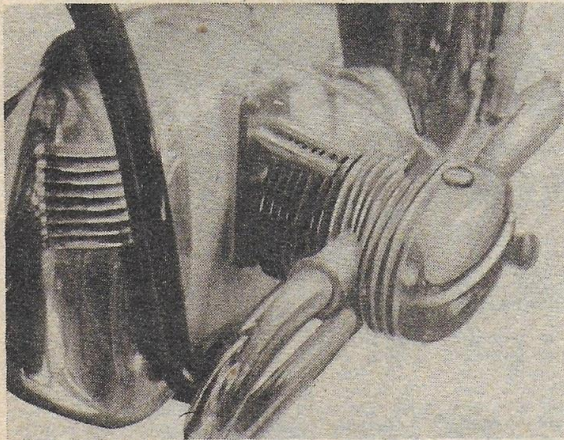
Nul ne nous en voudra de peindre la situation sous un jour réaliste et peu enclin à l'indulgence, car il serait de la dernière maladresse et de la dernière hypocrisie par exemple, pour un médecin appelé au chevet d'un malade, de cacher l'état réel de ce dernier à ses proches. Il faut connaître exactement le mal afin de pouvoir y apporter remède.

Le mal, nous le connaissons et venons de l'exposer : matériel et psychologique.

Or, chez nous, en France, pays du ressort, des grands sur-sauts d'énergie — des miracles même oserons-nous dire — on peut et on doit en sortir pour devenir dans un proche avenir le premier pays dans l'essor motocycliste. Pensez bien qu'il y a une clientèle pour la machine à deux roues qui augmente de jour en jour et augmentera encore longtemps.

Nous voulons être optimistes malgré tout et communiquer notre foi aux intéressés. Non, n'est-ce pas, ce n'est pas vrai que demain la France sera la première des petites nations ? Ce n'est pas vrai non plus, n'est-ce pas, qu'au Festin des Nations, la France disposera seulement d'un strapontin ? Car tout le monde chez nous est animé d'une même volonté d'en sortir, de travailler, de produire — dans l'ordre, l'organisation et la bonne humeur pondérée, sérieuse, opiniâtre — et de sortir des objets manufacturés irréprochables et de toute première qualité : la Qualité Française.

On sent partout cet ordre, ce bon vouloir collectif, cet amour du travail et de la belle ouvrage bien faite comme



Silence, souplesse, netteté, propreté, rapidité.
Un tel bloc-moteur n'est-il pas l'idéal pour la majorité d'entre nous ?

au temps des compagnons du Tour de France (pas le Tour cycliste). Les événements quotidiens nous donnent la preuve de cette bonne volonté de redressement dans tous les domaines et cela permet tous les espoirs. Les constructeurs eux-mêmes l'ont bien compris ; il le savent mieux que quiconque : les usagers de la motocyclette, tous ingénieurs, sont leurs plus précieux collaborateurs, car ils représentent le banc d'essai sur route en toutes circonstances pendant des milliers de kilomètres et ont presque toujours des comptes rendus intéressants, des suggestions, des desiderata, des trouvailles ingénieuses.

Et vous verrez que lors du prochain Salon, indépendamment des modèles désormais classiques, exécutés avec le souci d'une impeccable mise au point, ne laissant plus rien à désirer, il y aura une place importante sur chaque stand pour la machine de demain, la motocyclette populaire à la place d'honneur, ainsi les constructeurs sauront, avant d'entreprendre le modèle, s'il plaît et s'il est viable et rentable. Pas même un prototype, non, rien qu'un grand tableau, dessin ou silhouette et quelques slogans :

« Pour l'instant nous nous contentons de vous sortir des

modèles éprouvés, mais impeccables ».

« Voici la moto de demain créée par des motocyclistes et pour des motocyclistes ; qu'en pensez-vous ? »

« Bulletins de referendum sur le stand : à déposer dans l'urne une fois rempli » (les urnes c'est très en vogue maintenant).

C'est de cette collaboration de tous que naîtra dans l'avenir une motocyclette populaire en 150, 350 et 500, adaptée à tous les besoins. Au fait, que sera la motocyclette de demain ?

Il est difficile et hasardeux de risquer un pronostic, mais elle sera assez en rapports avec celle que vous avez maintes fois décrite dans vos rêves, c'est-à-dire dans la Tribune Libre.

Elle aura des pneus aux belles sculptures permettant les virages inclinés, l'adhérence sur route mouillée, se riant des silex ; elle aura une selle étudiée pour monter à deux sans démolir les intestins de votre précieuse et délicate passagère qui sera étroitement serrée contre le pilote, d'où répartition des poids et centrage idéal — suspension télescopique AV et AE — transmission acatène comme certaines motos populaires allemandes — moteur net, d'un seul bloc, propre, souple, silencieux, partant au premier appel — 4 vitesses — commandes très simplifiées — peu de chrome, mais un émail d'une teinte agréable et peu salissante.

Le pilote et sa passagère ne saliront pas leurs bas, jupes ou manteaux, car un léger carénage à démontage instantané les protégera de tout contact graisseux et on pourra, d'un rapide coup de chiffon, nettoyer la machine en quelques minutes. Mais dans tous les cas, notre chère petite Reine de la Route restera moto et ne deviendra pas une voiture fermée. Il ne faut pas confondre carénage avec carrosserie ; nous avons employé le terme « automobile sur 2 roues » pour indiquer l'idée d'un tout homogène et non un aspect extérieur avec demi-volant, roues latérales et coètera. Non, la moto doit rester moto, car nous ne sommes pas en sucre et le bain de grand air vif de tous côtés nous est salutaire. Il y aura naturellement quelque chose de prévu pour bagages, camping, représentants, car il ne peut en être autrement. Quant au moteur... eh bien nous ne voulons pas le savoir, et même nous désirons l'ignorer totalement (voir plus haut) ; qu'il monte joyeusement les côtes, ne nous fatigue pas par son bruit et ne nous coûte rien à part les 3 ou 4 litres aux 100 kilomètres.

Nous n'avons pas l'outrecuidance d'imposer des conditions techniques à des constructeurs qui en savent plus que nous, ont des ingénieurs, des bureaux d'études et des milliers d'essayers payants : NOUS.

Mais nous pouvons prédire un beau succès à celui ou à ceux qui seront dans la moto ce qu'a été André Citroën dans l'automobile.

Il se peut fort bien même qu'une grande firme de motocyclettes se cantonne dans un seul modèle, à l'instar de Sunbeam en Angleterre, avec pour devise « Ne faire qu'une seule chose, mais la faire bien ». Ah, quelles Grandes Séries on pourrait sortir, abaissant alors le prix de revient, et comme ces machines populaires seraient une heureuse réussite, on pourrait inonder les pays étrangers avec des modèles très en avance sur tous les autres, ne se dépréciant pas et gardant leur charme, leur agrément, leur classe et leur cote pendant 15 ans.

Nous avons détaché de « Motor-Cycling », à l'intention de nos camarades, ce dessin d'un mouton à cinq pattes proposé par un vieux pratiquant de la motocyclette, un ingénieur de l'aéronautique, l'Air Commodore H.V. Rowley, qui a eu de nombreuses machines entre les mains et notamment la Scott et la délicieuse Ner-a-Car. Ce n'est pas, par conséquent, un débutant, mais un vieux pratiquant dont l'avis a une certaine valeur. Sa proposition — extrêmement critiquée en Angleterre par les uns, applaudie par les autres — est, naturellement, dérivée de la Ner-a-Car. Un autre industriel britannique, E. Alec-Lawson, industriel, directeur de Sackville Ltd à Birmingham, a construit récemment et utilise

tous les jours avec le plus grand plaisir une machine également dérivée de la Ner-a-Car ; chez nous, n'oublions pas les essais assez heureux de Georges Roy toujours sur le même principe. Enfin, la machine française qui s'appelle Stabylcar, que nous avons eu le plaisir d'examiner longuement et qui circule tous les jours dans Paris avec son aimable constructeur, est encore une formule dérivée de la Ner-a-Car. Cette machine dont on ne voit ni roues, ni moteur, sera bientôt construite en petite série avec un 125 et un 250 à deux temps. Ce constructeur n'a ni les bureaux d'études, ni les moyens de réalisation de nos grandes firmes ; il est animé par la foi, car il sait ce que vaut le fruit de ses nombreuses années de recherche et de mise au point : IL VEUT.

Dans ces quatre exemples caractéristiques de ce retour vers le passé de 1920-1925, il s'agit d'un principe connu, déterminé, ayant fait époque et démontré son excellence, malgré quelques points encore perfectibles. La haute compétence des personnalités qui se sont penchées sur le problème captivant de ce principe — dont la fameuse O.E.C. fut une variante — donne à réfléchir et peut même paraître symptomatique : il y a des idées dans l'air et des bonnes.

D'ailleurs, Borestroke, dont nous partageons les opinions, n'a-t-il pas écrit dans le numéro de « Moto-Revue » du Salon : « il ne faut pas les condamner sans appel. Si elles réapparaissent, elles pourraient amener une transformation complète de la motocyclette actuelle et en changer considérablement la ligne. Une machine ainsi conçue serait très basse, la protection du pilote serait aisément assurée. Il y a là un domaine à explorer ».

Motocyclistes qui avez le droit de vous instruire, de former votre jugement, d'exprimer vos besoins, vos goûts et vos desiderata, constructeurs qui devez sous peine de dissipation voir très grand et aller de l'avant, méditez ces quelques lignes, documentez-vous, étudiez à fond cette question ; nous pouvons vous assurer qu'elle en vaut la peine.

Il nous paraît d'ailleurs amusant aujourd'hui de retrouver dans notre mémoire le souvenir d'un dessin étudié par le signataire de ces lignes et adressé, il y a 4 ans, à la Maison Terrot ; cette machine ressemblait de bien près à celle du commodore H.V. Rowley.

Un fait paraît certain : il faut évoluer et ne pas trop s'attacher aux questions de modes et à l'accoutumance visuelle. Nous autres humains avons vite fait de brûler ce que nous avons adoré et d'adorer ce que nous avons brûlé. Ainsi, beaucoup de solutions dites modernes, ne sont autres que celles du début de la motocyclette qu'on redécouvre, qu'on met au point et dont on tire alors le maximum actuel, grâce aux laboratoires, à la sidérurgie et à l'expérience. Il ne faut donc jamais s'emballer sur une mode du jour ou sourire d'une mode passée, car, en bien peu de temps, nos jolies montures actuelles pourraient bien nous paraître désuètes.

Que sera la mode en matière de motocyclettes, dans quelques années lorsque la machine française, à l'instar de la fameuse TrACTION Avant, sera la plus recherchée et la plus en avance sur toutes les autres ? Nous n'en savons rien.



DE L'ESSENCE POUR LES TOURISTES

Voici les instructions concernant les attributions d'essence aux ressortissants français et étrangers munis ou non de lettres de crédit d'essence auto.

