

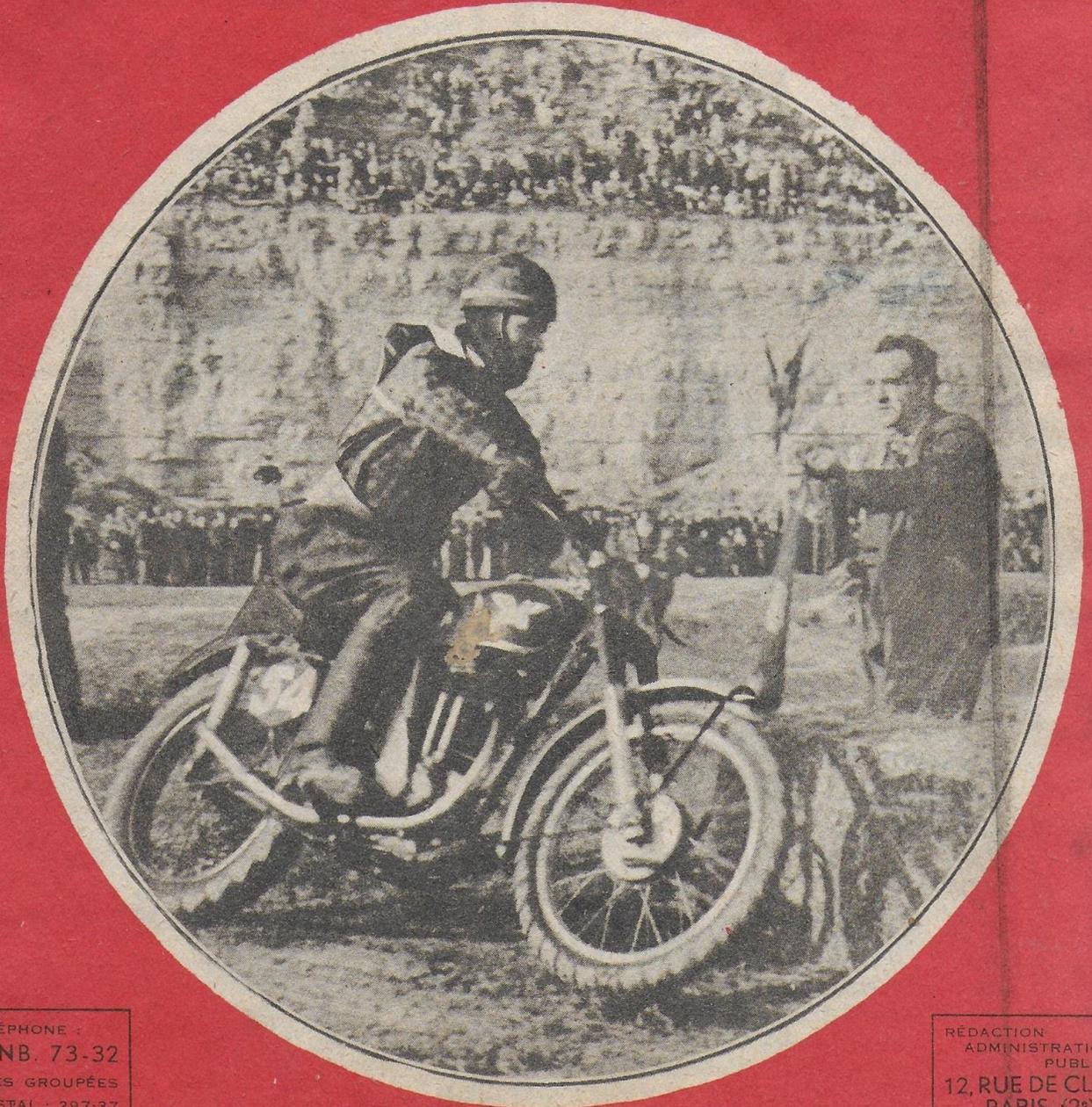
# Moto revue

VELOMOTEURS  
MOTOS SIDECARS  
CYCLECARS

LE MOTO-CROSS  
DE MONTREUIL

« PROPOS 500 »

LE NUMERO :  
20 frs



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

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

UN CHAMPION DU MOTO-CROSS  
En remportant à Montreuil sa 3<sup>e</sup> victoire, l'anglais Basil W. Hall  
gagne pour l'Angleterre la Coupe des Nations de l'A.M.S.

## LA SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

88, av. Paul-Doumer, PARIS-16°. Tél. AUT. 18-42

FABRICATION DE PIÈCES ADAPTABLES  
pour  
MOTOBECANE, TERROT, PEUGEOT, DOLLAR,  
MONET-GOYON

AGENCE directe MOTOBECANE  
Toutes pièces anciens et nouveaux modèles

SPECIALITES :

Réalésages - Embiellages - Chemisage

REPARATIONS et REVISIONS sur devis

REVISIONS : Volants magnétiques, Magnétos  
et dynamos

MOTOCYCLISTES, n'hésitez pas à nous con-  
sultier, la direction cherchant uniquement à  
satisfaire sa clientèle.

