

36<sup>e</sup> ANNEE. — N° 925. — 3 SEPTEMBRE 1948

# Moto revue

VÉLOMOTEURS  
MOTOS SIDECARS  
CYCLECARS

LA 1.000 cmc.  
VINCENT H.R.D.  
« BLACK-SHADOW »

LE NUMERO :  
20 frs



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

RÉDACTION  
ADMINISTRATION PUBLICITÉ  
12, RUE DE CLÉRY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

Le village de Vailley, dans les environs de Saint-Etienne  
(Photo de M. J. Ollagnier, abonné.)

# NEW-MAP

informe ses clients possesseurs des  
TYPES BK 106 — AP 117 — AD 118  
C4T 132 et C4T 133

que les notices-catalogues de pièces détachées  
de ces types viennent d'être réimprimées

## ENVOI GRATUIT

à tous nos clients qui en feront la demande

en indiquant très exactement

le type

le N° du cadre

de leur machine

le N° du moteur

## Motocyclettes NEW-MAP

122-124, AVENUE LACASSAGNE — LYON

FAITES COMME TOUS  
LES GRANDS CHAMPIONS

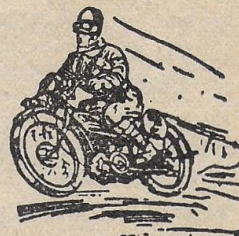


2 TEMPS

4 TEMPS

QU'IMPORTE !

Dans tous les cas  
ajoutez à votre essence  
ou à votre mélange



## le BRETOCYL GRAPHITÉ

« LE SUPER LUBRIFIANT DES CHAMPIONS »

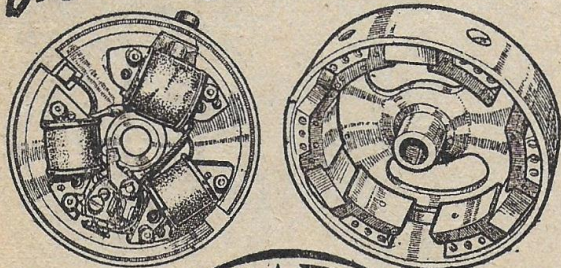
qui vous procurera  
PUISSANCE, SOUPLESSE, SECURITE,  
SUPPRESSION DU CLIQUETAGE  
ECONOMIE D'ESSENCE

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

## Société BRET-OIL

4, r. J.-d'Arc, ISSY-LES-MOULINEAUX, MIC. 18-30  
qui vous adressera son coffret de 15 flacons, dose corres-  
pondant à 150 litres de carburant pour le prix de 430 francs

# Volants Magnétiques



**SAFI**

**ALLUMAGE — ECLAIRAGE**

pour VéloMOTEURS et Motos — Moteurs  
auxiliaires - Moteurs agricoles et Marins  
Moteurs Industriels

**TOUTES PIÈCES DE RECHANGE**

pour les différents types SAFI dans les délais  
les plus réduits

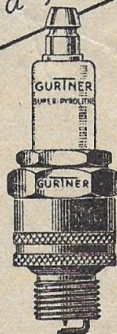
Service Réparation — Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles  
21-23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX  
Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

J. P. Vitry

LA BOUGIE QUI CONVIENT  
à 90% des moteurs



C'est un fait. Des essais  
sur moteurs les plus  
divers l'ont prouvé.

Avec la SUPER-PYROLITHE  
de GURTNER aucun ris-  
que pour vous de monter  
un type mal adapté... et  
quel rendement !

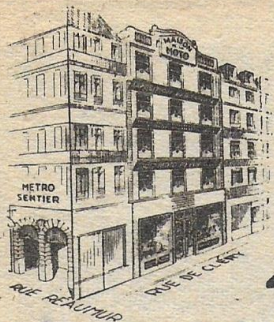
Performances meilleures,  
consommation réduites sont  
actuellement des avantages  
qui comptent et dont vous  
profiterez.

BOUGIE SUPER-PYROLITHE

# GURTNER

24, rue du Mont-Thabor — PARIS (1<sup>er</sup>)

Usines à Pontarlier (Doubs)



REDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITE :  
12, RUE DE CLERY, 12  
(Immeuble métro Sentier)

PARIS (2<sup>e</sup>)

# Moto revue

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE  
ET DE DEFENSE DES USAGERS  
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES  
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur: Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

TEL.: GUT. 73-32. GUT. 73-33. GUT. 73-34. GUT. 73-35

## ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 Nos	220 fr.	320 fr.
24 Nos	400 fr.	575 fr.

● Cet abonnement comprend les réductions des numéros spéciaux et vous gagnez quatre numéros sur les 24.

● Verser à un bureau de poste au compte postal :

MOTO - REVUE 297-37 PARIS

● Indiquer sur le talon et en caractères d'imprimerie, votre adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement, s'il s'agit d'un abonnement nouveau.

● Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement et collez au talon du chèque lui-même votre bande d'abonnement découpée.

● Pour tout changement d'adresse, envoyer 10 fr. en timbres avec la dernière bande reçue.

● Eviter le chèque banque sur province trop onéreux à l'encaissement.

### ◆ PLUS D'ACTIVITE MOTOCYCLISTE EN TCHECOSLOVAQUIE ?

Notre confrère italien « Motociclismo » fait état d'une information aux termes de laquelle toute activité sportive motocycliste serait supprimée, à compter du 1<sup>er</sup> août dernier, en Tchécoslovaquie. Nous ignorons les raisons de cette mesure draconienne et reproduisons la nouvelle avec les réserves d'usage, en souhaitant qu'elle soit démentie sans retard.

### ◆ DES USINES DE CONSTRUCTION EN AFRIQUE DU SUD ?

On envisagerait, en Afrique du Sud, le financement au capital de 400.000 £ d'une importante usine de construction de motos et de bicyclettes. Les machines produites s'inspireraient de l'école anglaise.

### ◆ LE SALON DE MILAN

La plus importante exposition motocycliste italienne tiendra ses assises du 13 au 21 novembre prochain au Palais des Arts, à Milan. Tous renseignements seront donnés aux intéressés par le Secrétaire de l'A.N.C.M.A., 31, via Mauro Macchi, Milano (Italia).

### ◆ UNE COOPERATIVE POUR LES INVENTEURS ITALIENS

On vient de créer, à Gênes, une coopérative ayant pour but de venir en aide aux inventeurs dont les recherches témoignent d'un intérêt certain. L'objet de cette coopérative est de faciliter aux inventeurs italiens la poursuite de leurs travaux et d'assurer ensuite la diffusion de leurs découvertes.

### ◆ CORGI

Le succès de ces petites machines qui s'apparentent aux scooters est beaucoup plus important qu'on aurait pu le prévoir. Roues minuscules, pas de suspension, pas de changement de vitesse. Le gros avantage de ce petit engin qui fut utilisé par les parachutistes anglais, c'est de pouvoir être replié et de n'occuper ainsi qu'un très faible volume.

## TOURS DE VIS

**G**ASPILLER et pressurer telle semble être la politique de l'état moderne. On a donné pour deux mois quarante litres aux automobilistes non prioritaires, mais nous, motocyclistes nous avons dû nous contenter de nos cinq litres mensuels, alors que les étrangers ont droit à la bagatelle de 500 litres. Quant aux prioritaires, dont l'activité est, à l'exception de quelques privilégiés, indispensable au pays, leurs attributions déjà insuffisantes sont réduites de 10 %, soi-disant pour pouvoir allouer les quarante litres aux non prioritaires. Quelle cuisine, alors que l'essence est pratiquement libre pour tous ceux qui acceptent de la payer 130 ou 150 francs le litre. Et voici que, comme contre-partie à ces sublimes générosités, le prix de l'essence est porté à 32 francs le litre. Nous retombons perpétuellement dans les mêmes bêtises. Politique mesquine et stupide à la petite semaine. Hommes politiques incapables de concevoir un plan d'ensemble, soucieux uniquement de rester au pouvoir et de vivre en grands seigneurs dans un peuple affamé et ruiné.

Le gouvernement, à quelque parti qu'il appartienne, ne peut comprendre que la prospérité d'un pays est fonction de la prospérité individuelle et que, dans une période de crise, il faut, non pas ruiner les particuliers, mais encourager leurs activités et accélérer le rythme de circulation de l'argent, faciliter les échanges. Où en serions-nous si nos moteurs tournaient encore à 1.000 tours ? Heureusement, nos ingénieurs ont eu l'audace d'accroître sans cesse le rendement de nos moteurs. Il faudrait que l'Etat comprit qu'il en est de même dans le domaine économique et que de cette énergie constituée par l'argent et par le travail, il faut tirer un parti sans cesse amélioré, qu'une large distribution de carburants peut seule, en favorisant les échanges, permettre à notre pays de vivre. Augmenter le prix des carburants c'est fatalement augmenter le prix de la vie et paralyser l'activité économique. La faillite totale des expériences actuelles devrait ouvrir l'œil de nos gouvernants.

Mais est-il raisonnable d'espérer un revirement de la ligne de conduite de ceux qui ont pour tâche de nous administrer ? Leur but serait d'entretenir la pénurie pour permettre aux trafiquants de l'exploiter et de s'enrichir qu'ils ne s'y prendraient pas autrement. Et une question se pose : Sont-ils incapables ou complices ?

### ◆ UNE RECLAME INTERESSANTE

Matchless, dans sa publicité présente les vieux ouvriers spécialisés qui, depuis plusieurs décades, travaillent à la construction de ses machines. Cela donne une impression de tradition et d'atmosphère familiale. Cela prouve aussi que l'on peut s'intéresser à une tâche humble et monotone si on l'effectue avec goût et habileté. Cet ouvrier a toujours monté des roues, tel autre a toujours tracé les filets des réservoirs.

### ◆ NE MALTRAITEZ PAS VOS SEGMENTS

Les segments doivent exercer une pression égale sur toute leur circonférence et c'est ce qu'ils réalisent si on ne les fausse pas au montage. Il ne faut jamais leur infliger un effort de torsion, par exemple en introduisant un bec dans la gorge et en faisant tourner le segment. Le système des lamelles de clinquant ou de fer blanc sur lesquelles on fait glisser le segment est plus recommandable. Mais le mieux est d'utiliser une pince spéciale qui permet d'écarter les becs du segment.

### ◆ LA 4 CYLINDRES GILERA S'AFFIRME

La nouvelle 4 cylindres Gilera 500 cmc. a refroidissement par air a remporté, à Bergame, le 18 juillet dernier, sa première victoire en compétition, qu'elle devait renouveler un peu plus tard à San Remo.

### ◆ DONNINGTON NE SERA PAS RENDU

Parmi les petits circuits anglais, Donnington était un des plus rapides et offrait pour la mise au point des machines de courses de très intéressantes possibilités. Hélas, l'armée anglaise entend le conserver comme dépôt de ses véhicules.

### ◆ RATIONNEMENT EN NOUVELLE-ZELANDE

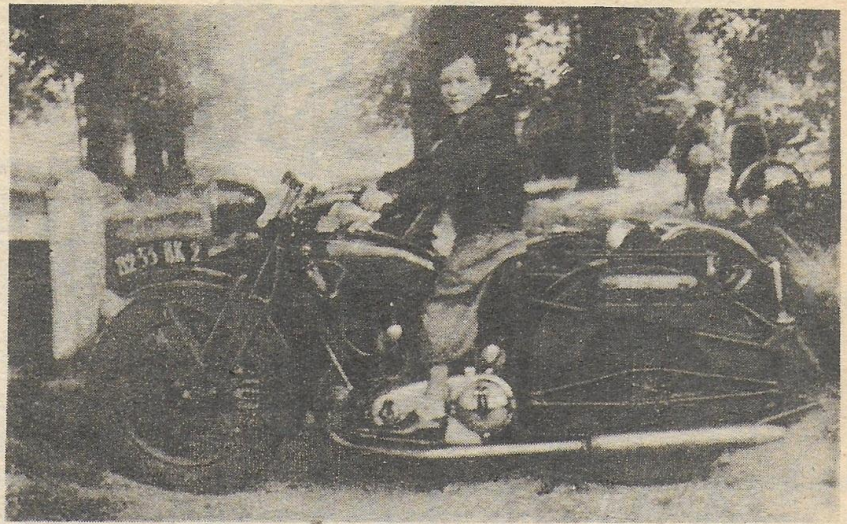
Les motocyclistes touchent 3 gallons (environ 13 litres et demi) et les automobilistes 12 gallons par mois (environ 55 litres). C'est un peu mieux que chez nous, mais ce n'est guère.

◆ QUESTION DE GARDE-BOUE

Un des articles du règlement des courses sur route impose à l'arrière un garde-boue qui couvre 180° de la roue. Or cet article est très difficile à observer avec certains systèmes de suspension arrière. Il y aurait donc lieu de modifier cet article, ou de l'observer d'une manière très libérale.

En ce qui concerne le Clubman's T.T., le règlement exige un carter de chaîne primaire. Or il y a au moins une machine, la Scott, qui ne possède pas de carter primaire, mais dont la chaîne est parfaitement protégée. Là encore le règlement est beaucoup trop étroit. La Scott est une machine de série, livrée sans carter primaire. De quel droit l'a-t-on exclue ?

Le jeune fils de M. Fournier, notre abonné de Paris, manifeste déjà de sérieuses dispositions pour le sidecar.



Les stocks disponibles prévus pour juin 1948 étaient de 300.000 mètres cubes.

Or dans tous les pays d'Europe, la consommation d'essence est égale ou supérieure à celle de 1938, exception faite du Danemark (70 %) et bien entendu la France, où elle ne dépasse guère la moitié (55 %).

On allègue le manque de devises et particulièrement de livres sterling. Or les services de l'Economie Nationale ont, il y a quelques mois, demandé de rapporter sur la livre sterling, au détriment de la zone dollar, la plus grande partie de nos achats de produits pétroliers. Et c'est précisément dans la zone dollar que le plan Marshall nous permettrait d'acquérir des produits pétroliers. Mais maintenant il est trop tard. Nous n'obtiendrons pas de l'Amérique plus que nous n'avions alors demandé, et nous ne pouvons, faute de livres, acheter en zone sterling. Un bel exemple d'incohérence et de folie à ajouter à tant d'autres.

Or malgré tout l'Union Routière établit qu'en accordant 20 litres pour juillet, août et septembre, ce qui n'entraînerait qu'une consommation mensuelle inférieure à 20 000 mètres cubes, alors que les contingents prioritaires sont de 180.000 m<sup>3</sup> par mois, il resterait encore au 30 septembre un stock de 300.000 m<sup>3</sup>.

Pour notre part, nous sommes persuadés que la partie des contingents prioritaires qui passe au marché noir est considérable. Plus les automobilistes non prioritaires (ou les prioritaires dont les attributions sont insuffisantes), recevront officiellement d'essence, moins ils seront tentés de s'adresser au marché noir. Celui-ci éprouvera des difficultés à écouler son essence et il finira par disparaître. Mais la solution définitive, c'est que l'Etat laisse libre le marché de l'essence et se contente d'encaisser les taxes. Etant donné le nombre réduit de véhicules automobiles, et le kilométrage réduit qu'ils effectuent à cause du prix des carburants, de la rareté des pneus et des frais d'entretien, il y a assez d'essence pour tout le monde.

# INFORMATIONS

◆ LA TOMBOLA DU BOL D'OR EST TIRÉE

La tombola organisée à l'occasion du 20<sup>e</sup> Bol d'Or a fait l'objet d'un tirage public le 31 juillet dernier, à la mairie de St-Germain-en-Laye. Le programme portant le n° 6.500 gagne la fourgonette Simca. De nombreux autres lots ont été attribués. Les intéressés pourront en obtenir la liste chez M. Mauve, 29, boulevard Charles de Gaulle, à Colombes. Joindre une enveloppe timbrée portant l'adresse du demandeur. Les lots sont disponibles au Modern' Bar, 39, bd Charles de Gaulle, à Colombes, jusqu'au 8 novembre inclus.

◆ UNE SOLUTION EQUITABLE IN TERNVENDRA-T-ELLE ENFIN ?