1° Français se rendant au Maroc munis d'une lettre de crédit.

a) Par Casablanca : L'Administration des Douanes remettra à l'automobiliste un ticket d'essence de 10 litres, permettant à l'intéressé de se rendre au Service de la Production Industrielle locale, 61, avenue Pasteur, à Casablanca, où les tickets de la lettre de crédit seront échangés contre des tickets du Maroc.

b) Par Oudja : L'échange des tickets de la lettre de crédit contre les tickets marocains est fait au Service des Mines Subdivision d'Oudja.

c) Par Arbaoua : L'Administration des Douanes délivre 30 litres d'essence en tickets marocains pour permettre à l'automobiliste de rejoindre Rabat, où il se présentera au Contrôle des Carburants, qui fera l'échange des tickets de la lettre de crédit contre des tickets marocains avec retenue des 30 litres perçus au passage en douane à Arbaoua.

d) Aucune attribution de carburant ne peut être faite aux français se rendant au Maroc sans lettre de crédit. Ces derniers, s'ils n'en sont pas munis, doivent s'adresser, par lettre ou par télégramme à

O.R.C.P.I., 3, rue Paul Cézanne, à Paris, s'ils sont ressortissants de la Région Parisienne, ou au Service des carburants de leur Préfecture.

2° Automobilistes algériens se rendant au Maroc. — Les automobilistes algériens peuvent recevoir des tickets d'essence marocains en s'adressant à la section de Répartition du Pétrole et du Charbon en Algérie, 12, bd Baudin, Alger.

3° Automobilistes Marocains se rendant en Algérie. — Ces automobilistes doivent s'adresser à la direction de la production industrielle et des Mines, Division des Produits Pétroliers, une demande de carburant, en indiquant le motif du voyage, le parcours, le type de voiture et la puissance, ainsi que la consommation aux 100 kms.

4° Automobilistes Marocains se rendant en France avec leur véhicule. — Ils doivent adresser à la Production Industrielle et aux Mines, Division des Produits pétroliers, une demande de carburant en indiquant le motif du voyage qu'ils envisagent, le parcours, le type de voiture et la puissance, ainsi que la consommation aux 100 kms. S'ils sont commerçants, le numéro de registre de commerce.

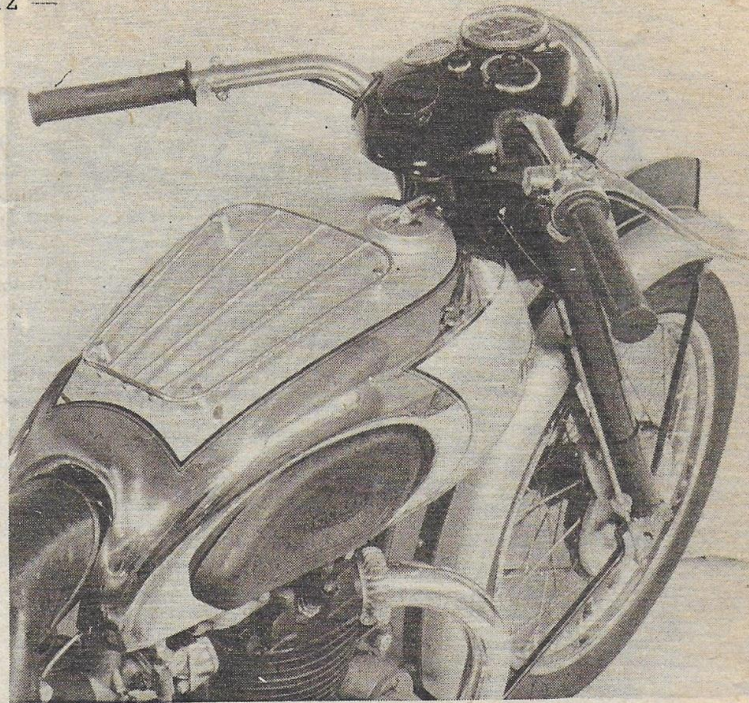
5° Automobilistes Marocains rentrant de France. — Se présentant aux postes douaniers sans carburant. Une attribution de tickets d'essence leur sera remise pour leur permettre de se rendre du poste douanier à leur résidence.

La quantité sera calculée en raison de la distance et de la puissance de la voiture.

6° Automobilistes de Tanger venant au Maroc. — Perçoivent une dotation de 50 litres à l'Office Marocain du Tourisme.

7° Automobilistes étrangers se rendant au Maroc.

a) Par Casablanca : Ils percevront du



Un exemple d'évolution intelligente : La Triumph du dernier Salon anglais. Position de selle et guidon assurant le maximum de confort, porte bagages pratique, larges grippe-genoux, etc...

Mais... ayons confiance. Alors à cette époque heureuse enfin retrouvée à laquelle il n'est pas défendu de rêver, nous pourrions nous interroger gaiement, d'un accent optimiste, comme avant la guerre : « Eh bien, et le Salon ? Avez-vous visité le Salon ? ». Car il en vaudra certainement la peine, croyez-moi.

J'y crois.

Maurice CHERPITEL.

service des douanes une dotation de 20 litres d'essence pour leur permettre de se rendre à Rabat, à l'Office du Tourisme, qui leur remettra une dotation pour leur séjour au Maroc.

b) Par Oudja : Les automobilistes étrangers percevront à l'Administration des Douanes une dotation de 100 litres d'essence leur permettant de se rendre à Rabat à l'Office Marocain du Tourisme qui leur remettra une dotation pour leur séjour au Maroc.

c) Par Arbaoua : Les automobilistes étrangers percevront à l'Administration des Douanes, une dotation de 30 litres d'essence, leur permettant de se rendre à Rabat à l'Office Marocain du Tourisme, qui leur remettra une dotation pour leur séjour au Maroc.

L'Office Marocain du Tourisme ne délivre en aucun cas de carburant aux français ou Algériens se rendant au Maroc. L'O.C.T. ne délivre de carburant qu'aux touristes étrangers.

En ce qui concerne les motos et sidecars, nous attendons la réponse des services intéressés, persuadés qu'elle sera raisonnable en se basant sur ce qui est attribué aux automobilistes.

× × ×

Amis motocyclistes victimes des réquisitions et qui avez vu votre chère moto vous quitter, ne manquez pas d'adhérer au Groupement des Réquisitionnés, qui défendra vos intérêts. Adressez-vous au Président de ce Groupement, à Rabat, 36, rue d'Oudja, qui vous donera tous renseignements. Car trop nombreux sont ceux qui attendent l'application de la loi sur la réquisition, à savoir le retour du véhicule ou d'un similaire !

Ch. MAGNE

UNE EXPOSITION TCHÉCOSLOVAQUE DE VOITURETTES LÉGÈRES

PEU avant le Salon de Paris s'était déroulée une exposition Tchécoslovaque, réservée aux motocars, dont l'intérêt technique fut indiscutable.

Elle fut organisée par quelques membres de la Commission technique de l'A. C. Tchécoslovaque, dans le but de faire connaître les nombreuses réalisations nationales en matière de véhicules légers.

Des réalisateurs, des professions les plus différentes, présentent au public le fruit de leurs efforts continus pour lesquels ils avaient tout sacrifié. Nous allons passer en revue les véhicules exposés.

Le motocar de M. KREJBICH est un 3 roues, d'une construction solide, muni d'un moteur Ogar 350 cmc. deux temps deux cylindres. La roue arrière, en porte-à-faux, est suspendue à l'aide d'un ressort hélicoïdal. Un amortisseur hydraulique est placé dans le bras de la fourche.

La transmission s'effectue sur la roue AR et un inverseur, assurant la marche arrière, est fixé sur le côté extérieur de la fourche. Grâce à l'emploi d'alliages légers pour la carrosserie, et de roues en aluminium coulé, le poids à vide est de 260 kgs. La carrosserie très basse et très large, de forme enveloppante, est prévue pour deux places côte-à-côte.

La puissance du moteur étant de 12 CV, la vitesse maximum du véhicule est de 80 kmh. pour une consommation de 4 l. 5.

Le VLAH est une voiturette constituée de pièces détachées acquises par un étudiant au fur et à mesure que sa situation financière permettait ces achats. C'est ce qui explique l'aspect un peu bizarre de l'ensemble et un manque de nouveauté technique.

Le moteur est un 500 cmc. Excelsior, dont le refroidissement semble ne pas avoir beaucoup préoccupé le réalisateur.

Le MINICAR est un des moteurs les plus intéressants parmi les modèles exposés. Il est dû au travail de M. Vy Roubeal qui a réalisé ce véhicule avec l'intention de le construire en série.

Le constructeur a choisi un moteur à refroidissement par eau, monté devant l'essieu avant. C'est un Minor de 308 cmc. (70x80) développant 10 CV qui a plusieurs fois prouvé ses qualités.

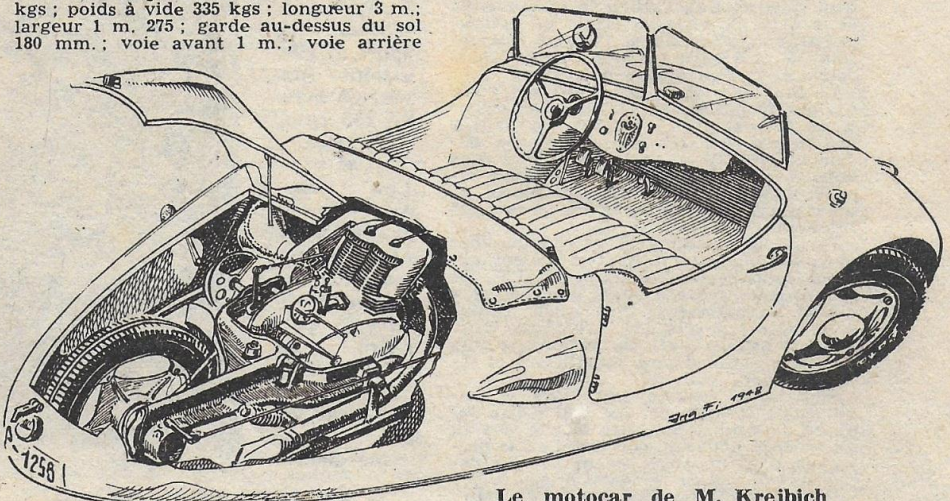
La forme de la carrosserie n'est pas définitive. Elle sera remplacée par une autre plus rigide. Les sièges avant sont assez étroits, et ne permettent guère le transport de plus de deux personnes. Par contre, un emplacement derrière les sièges est réservé pour les bagages et la roue de secours. Le poids à vide de la voiture est de 335 kgs et la vitesse maximum est de 75 kmh.

Le Minicar a été présenté aux autorités gouvernementales, et le directeur des Usines mécaniques de Tchécoslovaquie l'a

Alors que « Moto-Revue » prépare actuellement les plans de montage d'un cyclecar ultra-léger, d'une construction réellement accessible à tout amateur, il est intéressant de constater qu'un mouvement analogue se dessine dans d'autres pays, comme on le verra dans l'article ci-dessous.

essayée personnellement, ce qui permet de déduire que la fabrication en sera sérieusement envisagée.