Travaux exécutés par des spécialistes, sous la  
direction du populaire Charles BELLISSENT,  
ex-champion d'Europe de Dirt-Track.

EXPEDITIONS RAPIDES DANS TOUTE  
LA FRANCE

LA COURSE... LA ROUTE...

...MEMES PROBLEMES

...MEMES SOLUTIONS !



Nos succès en course  
sont votre garantie pour  
votre moto ou voiture de  
tourisme.

## BRETOCYL GRAPHITÉ

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

Prolonge la vie de votre  
moteur et vous procure  
Puissance — Souplesse  
Sécurité

Suppression du cliquetage  
ÉCONOMIE D'ESSENCE

En vente dans tous les garages,  
Stations-Service, Motoristes ou  
BRET-OIL qui vous enverra son  
coffret de propagande de 15 flacons-doses, correspondant  
à 150 litres d'essence, pour le prix de 495 francs.



Société BRET-OIL

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

SALON : REZ-DE-CHAUSSEE GALERIE B - STAND 9

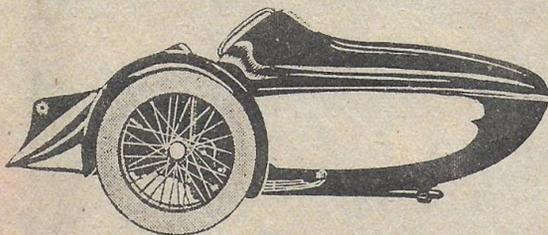
## René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente

28, rue Ernest-Renan, ISSY-LES-MOULINEAUX  
Métro : Pte de Versailles — Tél. : MIC. 03-72

## EN VENTE LIBRE Sidecars BERNARDET

AVEC PNEU et CHAMBRE



**43.375 frs.**

(montage compris)

ROUE SUSPENDUE — CAPOT OUVRANT  
POUR MOTO A PARTIR DE 350 CMC.

Exposition de tous les nouveaux modèles

René BONNET, pendant la période du Salon sera  
à la disposition de son aimable clientèle au Stand

**BERNARDET**

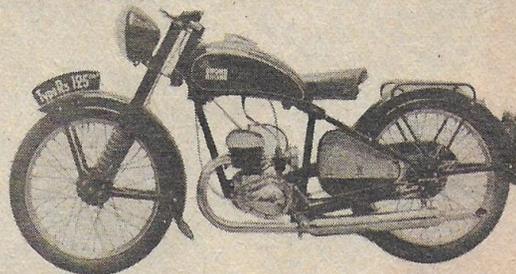
CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

## René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente

28, rue Ernest-Renan, ISSY-LES-MOULINEAUX  
Métro : Pte de Versailles — Tél. : MIC. 03-72

## PRESENTE LE NOUVEAU VELOMOTEUR GNOME et RHONE R3



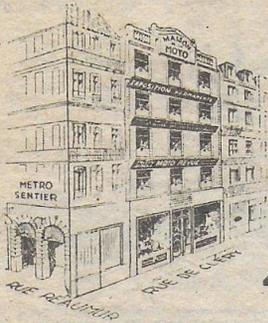
**Prix 64.000 frs.**

Fourche télescopique - Pneus 25 x 3 - Réservoir  
14 litres - Vitesse 80 kmh.

LIVRAISON RAPIDE

CATALOGUÉ FRANCO SUR DEMANDE

René BONNET, sera pendant la période du Salon  
à la disposition de son aimable clientèle au Stand  
GNOME-RHONE - Sous-sol B - Stand 19



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.

### ◆ LES PHARES AMERICAINS INTERDITS EN SUISSE

Une récente circulaire de la division de police suisse interdit l'emploi des phares américains Sealed Beam dans ce pays à compter du 1<sup>er</sup> Janvier 1949. Cette disposition soulève de la part des usagers des protestations multiples, et on demande l'annulation pure et simple de cette décision.

### ◆ L'ESSENCE POUR LES TOURISTES ETRANGERS EN ITALIE

Les motocyclistes français se rendant en Italie ont droit à une attribution de 150 litres de carburant pour une période de 30 jours. L'essence, payable jusqu'ici, en dollars ou en francs suisses, sera désormais vendue contre remise de 199 litres le litre.

### ◆ LE PLAN MARSHALL ET LE PETROLE

Les seize nations ayant demandé à bénéficier du plan Marshall ont importé des U.S.A., au cours de l'année 1947, 36 millions de tonnes de pétrole, contre 28,5 millions l'année précédente.

### ◆ UNE VOITURETTE SUEDOISE

Une compagnie aéronautique suédoise entreprendrait bientôt la fabrication de voiturettes à moteur deux temps destinées au marché national et international. L'Europe sera-t-elle envahie par ces véhicules, dont on dit d'ores et déjà le plus grand bien ?