Les abus entraînés par les réquisitions abusives et les refus systématiques d'indemniser les propriétaires ou de restituer les véhicules ont été cause d'une nouvelle proposition de loi, tendant à assurer une solution plus équitable. La Commission de la Défense Nationale a adopté un projet dont voici le résumé : Restitution obligatoire pour tout véhicule qu'il est possible de retrouver, quelle que soit l'administration ou l'autorité détentrice, à charge par le propriétaire de restituer l'indemnité éventuellement perçue. Le refus opposé ou le retard apporté à la restitution engagerait la responsabilité personnelle du fonctionnaire l'ayant causé. Attribution de licences d'achat si le véhicule ne peut être retrouvé. Revalorisation des indemnités d'après la valeur effective du véhicule à la date où la première proposition a été transmise.

◆ UN NOUVEAU MOYEU ELASTIQUE

L'incontestable succès du moyeu Triumph a démontré l'intérêt de cette solution. Elle a entre autres avantages celui de permettre une adaptation facile aux machines existantes sans modifications du cadre. Le moyeu Clark est actuellement aux essais et les brevets définitifs n'ont pas encore été pris. Il comporte un moyeu de très gros diamètre et un système de leviers intérieurs dont la description n'est pas encore autorisée.

Le moyeu dans son débattement décrit un arc de cercle de telle sorte que la tension de la chaîne reste constante. Les ressorts antagonistes ne se trouvent pas dans le moyeu, mais dans deux tubes latéraux logés sous la fourche arrière dans le plan de la machine. Ils agissent sur la partie interne du moyeu par l'intermédiaire de tiges et de balanciers. Le débattement atteint 7,5 centimètres.

◆ OU EN EST LA SITUATION DE L'ESSENCE ?

Voici la période des vacances. Si les touristes étrangers sont largement pourvus, il est certain que les pauvres Français qui ne sont pas assez riches pour acheter de l'essence au « noir » risquent fort de ne toucher en tout et pour tout que 40 litres, de quoi franchir avec une voiture peu gourmande de 3 à 400 kms. Quant à nous, motocyclistes, il ne serait que juste que l'on doublât notre attribution actuelle, mais cela ne nous permettrait de couvrir, avec un vélomoteur que 400 kms par mois et avec une machine moyenne guère plus de 200 kms. Ce sont là des chiffres ridiculement insuffisants.

L'Union Routière de France vient de publier un intéressant document, très impartial et très documenté, auquel nous empruntons les chiffres suivants. En 1938 la consommation d'essence était de 3.500.000 mètres cubes.

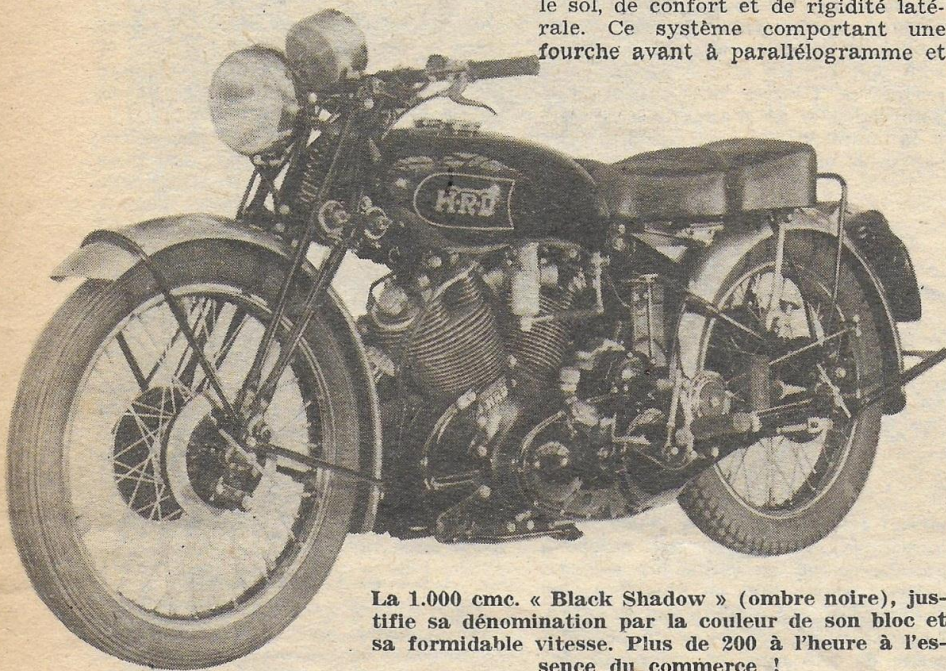
Les contingents d'essence, répartis depuis janvier 1946 sont conformes au tableau ci-dessous :

	1946	1947	1948
Janvier .....	100.000 m <sup>3</sup>	181.000 m <sup>3</sup>	132.500 m <sup>3</sup>
Février .....	108.000	186.000	132.500
Mars .....	116.000	192.000	132.500
Avril .....	122.500	192.000	150.000
Mai .....	129.000	192.000	165.000
Juin .....	143.000	199.000	180.000
Juillet .....	170.000	202.000	Pré- 200.000
Août .....	185.000	202.000	vi- 200.000
Septembre .....	186.000	432.500	sion : 200.000
Octobre .....	195.000	pour les 3 mois soit	
Novembre .....	193.000	144.000 m <sup>3</sup> environ	
		par mois	
Décembre .....	181.000	137.500	

## LES 1.000 cmc. « RAPIDE » ET « BLACK - SHADOW »

A l'occasion de l'arrivée chez M. Garreau, agent général de la marque pour la France, de la 1.000 Vincent H.R.D. « Black Shadow », nous donnons à nos lecteurs un aperçu de la production de cette marque anglaise dont les racers sont célèbres dans le monde entier.

THE VINCENT  
**H.R.D.**



La 1.000 cmc. « Black Shadow » (ombre noire), justifie sa dénomination par la couleur de son bloc et sa formidable vitesse. Plus de 200 à l'heure à l'essence du commerce !

La Société Vincent H.R.D. a été fondée en 1928. Elle est assez jeune pour ne pas craindre des réalisations hardies et modernes, mais possède assez d'expérience pour ne retenir que des solutions viables et pratiques. De plus ses créateurs sont des motocyclistes enthousiastes qui savent parfaitement ce qu'attend une clientèle d'élite, c'est-à-dire une machine aussi rapide qu'une machine de course, mais en même temps maniable, confortable, silencieuse, sûre et ne demandant que le minimum d'entretien. Ce n'est pas un programme d'une réalisation aisée. Il s'agissait en particulier de loger un gros bicylindre sur une machine n'ayant que l'empattement et le poids d'une moto monocylindrique de cylindrée moyenne. Pour assurer une bonne tenue de route à toutes les allures il fallait une suspension totale avant et arrière traitée comme un ensemble harmonieux évitant sur les plus mauvais terrains, des mouvements désordonnés. Tout cela n'a été possible qu'en sortant des sentiers battus. Fort heureusement cette marque avait réalisé depuis longtemps des machines dont la suspension pouvait être considérée comme

parfaite à tous égards qu'il s'agisse du contact permanent des roues avec le sol, de confort et de rigidité latérale. Ce système comportant une fourche avant à parallélogramme et

tre qui constitue le tube supérieur, et l'imposant carter du bloc abondamment nervuré sert de base à l'ensemble et c'est sur lui que vient s'articuler la fourche oscillante. Un tel ensemble constitue une masse absolument rigide capable de résister aux efforts les plus violents. Par la suppression du tube de selle et du tube avant, il permet de raccourcir la machine.

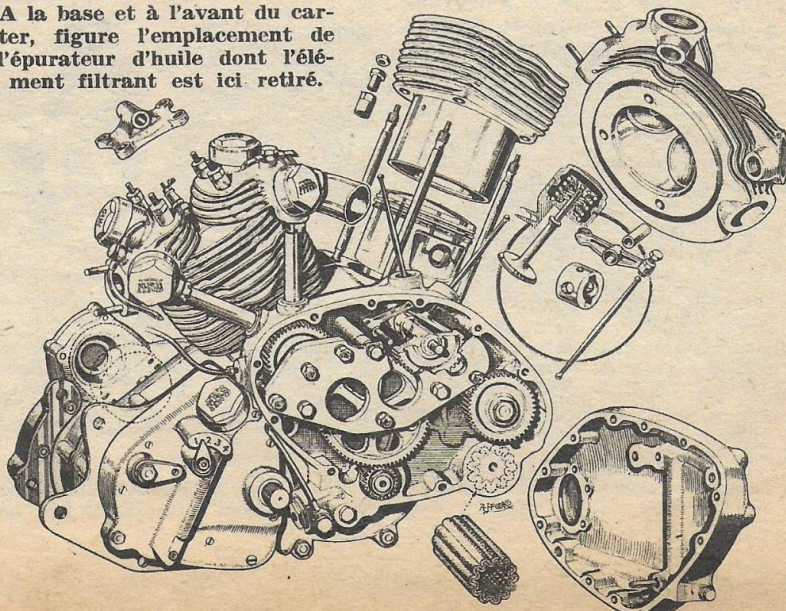
Mais l'ingéniosité des constructeurs se manifeste partout. Nous avons déjà entretenu nos lecteurs des particularités de cette machine. Nous nous contenterons donc de les rappeler sommairement. Nous examinerons d'abord la Rapide série B puis la Black Shadow, version toute récente et encore plus vite.

### SERIE B

Les deux cylindres en V forment un angle de 50°. Le cylindre AR est déporté de 32 mm. pour améliorer le refroidissement. L'alésage est de 84 mm., la course de 90 mm. ce qui donne une cylindrée totale de 998 cc. Les fûts des cylindres pénètrent dans le carter qui est en alliage d'aluminium D.T. D4 C4, qui est utilisé dans les moteurs d'avions. Les cylindres sont en alliage léger à haute perméabilité thermique. Ils sont chemisés en fonte spéciale. Les culasses sont en alliage RRS 3 B traité. Les ailettes offrent une large surface de refroidissement. Les sièges de soupapes sont rapportés. Les sièges d'admission sont en fonte austéni-

une fourche arrière oscillante a été conservé sur les « Rapide ». Pour éviter un grand empatement, le moteur lui-même a été incorporé au cadre. Par des colonnettes et des consoles il est suspendu à la forte pou-

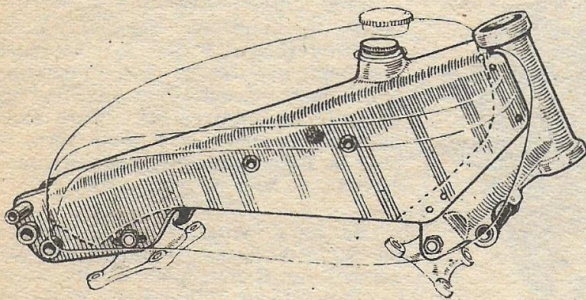
**Le moteur partiellement démonté vu du côté distribution. A la base et à l'avant du carter, figure l'emplacement de l'épurateur d'huile dont l'élément filtrant est ici retiré.**



tique, ceux des soupapes d'échappement en bronze d'aluminium. Les soupapes d'échappement sont toutes deux en avant des cylindres ce qui permet un refroidissement énergique. Les soupapes d'admission ont un diamètre de 46 mm. et sont en acier Silichrome. Les soupapes d'échappement, en acier DTD, ont 42 mm. 5. Les tiges des soupapes sont maintenues par des guides doubles. Elles sont rappelées par deux ressorts concentriques. L'attaque se fait par culbuteurs en acier forgé KE 805. Les surfaces de contact sont cémentées. Bien que les culbuteurs soient protégés, le réglage est très facile. Les tiges de culbuteurs très courtes, (152 mm.) sont en acier anti-rouille. Les pignons de cames sont surélevés. Les

Toute la transmission primaire fonctionne dans un bain d'huile. Le dispositif de réglage est commandé de l'extérieur.

L'embrayage comporte un dispositif autoserreur, un disque servant à assurer la pression des segments sur le tambour en fonte spéciale, muni d'ailettes. Cet embrayage tout en étant très doux, permet de transmettre, sans glissement la puissance énorme du moteur, une cinquantaine de chevaux. Le changement de vitesse à quatre rapports est de dimensions généreuses. Les rapports sont 3,5, 4,2, 5,5 et 9 à 1. Un levier permet de trouver sans difficulté le point mort et de changer les vitesses à la main. Si on veut modifier les rapports, on change la couronne ar-



La poutre centrale formant réservoir d'huile et où sont boulonnées les têtes de culasses. Cette « épine dorsale » assure au cadre une rigidité sans pareille.

pistons Spéridoid ont deux segments d'étanchéité et un racler. Les axes flottants creux, sont maintenus latéralement par des jones. Les bielles sont côte-à-côte. Elles sont en acier forgé d'une résistance de 65 tonnes. Les têtes reçoivent des bagues en acier EN 31, cémentées, rectifiées et glacées. Il y a 6 rangées de rouleaux de 3 mm. de diamètre et de 5 mm. de long. Les volants sont en acier forgé et complètement usinés. Leurs axes sont supportés par quatre gros roulements. Le tout donne une impression de robustesse extrême. Le graissage à carter sec est assuré par une pompe à piston louvoyant et à double effet, entraînée par vis sans fin. Un filtre est interposé entre le réservoir de 3,4 litres et la pompe. Entre la pompe et le moteur il y a un gros filtre à éléments de coton Téalémit. De là, par des canalisations internes, l'huile est dirigée vers les têtes de bielles, les roulements de la distribution et l'arrière des cylindres. L'huile raclée sur les volants retourne au réservoir qui fait partie du cadre. Des dériviatives sur la canalisation de retour graissent la culbuterie.

Il y a un carburateur par cylindre. Ce sont des Amal de 27 mm. La commande est couplée et synchronisée. Les commandes d'air sont distinctes. Des filtres d'air Amal peuvent être montés en supplément.

La transmission primaire s'effectue par une chaîne triple très courte. L'amortisseur est du type à came.

rière. Le kick starter peut être, moyennant un supplément, monté à gauche quand on utilise un sidecar.

Nous avons indiqué plus haut les caractéristiques essentielles du cadre. La suspension arrière a un débattement de 140 mm. et comporte des amortisseurs réglables à friction. La fourche à parallélogramme garantit une rigidité latérale parfaite. Les roulements d'axe sont en bronze imprégné d'huile. Pour l'emploi du sidecar, on peut monter des biellettes supérieures plus courtes et un ressort plus puissant.

La magnéto Lucas est entraînée par engrenages. La dynamo 6 volts à régulateur, donnant 50 watts est entraînée par chaîne. Batterie Exida de 13 ampères heure. Phare de 200 mm. Signal d'arrêt. Avertisseur Lucas Altelle.

Le siège arrière est un Dual Sent Dunlopillo qui assure un confort parfait au conducteur et au passager.

Le réservoir a une contenance de 17 litres. Les tuyauteries souples ont un alésage de 7 mm.

Chaque moyeu possède deux freins couplés d'un diamètre de 178 mm. et de 22 mm. de largeur. Le freinage est ainsi extrêmement puissant et parfaitement équilibré.

Les roues tournent sur galets coniques et sont indérégables. Elles sont à broche et instantanément amovibles. Elles sont équilibrées. A l'arrière le pneu est un Avon 26 x 3,50 à pavés, à l'avant un Avon 26 x 3,00 à stries. Les garde-boue sont en alliage léger. Il y a en plus de la béquille arrière, deux béquilles latérales qui employées simultanément permettent de soulever la roue avant.

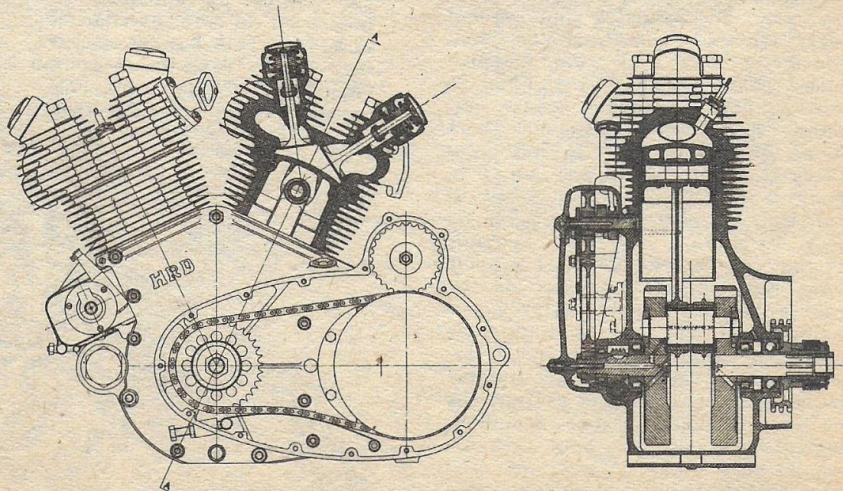
Le silencieux Carbjector est d'une efficacité reconnue. Les repose-pieds sont réglables. Guidon droit et étroit.