Caractéristiques : Poids du châssis 205 kgs; poids à vide 335 kgs; longueur 3 m.; largeur 1 m. 275; garde au-dessus du sol 180 mm.; voie avant 1 m.; voie arrière



Le motocar de M. Krejbich est un trois roues conçu suivant les principes du « tout à l'arrière ».

1 m.; empattement 1 m. 7; diamètre de braquage 5 m.; pneus de 400x15.

La KRAJAN est un véhicule de caractère sportif réalisé par un ouvrier mécanicien. C'est un biplace en tandem dont la carrosserie a été faite à l'aide d'un réservoir d'avion larguable. L'essieu arrière et le moteur, un Jawa 250 cmc., font bloc, transmission assurée par chaîne. Ce petit racer est d'une présentation très soignée, même dans les moindres détails.

Le moteur développe 9 CV et permet, grâce à la réduction du maître-couple de réaliser une vitesse maximum de 80 kmh. pour une consommation de 4 litres. La capacité du réservoir permet de parcourir 400 kms sans ravitaillement.

Le KURIER est un véhicule à trois roues dont la roue arrière (roulette de queue d'avion, très vraisemblablement) assure la direction, et dont la roue avant droite seule est motrice. Cette construction est non seulement très curieuse,

tôle. La carrosserie est réalisée en tôle de 0 mm. 5 et son poids n'est que de 22 kgs. Malheureusement les dimensions intérieures sont trop réduites et l'on se demande même si un adulte peut la conduire. Suspension avant indépendante par ressort transversal à lames. Le moteur un 125 deux temps CZ placé à la verticale de l'essieu arrière entraîne les roues au moyen d'une chaîne.

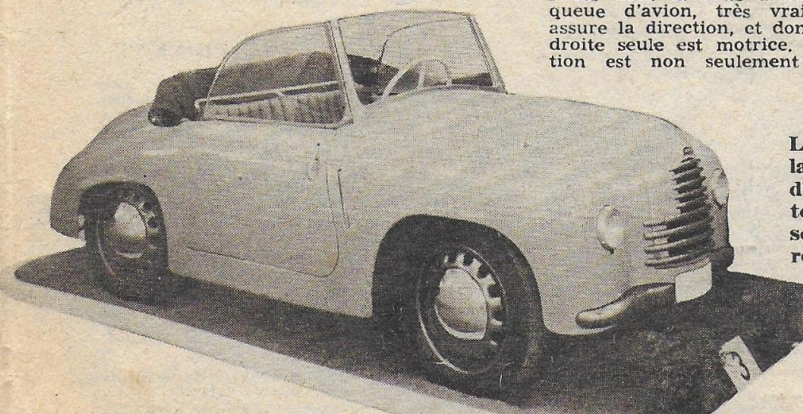
La vitesse maximum serait de 50 kmh., et la consommation de 3 l. 5.

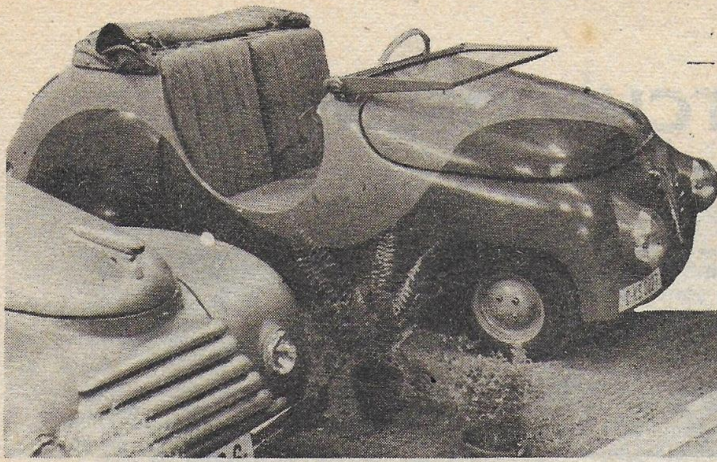
Une autre voiturette de petite cylindrée est la FRADA qui est équipée d'un moteur Sachs de 97 cmc. Les essieux de ce motocar sont rigides et suspendus à l'aide de ressorts hélicoïdaux. La vitesse maximum de 40 kmh. n'est atteinte qu'au prix d'une consommation de 5 l. 9 au 100 kmh., ce qui est formidable. On ne comprend pas pourquoi le constructeur adopte à sa voiture un si petit moteur, si la consommation doit être aussi élevée.

La HORE est une trois roues, réalisée par deux étudiants, avec des pièces de provenance diverses. Ainsi le moteur, un 200 cmc. JLO à refroidissement par eau est accouplé à un cardan et couple conique B.M.W. qui attaque la roue arrière. La carrosserie assez trapue offre deux places côté à côté assez spacieuses.

A cette exposition figurait également le DALNIK que nous avons déjà décrit dans nos colonnes et sur lequel nous ne reviendrons pas.

Le minicar a la silhouette d'une voiturette moderne. Il sera sans doute réalisé en série.





La Mipal, à quatre roues, atteint 70 kmh. avec un deux temps Jawa de 250 cmc. Il y a 1 rapports, mais pas de marche arrière.

LIDOVKA était une des voitures les mieux réalisées de ce salon, bien que seul le châssis ait été exposé. Cette voiture équipée d'un 500 D.K.W. avec ventilateur et démarreur électrique a été construite pendant la guerre. Le châssis, constitué d'un tube central, l'arbre de transmission et la boîte de vitesses, placée en arrière, proviennent d'une Skoda Popular. Suspension AV et AR par ressorts à lames transversaux et amortisseurs à friction.

Le poids du châssis est de 250 kgs, poids à vide 420 kgs, longueur 3 m. 10, largeur 1 m. 28, hauteur 1 m. 330. Le moteur D.K.W. 500 cmc. (68x68,5) bicylindre, développe 14 CV et est accouplé à une boîte 4 vitesses AV et une marche arrière, pneus 4,00x15, nombre de places : 3, consommation 4 l. 5. Vitesse maximum 100 kmh.

Parmi les motocars et voiturettes dont seuls les plans et maquettes étaient exposés, nous remarquons la START, des Etablissements Praga. C'est une voiture 4 places à carrosserie tout acier, équipé d'un moteur de 615 cmc. bicylindre deux temps à pistons plats. Ce moteur est d'un type nouveau à double remplissage et refroidissement par air.

Suspension réalisée par blocs et anneaux de caoutchouc. Au lieu d'être tapissée, la voiture doit être traitée suivant un procédé nouveau, consistant en la projection d'un mélange isolant sur les parois intérieures de la carrosserie.

Pour l'exportation on étudie un autre modèle, équipé d'un moteur de même cylindrée, mais à 4 temps. Equipement électrique sous 12 volts. Le poids à vide serait de 580 kgs.

La firme AUTO AVIA étudie un motocar de 2 places. Le bloc moteur est un 2 cylindres, deux temps, 350 cmc., à pistons plats, placé en arrière et entraînant directement par l'intermédiaire d'un arbre muni d'un joint « Hardy » la roue gauche de l'essieu arrière.

Suspension avant par deux ressorts à lames transversaux et arrière par deux ressorts hélicoïdaux. Direction à crémailière, freins mécaniques. Boîte 3 vitesses et marche arrière.

La carrosserie projetée est ouverte, deux places côte à côte, avec toit en toile.

Après avoir démonté le panneau mobile au-dessus des roues arrière, on peut transformer en 20 minutes ce véhicule, en voiture utilitaire.

**La 250 cmc.
« A. M. » de M.
Antonin Majer.**



La Krajan remporta un beau succès. Traitée en véhicule de sport, elle atteint un vrai 80 avec un 250 cmc. de moto.

Les éléments de cet article nous ont été aimablement communiqués par notre confrère SVET-MOTORU de Prague, que nous remercions.

LE COURRIER DES 500

POUR TOUTE CONSULTATION RELATIVE A CETTE RUBRIQUE, JOINDRE UNE ENVELOPPE TIMBRÉE A VOTRE ADRESSE ET UN DES COUPONS-REponses DU GUIDE DE MONTAGE DE NOS « RACERS 500 ».

M. BERNARD, à Nîmes.

R. — 1° nous remercions dans nos prochains numéros les résultats obtenus par divers amateurs. 2° Il est indispensable d'utiliser la soudure autogène. L'amateur ne possédant pas de poste devra avoir recours à la complaisance d'un ami ou à un soudeur. 3° Ces pièces ne sont évidemment pas vendues de façon courante. Là encore, un ami complaisant travaillant dans la partie pourra vous dépanner à bon compte. 4° Il est impossible de déterminer le prix de revient d'un cyclecar d'amateur, car il varie selon le travail que vous pourrez exécuter par vous-mêmes et les éléments dont vous disposez déjà.

M. POUILLAIN, à Paris.

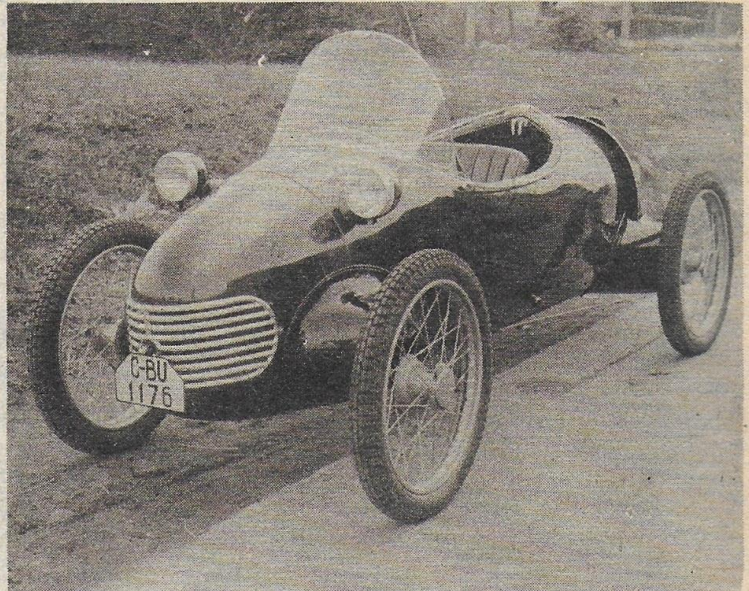
R. — Il est difficile de déterminer la tare du ressort à lames que vous désirez employer. Tout dépend du poids de votre véhicule. Il faudrait donc procéder à des essais. Mais nous croyons préférable de s'en tenir strictement au plan.

M. PARMENTIER, à Reims.

R. — A la suite d'objections qui ont été formulées, nous avons renoncé au projet primitif, et préférons mettre en rapport clients et artisans. La série ne serait pas suffisante pour permettre un prix de revient assez bas, et ne laisserait pas assez d'initiative aux constructeurs-amateurs.

M. BADER.

R. — Nous vous conseillons plutôt le moteur de voiturette, surtout pour une utilisation touristique. Ce petit moteur était très robuste et un « mécano » adroit pourrait fort bien en tirer quelques chevaux supplémentaires. Nous avons connu un artisan qui, après gonflage, atteignait avec la voiture complète, certainement plus lourde que votre engin, un vrai 90.