### ◆ UNE NOUVELLE CLASSIFICATION DE COUREURS EN BELGIQUE

La F.M.B. a décidé de créer deux catégories distinctes de « Juniors », les Juniors A, qui sont de vrais débutants, et les Juniors classe B, qui ont déjà fait leurs preuves en compétitions. C'est dans cette dernière catégorie que seront sélectionnées les vedettes de demain.

## NOUVELLE MENACE

QUAND on considère la politique suivie chez nous par les gouvernements qui se sont succédés depuis la libération, particulièrement vis-à-vis de l'automobile et des activités qui s'y rattachent, nous sommes partagés en des sentiments divers, qui vont de l'indignation véhémement au plus profond découragement. Nous avons déjà exposé ici les griefs que nous, usagers de la route, sommes en droit de formuler contre ceux qui ont pour tâche de gérer les affaires publiques. Qu'il s'agisse de la production ou de la répartition des véhicules neufs, de la vente du matériel des surplus ou de la distribution de l'essence, nous ne trouvons partout que gâchis, incohérence administrative, et par dessus tout, une totale incapacité à remédier à la situation ou à réprimer les abus. La seule ligne de conduite de nos politiciens est l'application de hausses massives et d'impôts nouveaux. Malgré cela, les recettes demeurent sensiblement inférieures aux dépenses d'un Etat dont la prodigalité et le luxueux train de maison auraient effrayé les prévaricateurs de l'ancien régime. Nous avons déjà souligné l'absurdité des modalités de délivrance de grosses quantités de carburant aux touristes étrangers, même à ceux qui ne possèdent pas de véhicule. Ceci n'était qu'un début, et on nous promet aujourd'hui de nouveaux tours de vis dont la mise en vigueur serait un défi au bon sens et même à l'honnêteté. En premier lieu, le « double secteur » revient sur le tapis. Nous en avons signalé le côté inique lorsqu'il fut question de l'appliquer pour la première fois, voici un an. Mais il y a pis. On parle également de l'impôt au cheval, qui fut remplacé, autrefois, par la taxe sur le carburant. Nul n'ignore que cette mesure servit de prétexte à des augmentations massives et draconiennes du prix du litre d'essence. La restauration de l'impôt au cheval équivaldrait, de la part du fisc, à réclamer deux fois son dû. En droit pénal, cette fructueuse opération reçoit un qualificatif que nous ne pouvons lui donner ici. Mais nous devons répéter une fois de plus que le devoir de tous les gens honnêtes et sensés (nous voulons espérer qu'il y en a encore parmi nos élus), est de combattre ces néfastes projets. La mort de l'automobile et de la motocyclette ne saurait profiter à personne, et ne peut que nuire à tous, même à ceux qui paraissent la souhaiter avec tant d'ardeur !

### ◆ L'ARMEE RECENSE LES VEHICULES

On nous apprend que l'Armée procède actuellement au recensement du matériel automobile en bon état de marche, et ceci n'est pas sans soulever de vives inquiétudes parmi les transporteurs et détenteurs de véhicules qui ont eu tant de mal à se rééquiper convenablement. Le précédent des réquisitions de 1939-1945 et le cortège d'injustices et d'iniquités qui en résultèrent justifient cet émoi. Toutefois, précisons que l'opération en cours ne paraît concerner que les voitures légères et camions. Il n'est pas pour l'instant question des motocyclettes.

### ■ CHRISTIAN DUSSOURD

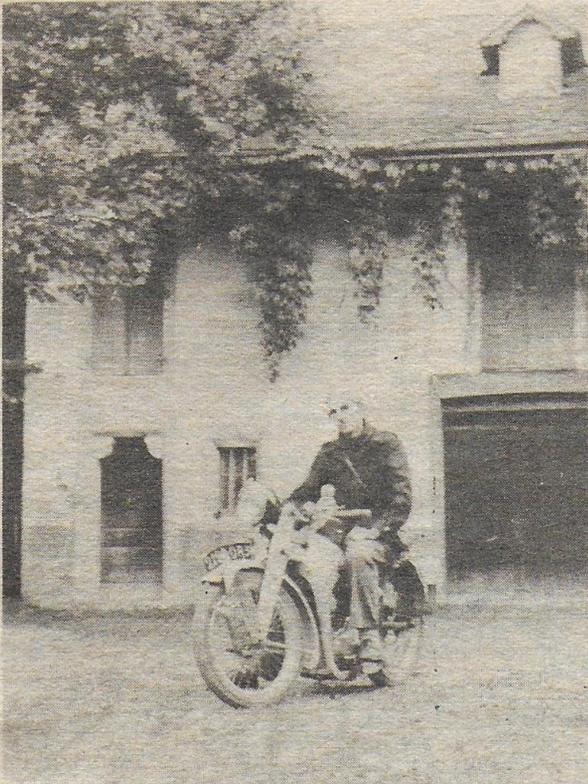
M. Dussourd, gérant de la Sté Gentil et Cie (Alcyon), vient d'éprouver un deuil cruel en la personne de son fils Christian Dussourd, décédé à l'âge de 23 ans. Les sincères condoléances de « Moto-Revue ».