Le rapport de puissance à poids est particulièrement avantageux : 4,5 kg par cheval.

La consommation varie de 5 à 6 litres aux 100 kms.

#### LA BLACK SHADOW

La « Rapide » est une machine qui peut atteindre, avec le maximum de confort et de sécurité, une vitesse d'environ 180 kmh. Sa maniabilité, sa docilité, sa douceur de fonctionnement, sa tenue de route en rendent la conduite si facile qu'on n'a pas toujours exactement l'impression de la vitesse à laquelle on roule et qu'on est surpris des indications, pourtant exactes de l'indicateur de



Coupe longitudinale et transversale du moteur H.R.D. La transmission primaire se fait par chaîne intérieure avec tendeur automatique.

vitesse. Elle vire admirablement et jamais avec elle on a la sensation de courir un danger quelconque. Aussi certains sportsmen réclamaient-ils une machine, qui tout en conservant les qualités exceptionnelles de la « Rapide », serait capable de vitesses encore plus élevées. C'est pour eux qu'à été créée l'Ombre Noire, la Black Shadow. Il est certain que quand on voit passer cette machine, on ne peut apercevoir qu'une ombre. Et du monde entier des demandes parviennent aux constructeurs.

La Black Shadow est la sœur jumelle de la « Rapide » série B et il nous suffira pour la présenter d'indiquer les quelques modifications apportées.

1° au moteur.

Bielles et culbuteurs sont entièrement polis.

Les pistons donnent un rapport volumétrique de 7,3 à 1 (des pistons permettant des rapports plus élevés peuvent être fournis). Les segments à pression élevée sont rodés.

On a poli les tubulures et elles sont étudiées pour freiner le moins possible la marche des gaz. Des rac-

cords spéciaux en bronze permettent de monter des carburateurs Amal d'un alésage de 28 mm. 2.

Les soupapes sont rappelées par 3 ressorts concentriques.

La magnéto est vérifiée au laboratoire.

Les organes de l'embrayage ont été allégés et leur inertie réduite facilite le passage des vitesses.

En première, avec une couronne arrière de 46 dents, le rapport est de 7,25 à 1.

Les ailettes sont polies et traitées par la galvanoplastie de manière à présenter une surface noire qui favorise les échanges thermiques. Le carter est émaillé noir.

2° à la machine - Les tambours de freins en fonte sont nervurés. Les garnitures sont en Ferodo MR 41.

Le câble de frein avant est un Bowdenex.

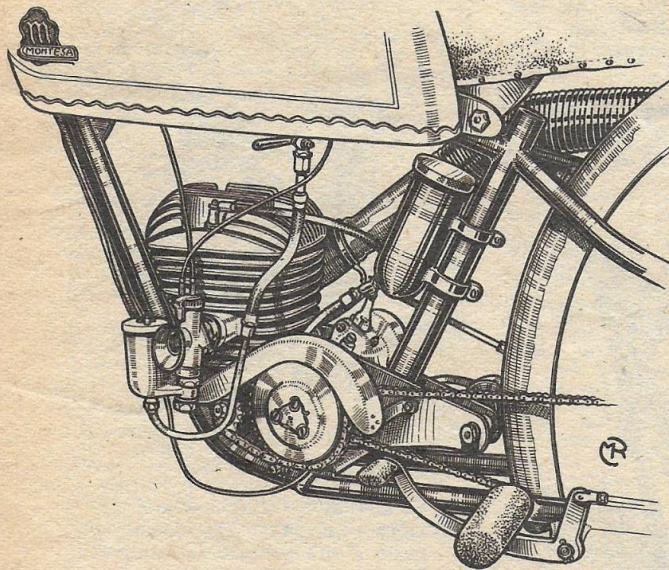
L'indicateur de vitesse, placé sur un support spécial qui permet la lecture à toutes les allures, a un cadran de 125 mm. gradué jusqu'à 150 miles par heure, va jusqu'à 250 kmh.

Nous espérons présenter dans un avenir prochain un essai de cette

merveille de la construction britannique, mais elle n'est encore sortie qu'à un petit nombre d'exemplaires (il n'y en a eu, au moment où nous écrivons ces lignes, que deux qui aient été importées en France). Et il est difficile de trouver une route qui permette de dépasser le 200 à l'heure, vitesse à portée de cette machine. Ce qui nous semble particulièrement remarquable c'est qu'en dépit de leur formidable vitesse, les Vincent H.R.D., même la Black Shadow sont des machines extrêmement souples, faciles à mettre en marche, aisées à conduire, nullement capricieuses, ne réclamant qu'un minimum de soin, utilisables en service courant et admirablement adaptées au grand tourisme.

Naturellement, elles sont pour nous Français appauvris, des machines de grand luxe. Mais il y a chez nous, comme dans le monde entier, des sportsmen qui sont disposés à faire un sacrifice pécuniaire important en échange de toutes les joies que peut procurer une machine vraiment exceptionnelle qui combine d'une manière harmonieuse les qualités de la moto de tourisme et celles du racer, souple comme l'une, rapide comme l'autre.

H.P. BORESTROKE



Ces deux moteurs 125 cmc. de compétition, des deux temps classiques à trois lumières, ont fait des étincelles au cours de la saison 1948. Ci-dessus : La Montesa, de fabrication espagnole, rappelle par de multiples détails un vélomoteur français bien connu. Ceci est encore plus réel pour le 100 cmc de série de même marque, mais la boîte de vitesses et le cadre sont suffisamment caractéristiques pour nous dispenser de donner des précisions complémentaires. Ci-contre : La Morini de course est équipée d'un bloc très net et bien profilé, qui n'a guère de différence avec celui de la remarquable 125 cmc. de tourisme, si ce n'est le réservoir d'huile supplémentaire qui existe également sur la Montesa. La double pédale du sélecteur est remarquable par ses dimensions et son accessibilité.

Croquis originaux de notre bureau de dessin. Reproduction sans mention d'origine rigoureusement interdite. Copyright « Moto-Revue » 1948.

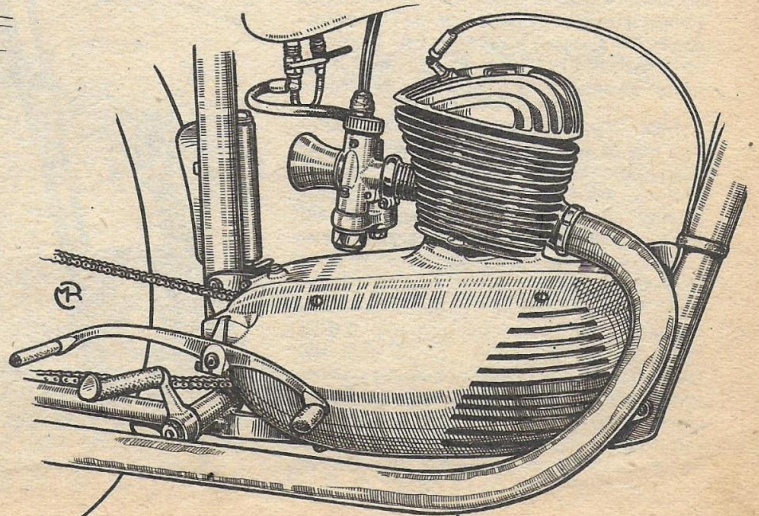
1 ABONNE =  
2 LECTEURS

Le numéro que vous, lecteurs, vous payez 20 frs au kiosque, vous le payez 16 fr. 66 et vous le recevez 24 à 48 heures avant sa mise en vente dans les kiosques, et vous êtes SUR de le recevoir en vous abonnant.

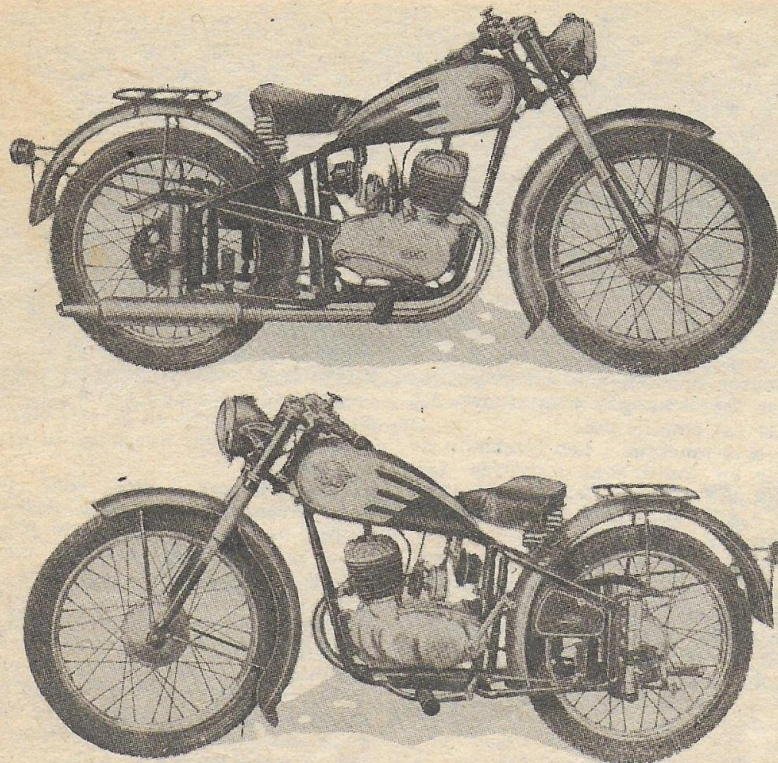
S'abonner maintenant pour 24 n°., c'est une garantie contre toute nouvelle hausse.

Nos dépositaires, votre marchand de journaux n'y perdent rien, puisque en passant l'abonnement par leur intermédiaire, leur remise professionnelle leur est réservée.

Alors sans retard, aujourd'hui-même, assurez-vous la réception de 24 numéros pour 400 frs.



UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT

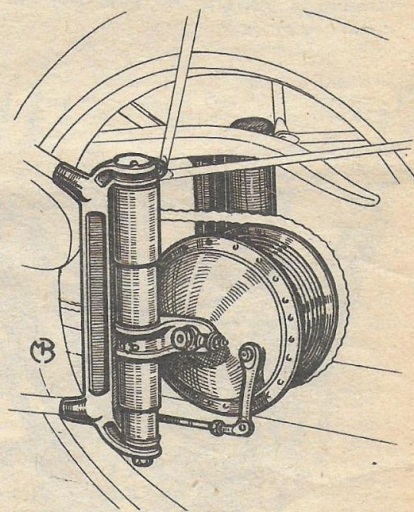
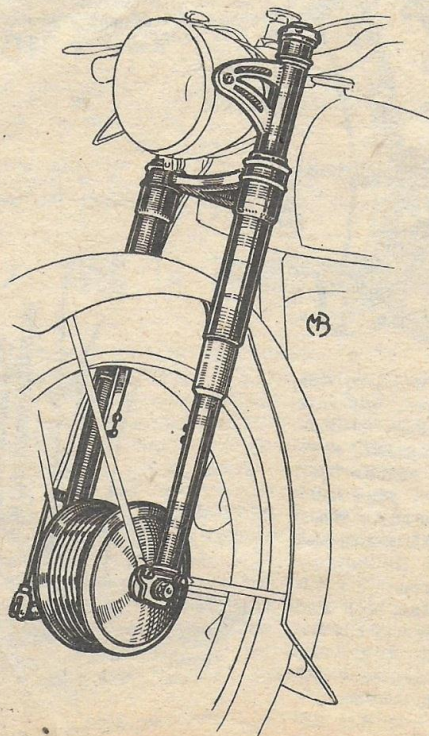


La 125 cmc. Sterzi du côté kick et changement de vitesse. Le bloc paraît inspiré de certaines réalisations germaniques.

## La 125 cmc. STERZI

Comme nos lecteurs ont pu s'en rendre compte à plusieurs occasions, l'industrie italienne poursuit en faveur de la moto légère un effort sans cesse accru. Sans négliger les modèles de sport qui se sont taillés sur tous les continents une gloire incontestable, les constructeurs transalpins ont créé des machines de 60 à 125 cmc. qui peuvent rivaliser comme performances, comme ligne et comme qualité avec les plus belles productions européennes. A ces avantages, s'ajoute souvent un luxueux et durable fini émail et chrome, dont nous avons, hélas, perdu l'habitude.

Une des plus récentes 125 italiennes est la Sterzi, représentée ici sous ses deux aspects, côté kick et sélecteur. La ligne est à la fois classique et plaisante. Le bloc-moteur est particulièrement net. C'est un deux-temps à piston plat, de 52 mm. d'alésage et 58 mm. de course, d'une cylindrée exacte de 123 cmc. Son rapport volumétrique est de 5,6 à 1 et sa puissance de 4,7 CV à 4.600 t.-m. Il a été établi pour pouvoir transporter deux personnes en toutes circonstances. L'allumage est assuré par un volant magnétique Marelli de 30 watt. Le carburateur est de la marque Dell'Orto, type M.A. 16.



Ci-dessus : La suspension arrière coulissante est classique, mais d'une grande robustesse. Le tambour de frein central est en alliage léger et garni d'ailettes profondes. Ci-contre : La fourche avant du type télescopique dont toutes les parties frottantes travaillent dans l'huile.

machine est de 78 kgs. Le concessionnaire général de la marque est M. Giroso, 49, via Solférino à Brescia, (Italia). Nous donnons son adresse à titre d'indication, car il n'est pas possible pour l'instant, d'acquiescer cette machine.

C. BORDINO



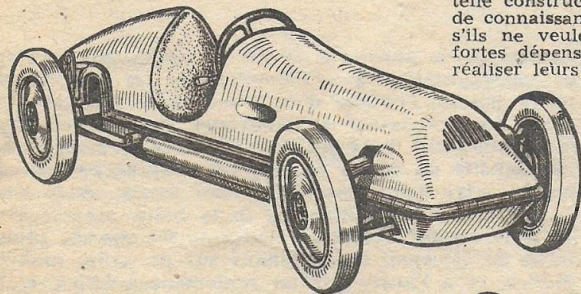
# VOITURES 500

## Vers l'aboutissement de nos efforts ?

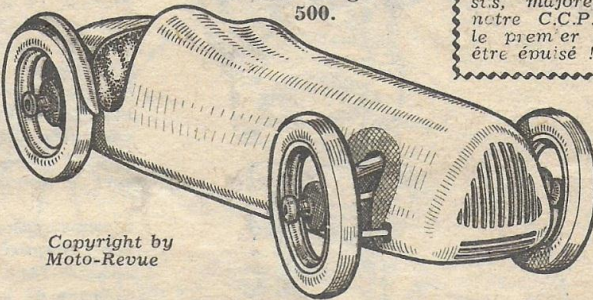
Qu'il me soit tout d'abord permis de remercier Messieurs Van den Brempt et Boucquey, Président et animateur du « Club Belge des 500 », ainsi que tous leurs amis, pour l'accueil vraiment charmant qu'ils m'ont réservé à l'occasion de la première rencontre internationale pour la réglementation du « mouvement

désireux en tant que Président, de donner l'exemple et de prouver la possibilité de tels montages.

A ce propos, de nombreux lecteurs nous écrivent pour nous demander s'ils peuvent espérer réaliser l'une des petites voitures dont nous livrons les plans. Encore une fois, les difficultés ont été réduites au minimum, mais il est souhaitable que ceux qui entreprennent une telle construction possèdent un minimum de connaissances de mécanique, de même s'ils ne veulent pas aller au devant de fortes dépenses, ils devront pouvoir faire réaliser leurs pièces par des amis ou des



Ci-contre : Le racer de M. Kahn.  
Ci-dessous : Celui du Président du Club Belge des 500.



Copyright by  
Moto-Revue

500 ». Regrettons que nos amis Anglais n'aient pu prendre part à ces conversations comme l'ont fait Belges, Hollandais, Luxembourgeois et Français. Absence d'autant plus regrettable qu'ils avaient déjà traversé toute l'Angleterre et qu'ils n'ont dû renoncer à poursuivre leur voyage qu'à cause, semble-t-il, de démarches administratives douanières incomplètes. L'atmosphère de parfaite amitié qui régnait lors de cette rencontre et ceci malgré des langues différentes, laisse présager pour les rencontres sportives futures d'une cordialité que nous ne pouvions que souhaiter.