M. COLOS.

R. — La transmission d'une 10 CV est trop lourde et certainement trop multipliée pour une « voiturette 500 ». Même avec des roues allégées, le poids de l'ensemble sera un sérieux handicap.

M. VANDERWEKEN, à Nogent-sur-Marne.

R. — Il n'existe pas en France de pont de Simca-Cinq avec démultiplication moindre que celle du modèle de série. Nous vous conseillons de vous en tenir à la solution préconisée par le plan A.

Les éléments de châssis et de suspension dont vous disposez conviennent parfaitement. Pour le moteur, choisissez indistinctement l'un ou l'autre de ceux que vous énumérez (B.M.W. ou Zundapp flat-twin 4 vitesses).

La Fédération accorde, paraît-il, quelques facilités à ses licenciés pour l'achat de pneus, mais comme partout, il y a plus d'appelés que d'élus.

Ecrivez directement, pour renseignements complémentaires, à l'A.C.F., 6, place de la Concorde, à Paris.

LES ARTISANS S'INSCRIVENT

Nous avons appris que les artisans dont nous avons publié ici les adresses ont été sollicités pour de multiples travaux n'ayant aucun rapport avec la construction amateur des voiturettes ou cyclecars. En conséquence, nous ne communiquerons leur adresse, exclusivement qu'aux possesseurs de nos plans (joindre un coupon-réponse du guide de construction et enveloppe timbrée).

Nous ont écrit notamment les artisans ci-après :

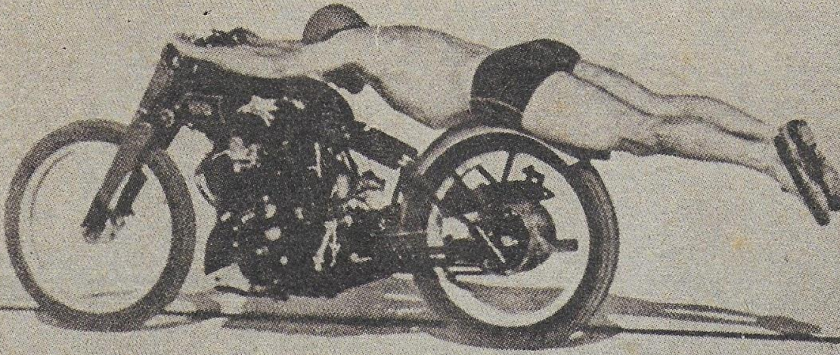
M. CADOUX (banlieue Paris-Ouest), pour réalisation de carrosseries super-légères ou carcasses en tôle et alliages d'aluminium.

M. DUVIVIER (Ardennes), montage, perçage, taraudage, filetage, etc...

M. MAINGON, Ets C.A.T.I. (Paris), confection de caisses en tôle, alliages légers, soudure autogène, à l'arc ou par point, exécution de châssis en tubes, profilés ou en tôle.

M. BETTON (Paris). — Réalisation de pièces de châssis ou autres, pour soudure autogène.

BIENTOT : Mise en vente de plans et d'un guide de montage d'un cyclecar simplifié de petite cylindrée



Le champion américain Roland F. Free, a battu sur 1.000 cmc. H.R.D., le record américain de vitesse pure, à 242 kmh. C'est probablement la plus grande vitesse atteinte avec une machine sans compresseur. Remarquez en passant, la position très aérodynamique mais apparemment fort peu stable.



■ AMICALE MOTOCYCLISTE HYEROISE. — Bureau 1949 : Président d'honneur, Louis Picoche ; Président d'honneur fondateur, Albert Chiron ; Président, Y. Hermann ; Vice-Président, Charles Aubet ; Secrétaire, G. Fouillot ; Secrétaire Adjoint, J. Suguet ; Trésorier, Louis Aubet ; Trésorier adjoint, R. Bréchon.

■ AMICALE-MOTO-CLUB DE LA CITE. — L'A.M.C.C. Lyon, réunie en assemblée générale le 17 décembre dernier, a procédé à l'élection de son bureau pour l'année 49. La réunion commença par un compte rendu financier donné par le trésorier et ensuite le compte rendu moral par le secrétaire général qui retraça l'activité du club pendant l'année 1948.

Il fut ensuite procédé à l'élection du bureau dont voici ci-dessous la composition :

Président actif : M. Merle Marcel. Vice-Présidents : MM. Nugie et Garnier. Secrétaire général : M. Lenon L. Secrétaires adjoints : MM. Chanal et Genoulas. Trésorier : M. Dessagne. Trésorier adjoint : M. Deydier. Archiviste : M. Salamand P. Conseillers : MM. Desbats, Giraudet, Giraud, Volle, Meunier, Bonnet, Gonnat, Augier. Commission Sportive : MM. Moschetto, Morga,

Petrault, Muetton, Caire, Petitjean, Curnier, Dumontell, Anonioli. Contrôleurs aux comptes : MM. Giraud et Garnier.

■ MOTOR-CLUB. — Le Motor-Club, dans son assemblée générale tenue le 10 décembre, a élu pour l'année 1949 son comité ainsi qu'il suit :

Président : M. Voyer ; Vice-Présidents : MM. Moniot et Courty ; Secrétaire général : M. Baule ; Secrétaire adjoint : M. Chassagny ; Trésorière : Mme Baule ; Trésorier adjoint : M. Bégon ; Directeur sportif : Moniot ; Adjoint au Directeur sportif : Sallon, Grognelin ; Technicien : Guérin ; Délégué à la Ligue : Baule ; adjoints au délégué à la Ligue : Voyer, Moniot ; Membres du bureau : Duplessier, Foulon, Moreau, Minette.

Le Motor-Club a clos la saison 1948 au cours d'un banquet intime le 11 décembre, tenant en cette réunion familiale à réunir tous ceux qui le pouvaient en une petite fête qui l'orchestre aidant se passa au mieux et pour le plus grand plaisir de chacun. 1948 est mort, espérons pour 1949 l'aboutissement des efforts de chacun, en ayant toujours en vue le bien du sport.

■ MOTO-CLUB D'ALGERIE. — Renouveaulement du Bureau pour 1949 (Suite réunion du 1-12-

1948). — Président : M. Domenech ; Vice-Présidents : MM. Petrus, Vigilano ; Secrétaire Général : M. Ciancio ; Secrétaire adjoint : M. Bauer ; Trésorier général : M. Chevalier ; Trésorier adjoint : M. Jouandreaux.

Commission Sportive. — Président : M. de Barry ; Assesseurs : MM. Rovira, Andreta, Noizette, Baux.

Commission des Fêtes. — Président : M. Cardona Joseph ; Assesseurs : MM. Geor, Siano.

■ U.M. MARNE. ... L'Union Motocycliste de la Marne a tenu son assemblée générale dimanche 19 décembre. Le président, dans le rapport moral retrace l'activité du club en 1948, et a procédé à la modification des statuts et à la réélection de quatre membres sortants rééligibles.

La composition du comité 1949 est la suivante : Président : Charles Hild ; Vice-Président : Jean Thalot ; Secrétaire général : Gaston Pérard ; Secrétaire : Louis Durin ; Trésorier : Raymond Perchat ; membres : Doyen Pierre, Moreau René, Morot Paul, Penet Jean, Rouget Henri, Schwartz Pierre, Villet Gaston.

Une tombola suivit l'assemblée générale et de nombreux lots furent gagnés par les sociétaires présents.

M. Hild profita de la soirée pour procéder à la remise des Coupes remportées dans l'année : Coupe Deprez de Bona : M. Pérard ; Coupe de « l'Union » : M. Gamba ; Concours du Bidon d'un litre : MM. Thierry, Viroton, Huaut, Fossier, Antoine, Brechner et Drouot ; classement touristique : M. Paul Morot.

LE M.C.L. SUR SA LANCEE

Le Moto-Club Lézignanais est maintenant comme un grand garçon dont l'appétit paraît démesuré. Au mois de septembre, lors de sa première réunion, il avait peu d'adeptes. Malgré cent convocations lancées, c'est seulement dix-neuf « mordus » qui se trouvèrent réunis pour fonder le nouveau « vert et blanc ». Aujourd'hui il compte (qui le croirait ?) quatre vingt membres actifs et quarante membres bienfaiteurs ou du bureau.

Si pour le M.C.L., la compétition existe, acharnée aussi bien que dans tout autre sport, il reste surtout que toutes ces épreuves (gymkana, vitesse, moto-cross) sont un excellent entraînement pour le motocycliste qui, à longueur de journée, se sert de sa moto comme engin de travail.

Encouragés par les résultats obtenus, les dirigeants du M.C.L. ont organisé dans le cadre de la foire-exposition de Lézignan, le dimanche 19 décembre, à partir de 9 h. 30 dans le site merveilleux des pins de la Tour de Dessandier, un moto-cross, sport nouveau chez nous, qui demande de la part des concurrents de réelles qualités d'audace, d'hardiesse et d'adresse.

René LABAU

Les membres du Moto-Club Châtillonnais photographiés au cours d'une sortie.



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

NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 150 fr.
PETITES ANNONCES COMMERCIALES (minimum 5 lignes) LA LIGNE 250 fr.

Pour l'envoi par courrier de vos Petites Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat postal, accompagnant votre texte à paraître. Joignez toujours le montant correspondant au nombre de lignes désiré. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé et des mots supprimés, au mieux, sans aucune responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre).

Ecrivez très lisiblement (caractères imprimés au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution. Il n'est pas accepté d'annonces relatives à des demandes d'achats d'épaves « avec papiers ».

MOTOS A VENDRE

BELLE moto bon ét. 250 lat. New-Map 60.000. 350 D.K.W. 6.000. 500 lat. Terrot impecc. 115.000 Traction AV 7 C 1936 b. ét. b. pn. en supplément 3 pns nfs. repr. moto (230.000). Vis. t. 1 j. sf dim. apr. midi et lundi toute la journée.

CAUSE dble emploi vds B.M.V. R 35 état neuf. EVIN E., av. Pont des Dames, Béthune, Pdc 600 NSU épave mot. 500 lat. Terrot, bas prix. GOSSELIN, E-D. du Touchet (Manche).

DARMONT spé. 6 CV culb. ref. eau b. ét. gén. VAN JUZE, 31 r. A. France, Aulnay (S.O.) urg. V. GIMA 125 cmc. culb. 4 vit. au pied f. télesc. non rodé, tan-sad et sacoches cme nf. D. CORSON, Mende (Lozère).

TRIUMPH 350 Tiger 80 état nf gar. RAY BONIN, 14, rue Collange, Levallois-Perret

TERROT HC4 350 sé. 4 v. ét. neuf compt. tan-sad tél. et vis. après 18 h. 30 BRU, 18, rue Dr Roux. SUF. 70-02.

SIDE BSA 500 Etoile B. parf. état, jambières casques, vis. dim matin. SICARD, 77, rue Crozatier, 12^e.

ZUNDAPP KS 500 avec side etat neuf, vis. Poste Grande Paroisse (Seine-et-Marne).