### ◆ A PROPOS DE L'AUTOROUTE DE L'OUEST

Un arrêté en date du 4 juin dernier énonce les règles de circulation sur l'autoroute de l'Ouest et stipule l'interdiction d'accès à l'encontre des bicyclettes à moteur et véhicules de moins de 125 cmc., donc dispensés du permis de conduire. Il est précisé d'autre part que la vitesse limite dans le tunnel est de 60 kmh. maximum. Toute infraction pourra entraîner la mise en fourrière du véhicule du délinquant.

### ◆ LE PRIX DES PNEUS BELGES D'OCCASION

Aux termes d'un arrêté en date du 11 septembre dernier, n° 4067 I.P., les prix limites des pneus d'occasion, importés de Belgique, accusent 20 à 30 % d'usure ou rechaps, sont fixés à 311 fr. 50 le kilo pour vente aux utilisateurs et 279 fr. 40 le kilo pour vente à l'armée.



Une jolie photo de M. Roger Vincent, notre abonné de La Roche-sur-Po- rois. Comme nous l'écrivit spirituelle- ment M. Vincent, elle prouve une fois de plus que la moto « s'accor- de aussi bien d'un décor romantique que d'une piste de vitesse ».

# Informations

## VOUS RETARDEZ CHER CONFRERE !

Nous reproduisons ci-après un écho d'un important quotidien de l'Ouest, qui démontre de la part de son auteur une singulière ignorance du sport motocycliste. En voici le fac-similé :

### Une moto de 47 CV

Londres, 8. — Radio Moscou annonce qu'on a construit en Union Soviétique une motocy- clette équipée d'un moteur de 47 chevaux capable de parcou- rir du 200 kilomètres à l'heure. Le record officiel de l'heure à motocyclette est détenu par C. W. S. Lacey, qui l'a conquis le 29 sept. 1931 à Monthléry en couvrant 178 km. Le record du kilomètre lancé est détenu par Piero Taruffi avec 13 sec. soit une vitesse de 274 kms 28 à l'heure. (A.P.).

### LE TESTAN

Le journaliste qui a rédigé ou trans- mis cet écho paraît ignorer qu'un cer- tain Guthrie, puis l'italien Piero Taruffi ont amélioré depuis le record de l'heure, qui a été porté en dernier lieu à la ba- gatelle de 205 kmh. Quant au record du kilomètre, départ lancé, ce n'est plus Ta- ruffi, mais Henne, qui en est détenteur avec 279 kmh. Relevons en passant le chiffre de 47 CV, qui paraît, toujours dans l'esprit du rédacteur, s'appliquer à la puissance fiscale de la moto.

### MACHINES ANGLAISES POUR LES SIX JOURS INTERNATIONAUX

Les Anglais ont fait un effort sérieux pour cette épreuve. La plupart des ma- chines ont des cylindres et des culasses en alliage léger. Cependant les A.J.S. et les Matchless ont des cylindres et des cu- lasses en fonte et n'ont pas de suspension arrière contrairement aux autres. Les Norton s'apparentent au modèle Manx, et comportent un dispositif de roue démon- table très ingénieux. Les Triumph sont du type Grand Prix. La B.S.A. 348 cmc est en somme une B32. Le moteur res- semble quelque peu au Gold Star d'avant guerre, et comporte un cylindre et une culasse en alliage léger.

### BIENTOT LE SALON

Le Salon de l'Automobile, de la Moto et du Cycle, aura lieu du 7 au 17 octobre prochain, au Grand Palais. Les heures d'ouverture seront de 9 heures à 20 heu- res (fermeture à 22 heures le mercredi et le samedi). Le premier étage, le pour- tour et sous-sol (où se trouvent les motos) seront fermés au public à 18 heures. Le prix d'entrée sera uniformément de 80 francs, sauf les vendredis (jour de gala), où le tarif sera porté à 150 francs.

### LA EYSINK 125 CMC.

Cette petite machine hollandaise fait parler d'elle dans les épreuves de cette cylindrée. Son moteur est un Villiers 50x72 mm qui a subi quelques modifica- tions. Le vilebrequin est remplacé par des volants, ce qui réduit l'espace mort du carter. Les orifices ont subi quelques changements, la surface d'ailettes a été accrue. Ces petites machines dépassent sensiblement le 100 à l'heure.

### PLUS DE 300.000 KMS A MOTO

Telle est la distance parcourue par une sage-femme anglaise au cours de 26 ans, et cela dans un rayon assez limité. Elle n'a eu que trois machines, sa dernière étant une Francis Barnett Cruiser.