De ces conversations, il ressort avant tout le désir de conserver au mouvement 500, son caractère d'amateurisme avec ce que tout cela comporte ; à savoir surtout un désintéressement total sur le plan compétition. Certaines clauses du règlement français visant spécialement à garantir la sécurité du pilote de 500 ont été accueillies favorablement.

La saison 1949 marquera d'une façon certaine le début dans la compétition de cette catégorie de voitures.

Outre-Manche, le nombre des voitures ne cesse de croître, certaines sont même maintenant construites en petites séries. Si le Grand Prix de Belgique n'avait pas été annulé, une participation anglaise d'une dizaine de voitures était assurée pour la première course de 500 qui devait avoir lieu la veille.

L'équipe Hollandaise qui compte parmi ses meneurs le dessinateur de talent Olyslager, se prépare, ainsi que l'équipe Luxembourgeoise. Les clichés ci-dessus nous montrent les deux premières voitures Belges. L'une des deux a été présentée en châssis dans notre numéro 921 du 16 juillet, c'est celle de M. Kahn, de Bruxelles. Munie d'un moteur Gillet d'Herstal, je puis vous assurer pour l'avoir vue à l'œuvre, que sa stabilité n'a rien à envier à ses grandes sœurs, malgré la simplicité de réalisation. Sa pétarade est loin des « peuf peuf » que redoutent nos détracteurs, habitués qu'ils sont aux vrombissements des huit ou douze cylindres. L'autre voiture qui est l'œuvre du très sympathique Président du Club belge des 500 est une traction avant. Le train avant est celui d'une 4 CV D.K.W. et le moteur celui d'une Simca 5 chemisé. Nous reviendrons sur cette remarquable réalisation qui fait honneur à son réalisateur,

façoniers de connaissance. Le montage est à la portée du premier amateur motocycliste digne de ce nom.

Le Club Belge des 500 édite une revue mensuelle très intéressante. Les lecteurs que cette revue intéresse pourront s'y abonner directement par le bureau de poste de leur ville après m'avoir demandé, en joignant une enveloppe timbrée, les feuilles à remplir.

Comme nous l'avions laissé prévoir, il y a de fortes chances pour que se déroule fin septembre, au moment du Salon, la 1<sup>ère</sup> épreuve pour voitures 500. Cette épreuve se déroulera vraisemblablement à Montlhéry. Comme nous comptons sur une participation étrangère importante, nous lançons un pressant appel à tous ceux qui seraient susceptibles de défendre les couleurs françaises.

Nous donnons ci-après une liste d'amateurs dont nous serions très heureux d'avoir des nouvelles et de connaître l'état d'avancement de leurs montages.

Qu'ils nous écrivent pour nous dire à quel moment ils pensent être prêts. Ils trouveront en dessous de la signature de l'article l'adresse à laquelle ils pourront nous écrire pour la durée de ce mois.

Voici cette liste :  
Assolo, Beaume Jack, Bonheur Georges, Bufferne Léo, Bigey, Bégue, Constantin, Catot, Cintrat, Cornet, Conz, Courmarie, Cajat, Dalmaz, Dalens, Deschamps, Dehullu, Girard, Gros, Giraud, Jaouen, Juillien, Lavigne, Maillol, Malessena, Masina, Oudot, Pouy, Potit, Pellessena, Perigne, Poullain, Robert, Reyner, Remondini, Rencteau, Ricard, Rivière, Sohler, Saunier, Tranchant, Vallon, Valard, Vacher.

Pour beaucoup d'entre vous, la période des vacances sera marquée d'un regain d'activité auprès de votre petit bolide.

Faites-nous connaître ce que vous avez l'intention de réaliser. Peu importe si vous avez fait ou non l'acquisition des plans que nous avons édités. Un seul fait est là, l'heure des compétitions approche, sur qui pouvons-nous compter et quand ? Il faut que nous connaissions ceux qui défendront nos couleurs pour les épauler, car ils auront fort à faire contre des équipes étrangères très en avance sur nous et surtout déjà habituées à la compétition.

Nous avons du travail sur la planche et du beau sport en perspective. Au travail !

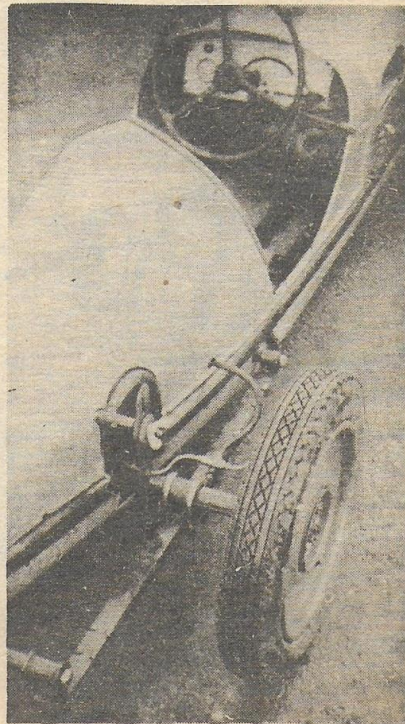
Jean BERNARDET,  
15, Quai aux Fleurs, Paris-4<sup>e</sup>

### AMATEURS CONSTRUCTEURS

Vous pouvez obtenir à nos bureaux les plans et toutes instructions pour la construction d'une voiturette légère d'un des types prévus : Monoplace course pour moteur flat-twin (Racer 500 A) ; Monoplace course pour moteur monocylindrique (Racer 500 B) ; Biplace sport pouvant recevoir l'un ou l'autre moteur (Racer 500 C).

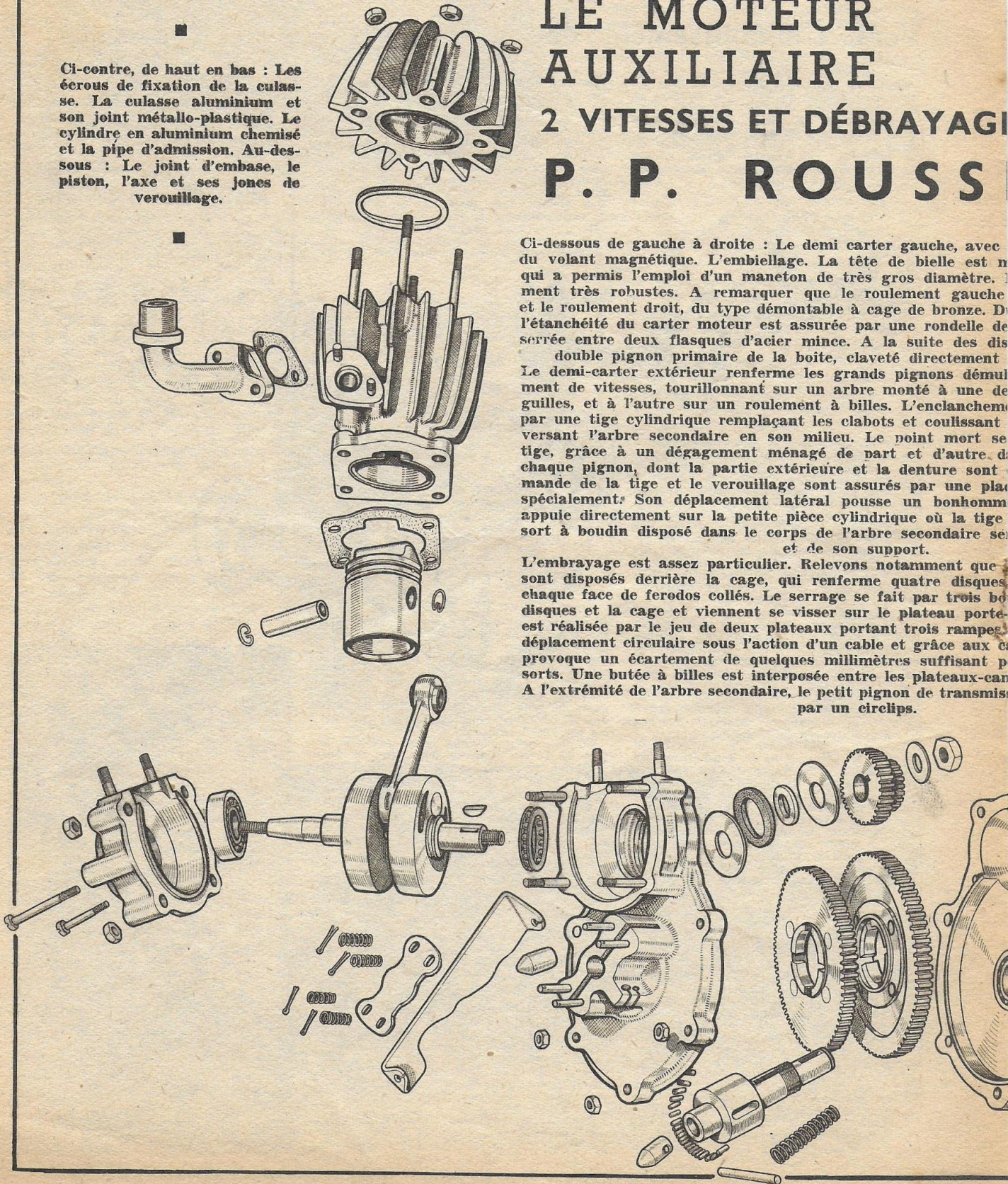
Le prix de la série de plans et du matériel de montage pour CHAQUE MODELE est de 1000 francs (joindre 55 francs pour envoi recommandé scus tube). Verser la somme ci-dessus, majorée des frais d'envois à notre C.C.P. 297-37. Hâtez-vous, car le premier tirage ne tardera pas à être épuisé !

Ci-dessous : La suspension de la voiturette de course de M. Kahn.



# LE MOTEUR AUXILIAIRE 2 VITESSES ET DÉBRAYAGE P. P. ROUSS

Ci-contre, de haut en bas : Les écrous de fixation de la culasse. La culasse aluminium et son joint métal-plastique. Le cylindre en aluminium chemisé et la pipe d'admission. Au-dessous : Le joint d'embase, le piston, l'axe et ses jones de verouillage.



Ci-dessous de gauche à droite : Le demi carter gauche, avec du volant magnétique. L'embellage. La tête de bielle est n qui a permis l'emploi d'un maneton de très gros diamètre. ment très robustes. A remarquer que le roulement gauche et le roulement droit, du type démontable à cage de bronze. D l'étanchéité du carter moteur est assurée par une rondelle de serrée entre deux flasques d'acier mince. A la suite des dis double pignon primaire de la boîte, claveté directement. Le demi-carter extérieur renferme les grands pignons démul ment de vitesses, tourillonnant sur un arbre monté à une de guilles, et à l'autre sur un roulement à billes. L'enclanchem par une tige cylindrique remplaçant les clabots et coulissant versant l'arbre secondaire en son milieu. Le point mort se tige, grâce à un dégagement ménagé de part et d'autre d chaque pignon, dont la partie extérieure et la denture sont mande de la tige et le verouillage sont assurés par une pla spécialement. Son déplacement latéral pousse un bonhomme appuie directement sur la petite pièce cylindrique où la tige sort à boudin disposé dans le corps de l'arbre secondaire se et de son support.

L'embrayage est assez particulier. Relevons notamment que sont disposés derrière la cage, qui renferme quatre disques chaque face de ferodos collés. Le serrage se fait par trois bo disques et la cage et viennent se visser sur le plateau porte est réalisée par le jeu de deux plateaux portant trois rampes déplacement circulaire sous l'action d'un câble et grâce aux ca provoque un écartement de quelques millimètres suffisant p sorts. Une butée à billes est interposée entre les plateaux-car A l'extrémité de l'arbre secondaire, le petit pignon de transmis par un circlips.

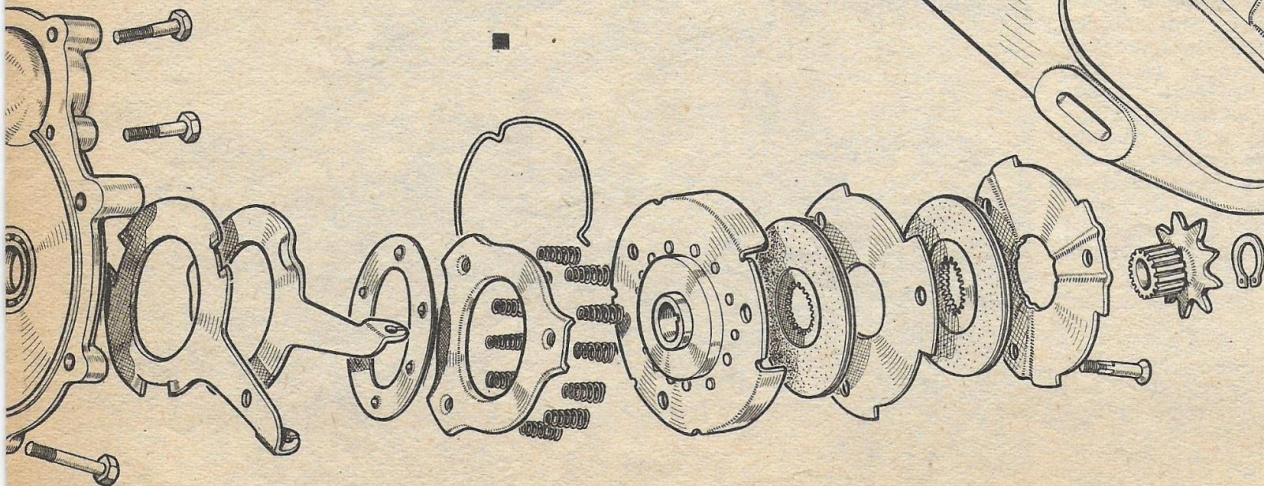
E  
EY

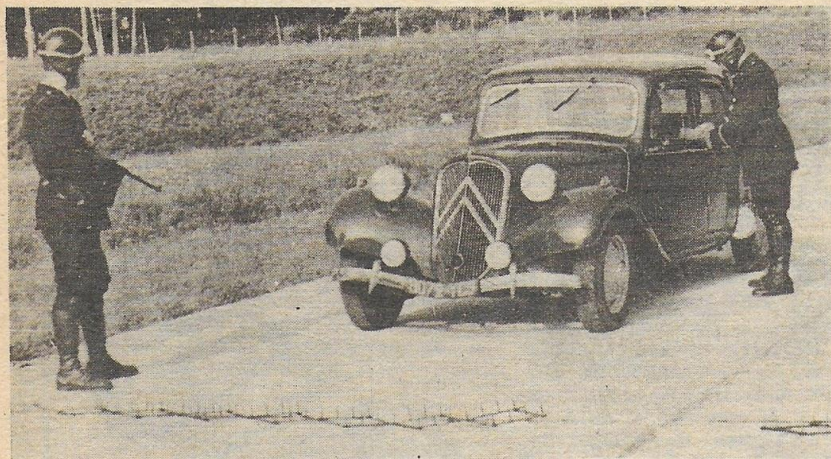
Les deux vis de fixation sont montées sur aiguilles, ce qui les rend portées sur un support annulaire du côté de la boîte de vitesses, et sur un caoutchouc inaltérable du côté du joint, le tout sur l'arbre moteur. Les multiplicateurs du changement de vitesse sont fixés à leurs extrémités sur des supports en acier qui sont fixés dans une mortaise transversale au milieu de la tige en duralumin. La commande est en acier trempé qui vient s'enfiler. Un ressort au rappel de la tige

est fixé par 12 ressorts coniques dont deux garnis sur des boulons qui traversent les ressorts. La commande est sur leur pourtour. Leur rôle est de former des cames pour comprimer les ressorts et le porte-ressorts. La position finale est verrouillée

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

Ci-dessous : Le support du moteur en alliage léger coulé. A gauche : La patte de réaction du dispositif et son ancrage qui se fixe en arrière du pédalier. A droite : Le moyeu, du type « vélomoteur », avec le grand pignon de chaîne, le tambour de frein de 120 mm. et les mâchoires garnies.





## AVEC LA POLICE MOTORISÉE DE SEINE ET OISE

Ce reportage a été décidé au cours d'un moto-cross dans la région parisienne et rendez-vous fut pris pour le 14 août à la caserne de Noailles à Versailles.