VELOM. Motobécane 3 vit. et. nf 45 Vis. 75 bd Picpus, 12^e.

UNE aff. moto Indian 12 CV 47 av. sidecar cme nve, je ferai repr. moto moins forte. Vis. 75 bd Picpus. DID. 65-46

PEUGEOT 250 lat. bon état, 50.000. BARON 26 av. Montes ouleu, Livry Gargan (S.-et-O.)

VDS 500 Norton ACT type CSI 160.000, éch. ctre tourisme. ERMARMOTO 85 r. Montmoreau, Angoulême (Charente).

PART. v. conf. sidecar R. G. 750 m. 39 ét. imp. 80 pressé PRIMAT, Magny Cours (Nièvre).

500 TERROT culb. mot. parf. 3 pneus TULLIER, Crépey-eh-Valois (Oise). Tél. 140.

4 CV CP Roléo b. ét. VAN-GRIESHHEIM 26 av. J. Fument La Garenne (dim. matin).

PART. vd Motobéc. 3 CV lat. b. ét. gén. 70.000. DONNET 33, r. C. Desmoulin, Cachan.

VDS éch Sandford 5 cv Ru-by impecc contre moto 350-500 Angl. All. 100.000. DAUDE, 21, rue Thiers, Avignon.

BEL ENS. Motobécane 500 culb. side Bernardet grand rout. mpec BONNEL, 128 av. République, Montrouge, Alé. 29-88.

VENDS épave Darmont 15.000 MALKI, 143, av. d'Italie-13^e.

500 TERROT dernière sortie 500 kms. MARCELLIN Odé.07-76

350 DKW mod. NZ ét. nf 4 vit. THUASNE.

incomp. DKW, Victoria, BMW 350 NSU 250 BMW 750 Zundapp 200-750 Indian 5 CV dep. 40 RIEUCAU 64 pl. Réunion-20^e.

1 CYCLECAR Ardex 100 cc. encore sous gar. carross. luxe tout alu. 78.000. ARDEX, 9, rue Paul Morin, Nanterre.

1 CYCLECAR 100 cmc entier. rév. carross. spac. 2-3 places. 65.000. ARDEX, 9, rue Paul Morin, Nanterre.

VELOCETTE 350 ACT KPI 4 v. 150.000 LEBLOND 5 r. Jourdain

125 PEUGEOT P55 nve ent. équ. DAVID 94 bd Malesherbes

INDIAN 500 2 cyl. 1943 parf. ét. cadre fourc. bte 4 vit. Terrot 175 compté. MOTO COMP-TOIR 26 r. du Bac La Varenne

MOTOB. 350 6.000 kms repr. BMW 2 cyl. écr. Rousseau, 12 r. de la Banque, Paris-2^e.

VELOMOT. course 4 vit. sé. HENRI 1 r. A. Lesesne St-Ouen

R. GILLET 100 cc r. à br. 25x3 55.000. DUMONCEAU, Klé.56-66

TERROT 350 lat. 1933. CARLES 12 r. Ct. Mowat, Vincennes.

VENDS 770 BSA lat. av. side. parf. ét. photo sur demande Fsch. cylindre 500 AJS culb. 6x90. CAPOULADE R., 14 rue Alex Cabanel, Montpellier.

INDIAN 5 cv 2 cyl. c. neuve IKW 250 impecc. 90.000. New-Map, Jap 350 sans roues, epave tri Peugeot, pièces Indian 500 GDA, FELIX, 5, rue Roger, Paris.

SIDE Mammonnier b. ét 9a11h. EEBER 108 r. Chemin Vert-11

INDIAN 500 tr. belle tout orig état neuf au pl. offrant MATHIS 22 r. Sausseur-17^e.

350 TERROT HS parf. état, 70.000, vis. 8 r. Maillard, PARIS-11^e, de 8 à 17 h. sf dim.

MATCHLESS 350 nve f. télesc. susp. ar. pns nfs 190 000 GRE. 32-74 (le matin).

125 cmc. PEUGEOT toute neuve. 70.000 Enghien 690.

TERROT 350 HST, HAMELIN, 31, r. Petit, Clichy (Seine).

TRIUMPH Angl. 350 culb. 4 v. sel. c. nve. MUR 15 r St-Sabin

SIDE vis. dim. lundi. BACH 59 bd Levallois, Neuilly-sur-Seine.

V Speed Twin nve 4.000 kms lxe f. parallélog. 275 CATEL, 14, r. Carnot, Monteuil.

EPAVE G.-R.H. 350 lat. compl. té sans pneus 35.000. MUR, 15, r. Saint-Sabin, Paris.

FPAVE cplte KS 600 v. séparation ou contre vélon. vis. ou écr. CHEVALIER, 10, rue Linois, Paris, 15^e.

350 TRIUMPH Angl. T. 80 cmc nve 8.000 kms. TURIGNY 52 r. de la Goutte d'Or, Paris, 18^e.

500 VELOCETTE imp. Bouchequet, 11, r. Eugène Sue, 18^e.

DKW 350 NZ repr. 125. MOUCREUS 74 r. G. Leclerc, Biotière

1000 BSA 4 vit. 1939 origine impecc. 185.000. RAY BONIN, 14, rue Collange, Levallois.

SPLEND Sup. cul. 47 Motobécane roull. 7.000 kms. OBERT 40 av. Pte Asnières, Paris-17^e

VDS Grand Touriste Bernardet vis. hrs des repas. MARTIN, 3, r. Epinettes, 17^e.

PONEY 50 cc neuf tél. ROQ 92-92. PICAUD de 9 à 18 h.

JAWA 250, 2000 kms au plus offrant. FOULON 36 Cité du Perreux, Argenteuil (S.-O.).

V Tandem à mot. aux. 45.000 vélo h. 7.000. GUIOT 12 av. des Saules, Villeparisis (S.M.)

GWB 75-62, 82-01.

DKW 500 SB neuve, CAZES 15 r. Carvès, Montrouge, Alé.51-26

LOT pièces Zundapp KS600 LE BOULANGER, Lillebonne (S.I.)

DKW 350 SB imp. sé. dem. ROZEE fils, NORD 38-58.

PEUGEOT 100 cc. parf. ét. Pierre, 82, Q. Jemmapes-10^e, NOR 58-12.

SIDECar Buffler sport laque neuf. MEN 89-63.

PART. v. 500 sup. culasse Mo-coocort. RENAUD 59 bis r. Romainville-19^e (part. 18h30)

BMW 750 cc bon état gén. prix 110.000, vélomoteur Peugeot 45.000. Jérôme FORESTIER 95 bd Exelmans-16^e.

1200 cc. INDIAN side 6000 kms FOURNIAUX 15 av. des Platanes, St-Cloud, MOL 51-15.

500 NORTON 16 H Coif. 13 r. Guy Mocquet, Malakoff.

MOTOBEC. 100 cc 3 vit. sélect parf. ét. MARAIS 12 r. Eglise. St-Cloud, 18 h. 30 ou dim mat.

PEUGEOT P53 équip. Hiver, b. état. PAS 38-78 (repas).

SUP. attel. BSA 500 4 vit sélec. side Buffler luxe ou ech. ctre voit. BASTIEN, 10, r. Michelet, Suresnes.

PART. v. 800 G. R. tr. belle 115.000 av. ou sans Bernardet 18. 35.000. JUPEAU, 63 route de Choisy, Ivry (Seine)

ENS. Dollard Bernardet 500 ACT 37 tr. b. ét. Gaudin 18 av. St-Saens Neuilly-s-Marne, S.O.

ZUNDAPP K 500 excel. état. Org. tél. 12-22 Enghien.

D.K.W. 3 CV neuve chromée luxe. ALLOUCHERY, 19, rue Maisson Rouge, Fontenay sous Bois, Autobus 124.

PART. cherche 500 ou 350 cc. Anglaise orig. impecc. Sauger, 31 r. Berthollet, Arcueil

BMW R71 nve repr. moto MAR 45 r. Julien Lacroix, 20^e.

NORTON 500 culb. 4 v. repr. moto, DARE 35 r. Palikao-20^e

NSU 350 cul. 4 vit. Choquant, 2, Cité de l'Avenir, 11^e.

500 NORTON 16 H, Mar 50 r. Ménilmontant, Paris-20^e.

MOTOS à rév. prix intéressés. NSU 250 sup. cul. compl. 1942. Peugeot P 135 4 CV cubité. Canme Major 4 vit dern. mod. Indian susp. ARV avec side R. Gillet type police mod. 39. Indian 5 CV scout 1944, etc...

ALAZARD 47 av. de Clichy-17^e

DIVERS

CHERC. embiel. 198 NSU 2 tps 4 vit. bloc. vds side Terrot 5000. Benelli 500 4 vit. sé. ROBERT 17 r. Bateliers, Cligny

Voit. AMPHIBIE allemande. Px 165.000, pièces, pare-brise Indian, Harley, Bunge, 74, r. Raynouard, 16^e. AUT. 09-17.

V. châssis Singer 9 CV, s'adr. GRATTEPLANCHE, rue du Guay, Argenteuil (S.-O.).

ROSENGART 4 cv 2 pl. 55.000 85 r. J. Lacroix, MEN. 74-89

V. Bte 3 vit. Alcyon V.M 2, E. Massé, Livry Gargan.

VDS 1 paire de skis en tr. beau frêne 1 m. 60, bas prix MOTO-REVUE 12 r. de Cléry.

C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois, pièces pour moteurs (chaise et boîtes Burman

REVIL (Ets) 82 av. des Ternes ETO 15-53. Seul spécialiste pour tous équipements et accessoires motos, cycles, autos, tabliers, cuissards, casques, serre-têtes, gants, manchettes

de guidon, vestes, sacoches, tan-sad, poignées tournantes, cessus de selles caoutchouc, acc. sélect., pare-brise, etc...

V. INDIAN pièce. orig. pour 1203 CAV 500 GDA. TAURY 50 r. Mirbeau-17^e. ETO 12-30

ECHANGES

ECH. Volkswagen Terr. tr. b. ét. contre Amphibie ou BMW R 75 avec side. MALKI, 143, avenue d'Italie, Paris.

ECH. side Vanod compté. V 37 ctre Bernardet grand routier. HUC 72av. A Briand Montrouge

ECH. cam. Delage 1 t 8 bon état mécan. contr. 350 ou 509 culb. sélecteur. LENOIR, a Chaumontel (S.-et-O.).

V. ou éch. c. Volkswagen 500 DKW side ét. pns nfs 130.000. DELATTRE Chéronvilliers, Eure

D.K.W. 198 parfait état. THOMAS, 101, Aubourg Saint-Denis-10^e. PRO. 38-92.

8 CV FIAT b. ét. ctre BMW. GUERIN 47 r. Félix, Colombes

VOITURES A VENDRE

CARR. 11 Citroën mot. perf. imp. 325 repr. bel. moto ou side, PIJO 16 r. Justice-20^e

PART. vd superbe Derby grd sport ent. rév. pneus nfs, je ferai repr. vélos mot. 85, rue Julien Lacroix, MEN 74-89.