### VIEILLES MACHINES

Parfois on tombe sur de vieilles ma- chines que des enthousiastes ont soignées avec une sorte de dévotion de telle ma- nière qu'elles donnent des résultats égaux à ceux de leurs premières années. La 550 Triumph modèle H à fourche oscillante et à transmission mixte (chaîne primaire, boîte de vitesses, courroie) était célèbre aux environs de 1920. Le moteur à sou- papes latérales avait 87 mm d'alésage et 97 mm de course. Graissage par pompe à main. Le poids ne dépassait que de peu 100 kgs. Que pouvait-on attendre comme vitesse de cette machine ? Tout juste du 65 à l'heure. A cette allure on consom- mait environ 3 litres aux 100 à l'heure. On fait aujourd'hui beaucoup mieux avec une cylindrée qui est inférieure du quart.

### DEUX NUMEROS SEULEMENT EN SEPTEMBRE

En raison de la proximité du Salon et de la préparation de notre numéro Spécial, nous avons été amené à décaler de quelques jours le présent numéro 927 qui devait paraître régulièrement le 24 septembre.

Il va donc remplacer le N° 928 qui devait paraître le 1<sup>er</sup> octobre à la veille du Salon.

Nos abonnés recevront les 12 ou 24 numéros, de leur abon- nement.

L'excellent coureur et acrobate ma- roccain Paul Mar- tin, de Rabat, au cours d'un de ses exercices qui lui valent toujours un beau succès. (Photo Auzias)



# LES POLYCYLINDRES DEVIENNENT MENAÇANTS EN COMPETITION

**S**ANS doute les monocylindres n'ont-ils pas fini de remporter des victoires. Ils bénéficient de dizaines d'années de mise au point et en matière de course rien n'est plus important que l'expérience. Mais cependant, il serait dangereux de sous-estimer les polycylindres. Leur qualité s'affirme de course en course.

Le monocylindre possède à l'heure actuelle (nous parlons uniquement des machines de course) des qualités de résistance et de sécurité de marche qui lui permettent, surtout quand les épreuves sont assez longues, de tenir bon, alors que souvent les polycylindres, souvent plus rapides claquent avant la fin. Mais il n'en sera pas toujours ainsi. Pour parler comme La Palisse, la robustesse d'un mécanisme quelconque est due à l'élimination des points faibles. Ici une soupape casse, là c'est un axe de piston, ailleurs un embrayage. La course est infiniment plus sévère que le banc d'essais.

En course il arrive que l'on dépasse le régime critique, que le refroidissement soit moins efficace, que des variations brusques de régime et des chocs se produisent. Quand une machine fait un bond et regagne le sol, le cadre n'est pas seul à pâtir, mais aussi tous les organes du moteur. Mais on renforce les points faibles, on modifie peu à peu le dessin des pièces défectueuses, on utilise des matériaux mieux appropriés et ainsi, à force de retoucher, on donne au moteur et à la machine les qualités d'endurance

qui lui faisaient primitivement défaut. Cela a été le cas du monocylindre, ce sera certainement dans un avenir assez proche celui du polycylindre.

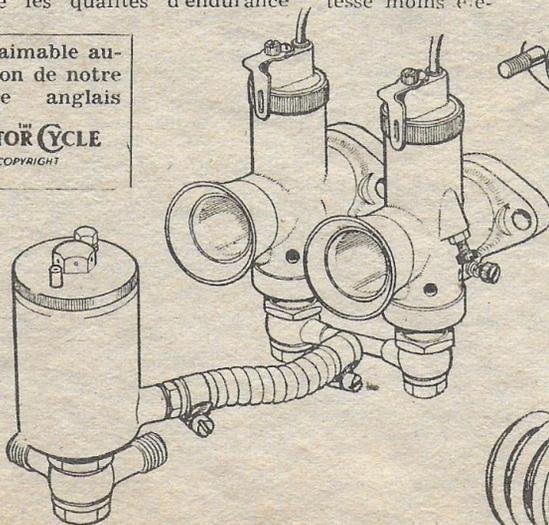
Encore une fois nous ne parlons que de racers. Le polycylindre est appelé à mener une vie de plus en plus dure au mono. Il permet, à cause de la régularité de son couple, un allègement de la transmission et par contre-coup du cadre. Le poids moindre de ses équipements alternatifs lui permet de meilleures accélérations et la course plus faible autorise, pour une même vitesse linéaire des pistons, des régimes plus rapides. On refroidit plus facilement à cylindrée totale égale, plusieurs petits cylindres qu'un gros et on peut adopter un rapport volumétrique plus élevé. Il y a donc de sérieux arguments en faveur du polycylindre. Et encore s'agit-il de moteurs sans compresseurs. La suralimentation accentuerait encore ces avantages. Il est vrai que beaucoup de circuits ne sont pas assez rapides pour permettre la pleine utilisation de la vitesse des machines et que la tenue de route, l'efficacité des freins, la maniabilité y jouent un rôle important et qu'ainsi le handicap résultant d'une vitesse moins élevée se trouve comblé. Il ne faut d'ailleurs pas trop le regretter, car la tenue de route, de beaucoup de machines de course peut et doit être améliorée. Telle suspension parfaitement suffisante pour une utilisation normale, s'avère défectueuse en course. Ainsi un polycylindre donnant plus de chevaux qu'un mono et permettant de meilleures accélérations pourra parfaitement être battu par un monocylindre si la machine sur laquelle il est monté tient moins bien la route. Et il y a par surcroît la question du coureur. Il n'y a actuellement qu'un petit nombre d'hommes de classe exceptionnelle. Il est vrai que le besoin crée l'organe. On n'a pas, pendant la guerre, manqué de pilotes de chasse, malgré les formidables vitesses atteintes et les efforts physiques imposés par la conduite de ces appareils. Dans le domaine de la course motocycliste de nombreux jeunes gens constituent une pépinière de champions.