A 14 heures, le principal Bellec et moi, nous partons pour la visite des ateliers de la salle d'instruction et des lieux où se déroule la vie des agents motorisés. Nous fûmes reçus par M. Jacquey, commandant de la brigade.

L'atelier où se font les réparations est bien outillé pour ce genre de travail, ainsi que pour la remise à neuf des machines et le démontage des moteurs. Seule la grosse mécanique (travaux de tour, soudure autogène) est faite à l'extérieur.

Une chambre pour la recharge des accus, un petit bureau pour le chef de l'atelier, le tout parfaitement rangé et ordonné et très propre.

Le garage est une ancienne écurie royale, car les lieux étaient jadis occupés par la Dubarry. Donc noblesse oblige, et les chevaux qui jadis étaient logés dans ces vastes locaux sont remplacés par de nerveuses motos, une centaine environ et chacune à sa place respective. Toutes sont rangées en ligne impeccable. Aux murs des inscriptions donnent aux agents des conseils relatifs à la prudence et aux règles à ne pas oublier pour soigner leurs montures, ainsi que des maximes extraites des pages de Moto-Revue.

Des douches sont aménagées afin qu'après chaque longue sortie, les agents puissent en faire un usage réconfortant. Nous passons ensuite dans la salle d'instruction où nous trouvons des coupes de moteurs, boîtes, magnétos, etc... Aux murs, des cartes routières. Au centre une

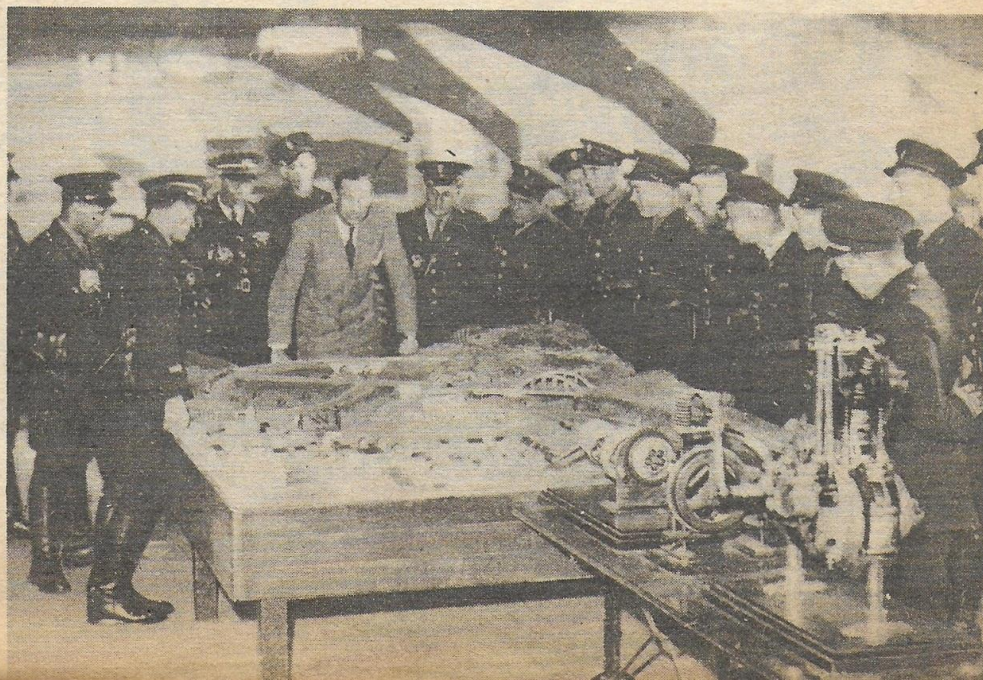


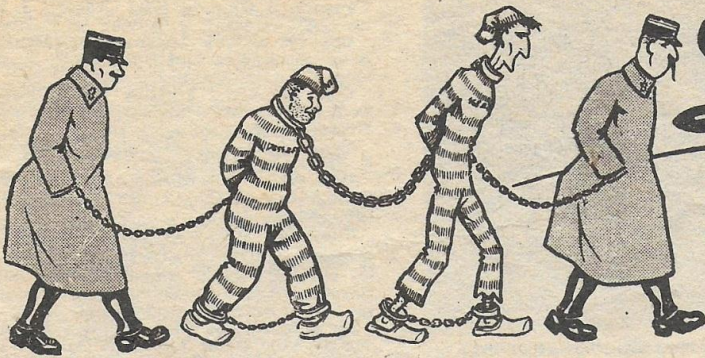
grande maquette (caisse à sable) où figure la reproduction de tous les signaux et obstacles que l'on peut rencontrer sur nos routes : croisements, tournants dangereux, passage à niveau, etc... Les futurs agents se voient poser diverses questions sur la responsabilité du conducteur qui se trouve soit accidenté soit en contravention et doivent y répondre avec exactitude. Des cours sont faits par un agent, avec l'aide de maquettes de voitures. Là également, on apprend aux élèves le code de la route, le code pénal, les droits de chacun et surtout la maîtrise de soi-même, ainsi que les règles de courtoisie qui doivent être observées avec exactitude. Après la visite du standard téléphonique, nous prenons la route. Notre but est l'auto-route de l'Ouest où M. Jacquey me signale les principales interdictions qui régissent cette grande artère à circulation rapide. Ainsi il faut faire connaître aux usagers que son accès est formellement interdit aux vélos, bicyclettes à moteur auxiliaires, vélocars et vélomoteurs, c'est-à-dire à tout véhicule qui ne nécessite pas de permis de conduire.

Sur ce nous nous engageons sur l'auto-route. Premier arrêt : Un automobiliste étant arrêté sans motif, un agent lui fait remarquer avec la plus grande politesse qu'il ne faut pas stationner, puis repart. Plus loin, c'est le tour d'une petite moto. Nouvel arrêt et même remarque. Nous

(suite page 258)

**En haut de la page : Barrage sur une artère de la région parisienne. Ci-contre : Le Velo-solexiste, engagé sur l'auto-route, est invité courtoisement à rebrousser chemin. Ci-dessous : Les policiers rassemblés dans « l'amphi » pour une théorie sur la circulation.**





# Ses Chaines

La transmission par chaîne, grâce à ses indéniabiles qualités, a conservé de nombreux adeptes dans la construction motocycliste. Le jour où il sera possible de protéger efficacement la chaîne secondaire, elle n'aura aucune raison de baisser pavillon devant les engrenages.

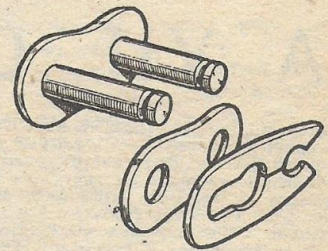
**L**a chaîne reste la transmission type. Son seul inconvénient est de réclamer quelques soins, mais elle transmet sans défaillance et avec un excellent rendement les 50 CV d'un moteur de course moderne. La chaîne primaire était celle qui donnait le plus d'ennuis et nombreuses furent jadis les machines du T.T. qui finissaient avec une chaîne primaire dont à peu près tous les rouleaux avaient disparu. Les chaînes actuelles résistent beaucoup mieux. Un graisseur compte-gouttes peut être monté sur le réservoir d'huile et amener le lubrifiant sur le brin de chaîne inférieur. Cela n'est pas très propre, mais est certainement efficace. Sur nos machines de série, la chaîne primaire fonctionne dans un bain d'huile. Est-ce à dire que nous ne devons jamais nous en occuper ? Au contraire, si après un certain temps, nous ouvrons le carter nous nous apercevrons qu'il y a de la rouille sur la chaîne. Cela semble dû à des condensations d'eau. Un bon nettoyage remet bien vite les choses en état. Actuellement on tend à employer des chaînes préalablement rodées qui ne s'allongent guère à l'usage. Quelques constructeurs montent des chaînes jumelées et même triplées. Reste à savoir si le poids des chaînes de ce type n'est pas un inconvénient à cause de la force centrifuge. Quant aux tendeurs automatiques du type Weiler, ils donnent des résultats excellents, mais ils ne doivent pas nous dispenser d'ouvrir deux ou trois fois par an le carter pour nous assurer que tout est en ordre.

La chaîne secondaire fonctionne dans de meilleures conditions que la chaîne primaire, le petit pignon étant lui-même d'assez grandes dimensions pour ne pas imposer aux maillons un pivotement de trop grande amplitude et répartissant l'effort sur un grand nombre de maillons. Les efforts dus à la force centrifuge sont naturellement moindres que pour la chaîne primaire. Tout serait parfait si on arrivait à réaliser un carter étanche, instantanément démontable, ne ferrailant pas et rendant impossible le bourrage de la chaîne en cas de rupture. On n'y est pas encore parvenu.

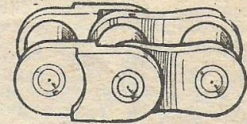
Les suspensions arrière posent des problèmes assez délicats et il y eu quelques

déboires. Ils tiennent à deux causes principales : 1° les variations de tension de la chaîne. Dans le cas de la fourche oscillante, l'axe de pivotement de la fourche ne coïncide presque jamais avec celui du pignon de chaîne la tension est maximum quand la fourche est horizontale. Dans le cas d'une suspension à glissière, la tension est maximum lorsque l'axe du moyeu arrive en haut ou en bas de la glissière. Il est inévitable que des à-coups en résultent. Il faudrait donc une glissière courbe. C'est ce qui est réalisé dans le moyeu Triumph. Quand on règle la chaîne il faut toujours la régler dans la position où la tension est maxima. Il faut que la chaîne puisse fléchir d'un peu plus d'un centimètre. 2° Même si la tension restait rigoureusement constante, le déplacement du pignon de la roue par rapport au pignon d'entraînement a pour effet de produire des accélérations positives ou négatives qui fatiguent la chaîne et d'une manière générale tous les organes de transmission. Un système amortisseur atténue cette fatigue. Toutefois il ne faut rien exagérer et si le débattement de la roue n'est pas trop grand, les variations de tension d'une part et de la vitesse relative des deux pignons au moment du fléchissement n'affectent que d'une manière très acceptable le fonctionnement de la chaîne. Le danger est de régler la chaîne dans une position où la tension est minima.

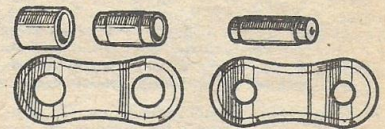
On donne mille et un trucs pour vérifier si une chaîne est usée. En fait, ils n'offrent aucun renseignement certain. Le plus simple est de nettoyer la chaîne au pétrole et de la suspendre avec un poids au bout. Mesurez la exactement. Comptez le nombre des maillons, multipliez-le par le pas de la chaîne et vous aurez ainsi la longueur que doit avoir une chaîne parfaite. Comparez cette longueur théorique avec celle qu'a réellement la



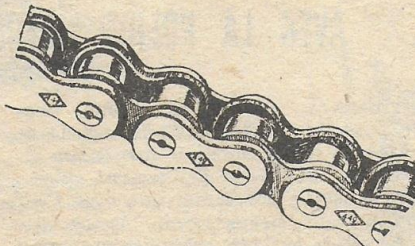
Une attache rapide démontée : L'attache, la plaquette, et le flasque ressort.



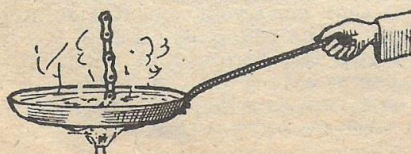
Un « demi-maillon » permettant de raccourcir une chaîne de la longueur minimum.



Un élément de chaîne démonté : Les flasques, rouleaux, le rivet d'assemblage.



Ci-dessus : Une chaîne classique à rouleaux. Ci-contre : Toute chaîne non protégée réclame un entretien périodique : bain de pétrole et brossage énergique, suivi d'une immersion dans le suif fondu ou la graisse graphitée (le lubrifiant ne doit pas être trop chaud, ce qui risquerait de détrempier la chaîne.).



chaîne. Si la différence entre la longueur théorique et la longueur vraie dépasse 1,5 %, la chaîne doit être mise au rebut. D'ailleurs il y a un autre indice : ce sont les variations de tension quand on fait tourner la chaîne sur ses pignons. Si la tension est correcte pour une position où la tension est maxima, la chaîne flottera exagérément aux positions de tension minima et éventuellement elle sautera.

Est-il utile de rappeler l'utilité d'un nettoyage périodique et d'un passage au bain de graisse graphitée chaude (50 ou 60°). N'oubliez pas non plus qu'une chaîne exige des pignons en bon état et que monter une chaîne sur des pignons aux dents crochues, c'est la massacrer. Des ruptures de rouleaux se produiront à brève échéance.

X.Y.Z.



Quelques membres du M.C. Chatillonnais photographiés au cours d'une sortie.

## LA VIE DES CLUBS

■ **MOTO-CLUB CHATILLONNAIS** (Tourisme-Sport-Camping). — L'activité du club qui s'était un peu ralentie pendant la période des vacances va reprendre effectivement au mois de septembre, dont le calendrier est ainsi fixé :

Dimanche : Participation au 2<sup>e</sup> Moto-Cross de la Libération à Argenteuil. Deux départs sont prévus du siège social, l'un à 9 heures pour les membres désirant faire la pique-nique, l'autre à 13 heures.

Dimanche 12 : Participation d'une équipe à l'épreuve de régularité organisée par l'A.M.F. et l'U.S.M.T. à Dangu (Eure), engagements à la réunion du 2/9. En outre, les membres pourront également assister au Moto-Cross International de Montreuil de l'A.M.S. R.V. Croix de Chavaux à 13 h. 30 pour la distribution des billets à demi-tarif.

Dimanche 19 : Une sortie camping est à l'étude, elle aura lieu sur un terrain du Camping-Club de France à laquelle l'association le MCC est affilié (tous détails complémentaires sur cette sortie seront fournis au cours de la réunion bi-mensuelle du 16 septembre).

Nous rappelons à tous nos sociétaires que les deux réunions bi-mensuelles pour le mois de septembre auront lieu respectivement le jeudi 2 et le jeudi 16 à 21 h. au siège social, Café Raymond, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon-s.-Bagneux (S.), auxquelles sont cordialement invités tous nos membres actifs ainsi que tous les isolés désireux de venir grossir les effectifs de notre société amicale et sportive.

■ **MOTO-CLUB D'ANTIBES.** — Le Moto-Club d'Antibes vient de constituer son nouveau Comité Directeur, composé comme suit :

Président : M. le Docteur Abri. Vice-Président : M. Barale. Secrétaire : M. Schellino. Trésorier : M. Vittori. Membres : MM. Stalter, Molinengo, Ballatore, Parent et Richard.

Démissionnaire pour raison de santé, M. de Latour qui fut l'animateur et le Fondateur du Moto-Club, du sport motocycliste à Antibes et dans la région a été nommé à l'unanimité : Président-Fondateur et membre à vie.

■ **AMICALE MOTO-CLUB DE LA CITE.** — L'Amicale Moto-Club de la Cité de Lyon a l'honneur d'annoncer à tous les clubs motocyclistes lyonnais et à tous les motocyclistes indépendants qu'elle organise le dimanche 19 septembre 1948 à 15 heures, à Brussieu la Giraudière, son annuel rallye ballon d'automne doté de nombreux prix et d'un superbe challenge à disputer inter clubs sur les quatre premiers classés de chaque club.

L'A.M.C.C. compte sur la participation de tous les fervents du sport motocycliste à cette petite manifestation toute de camaraderie.

■ **MOTO-CLUB DE CANNES.** — Le Moto-Club de Cannes organisait dimanche sa deuxième sortie course, comptant pour le championnat du club. Des membres du MC Nice et du MC Grasse s'étaient, par pure camaraderie, joints à leurs amis de Cannes. C'est donc un nombre d'une centaine que nos motards se retrouvaient dans les bois de Valbonne, où, durant quelques heures, les rons des moteurs mirent en émoi les sites verdoyants. Nos meilleurs pilotes s'efforcèrent de réaliser un temps record sur les 1.500 m. d'un parcours accidenté à souhait. A l'issue d'une superbe empoignade, les cracks du MC de Grasse et du MC de Nice, Dini et Hache, faisant preuve d'une égale virtuosité, ne purent se départager et réalisèrent l'excellent temps de 44 secondes.

Félicitons les vainqueurs des différentes catégories, les Bousquias, Peirnos Frères, Laganechère, Saffoetti et Veran, qui, chacun dans leurs cylindres, réalisèrent de belles performances; les dirigeants du MCC méritent de vifs éloges pour leur inlassable dévouement au sport motocycliste.