CABRIOLET Fiat 8 CV pns nfs mot. carross. b. état 130.000. 90 r. A. Delcourt, Watrellos.

GEORGES IRAT 6cv cabr. mot. Ruby MDU 1937 3 vit 5 roues parf. ét. DAVID 16 r. Poncelet. Wag. 22-75 de 18 à 20 h.

ON DESIRE ACHETER

ACH. 500 DKW à remont. G. MOUSSET, La Creche, 2-Sèvres

ACH. motos épaves, moteurs, roues, boîtes, combiné Lucas Bosch, etc... RIEUCAU 64 pl. Réunion, Paris, 20^e.

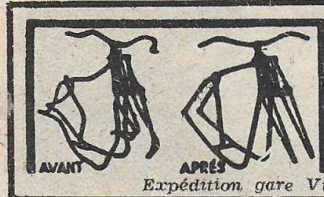
CH. tand. Perny. IRION, 8, r. Station, Le Perreux (Seine).

FONDS - COMMERCE

CAB. d'aff. RIALLAND à Coutainville (Manche), à céder ; tr. bon fonds ; cycles Motos (Agences marques réputées), voitures enfants Ville de la Manche. Logement assure

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés, moyennant le versement de 300 francs, peuvent obtenir une fiche du SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS. Cette fiche, détaillée, remplie par les soins de l'abonné, et sur laquelle il peut même coller une photographie, reste en permanence, dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs qui, nombreux, viennent consulter ces fiches ; elle n'est retirée que lorsque l'information de vente nous a été donnée par le titulaire. Nous ne traitons aucune affaire et ne nous immiscions dans aucune transaction.



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

MONNERET-BASTILLE
SPÉCIALISTE DE LA MOTO
Toutes pièces détachées - Réparations
Livraisons ultra-rapides dans toute la France, par notre **SERVICE SPÉCIAL PROVINCE**
7-9, Bd Beaumarchais - PARIS. Tél. Tur. 96-56

AUTO-RENOVATION Tél.: PER. 52-74
1, Boulevard Bineau, 1 - LEVALLOIS-PERRET
PIECES ADAPTABLES : MOTOBECANE
TERROT, MONET-GOYON, PEUGEOT
DOLLAR, et toutes marques FRANÇAISES
Spécialités Réalésages, Embellages, Expéd. prov.
RAPIDITE - QUALITE

N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !
ASSUREZ-VOUS
AUX MEILLEURES COMPAGNIES
AUX MEILLEURS PRIX
par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
12, rue de Cléry, PARIS-2^e - (AUT. : 73-32)

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

" VITEX "

SELECTEURS AU PIED 3 ET 4 VITESSES
pour motos toutes cylindrées
Pose sans modifications sur
les principaux types de motos.

Livrés complets avec accessoires de pose
PRIX depuis 6.500

le BABY-VITEX

pour vélomoteurs
MOTOBECANE - PEUGEOT - TERROT
MONET-GOYON - NEW-MAP - RENE-GILLET
et le dernier né pour
GNOME et RHONE R 2 et R 3

Livrés complets. **PRIX : 4.950**

AGENTS, DEMANDEZ NOS CONDITIONS

MARC MARTIN constructeur,

8, Rue des Plâtrières, 8 — PARIS (XX^e)
POUR RENSEIGNEMENTS JOINDRE UN TIMBRE POUR LA REPONSE

MONNERET-BASTILLE

SPÉCIALISTE DE LA MOTO

En magasin : Grand choix de vélomoteurs
DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT

AGENT DE TOUTES LES GRANDES MARQUES
7-9, Bd Beaumarchais - PARIS. Tél. Tur. 96-56

REFECTIONS D'EMBIELLAGES REALESAGES DE CYLINDRES

FOURNITURES : PISTONS COMPLETS

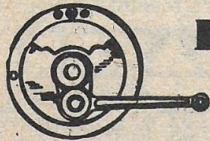
PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES

TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES

DELAIS RAPIDES

PERTUISOT

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



GROUPE MOTO-PROPULSEUR

P.P. ROUSSEY

2 vitesses, Point mort, 49 cc.
Vitesse 45 kms à l'heure

TOUTES COTES
jusqu'à 14 % sans pédale

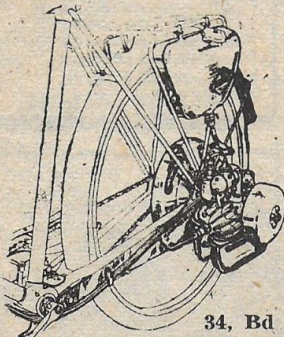
MONTAGE RAPIDE
moteur avec embrayage :
31.500 frs.

sans embrayage :
29.500 frs.

Agences exclusives
accordées

Société d'Exploitation
des Brevets Roussey

34, Bd du Parc - Neuilly (Seine)



René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente
28, rue Ernest-Renan, ISSY-LES-MOULINEAUX
Métro : Porte de Versailles — Tél. : MIC. 03-72

EN VENTE LIBRE

TERROT

500 CMC. GRAND SPORT avec SIDE-CAR
roues interchangeables avec moyeux à broches.
Eclairage électrique par Dynamo-batterie. Comp-
teur de vitesse incorporé dans le phare. Roue de
secours et frein sur le side-car.

LIVRABLE DE SUITE

PRIX : 197.790 francs.

LIVRABLE DE SUITE AVEC BON :
VELOMOTEUR 100 cmc. TERROT

LIVRAISON RAPIDE AVEC BON
de la 125 culbutée à fourche télescopique

INSCRIPTION POUR LES COMMANDES
de la 350 cmc. et 500 cmc. à fourche téles-
copique et suspension arrière.

Catalogue contre 30 francs timbres

22 ANS D'EXPERIENCE EN COURSE
SONT VOTRE GARANTIE EN VOUS ADRESSANT A

marcel perrin

10 FOIS RECORDMAN DU MONDE

AGENCE GRIFFON - SCOOTER BERNARDET - MONET-
GOYON - MOTOBECANE - RENE GILLET - TERROT
GNOME-RHONE

Sidecars Bernardet - H.B. et Terrot
Moteurs auxiliaires PP. Roussey et Vap 4

LIVRAISON RAPIDE

50, AVENUE EDOUARD-VAILLANT
BOULOGNE-BILLANCOURT - Tél. : MOL. 29-62

Métro : Pte de St-Cloud

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

SILENCIEUX WILMAN FORME TROMBLON



à spirale démontable
3, rue d'Evreux - COURBEVOIE (Seine)

Ce que vous ne trouvez pas ailleurs demandez-le
au spécialiste du piston moto

"PISTON PRÉCISION"

70, RUE D'ALSACE - Courbevoie - DÉF. 21-74

MODÈLES DE SÉRIE EN STOCK POUR
MACHINES FRANÇAISES
ET ÉTRANGÈRES.

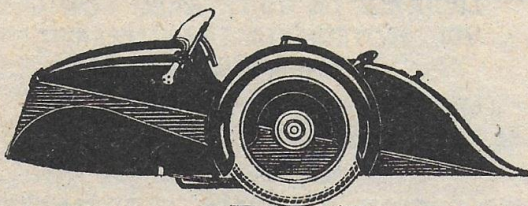
EXÉCUTION DE PISTONS
SUR DEMANDE.

RÉALÉSAGES
EMBIELLAGES



LE SIDECAR
SANS CONCURRENCE

L.SIMARD



Livrable sans bon très rapidement
12, rue Antoine-Primat, VILLEURBANNE, Rhône

1^{er} Grand Prix Tarare — 1^{er} Français Genève
1^{er} Grand Prix Bordeaux — 1^{er} Français Berne
1^{er} Course de La Barraque. Un Palmarès éloquent

MOTOS PARIS - NORD CYCLES

AGENCES GNOME - RHONE — MOTOBECANE
Réparations rapides et garanties — pièces détachées
accessoires, réalésages, embiellages, émaillage, chromage
Expéditions en Province

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

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA
etc...

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves

Atelier de réparations et
mise au point de moteurs
de marques allemandes

CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63

VOULEZ-VOUS ÊTRE MÉTREUR VÉRIFICATEUR ?

Profession indépendante 1^{er} ordre pouvant être
abordée sans diplôme. Gains immédiats
importants dans : Construction, Reconstruction,
Entretien, Expertise, etc. Tous corps d'Etat - tous
départements et outremer. Brillant avenir.
Brochure illustrée gratuite N° 195. (Document
unique) ÉCOLE PRATIQUE DES TRAVAUX PUBLICS,
39, rue H.-Barbusse, Paris. 21 ans de succès.

TUYAUX ECHAPPEMENT

EXÉCUTES SUIVANT MODÈLE OU CROQUIS
SILENCIEUX et TROMBLONS

(BRUTS OU CHROMES)
POUR MOTOS ET VELOMOTEURS

COMPTOIR DE LA MOTO

8, RUE DES PLATRIÈRES, 8 — PARIS (XX^e)
POUR RENSEIGNEMENTS JOINDRE UN TIMBRE POUR LA RÉPONSE

MONNERET - BASTILLE

SPÉCIALISTE DE LA MOTO
LE PLUS GRAND CHOIX DE PARIS

TOUS LES ÉQUIPEMENTS
POUR TOUS LES SPORTS

7-9, Bd Beaumarchais - PARIS. Tél. Tur. 96-56

REPARATION — REDRESSAGE
Fabrication de Fourches et Cadres
Agent « CUCCILO »

H. DERCHE

8, rue Labat — PARIS

MON. 56-89



René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente

28, rue Ernest-Renan, ISSY-LES-MOULINEAUX

Métro : Pte de Versailles — Tél. : MIC. 03-72

VOUS PRESENTE SES MEILLEURS
VCEUX, VOUS SOUHAITE LA MOTO
DE VOS REVES POUR 1949

ET VOUS INVITE A LA CHOISIR
EN VISITANT SES MAGASINS.



STÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, rue de la Condamine — PARIS-17^e

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL

PIGNONS TOUTES MARQUES

ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES

RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES

CARTERS de BOITES et de MOTEURS

ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESSES —

EMBIELLAGES — REALESAGES — REPARATIONS DE

DYNAMOS — MAGNETOS et VOLANTS MAGNETIQUES

Redressage de Cadres et Fourches Motos et VéloMOTEURS

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M.P.

MOTOS-DANTON

PIECES DETACHEES, REPARATIONS TOUTES MARQUES
VENTES ET ACHATS MOTOS

STOCK PIECES DETACHEES HARLEY-DAVIDSON

Type M.P. 750 lat.

DISTRIBUTEUR SIDECAR SIMARD

14, rue Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine) — PER. 19-11

POIGNÉE TOURNANTE DOUBLE

SAKER

AIR ET GAZ

De toute beauté



FIXATION DE CABLE
SANS SOUDURE
RESTE BIEN EN PLACE
NE COUPE PAS LE CABLE
PRIX DE DÉTAIL 670 Frs
SAKER LEVALLOIS

Dépôt de la Région Pari-
sienne de moteurs pour vé-
loMOTEURS et pièces détach.