Quoi qu'il en soit, il n'est pas niable que la menace du polycylindre devient de plus en plus nette. Soyons d'ailleurs persuadés que les champions du mono, s'ils restent attachés à un type de moteur parfaitement au point, ont, dès à présent, des polycylindres à l'étude et aux essais et que la technique du moteur de course continuera à évoluer et à progresser.

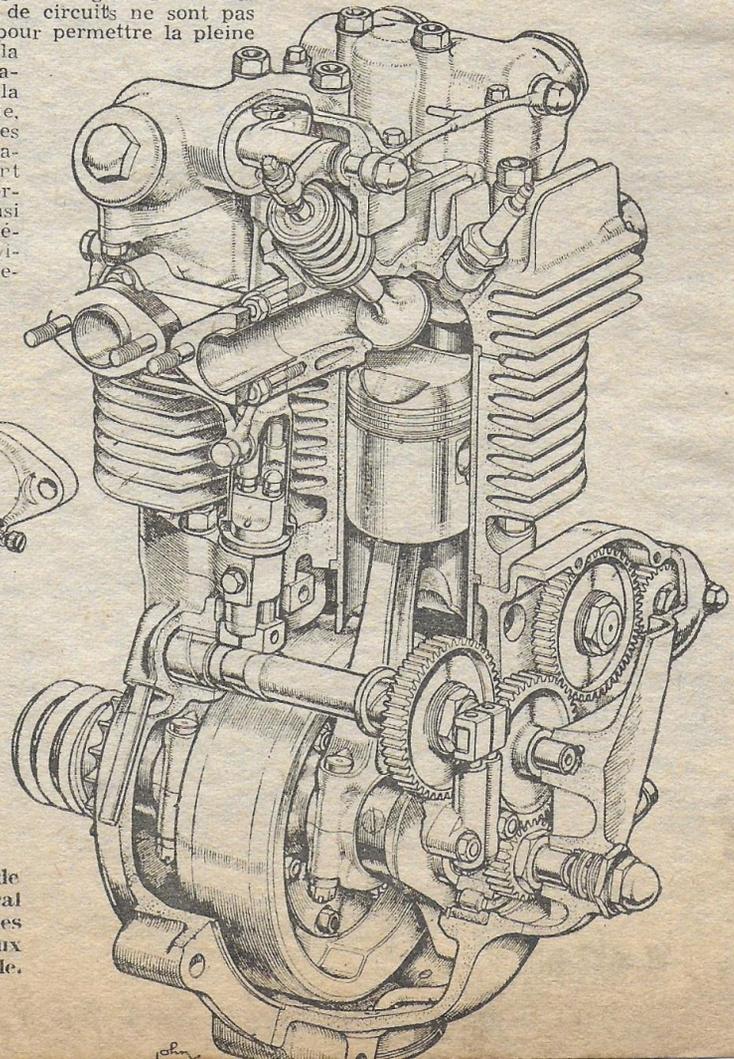
MELLIER

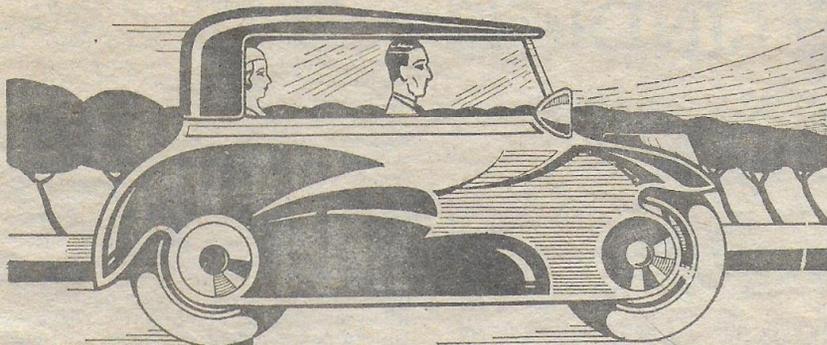
Avec l'aimable autorisation de notre confrère anglais

**MOTOR CYCLE**  
COPYRIGHT



Une magnifique coupe du 500 cmc. Triumph Twin de compétition. On remarque l'important volant central dont les bandeaux sont rapportés. Les têtes de bielles sont en deux pièces. Le carburateur comporte deux corps, reliés à une cuve unique par une tubulure souple.