Un mot enfin à tous les clubs présents qui maintiennent un esprit de joyeuse et sportive camaraderie que l'on voit rarement de nos jours.

### RESULTATS

Catégorie 100 cmc. : 1. Bousquias (MC Grasse); 2. Ricord (MC Grasse); 3. Tixier (MC Cannes); 4. Tuson (MC Cannes).

Catégorie 125 cc. : 1. Peirano Ad. (MC Cannes); 2. Gioanni (MC Grasse); 3. Bruno (MC Grasse); 4. Olivier (MC Grasse).

Cat. 175 cc. : 1. Lafanechère (MC Cannes); 2. Augery (MC Cannes); 3. Zandrini L. (MC Cannes).

Cat. 250 cc. : 1. Dini (MC Nice); 2. Peirano Ad. (MC Cannes); 3. Brossin (MC Grasse), etc...

Cat. 350 cc. : 1. Saffiotti (MC Cannes); 2. Morales (MC Cannes).

Cat. 500 cc. : 1. Hache (MC Grasse); 2. Zandrini M. (MC Cannes); 3. Castellani (MC Nice), etc...

Sidécars : 1. Veran (MC Cannes).

■ **MOTO-CLUB D'AUVERGNE.** — Voici les résultats de la course de côte de La Baraque, qui s'est disputée le dimanche 18 juillet à Clermont-Ferrand.

La catégorie la plus disputée fut celle des 500 cmc. où le Lyonnais De Polo réédita son exploit de l'an dernier et battit le record qui lui appartenait, en réalisant le temps de 2 minutes 21 secondes.

Mais les spectateurs furent surtout empoignés par les montées des différents sidécars, tous pilotés de main de maîtres et si le Grenoblois Chevallier fut vainqueur, ses adversaires Murit, Verd et Cornet n'ont nullement démerités.

Les autres catégories furent moins disputées, mais il convient de signaler toutefois les belles victoires individuelles de Eurgraff en 125 cmc., Raudet de Bourges en 250 cmc. et Remondin du Moto-Club d'Auvergne en 350 cmc.

### RESULTATS

Catégorie 125 cmc. : 1. Burgraff (Grenoble), 3 m. 10 s. 1/5; 2. Donini (Grenoble), 3 m. 17 s. 2/5; 3. Huin (Clermont-Fd), 3 m. 25 s. 4/5; 4. Barberet (Tarare), 3 m. 26 s. 3/5.

Catégorie 250 cmc. : 1. Raudet (Bourges), 2 m. 43 s. 3/5; 2. Sauvign (Avignon), 2 m. 44 s. 4/5; 3. Sabatier (Lyon); 4. Salasc (Bédarieux).

Catégorie 350 cmc. : 1. Remondin (Clermont-Fd), 2 m. 31 s. 1/5; 2. Gerlier (Gex), 2 m. 38 s. 2/5; 3. Jean Georges (Tours); 4. Bonhomme (Clermont-Fd).

Catégorie 500 cmc. : 1. De Polo (Lyon), 2 m. 22 s. 1/5; 2. Barde (Avignon); 3. Lechelon (Bourges), 2 m. 23 s. 4/5; 4. Salasc (Bédarieux), 2 m. 25 s. 3/5; 5. Gougassiaon (Cannes), 2 m. 28 s.

Catégorie sidécars : 1. Chevallier (Grenoble), 2 m. 33 s. 3/5; 2. Verd (Lyon), 2 m. 37 s.; 3. Murit (Paris); 4. Cornet (Clermont-Fd); 5. Douce (Lyon).

A signaler que hors-catégorie, Feuillat du Havre, réalisa un bon temps sur sa machine à compresseur (500 Tiger chemisée en 350, compresseur Cozette) et fit preuve du plus grand courage tenant à effectuer sa montée alors qu'il venait d'être victime d'un accident dans la catégorie 250 cmc.

## AVEC LA POLICE MOTORISÉE DE SEINE ET OISE

(suite de la page 256)

arrivons à l'entrée du tunnel, près du pont de St-Cloud. Vérifications de papiers. A ce moment surgit un pilote de moto-cross qui pourra en cas de nécessité, confirmer que tout s'est passé sans préparation. Après que mon guide eut fait rebrousser chemin à quelques vélomoteurs qui se préparaient à emprunter l'autoroute, je lui posais cette question : Pourquoi n'y a-t-il pas un panneau indiquant aux usagers qu'il est interdit aux véhicules de faible cylindrée d'emprunter cette voie ? Une réponse favorable me fut donnée : les Ponts et Chaussées s'en occuperont sans retard. Chacun saura à quoi s'en tenir. D'ailleurs je dois ajouter que nulle

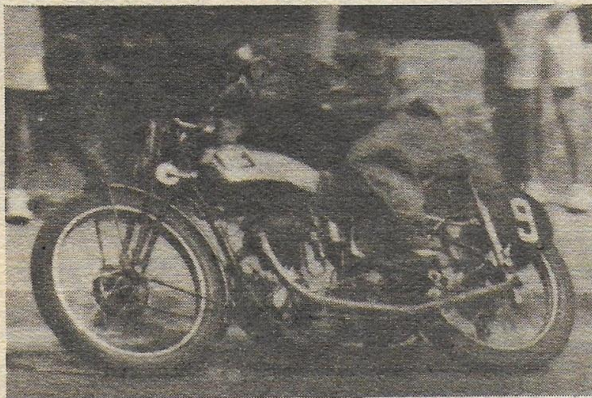
contravention n'a été dressée pour ce motif.

Ce reportage n'a rien du roman policier, mais n'a qu'un but : Prouver que la police d'Etat de Seine-et-Oise est certes punitive mais surtout préventive.

Avant de rentrer à Versailles, Mr. Jacquy a tenu à me faire assister aux opérations de contrôle à un barrage. Je ne peux que recommander à ceux qui seront sollicités de stopper de ne pas vouloir forcer la consigne, car, hérissés et mitrailleurs pourraient entrer en action. Avis aux gangsters de ne pas trop s'aventurer en Seine-et-Oise.

J. JAFFRE

# A TRAVERS LE SPORT



## LA COURSE DE COTE DU BOULEVARD GALLIENI A ALGER

Les 11 et 14 juillet 1948, s'est déroulée dans la banlieue d'Alger, sur le magnifique parcours du boulevard Gallieni, une course de côte organisée par le Moto-Club d'Algérie et le Comité des Fêtes d'El-Biar.

La formule était : Une montée éliminatoire contre la montre et matches à deux, sur un parcours de 2 kms, comportant 6 virages. Quarante pilotes, dont 5 du Maroc, prirent part à cette compétition. L'organisation parfaite avait particulièrement soigné la sécurité, la sonorisation et le chronométrage. La course arrêtée le 11 juillet, par suite de la pluie après la montée des 250 et des 350, fut reprise le 14 juillet.

Les résultats furent les suivants :

### I. — CONTRE LA MONTRE

250 ccm. — 1. Higuero (Maroc), 1 m. 40 s. 6/10, moy. 71 kmh. 200; 2. Cascan (Alger), 1 m. 41 s. 2/10; 3. Rosello (Alger); 4. Fiedler (Alger).

350 ccm. — 1. Vigliano (Alger), 1 m. 31 s. 5/10, moy. 78 kmh. 750; 2. Poncetti (Alger), 1 m. 31 s. 8/10; 3. Petrus (Alger); 4. Régnier (Alger); 5. Mesguich (Alger); 6. Gognalons (Alger); 7. Boriello (Alger); 8. Ciancio (Alger).

500 ccm. — 1. Cohade (Alger), 1 m. 24 s. 2/10, moy. 85 kmh. 500; 2. Solari (Alger), 1 m. 25 s. 8/10; 3. Janin (Maroc); 4. Dumay (Alger); 5. Meyer (Alger); 6. Zonco (Maroc); 7. Chopin (Alger); 8. Michaud (Alger); 9. Pomarès (Maroc); 10. Léonard (Alger); 11. Perez (Alger).

100 et 125 ccm. — 1. Fraces, 1 m. 39 s. 4/10, moy. 72 kmh. 200; 2. Santucci; 3. Escrivá; 4. Grecias; 5. Noizette (arrêté).

Sidecars 500 ccm. — 1. Geor-Vallies, 1 m. 51 s. (Alger), moy. 64 kmh. 900; 2. Quintana et Mme; 3. Sala et Mme.

Sidecars 750 ccm. — 1. Santucci-Clochard, 1 m. 43 s. 4/10, moy. 69 kmh. 2. Denovat frères, 1 m. 57 s. 6/10.

### MATCHES A DEUX

250 ccm. — 1. Higuero (Maroc); 2. Gasçan (Alger).

350 ccm. — 1. Poncetti (Alger); 2. Vigliano (Alger); 3. Petrus (Alger).

500 ccm. — 1. Cohade (Alger); 2. Solari (Alger).

Meilleur temps de l'épreuve : Cohade, sur 500 ccm. en 1 m. 21 s. 5/10, moyenne 88 kmh. 300.

Challenge de la Municipalité d'El-Biar: Le challenge est enlevé par Alger de-

Le coureur de l'écurie Seyfried Marcel Solari 2<sup>e</sup> du classement général et 2<sup>e</sup> des 500 à la course de côte du boulevard Gallieni à Alger.

vant le Maroc avec Cohade, Solari, Dumay, contre les Marocains : Janin, Higuero, Zonco.

Cette épreuve permit de constater l'excellente tenue des pilotes Algériens et Marocains.

Le jeune recordman Cohade est à féliciter, ainsi que les Vigliano, Poncetti, Higuero, Cantucci Fraces et tous ceux qui ont montré à la foule massée tout le long du parcours, la beauté de ce sport qui s'affirme de plus en plus en Afrique du Nord.

Une mention spéciale pour la sportivité des valeureux pilotes Marocains, les Janin, Zonco, Pomarès, Higuero et tous ceux qui les accompagnèrent dans leur déplacement à Alger... déplacement qui leur attira la sympathie des pilotes Algériens.

## LE CIRCUIT DE BERGERAC

Le meeting motocycliste de Bergerac a remporté un brillant succès d'affluence. En voici les résultats :

100-125 ccm. : 14 kms 750. 1. Reau (Bordeaux) en 12 m. 28 s. 1/5 (moy. 70 kmh. 370); 2. Vaque (Marmande); 3. Ricard

Chevallier (Norton) vainqueur de la Course de Côte de la Baraque, à Clermont-Ferrand, dont nos lecteurs trouveront le compte-rendu en rubrique « Clubs ».

(Agen); 4. Cardy (Monet-Goyon).

175 ccm. : 29 kms 500. 1. Sigala (Benelli), en 22 m. 34 s. (moy. 76 kmh. 456); 2. Claz.

250 ccm. : Amat. 29 kms 500. 1. Couronneau (Bordx), en 21 m. 51 s. 3/5 (moy. 80 kmh. 091); 2. Ricard; 3. Robert.

250 ccm. : prof. 29 kms 500 : 1. Deidon (Rudge), 22 m. 6 s. 2/5 (moy. 79 kmh. 197); 2. Salasc (Terrot); 3. Noël.

350-500 ccm. amat. : 29 kms 500. 1. Dehez (350), 21 m. 55 s. (moy. 79 kmh. 884); 2. Sautreau (Bordeaux).

350 ccm. : prof. 59 kms. 1. Barthe (Velocette), en 37 m. 12 s. 3/5 (moy. 93 kmh. 934); 2. Houël (Velocette); 3. Dehez. Meilleur tour : Barthe, 1 m. 47 s., moy. 98 kmh. 175.

500 ccm. : prof. 59 kms. 1. Behra (Guzzi), en 34 m. 57 s. 1/3 (moy. : 100 kmh. 083); 2. Houel (Norton); 3. Barthe, à 1 tour; 4. Salsac. Meilleur tour, Behra, 1 m. 40 s. (moy. 105 kmh. 048)..

## LE GRAND PRIX D'IFRANE AU MAROC

Pour le 15 août, la Section de Meknès du Moto-Club Marocain avait eu l'idée heureuse de distraire les estivants de la coquette station d'Ifrane, par un circuit qui a obtenu un fort joli succès.

Temps splendide, organisation parfaite, service d'ordre impeccable, foule record, régularité dans la lutte dans ce circuit de 20 tours, sur un parcours de 2 kms 200. (Doté de 75.000 frs de prix et primes) plus les coupes.

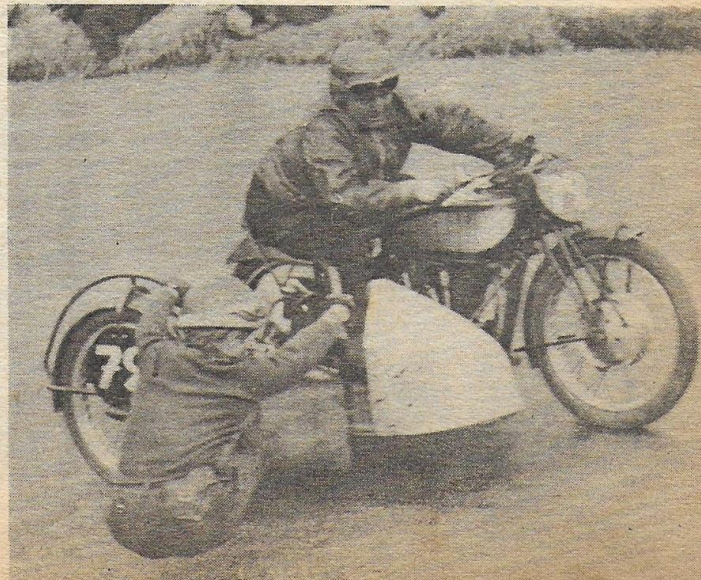
Cette réussite est due au Président Jousse (20 ans de sport et d'intérêt à la cause motocycliste au Maroc) et à l'actif commandant Frantz.

En 125 ccm. nous trouvons au départ, Meyer, Domingo, Doucla, Santenac, Henry, Sandra, Mme Doucla. C'est Domingo Michel, de Meknès, qui fait le meilleur tour en 2 m. 07 s. à la moyenne de 59 kmh. 491.

En 250 ccm., le toujours imbattable Higuero (13 coupes depuis 2 ans), le coriace Castello, Poncelet, Biondo, Uitrera, de Phillippe, Tomasino. C'est Higuero (Triumph Hérisson) qui fait le meilleur tour en 1 m. 47 s., soit 71 kmh. 590 de moyenne.

En 350 ccm., les inévitables bagarreurs Martinez de Meknès, Toro de Sidi-Yahia, Nouasser de Casablanca, Rivet de Casa, Ben Brahim, Raguenc, Ben Ayer, Maury.

En effectuant son meilleur tour en 1 m. 42 s., Toro (Matchless) arrive à la moyenne de 74 kmh. 117 et se classe en tête de sa catégorie pour le Championnat du Maroc (Catégorie Séniors).



En 350 cmc., Alvès de Meknès, Pomarès, Dafflon, Puttagio, Salah, Flahaut, Crovara, Bel Hadj doivent effectuer 30 tours. Pomarès qui s'affirme de plus en plus comme un pilote de valeur, réussit avec sa Triumph le meilleur temps de a journée sur ce difficile circuit, en atteignant 77 kmh. 143, soit 1 m. 38 s.

On ne put malheureusement applaudir Jeannin (Norton) de Meknès, Zonco (Guzzi) de Casa, les deux sympathiques motards couraient à Alger.

Nous reverrons tous ces pilotes de valeur au Tourist Trophy Marocain à Anfa, le 5 septembre, et au Grand Prix des Viteulx de Meknès. Ils devront bagarrer dur avec leurs voisins, les fameux coureurs d'Alger, qui annoncent une importante participation.

AUZIAS Pierre

## LE CIRCUIT DU JURA BERNOIS A PORRENTRU

Cette course internationale helvétique a vu le succès de Pagani (Gilera Saturno), en 500 cmc., tandis que son compatriote Ambrosini, sur Benelli, remportait la victoire en 250 cmc. L'anglais Withworth (Velocette), gagna en 350, et le s'idecariste Aubert (Norton), donna à la Suisse une victoire dans la catégorie 600 cmc.