STAINLESS

G. ULMO

35, rue Danton, 35
PRE ST-GERVAIS (Seine)
Tél. : Villette 17-05

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

NOTRE LIBRAIRIE

Les prix indiqués correspondent à ceux des ouvrages pris à nos bureaux. Le prix net de chaque volume expédié par poste figure à côté. Pour nos commandes adressez un chèque postal à notre C.C. Postal Mofo-Revu. Prix 297-37. Bien indiquer les titres complets sur le talon du chèque ou mandat. En cas de commande importante, prière de nous adresser une lettre.

ARPEMENTAGE, Encyclopédie Roret (Art de lever les plans), 532 pages, 256 figures. Prix 260 fr. Par poste 315 fr.

ART DU TRACÉ DE LA LETTRE, Encyclopédie Roret (Le dessin, l'esthétique et la technique de la lettre), 107 pages. Prix 306 fr. Par poste 390 fr.

CERAMIQUE (Préparation des pâtes, façonnage et séchage, cuisson, glaçures, décoration, faïences, grès, 640 pages. Prix 356 fr. Par poste 325 fr.

CIRE, ENCAUSTIQUE, PRODUIT D'ENTRETIEN, 175 p. Prix 296 fr. Par poste 351 fr.

COMPTABILITE, Encyclopédie Roret (Méthode rationnelles de la tenue des comptes) 386 p. Prix 310 fr. Par poste 390 fr.

COMPOSITION DECORATIVE, Encyclopédie Roret, 178 figures, 153 pages. Prix 160 fr. Par poste 215 fr.

LA CONSTRUCTION DES PLANEURS, par Cabanès, nombreux dessins, 160 pages. Prix 164 fr. Par poste 215 fr.

LE CROQUIS SCHEMATIQUE D'APRES NATURE, par Théobouisset, 47 pages. Prix 51 fr. Par poste 85 fr.

DETREMPEES ET BADIGEONS, Prépar. et application des peintures à la colle, à la coëseine, au silicate, lait de chaux, goudron. Enduits ignifuges et imperméabilisants, matériel de peinture, 160 pages. Prix 190 fr. Par poste 230 fr.

DORURE SUR BOIS, Encyclopédie Roret, 146 pages. Prix 82 fr. Par poste 130 fr.

ENCREES SPECIALES (plus de 500 formules) pour encres sympathiques, typogr., lithogr., encres pour linge, métaux, celluloid, emballage, 200 pages. Prix 245 fr. Par poste 290 fr.

LE GUIDE DU DESSINATEUR MECANICIEN, par Bardin (dessin industriel, travail de bureau, d'études, notions de résistance des matériaux, formulaire mécanique, 55 des. et fig. Prix 184 fr. Par poste 240 fr.

HELIOGRAVURE, Encyclopédie Roret (trichromie, rotogravure, impression), 184 pages. Prix 160 fr. Par poste 225 fr.

LAQUES ET VERNIS, Préparation, propriétés, application, plus de 400 formules, 175 p. Prix 190 fr. Par poste 230 fr.

LINOTYPAGE, Encyclopédie Roret, 36 gravures, 107 pages. Prix 60 fr. Par poste 105 fr.

MAÇON, Encyclopédie Roret (Notions générales sur la maçonnerie, nombreux dessins), 498 pages. Prix 260 fr. Par poste 325 fr.

NOUVELLE ENCYCLOPEDIE PRATIQUE DU BATIMENT ET DE L'HABITATION :
N° 2 : Maçonnerie, pierres, briques, torchis et pisés, 140 pages, nombreux dessins. Prix 155 fr. Par poste 195 fr.
N° 2 : Travaux en ciment et béton armé, 132 fig. Prix 155 fr. Par poste 195 fr.
N° 5 : Charpentes métalliques 246 figures.

Prix 155 fr. Par poste 195 fr.
N° 8 Serrurerie, menuiserie et fermeture en fer, stores, banquettes, serres, 342 figures. Prix 155 fr. Par poste 195 fr.
N° 9 : Pavages, carrelages, plafonds, enduits, revêtements, peintures et vernis, 86 fig. Prix 155 fr. Par poste 195 fr.
N° 11 : Eclairage public et privé, chauffage au gaz, au pétrole, à l'électricité, 168 fig. Prix 155 fr. Par poste 195 fr.
N° 13 : Salubrité, égouts, fosses septiques, sonneries, téléphone, 168 figures. Prix 155 fr. Par poste 195 fr.
N° 14 : Echelles, escaliers, ascenseurs, monte-charges, 148 fig. Prix 155 fr. Par poste 195 fr.

MA MAISON, par Gazel (Construction et entretien, par amateur, nombre fig.) 200 p. Prix 220 fr. Par poste 275 fr.

MARQUETEUR, Encyclopédie Roret (manuel complet du marqueteur, du tabletier et ivoirier), 428 pages. Prix 210 fr. Par poste 265 fr.

MENUISIER, Encyclopédie Roret, 660 p., nombreux dessins. Prix 356 fr. Par poste 425 fr.

LA PERSPECTIVE DANS LE DESSIN TECHNIQUE, par J. H. Gaudefroy (traité à l'usage des Ecoles Techniques, des dessinateurs industriels et des bureaux d'études), 193 figures, 155 pages. Prix 153 fr. Par poste 195 fr.

SCIENCE ORNEMENTALE, Encyclopédie Roret (Etude des lois de composition. Recueil d'éléments ornementaux) 205 p. Prix 410 fr. Par poste 490 fr.

SCULPTURE TAILLEE, Encyclopédie Roret (façon de traiter les différentes matières à sculpter), 47 fig., 128 pages. Prix 90 fr. Par poste 145 fr.

LE SOUDEUR A L'ARC PROFESSIONNEL, par Lescarts. Prix 180 fr. Par poste 225 fr.

LES SOUDURES (Technique, Métallurgie, Contrôle des soudures), par Daniel Seferian, 240 pages. Prix 969 fr. Par poste 1 059 fr.

TYPOGRAPHIE, Encyclopédie Roret, 655 pages. Prix 306 fr. Par poste 375 fr.

AUTOMOBILE

BOTTIN DU CYCLE, Prix 700 fr. Par poste 760 fr.

BOTTIN DE L'AUTOMOBILE, Prix 700 fr. Par poste 760 fr.

L'ELECTRICITE ET L'AUTOMOBILE, par Marc Dory (tout l'équipement électrique et radio électrique de l'auto moderne, nombre. dessins, 180 p. Prix 235 fr. Par poste 290 fr.

CATALOGUE DES CATALOGUES, Edition 1947. Prix 342 fr. Par poste 417 fr.

LES PRIX CI-DESSOUS SONT SUSCEPTIBLES DE MODIFICATION ET NE SONT VALABLES QUE JUSQU'A LA PARUTION DU PROCHAIN N° (ENVOYEZ VOTRE COMMANDE AUSSITOT APRES AVOIR PRIS CONNAISSANCE DES DERNIERS PRIX).

LE GUIDE DE L'AUTO, Prix 408 fr. Par poste 453 fr.

GUIDE DU CHAUFFEUR, par R. Champlly. Conduite, entretien des moteurs, réparation, accessoires, conseils pratiques, éclairage, etc., 416 pages, nombreux dessins. Prix 185 fr. Par poste 265 fr.

LE LIVRE DE L'AUTOMOBILE par Lepoivre (tout ce qu'il faut savoir pour l'entretien et le dépannage de sa voiture, 424 pages, nombreux dessins. Prix 459 fr. Par poste 524 fr.

PANNES D'AUTOMOBILE, par Bardin (leurs causes et leurs remèdes). Prix 77 fr. Par poste 122 fr.

PEINTRE EN VOITURES, Encyclopédie Roret (matières colorantes, huiles, vernis, peinture des différents véhicules) 363 pages, 52 figures. Prix 210 fr. Par poste 265 fr.

VOTRE VOITURE (Le livre de bord de l'automobiliste) Prix 286 fr. Par poste 326 fr.

JARDINAGE — ELEVAGE

CHAMPIGNONS ET TRUFFES (Manuel pratique de la culture de champignons et de la truffe), Encyclopédie Roret, 170 pages. Prix 102 fr. Par poste 160 fr.

ELEVEUR DE LAPINS, Encyclopédie Roret, 24 fig. 153 p. Prix 90 fr. Par poste 145 fr.

ELEVEUR D'OISEAUX, Encyclopédie Roret, 304 p. Description des oiseaux indigènes et exotiques, maladies, éducation, recrudescence. Prix 159 fr. Par poste 195 fr.

FAITES VOUS-MEME VOTRE MATERIEL DE JARDINAGE, par Lemonon, 68 pages. Prix 153 fr. Par poste 208 fr.

JARDINIER, FRUITIER, POTAGER, FLEURISTE. Traité pour cultiver le jardin familial, 500 pages. Prix 382 fr. Par poste 442 fr.

PECHEUR, Encyclopédie Roret, 480 pages (traité général de toutes les pêches d'eau douce et d'eau de mer). Prix 260 fr. Par poste 325 fr.

ELEVEUR DE PIGEONS, Encyclopédie Roret, 44 fig. 180 p. Prix 110 fr. Par poste 165 fr.

FAITES VOUS-MEME VOTRE MATERIEL DE BASSE-COUR, par Lemonon, 80 pages.

Prix 169 fr. Par poste 224 fr.

CUISINE GASTRONOMIE — VINS

BOISSONS HYGIENIQUES Epuration des Eaux potables, sirops, boissons gazeuses, café, thé, boissons exotiques, 175 p. Prix 192 fr. Par poste 225 fr.

CENT ENTREMEMTS, Encyclopédie Roret, 140 pages. Prix 82 fr. Par poste 140 fr.

CONFISEUR — CHOCOLATIER, Encyclopédie Roret, 464 pages. Prix 310 fr. Par poste 375 fr.

LIVRE DE CUISINE DE TANTE MARIE, Taride, 509 pages. Cartonneté 337 fr. Poste 397 fr. Broché 230 fr. Par poste 290 fr.

LE PATISSIER, Encyclopédie Roret, 402 pages (Traité complet et simplifié de la pâtisserie de ménage, de boutique et d'hôtel). Prix 255 fr. Par poste 310 fr.

SOMMELIER ET MARCHAND DE VINS, Encyclopédie Roret, 497 pages. Prix 255 fr. Par poste 310 fr.

TRAITE DE LA TABLE, Cuisine, recettes, vins, ornementation. Encyclopédie Roret. Prix 153 fr. Par poste 210 fr.

MEDECINE — SPORTS TOURISME — CAMPING

ACROBATIE ELEMENTAIRE ET SUPERIEURE, par R. Reigner, 300 pages. Prix 255 fr. Par poste 295 fr.

LES ATHLETES SUR LE S'ADE, par R. Marchand, 40 photos, hors texte, 290 pages. Prix 129 fr. Par poste 170 fr.