## LA MOTO CARROSSÉE

Dans le présent article, M. Laborderie fait réponse aux communications de M. Bon (Moto-Revue, n° 917, page 157) et de M. Lardrot (n° 919, page 172). Ce sera, nous l'espérons, la conclusion de la controverse sur le problème de la moto carrossée.

L'EXPOSE fort intéressant de M. Bon témoigne de notre accord sur les points essentiels. En se limitant aux considérations purement techniques, il n'y a pas avec M. Lardrot de divergences importantes. La polémique pourrait donc être close sur cette heureuse conclusion.

1) Peut-on trouver des jugements plus concordants que ceux-ci :

M. BON (Moto-Revue n° 917) : « Il est évident qu'il y a quelques modifications à y apporter... Plus d'un est amoureux de cet engin si bizarre qui demande à être modifié et adapté aux exigences du jour ».

M. LARDROT (Moto-Revue n° 919) : « C'était une bonne grosse machine, rustique, économique, toujours prête à prendre la route... J'ai participé à l'étude, à la réalisation, et aux essais de la transformation de la Monotrace de M. Blanquier ».

MOI-MEME (Moto-Revue n° 908) : « C'est une machine qui avait de grosses qualités que j'ai appréciées, et je l'ai souvent regrettée. Elle était améliorable... ».

II) Le croquis joint à l'exposé de M. Bon situe le centre de gravité sur une horizontale passant par le bouchon du radiateur, soit à un bon mètre au-dessus du sol. Ceci confirme ma critique de la hauteur excessive dudit centre de gravité.

III) En faisant coucher sa Monotrace à 20 kmh. sur une des petites roues, M. Lardrot ne fait qu'imiter les démonstrateurs qui opéraient aux Champs Elysées et au Bois. Il se met dans le cas du croquis joint à l'exposé de M. Bon : position de dérapage (sur un sol parfaitement horizontal). Ce croquis situe la projection horizontale du centre de gravité aux 2/3 environ de la hauteur du triangle de motorisation.

Sur route fortement bombée, ou au passage d'une dénivellation, l'inclinaison plus forte du véhicule amène rapidement cette projection horizontale du centre de gravité en dehors du triangle de sustentation. M. Bon le confirme en relatant l'accident qui lui est arrivé dans la Saône, avec les petites roues abaissées, la voie est plus faible et le défaut plus accentué.

IV) L'accord est réalisé sur l'absence de danger réel par vent latéral normal, au moins avec carrosserie découverte. Je n'ai pas fait d'essai avec capote levée, ni avec carrosserie fermée.

V) J'ai affirmé qu'il n'y avait pas eu à ma connaissance « en France de châssis de la marque Monotrace avec moteur 2 cylindres horizontaux ». M. Bon confirme, puisqu'il reconnaît que le cyclecar auquel il faisait allusion était le cy-

clecar « M » construit en Allemagne sous licence de brevets suisses.

La légende accompagnant la photo illustrant l'ultime réponse de M. Lardrot est inexacte. Il s'agit du susdit cyclecar « M » qui diffère notablement de la Monotrace : Radiateur placé très bas entre moteur et roue avant, transmission par arbre, suspension arrière par ressorts à arbre, suspension AR par ressorts à boudin. Il a incontestablement des analogies avec la Monotrace, mais il n'a pas été commercialisé en France et ne porte pas la marque Monotrace qui correspond à un véhicule bien déterminé, diffusé en France par M. Roten. Cette marque n'est pas plus applicable au cyclecar « M » ou au prototype de l'ingénieur Bohm qu'au grand bi ou au céleriféré, tous ancêtres de la Monotrace.

VI) Les explications de Messieurs Bon et Lardrot prouvent qu'il n'y a pas eu de Monotrace avec moteur sous les pieds du conducteur. Le prototype de l'ingénieur Bohm, construit en 1922 par les usines Mauser était, d'après M. Bon lui-même : « une moto gardant la plupart des dispositifs classiques » avec « un siège fixé au-dessus de la roue arrière ». Non seulement il n'est pas question de la marque Monotrace, mais encore nous sommes bien loin de cette machine avec son châssis si particulier et ses 2 places en avant de la roue arrière.

Sur le cyclecar « M » plus proche de la Monotrace et dont la photo illustre l'ultime réponse de M. Lardrot, les cylindres horizontaux sont placés derrière le radiateur placé lui-même en arrière des pédales de commande. Le moteur est donc loin d'être sous les pieds du conducteur. Il est tout au plus sous son siège et séparé de ses pieds par le radiateur. La technique exige de la précision et non des à peu près. Les 3/4 de cette polémique reposent sur l'emploi de termes imprécis, ou sur des confusions.