## LA MANIFESTATION DU M.C. CANNES

Le Moto-Club de Cannes avait mis sur pied à l'occasion du Festival de l'Oranger du Cannet une épreuve de vitesse en côte sur 1 km. 300 environ d'une rude côte émaillée de nombreux virages. Les Moto-Club régionaux y avaient délégué leurs meilleurs représentants, aussi, ce fut plus de cinquante motos qui rivalisèrent d'audace et de témérité. Les départs donnés contre la montre donnèrent lieu à du beau sport qu'un nombreux public ap-

Trois vedettes de la course de côte de Valauris, De gauche à droite : Veran, Dini (vainqueur toutes catégories au Cannet avec une 250) et Gongarrian.



plaudit, tenu en haleine par le speaker de l'épreuve (Audibert) qui, avec sa saveur habituelle, déchaina l'enthousiasme.

Nous n'eûmes à déplorer qu'un petit accident matériel qui priva peut-être les jeunes Zandrini d'une victoire en sidecar. La victoire revint au crak niçois Dini qui, sur une 250 réglée à l'alcool, réalisa le meilleur temps de toutes les catégories. Dini, nous en sommes sûrs, a l'étoffe d'un champion.

La deuxième meilleure monte fut effectuée par lse Cannois Tuson et le jeune Raspide avec brio. En catégorie sidecar, la victoire revint à Veran, du M.C.C. et la catégorie Dame en la toute gracieuse Mme Blanchet, femme du coureur cycliste bien connu qui monta en 500 cmc. avec le même sans froid que le sexe fort.

Nous félicitons volontiers tous les vainqueurs et vaincus pour la camaraderie et l'esprit sportif qui ne cessèrent de régner tout au long de l'épreuve.

Voici les résultats techniques.  
COURSE DE JEAN MERMOZ  
AU CANNET (Alpes Maritimes)  
Catégorie B.M.A. : 1. Verdèze (Cannes);

2. Rovigério (Cannes); 3. Poinier (Cannes), etc...

Catégorie 100 cmc. : 1. Ricord (Grasse); 2. Depecker (Nice); 3. Sabatini (Cannes); 4. Liora (Cannes), etc...

Catégorie 125 cmc. : 1. ex-æquo : Peirano (Cannes), Bruno (Grasse); 3. Cinquembre (Cannes); 4. Domerego (Grasse), etc...

Catégorie 175 cmc. : 1. Rospide (Cannes); 2. ex-æquo : Rivoira (Cannes), Saffiotti (Cannes); 3. Ghio (Nice), etc...

Catégorie 250 cmc. : 1. Dini (Nice), meilleur temps de la journée; 2. Buffa (Grasse); 3. Peirano Arm. (Cannes), etc.

Catégorie 350 cmc. : 1. Gambini (Grasse); 2. Ricord (Grasse); 3. Chaix (Grasse), etc...

Catégorie 500 cmc. : 1. Tuson (Cannes); 2. Gleize (Cannes); 3. Gioanni (Cannes); 4. Peirano (Cannes), etc...

Catégorie 750 cmc. : 1. Schulz (Cannes).  
Catégorie sidecar 600 cmc. : 1. Veran (Cannes), meilleur temps des sidecars.

Catégorie sidecar 750 : 1. Perodou (Cannes); 2. Blotarelli (Nice).

Catégorie dame 500 cmc. : 1. Simone Blanchet (Cannes).

# nos petites annonces

Prix de la ligne de 26 lettres, signes ou espaces .....125 frs.  
Petites Annonces commerciales (minimum 5 lignes), la ligne ..200 frs.

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

Ecrivez très lisiblement (caractères 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

VELOCETTE KTT culasse alu Saroléa Grégoire 500. Motos de course état neuf avec pièces détachées. BARTHE, St Vincent de Tyrosse (Landes).

V. side Simard 1 pl. 1/2 c. nf moderne capote grand coffre Ecr. FRAIKIN, Saint Vaast Dieppedalle (S.-Inférieure).

600 B.M.W COURSE SPECIALE. 500 Motobécane. MURIT, 17, r. des Bateliers, Clichy

500 D.K.W. 2 cyl. ét. nf. abs. V. 115/120 kms au compt. compl. orig. 125.000 fr. LECLERCQ, Pernes en Artois (P.-de-C.).

PRESTER 100 cc. exc. état 2 vit. pn. bons + 2 nfs. 130, r. Barbusse, Gennevilliers (S.).

70.000 350 culb. écrire REINAUD, 54, rue du Chemin de Fer, Esbly, urgent.

SUP. Norton 16 H orig. impéc. 4 v. sél. 105.000. Sady. 80, r. J. Ferry, Armentières (Nord).

PEUGEOT 250 2 t. état m. b. pneus 35.000. PERTOIS, 24, r. d'Anjou, Ris Orangis, tél. 260.

N.S.U. 250 sup. culb. 4 v. sél. état pns nfs. ITA. 15-99.

GNOME-RHONE X 40 750 culb. parf. état. MARION, rue J. Jaurès, Imphy (Nièvre).

3 CV 2 t. Monet Villiers TT bon ét. HERVOUIN, Brou (E.-et-Loir). Tél. 135.

N.S.U. 600 cmc. sup. cul. sél. rem. à neuf, pn. neufs av. ou sans side, PARIS NORD, 3, r. Ernestine, Paris, 18°.

NEW-MAP 4 CV lat. parf. ét. FROMENTEL, Crisolles (Oise)

DRESCH 500 cc. bon état pns état neuf 80.000. Michel GARAPIN, 50, Haute Ville, Paimboeuf (Loire Inférieure).

GUZZI 500 4 vit. séléc. bon état méc. susp. AR origine, 80.000. HUBERT, 16, r. Gondrecourt, Viry Châtillon, S.-et-O.

GNOME 500 2 cyl. 4 vit. culb. parfait état pneus neufs. GAJEAN, Die (Drôme).

MOTOBEC. 250 cc. R 33 Luxe bon état. MELIET, 32, r. Com. mandant Guilbaud, Savigny-sur-Orge (S.-et-O.). Tél. 270.

MATCHL. 350 G3L télesc. mot. pns nfs ttes pièces rech. CRESSON, Bernaville (Somme).

PARF. état gén. 201 spi. Wattebled, 5, r. Boulay, Paris-17°

PEUGEOT 350 culb. type 135 sup. sport très rap. peinture pns nfs moteur à roder, 85.000. Visible de 10 à 14 h. 30. BOUVIER, 8, r. L. Ganne, Paris-20°

B.N.C. 7 CV culb. parf. état spéc. spt. plus turbo carb. PINEL, 3 bis, r. Entrepreneurs-15° après 18 h. et dimanche.

## 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 immisçons dans aucune transaction.

350 TERROT nve sous garantie 4 v. sél. bien équip. 125.000. Boyer, 169, av. Orléans, Antony

BSA 500 M.20 parf. ét. av. side ROCHAT, 11, r. Ch. de Mars.

350 culb. New-Map mot. Jap. Jeaneau, 6, r. Coustou, Paris.

MON. GOYON 250 culb. 40. PICHON, 36, av. Italie, 40 000.

VELOM. Motobécane 4 temps sélecteur état neuf, double emploi. OPE, 35-34.

1000 VINCENT HRD rap. 3.000 kms orig. faire offre Coussot, Gomez le Châtel, S.O. Tél. 23.



ARIEL 350 culb. parf. ét. tr. bns pns. Lionnet, 6, r. Lamarck  
SPLENDIDE vélomoteur Ardie 125 sélect. ét. nf au plus offrant. KIENZT, 49, r. d'Alsace Levallois, à partir 19 h.

ETOILE Or imp. orig. Coussot, Gomez le Châtel, S.O. Tél. 23.  
BMW R11 750 2 carb. tout ég. ét. nf, vds ou éch. ctre R.35.  
BARTHELEMY, 5, r. Ch. Bertheau, Paris, 13<sup>e</sup>, après 18 h.

ZUNDAPP SC rus. p. é. BENSAS 13, r. G. Clémenceau, Tarbes.  
2 tr. b. DRESCH 500 lat. culb. 2 cyl. card. carénées réemailées et rev. sac. t. s. av. dep. p. bag. VOISIN, 106, r. Ménéil-montant-20<sup>e</sup>. MEN. 89-63.

TERROT 250 réalésage garantie facture b. pns 45.000. BORY, 131, rue République, Fontenay (Vendée).

3 SPEED TWIN Triumph, 2 neuves dont 1 télescopique. 1 Triumph 500 latérale. 1 Triumph 350 culb. 1 Zundapp KS 600 neuve, 1 Norton 350 culb. impec. Moto Prévoyance, 16, r. Prévoyance, Vincennes.

GNOME RHONE type X 7 ch. side Simard 1 pl. 1/2 peu roulé px 180. BURGER, 63, rue Hoche, Bagnolet (Seine), Bot.37-34  
NORTON 16 H pns nfs état gén. impec. B. POUSSIER, 82, r. de Tourneville, Havre.

INDIAN 120 abs. nve. TASSEL 9, bd Magenta, Rennes.

NSU 350 c. S. 4 V. état neuf BRACHOTTE, r. Chiffolot, Dôle

DOLLAR mot. Jap 4 CV side com. b. état 55.000. BROCHE, 40, r. de la Bergère, L'Hay-les-Roses (Seine). ROB. 31-20.

DARMONT 6 CV b. ét. MERCY 5, r. Noblesse, Alençon (Orne)

VELOM Peugeot 100 cc. pns mot. impec. Chen'ieu, Ent. 31-66

INDIAN 1200 sus. ar. av. side ét. nf, tél. 164, Ablon (S.-O.)

TERROT RSSE 500 culb. bon état. PEYROT à Ham (Somme) Téléph. 128.

NORTON 500 Intern. spt. rap. impec. sélect. écl. Terrot 350 comp. nve 4 paliers, télesc. susp. AR unique. NOEL, 21, place du Marché, Agen.

DARMONT sp. 7 cv bs pns mot. gar. neuf, écr. RABOT, 2, av. J. Jaurès, Colombes, Cha. 29-14.

B.M.W. R35 f. tél. nve. DESHAUTELS, 18, av. St-Saens, Neuilly sur Marne (S.-et-O.).

AFF. unique side FN 500 culb. rév. pneus neuvs impec. 70.000 BORDES, 10, rue du Dauphiné Saint-Maur.

CAUSE dép. serv. mil. vds Velocar ét. neuf en cours de transform. pour marche au mot. cpt. capote, pare-brise, glace sécur. b. de vit. seul moteur manque. Dolbeau, 25, r. And. Theuriet, Bourg la Reine

PART. v. ou éch. contre moto moderne sup. Derby 6 CV Grand sport moteur Scap. BERRUELLE, 26, av. du Bac, La Varenne (Seine).

JAP 250 b. prés. b. ét. pns nfs M. RICHARD, Carnot 98-41.

175 cmc. culb. Terrot L.C.P. tr. rap. pour cross ou comp. BERRUELLE, 26, av. du Bac, La Varenne (Seine).

ZUNDAPP KS 600 av. side Steib ét. nf. BERRUELLE, 26, av. du Bac, La Varenne (Seine)

B.S.A. M 20 état neuf. Téléph. MONT. 12-16.

B.M.W. R75. RIGOLLET Guy, 3 ter, r. A. Briand, Corneille-Paris (S.-et-O.).

NS.U. 350 culb. 4 v. sél. état nf. MARTINET, 43 r. Archereau Paris, 19<sup>e</sup>, métro Crimée, lundi merc. vend. 19 à 21 h. samedi toute la journée.

MOTOCONFORT 5 CV susp. cul. side Bernardet Avion tél. rzvs BONHEUR GOB. 53-53.

TRIUMPH Angl. 350 lat. neuve MAR. 50, r. Ménéil-montant-20<sup>e</sup>.

VELOCETTE 500 culb. 4 v. 38 MAR. 45, r. Jul. Lacroix-20<sup>e</sup>.

TERROT 500 RSSE nve. CAFE 62, r. Couronnes, Paris-20<sup>e</sup>.

SPLEND. Harley Davids. 750 THIENOT. MONT. 38-40.

NORTON 16 H état neuf, 99, av. de Dantzig, Combault, S.M.

M. GOYON 175 Villiers TT sél. parf. état. LECLERCQ, 15, pas. Courtois, Paris, 11<sup>e</sup>.

PEUGEOT P 107 très b. état FAISEAN, 8, r. Coeuilly, Villiers sur Marne (Seine-et-Oise).

PART. vds P112 4 CV p. état VERRUE, Villemonble T. 722

PUCH 250 2 temps 4 v. sél. très b. état gén. Meilhac lundi, merc. vend. 19 à 21 h. samedi tte la journée. MEILHAC, 43, r. Archereau, Paris, métro Crimée

GNOME-RHONE Major 4 CV ét. impec. moteur nf com. sorti us. nve. GAUTREAU Raymond, Champignelles (Yonne). Tél. 15

INDIAN 1100 av. side état nf 120.000 fr. DAMAGNEZ, Foncquevillers (P.-de-C.).

MOTO état neuf moteur 350 Jap Racing boîte Triumph, 4 vit. vis. 2, r. Deguingand. Tél. GAL. 84-77.

NORTON 350 ACT inter. b. ét. urgent prix débat. SOULIER, 10, av. Rembrand, Sartrouville

PEUGEOT 3 CV exc. ét. garant. 30.000. PASCAL, 99, bd Soult. 350 culb. Bloc Chaise parfait état pns nfs 65.000. RAYNEAU 15, rue de Belleville, 20<sup>e</sup>.

ZUNDAPP KS 600 tte beauté mot. à 9.000 kms orig. aff. de confiance 190. Ecr. DECATOIR 33, r. Malar, 7<sup>e</sup> ou après 18 h.

SIDECAR G. Rhône 350 culb. parf. état, \*85.000. TABAC, 78, bd Tour Maubourg, Paris, 7<sup>e</sup>.

MONET-GOYON 500 culb. 1939 comp. à v. 100.000 ou éch. pet. cylindr. GROSS, 15, rue Vivienne. Métro Bourse.

GUZZI 500 culb. susp. AR orig. tr. rap. MORRETON, 47, route Calais, Beauvais (Oise).

## ECHANGES

INT. lot outill. pour mécan. bricol. soud. autog. mot. élect. etc... liste sur demande, ctre moto culb. 5 CV au plus, 1 ou 2 cyl. bloc moteur préf. même accid. ou à ref. bons pneus ELETTRY, 2, place République Tarascon sur Ariège.

BMW R12 nve av. side Simard 1 pl. 1/2 ctre n. voit. Luparia 1, r. Industrie, Chalon-s.-S.

VDS ou éch. contre belle moto All. Ang. cab. Roseng. 38 imp. Eouvier, 42, qual L. Blériot.

VDS ou éch. Soyier sidecar mot. Subbeam contre pet. voit. Durand, 7, r. Simon le Franc-4

V. ou échange Rosalie 8 s. pn. mot. nf ctre voit. 5 CV ou side 5-6 CV GT 1 pl. 1/2 av. capote CABY, 36 r. St Girardin, Rouen

V. ou éch. voit. All 8 CV décap. ctre moto + soulte. Datour 196, av. d'Argenteuil, Asnières

V. ou éch. c. moto 6 CV Fiat 32 tr. b. ét. GAUDIN, 18, av. St Saens, Neuilly-sur-Marne S.-O.

V. ou éch. Bug. course 11 CV t. rap. imp. ess. 350. 500. parf. état. POUTTE, 44, rue Villebois Mareuil, Beauvais.

ECH. belle 500 compétition contre 250 compétition rapide. PEYRONNAT, Menuisier, La Teste (Gironde).

## ON DESIRE ACHETER

ACH. Bugatti 1500 type course Ecrire LE MARREC, chez GRANDPERRET, 66, av. Gallieni, Saint Maur (Seine).

CH. 1 cyl. 1 bielle mot. 4 cyl. F.N. J. Mathieu, Bort (Corrèze)  
ACH. moto Américaine. HE-RAULT, St Maurice (Nièvre).

RECH. moteur Ardie 125 moto Tiger 100 P. 108 250 NSU même mauv. état. PERARD, 68, r. de Cernay, Reims (Marne).

CH. mot. cpt même mauv. état Darmont spc. culb. à eau. Meisschnier, Motos, Florac, Lozère.

CH. Jeep parf. état mécanique détails et prix. BOCTELLE, Meunq sur Beauvion (L.-et-C.).

## DIVERS

SANDFORD alu. mot. Ruby 6 CV parf. état, 78-84, rue Petit, 15<sup>e</sup>. Tél. NORD 39-57.