CAMPING FAMILIAL, par J. Bousquet, 34 dessins, 82 pages. Prix 102 fr. Par poste 135 fr.

LE CANOE CANADIEN, par R. Matheron, 85 dessins, 128 p. Prix 100 fr. Par poste 130 fr.

CHERCHEURS DE PISTES, par Loiseau (Comment observer les animaux dans la nature par les procédés de la « Traque », 150 pages. Prix 82 fr. Par poste 122 fr.

ELEVAGE ET MEDECINE DU CHIEN, par A. Lebeau, 160 figures, 215 pages. Prix 408 fr. Par poste 500 fr.

L'ENCHANTEMENT DES RAPIDES, par R. Matheron, 50 photos, 140 pages. Prix 150 fr. Par poste 190 fr.

LA FEMME ET LE SPORT, par M.T. Eyquem, 50 photos, 307 pages. Prix 129 fr. Par poste 170 fr.

DU FOOTBALL, par F. Albert, nombre. photos, 290 pages. Prix 153 fr. Par poste 195 fr.

LA NATATION, par F. Le-rouge, 240 pages. Prix 153 fr. Par poste 196 fr.

LA GYMNASTIQUE, par Jean A. Lafite, 392 pages. Prix 408 fr. Par poste 460 fr.

INITIATION AU VOYAGE, par J. Hureau (Manuel pratique de tourisme), 100 pages. Prix 130 fr. Par poste 170 fr.

LES JOURS DE L'HOMME, par J. Besançon, 170 pages. Prix 153 fr. Par poste 195 fr.

JUDO ET JIU-JITSU, par Bonnet Maury et J. de Herdt, 76 pages. Prix 153 fr. Par poste 195 fr.

LECON TYPE DE CULTURE PHYSIQUE SPORTIVE, par A. Crestois, 20 pages. Prix 56 fr. Par poste 86 fr.

MANUEL ANNUAIRE DE LA SANTE, par F. Raspail, 500 p. Prix 82 fr. Par poste 122 fr.

MEDECINE DE FAMILLE, par M'Oncle Paul (premiers soins, hygiène générale, maternité), 700 pages. Prix 337 fr. Par poste 427 fr.

PLEIN AIR ET CAMPING, par J. Hureau, plus de 600 dessins, documentaires, 382 pages. Prix 230 fr. Par poste 270 fr.

LE RUGBY, par P. Audinet, nombre. dessins et photos, 420 p. Prix 150 fr. Par poste 190 fr.

LA SANTE PAR LE RIRE (40 conférences optimistes de l'Oncle Hercule). Prix 77 fr. Par poste 117 fr.

LE TOUR ET LE CŒUR DE LA FRANCE A BICYCLETTE, par René Chesal, 243 pages. Prix 160 fr. Par poste 200 fr.

VERS L'HARMONIE VITALE, par J. C. Castyelle (Précis de culture physique individuelle), 256 pages. Prix 408 fr. Par poste 450 fr.

VOYAGES POUR LES JEUNES par Loiseau (un programme d'activité pour apprendre aux jeunes à voyager et à observer la nature), 144 pages. Prix 150 fr. Par poste 190 fr.

DIVERS

L'AMOUR DES BETES, par Dedieu (Comment elles nous aiment. Comment il faut les aimer), 230 pages. Prix 102 fr. Par poste 142 fr.

LAVETTE POUR FILLETTE ET GARÇONNET, 156 pages. Prix 408 fr. Par poste 458 fr.

LES PLUS BELLES PAGES DES LITTERATEURS CONTEMPORAINS SUR L'AMOUR DES BETES, par Dedieu, 128 pages. Prix 184 fr. Par poste 224 fr.

METHODE DE GRAPHOLOGIE PRATIQUE, par R. Trillat, 190 pages. Prix 306 fr. Par poste 346 fr.

NETTOYAGE, dégraissage, dé-tachage, blanchissement, blanchissage, 260 pages. Prix 225 fr. Par poste 265 fr.

PRATICA, par E. Doue, 1 200 recettes ou procédés utiles par tous et chaque jour, 360 p. Prix 390 fr. Par poste 440 fr.

SECRETARIAIRE PRATIQUE DE LA CORRESPONDANCE (lettres de famille, d'affaires), 320 pages. Prix 276 fr. Par poste 336 fr.

NOS OUVRAGES SPECIALISES

LE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

par C. LACOME et H.P. BORESTROKE. Ouvrage indispensable à la connaissance de la moto. Nombreux dessins, considérations théoriques et pratiques sur le moteur 2 et 4 temps, l'entretien et la réparation de la machine. Nombreux renseignements sur la mise au point, le bricolage, la compétition, le tourisme, le sidecar. Prix : A nos bureaux 60 frs. Par poste 345 frs.

L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION par C. LACOME. Tous les trucs, toutes les « ficelles » dévoilées. Cet ouvrage vous permettra d'économiser de nombreux billets de mille. Prix : A nos bureaux 300 frs. Par poste 345 frs.

L'ART DE CONDUIRE LA MOTO par C. LACOME et H.P. BORESTROKE. Cet ouvrage intéressera même le motocycliste averti. La conduite de la moto, du vélomoteur, du sidecar, y

sont traités de la façon la plus complète. Prix : A nos bureaux 200 frs. Par poste 245 frs.

LE CARNET DE BORD DU MOTOCYCLISTE Opuscule contenant toutes indications sur l'entretien de votre machine, aide-mémoire, permettant de tenir une comptabilité scrupuleuse de votre consommation, de vérifier le kilométrage des pneumatiques, de noter toutes les adresses utiles. Prix : A nos bureaux 60 frs. Par poste 75 frs.

B.M.W. ZUNDAPP
Agent Général LATSCHA, 19, r. Auguste-Bailly
Asnières — Gré. 17-93

ELECTRO-VULCANISATION
16, Cité Dupont (50, rue St-Maur) PARIS-11° — ROQ. 00-43
REFARE et RECHAPE tous pneus auto et moto en 8 jours
Soudure de tringles — Occasions — Expéditions province

GRANDE EXPOSITION

S.A.R.L. — Paul LADEVEZE — 50, rue Brunel — PARIS (17^e)

Téléphone : ETOile 24-66

Agent général des plus grandes marques du monde - Agence officielle pour GILERA - NORTON - ARIEL - PANTHER - RUDGE - O.E.C. BROUGH-SUPERIOR - DOUGLAS

ACHAT — VENTE — ECHANGE

AGENT GENERAL EXCLUSIF FRANCE ET COLONIES

GILERA

SOUS-AGENTS DEMANDES POUR LES COLONIES

Disposons toujours d'un grand choix d'environ 50 motos des premières marques étrangères, état de neuf, occasions garanties six mois, livrables sous les 24 heures sans bon.

Disposons neufs et occasions Sidecars BERNARDET — PRECISION, etc...

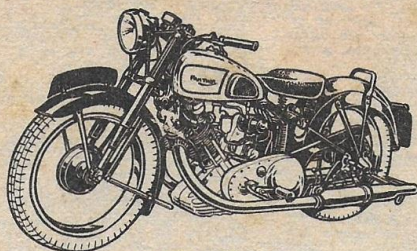
Pneus et chambres en occasion toutes dimensions, chaînes, accessoires, etc...

Quelques clients privilégiés de motos anglaises pour les pièces détachées pourront demander ce qu'ils désirent, mettant au démontage plus de 104 motos NORTON 16 H, B.S.A., W.M.20, ARIEL RH., TRIUMPH 80

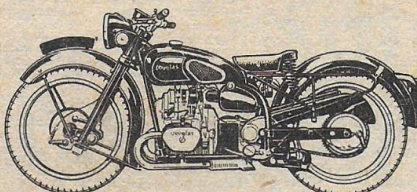
Prenons en dépôt vente toutes motos récentes, paiement comptant.

Visitez, vous serez édifiés.

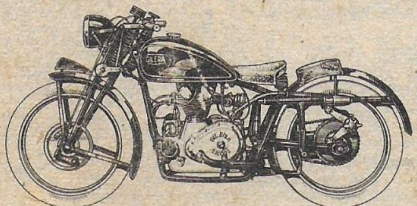
Il sera répondu à toutes lettres contenant un timbre pour la réponse.



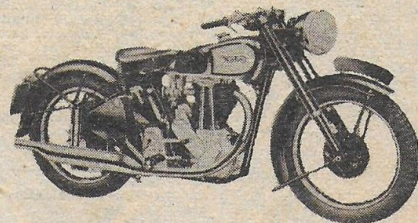
600 PANTHER



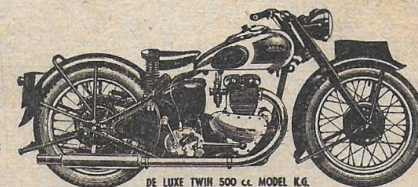
350 DOUGLAS Transverse Flat-Twin



250 GILERA NETTUNO



500 NORTON O.H.V. type E.S.2

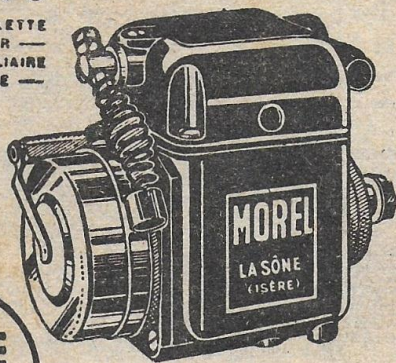


500 ARIEL Twin « De Luxe »

Une production de qualité **MOREL**

MAGNETO

POUR MOTOCYCLETTES
— VELOMOTEUR —
— ET MOTEUR AUXILIAIRE —
— DE BICYCLETTE —



HAVAS

ÉTABLISSEMENTS

MOREL

USINES :

LA SÔNE (ISÈRE)

DOMÈNE (ISÈRE)

AGENCE À PARIS :

49-51, AV. HOCHÉ - TEL. WAGRAM 65.23 ET 65.24

DIRECTION GÉNÉRALE LA SÔNE (ISÈRE) TEL. 19.

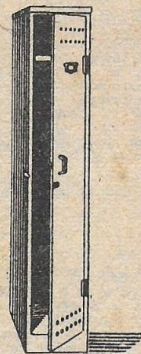
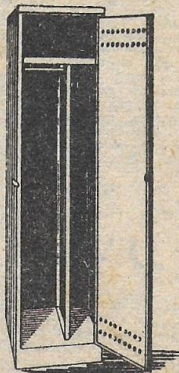
MAGNÉTOS VERTICALES • MAGNÉTOS HORIZONTALES
ALLUMEURS • INTERRUPTEURS DE BATTERIES • COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE
PÉDALES DE RÉMARRAGE • COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE • RENVOIS D'ANGLE
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

Matières plastiques - Ébonites - Rivets

ARMOIRES VESTIAIRES

Métalliques

POUR ATELIERS POUR BUREAUX



D5

notice 14 sur demande

ÉTABLISSEMENTS DUVAL

BUREAUX DE VENTE :
18, Rue AUGUSTE-LANÇON — PARIS - 13^e
GOBelins 78-18 — 53-10 — 11