CHASSIS spécial compl. 750 culb. Zundapp dynas. tt nf. Caisse Simca 5 décap. ens. ou sépar. Appt. 113. MAI. 90-90.

## GORGES IRAT

tract. avant Roadster très jolie rouge ruby 5 CV culb. mot. neuf 7 lit. au 100 à vend. ou éch. avec ou sans soulte contre Simca-5 Simca-8 202 ou Késengart super 5 exclus. cond. intérieur. Ecrire ou le matin 9 à 10 heures. POITTEVIN, 5, rue Charles Robin, Paris, 10<sup>e</sup>.

BLOC pneus etc. de Terrot 125 EP acc. ét. neuf plus off. EOUFFARD, Villa Milton, St-Maixent (Deux-Sèvres).

V. boîte Terrot 4 V. état neuf loulé 1000 kms. FERRANDIER E. Mézières (Haute Vienne)

AMILCAR CGS5 ent. ref. nf pns t. b. état 3 pns 27x4, 1 neuf, 2 rechapp. 1 magnéto « France », 2 cyl. Terrot VA épave Indian av. pap. fusil. Browning 5C. cal. 16 ét. neuf Cramoix, Terrasson (Dordogne)

VD side seul 1 pl. 1/2. Henriot, 75, r. de Noury, Les Lias.

VENDS fousche télesc. pour B.M.W. R12. BAGRAT, 17, rue Olivier de Serres, 15<sup>e</sup>.

MAGNETOS nves Bosch Noris 2 cyl. avec délié et avance automatique pr motos B.M.W. R15 Zundapp type Russie et autres, 5000 fr. au lieu de 12.500 fr. Ateliers Confosse, Esquerdes (P.-de-C.).

Centre de récupération et d'usinage de pièces détachées

STOCK DISPONIBLE

D.K.W. - B.M.W.  
N.S.U. - ZUNDAPP  
etc...

Pièces adaptables de notre fabrication  
Vente — ACHAT  
Motos — Epaves

**CRUPDA**

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

## MOTOS PARIS - NORD CYCLES

AGENCES GNOME - RHONE - MOTOBECANE

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

Expéditions en Province

Atelier et magasin d'exposition, 3, rue Ernestine, PARIS-18<sup>e</sup>

## EMALLAGE

au four et à froid

## SABLAGE

Décors d'origine  
CYCLES — SIDECARS  
MOTOS

accepte travail avec province  
MERCIER, 63, rue Albert  
Paris — GOB. 47-04

## Marc PIAULET

MOTOS

Vente Achat Echange  
neuf et occasion

Dépannage — Réparation  
Moto-Ecole

62, av. de Choisy, Paris-13<sup>e</sup>  
GOB. 80-70

POIGNÉE TOURNANTE DOUBLE

**SAKER**

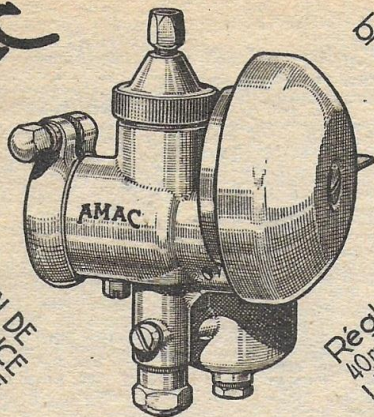
AIR ET GAZ

De toute beauté



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

Avec  
**AMAC**



à  
cheminée  
brevetée S.G.D.G.

GAIN DE  
PUISSANCE  
ECONOMIE  
MAXIMUM

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



## STÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO

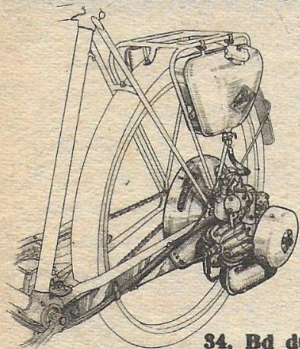
44, rue de la Condamine — PARIS-17<sup>e</sup>

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL  
PIGNONS TOUTES MARQUES

ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES  
RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES  
CARTERS de BOITES et de MOTEURS

ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESSES —  
EMBIELLAGES — REALESAGES — REPARATIONS DE  
DYNAMOS — MAGNETOS et VOLANTS MAGNETIQUES  
Redressage de Cadres et Fourches Motos et Vélocoteurs  
Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M.P.

## GROUPE MOTO-PROPULSEUR



### P.P. ROUSSEY

2 vitesses. Point mort. 40 cc.  
Vitesse 45 kms à l'heure

TOUTES COTES

jusqu'à 14 % sans pédalier

MONTAGE RAPIDE

Prix : 21.200 frs

Supplément pour  
embrayage : 3.300 francs

AGENCES EXCLUSIVES  
ACCORDEES

Société d'Exploitation  
des BREVETS ROUSSEY

34, Bd du Parc - Neuilly (Seine)

22 ANS D'EXPERIENCE EN COURSE

sont votre garantie en vous adressant à

## Marcel PERRIN

10 FOIS RECORDMAN DU MONDE

Agence Jonghi - Monet-Goyon - Motobécane

René Gluet - Terrot — Sidecars Bernardet

René Gillet - Terrot

Sidecars Bernardet et P. Humblot

Moteurs auxiliaires P.P. Roussey et Vap 4

LIVRAISON RAPIDE

50, AVENUE EDOUARD-VAILLANT

BOULOGNE-BILLANCOURT - Tél. : MOL. 29-62

Métro Pte de St-Cloud

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

## René BONNET

La plus puissante organisation de vente

28, Rue Ernest-Renan — ISSY-LES-MOULINEAUX  
Métro Porte de Versailles — Téléph. : MIC. 08-78

Livre de suite

### SIDECARS BERNARDET

Sans bon d'achat avec pneus et chambres  
Stock important en magasin

Exposition de tous les nouveaux modèles  
CONCESSIONNAIRE DES GRANDES MARQUES  
GNOME - RHONE — MOTOBECANE, etc...

LIVRAISON IMMÉDIATE DE VELOCOTEURS  
CONTRE BONS D'ACHAT

## VITEX

Sélecteur au pied pour motos 3 et 4 vitesses

Adaptable sur les principaux types de motos, sans modification, notamment sur TERROT — PEUGEOT — GNOME-RHONE — MOTOBECANE — MONET-GOYON — F.N. M.70 — SAROLEA — SOYER — DOLLAR — B.S.A. — D.K.W. et sur les boîtes de vitesses BURMAN, STURMEY-ARCHER, BRIDIER-CHARRON, ALBION, et sur les BLOCS CHAISE à partir de 5.500 francs, etc...

### BABY-VITEX

le sélecteur au pied pour vélocoteur Terrot, Peugeot, Monet-Goyon, New-Map et Motobécane. Prix 4.500 frs (Joindre timbre pour réponse)

Établissements MARC MARTIN

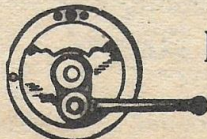
8, Rue des Plâtrières, PARIS (20<sup>e</sup>) (M<sup>o</sup> Ménilmontant)

## REFECTIONS D'EMBIELLAGES REALESAGES DE CYLINDRES

FOURNITURES : PISTONS COMPLETS

PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES  
TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES

MAISON FONDÉE EN 1906



### PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23  
PARIS-17<sup>e</sup> — Tél. ETO. 12-46

DELAIS RAPIDES

# Les Ets BONNET

172, Avenue Ed. Vaillant — BILLANCOURT  
MOL. 15-46

LIVRAISON IMMEDIATE DES VELOMOTEURS  
JONGHI 125 cmc. sélecteur 4 vitesses et GNOME-  
RHONE contre bon d'achat

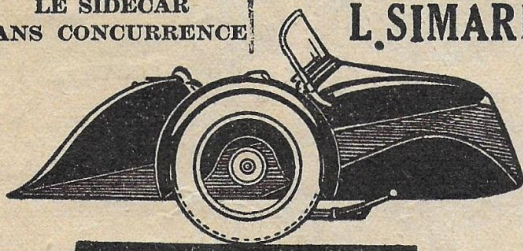
EN VENTE LIBRE : SIDECARS BERNARDET  
MOTOS LEGERES 150 GUILLER

SERVICE DEPOT VENTE POUR MOTOS  
ET SIDES D'OCCASION

AGENCES VELOSOLEX — ALCYON — GNOME  
JONGHI — MOTOBECANE — TERROT

OUVERT LE DIMANCHE MATIN

LE SIDECAR  
SANS CONCURRENCE | L. SIMARD



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

1<sup>er</sup> Grand Prix Tarare — 1<sup>er</sup> Français Genève  
1<sup>er</sup> Grand Prix Bordeaux — 1<sup>er</sup> Français Berne  
1<sup>er</sup> Course de La Barraque. Un Palmarès éloquent

## STOCK IMPORTANT

Pièces de rechange et moteurs complets  
B.M.W. — N.S.U. — ZUNDAPP — D.K.W., etc...  
STATION SERVICE

83, avenue de la Grande-Armée, 83 — PARIS  
Tél.: Passy : 46-25 — 46-45 — 46-70 — 46-79

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



**H. DERCHE**

8, rue Labat — PARIS

MON. 56-89

## 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, r. Danton, LEVALLOIS-PERRET (Seine) PER. 19-11

## ELECTRO-VULCANISATION

16, Cité Dupont (50, rue St-Maur) PARIS-11<sup>e</sup> — ROQ. 00-43  
REPARER et RECHAPE tous pneus auto et moto en 8 jours  
Soudure de triangles — Occasions — Expédition province

Pignons à chaîne pour motos tous modèles  
Condit. spéc. aux grossistes pour livraison par série  
Ets LASSALLE René - Arudy (B.-P.)

ACHAT

VENTE

ECHANGE

Pièce déta-  
chées ori-  
gine et  
adaptables

Expédition  
dans toute la  
France  
et  
l'Etranger

VELOMOTEURS contre remise de billet d'achat

Magnat-Debon  
Motoconfort  
Köhler-Escoffler  
Gnome-Rhône  
Monet-Goyon

RENOVATIONS

MOTOS

VELOMOTEURS

Remise en  
état de tous  
moteurs et  
boîte de vi-  
tesses.

Bicyclette  
Homme  
et  
Dame

PARIS-MOTOS  
55, Rue Brancion, 15<sup>e</sup>

USINES et BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

XIII<sup>e</sup>

**Magneto France**

L'ÉQUIPEMENT  
ÉLECTRIQUE  
COMPLET

des  
CYCLES, VELOMOTEURS, MOTOS

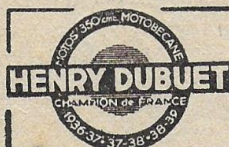
MOTOS DRESCH D.F.R.

## DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497



Réparations  
Accessoires

CYCLES et MOTOS

TOUS MODELES  
EN MAGASIN  
PIECES DETACHEES  
D'ORIGINE

64, rue de  
Wattignies  
PARIS-XII<sup>e</sup>

**MOTOBECANE**

AUTO SERVICE MOTO

R. C. Seine  
333 631 B



## SILENCIEUX WILMAN

1<sup>er</sup> Prix au dernier Concours du T.C.F.



Silence parfait sans diminution de puissance  
Adaptables : motos Françaises et Etrangères 2 et 4 temps  
3, rue d'Evreux — COURBEVOIE (Seine)

CHROME-CUIR, 38, r. du Château-d'Eau, PARIS-10<sup>e</sup>  
Tél.: Nord 08-09. Tout l'équipement pour la Moto et la Ville  
Vêtements de Cuir : Demandez les vêtements Chrome-Cuir  
chez votre fournisseur habituel

**B.M.W.** **ZUNDAPP**  
Agent Général LATSCHA, 16, r. Auguste-Bally  
Asnières — Gré. 17-93

# GRANDE EXPOSITION

S.A.R.L. Paul LADEVEZE

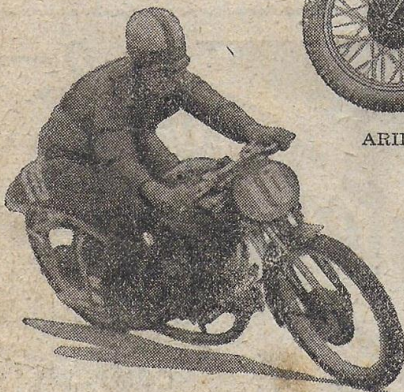
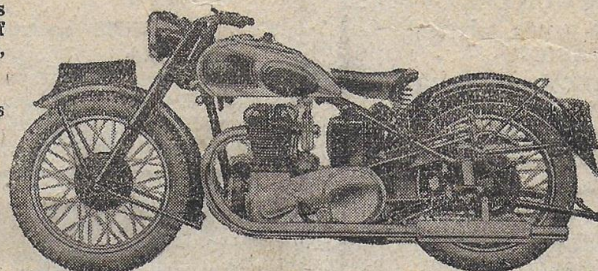
Spécialiste Motos Anglaises — Agent Général des plus grandes marques du monde — Agent officiel pour : NORTON, ARIEL, PANTHER, RUDGE, BROUGH-SUPERIOR, O.E.C., DOUGLAS, GUZZI

VENEZ VISITER LES MACHINES NEUVES EN EXPOSITION

PAUL LADEVEZE — 50, rue Brunel — PARIS (17<sup>e</sup>) — Tél. ETO. : 24-66

Nous vous proposons un très grand choix de motos des premières marques. Etat neuf révisé, garantie SIX MOIS, — ACHAT — VENTE — ECHANGE — REPRISE  
Ouvert pendant toutes les vacances.

HOUEL  
Georges  
500  
Norton



ARIEL 500 c.m.c. 2 cylindres « RED HUNTER »

Jean BEHRA - 500 GUZZI

SAROLEA 600 sélec. parfait état 145.000. — ARIEL 350 culb. sélec. 145.000. — B.S.A. 500 sélec. 145.000. — VELOCETTE K.S.S. 350 sélec. 145.000. — 2 B.S.A. 350 culb. sélec. Etoile d'Argent 135.000 et 145.000. — NORTON 500 ES 2 susp. AR origine 195.000. — VICTORIA 350 culb. 99.000. — B.S.A. 750 bicylindre culb. sélec. 150.000. — MOTOBECANE 125 c.m.c. bloc moteur. — PEUGEOT 125 c.m.c. bloc moteur. — INDIAN 750 bicylindre susp. AR origine. — HARLEY-DAVIDSON 750 bicylindre MP. — F.N. 600 culb. sélec. Bernardet. — Excelsior 350 cmc. arbre à came. — D.K.W. 250 c.m.c. bloc sélec. — ARIEL 500 RH. culb. sélec. état de neuf. — NORTON Inter. 500 sélec. 1948 état de neuf. — NORTON course Manx Grand Prix état de neuf. — ZUNDAPP K.S. 600 bicylindre. — A.J.S. 350 culb. sélec. état de neuf. — RUDGE 500 spéciale 4.900 kms d'origine. — NORTON 18 H état de neuf. — TRIUMPH 350 c.m.c. culb. sélec. état de neuf. — B.S.A. 500 état de neuf.  
Plusieurs motos de cross à vendre : NORTON, A.J.S., TRIUMPH.  
Voiture civile AUTO-UNION 6 cyl. année 1940, compresseur sport, spéciale, très rapide, de toute beauté. — OLDSMOBILE année 1938 conduite 22 CV toute beauté.  
Reprise petite voiture, moto et camion récent.

*Jeunes! apprenez*

*un*  
*Métier d'avenir*

Ne laissez pas passer votre chance!...

Après quelques mois d'études faciles PAR CORRESPONDANCE vous pouvez vous créer une situation intéressante dans l'Industrie ou le Commerce de l'Automobile comme Technicien ou Mécanicien-Electricien.

Préparation au Service Militaire ARMÉE MOTORISÉE - AUTORAILS - P.T.T. - MOTOCULTURE, etc...

Enseignement spécialisé. 16 années de succès.

**COURS TECHNIQUES AUTO**  
Rue du Docteur CORDIER, SAINT-QUENTIN (Aisne)  
Renseignements gratuits sur demande

**ARMOIRES  
VESTIAIRES**  
*Métalliques*

POUR ATELIERS POUR BUREAUX

D5 notice 14 sur demande

ÉTABLISSEMENTS DUVAL

BUREAUX DE VENTE :  
18, Rue AUGUSTE-LANÇON — PARIS-13<sup>e</sup>  
GOBELINS 78-18 — 53-10 — 11