En dehors de cet accord sur les points essentiels, il reste quelques divergences de détails :

A) Pourquoi l'effet gyroscopique serait-il important sur la Monotrace et imperceptible sur des motos dont les volants sont presque aussi lourds, par exemple Gnome-Rhône 500 cmc. type D à D4. L'influence négligeable de l'inclinaison du buste du conducteur n'est-elle pas tout simplement due à ce que le poids de celui-ci ne correspond qu'à un faible pourcentage du poids total (plus de 500 kgs) ? Qu'en pensent ceux qui ont conduit des Monotrace transformées avec un 4 cylindres à vilebrequin placé dans l'axe du châssis ?

B) En quoi la possibilité de faire pivoter la Monotrace de 180° sur place à allure très réduite avec roues abaissées est-elle une « preuve formelle » de la bonne répartition des poids ? La Monotrace de M. Blanquier avec moteur 4 cylindres placé sous le siège avant était-elle moins apte à cet exercice ?

C) Je ne me rappelle plus le nom du conducteur de la Maison Monotrace, auquel j'ai fait allusion, et qui s'est tué, dans la banlieue Sud de Paris, si mes souvenirs sont exacts. A l'époque « Moto-Revue » a attribué l'accident à un dérapage. Il n'y a d'ailleurs pas contradiction entre le dérapage et l'arrêt contre un arbre. Je n'ai jamais « condamné un engin parce qu'un essayeur s'était tué ». J'ai simplement donné un exemple, rendu notoire par « Moto-Revue », de la possibilité de dérapage niée par M. Lardrot.

D) Le moteur Universal présenté par « Moto-Revue » du 2 avril, page 96, est un flat-twin à culbuteurs. Comme moteur peu encombrant, surtout en largeur, M. Lardrot n'a pas le choix heureux. Ce moteur paraît en outre bien haut, et trop long pour tenir entre les jambes du passager et la roue arrière. La sortie des échappements, vers l'avant, posera en outre à M. Lardrot des problèmes bien compliqués pour dessiner une tuyauterie ne freinant pas les gaz.

E) Si M. Lardrot est depuis 26 ans dans un bureau d'études, il doit savoir que jamais une grosse firme d'autos ou de motos ne risquera un capital important dans un outillage spécial pour une moto carrossée. Quelque soient les qualités de l'engin réalisé, il n'y aura, au début tout au moins, qu'une clientèle très limitée. La moto carrossée heurte nos habitudes. Lancer une grosse série serait courir à un désastre financier. Pour une série d'importance égale et de qualité égale, la moto carrossée sera aussi chère que la moto-car.

Après ces considérations techniques, il me reste à user de mon droit de réponse envers M. Lardrot qui sort continuellement du terrain technique pour faire de la polémique pure en des termes peu obligés. Plusieurs lecteurs de « Moto-Revue » m'en ont exprimé spontanément leur étonnement. De quel droit suppose-t-il que son contradicteur à tous les défauts ?

a) Rien ne justifie l'accusation de mauvaise foi. M. Lardrot reconnaît qu'il considère 3 m. comme un empattement maximum. Il admet donc tous les empattements inférieurs à 3 m., aussi voisins soient-ils et il n'exclue pas 3 m. Qu'y a-t-il donc de contraire à la vérité à écrire qu'il « envisage 3 m. » ?

b) Qu'est-ce que l'ancienneté militaire vient faire ici ? M. Lardrot a eu la prétention de me donner une leçon de conduite de la Monotrace. Je l'ai rappelé à plus de modestie en lui faisant remarquer qu'il avait quelques années de retard. Que signifie la comparaison entre le général et le soldat ? Le grade n'a rien à voir avec la panne de la Monotrace dans une marre de boue. « Moto-Revue » a relaté l'accident en son temps et je l'ai cité comme exemple.

c) Quel est le motocycliste qui n'a aucune critique à formuler, même pour sa moto favorite ? Si la Monotrace m'a donné les déboires incontestables que j'ai cités pour qu'ils soient, si possible, évités dans un modèle futur, elle ne m'a pas donné que des déboires. Dans « Autre son de cloche », j'ai écrit que j'avais apprécié ses qualités et l'avais souvent regrettée. Il y a une quinzaine d'années j'avais racheté un châssis de Monotrace sans moteur et voulais faire une transformation dans le genre de celle de M. Blanquier. Les frais de transformation très élevés m'ont obligé à y renoncer. Que M. Lardrot rétracte donc ses calomnies et ne considère pas qu'il a le monopole du bon sens !

d) Pourquoi m'accuser gratuitement de manquer de raison au point d'insulter ma

Monotrace embourbée dans une route en rechargement ? J'ai la chance d'avoir un tempérament assez calme, ignorant la colère et les emportements. J'éleve rarement la voix et ne m'en prends jamais aux objets inanimés irresponsables. Peut-être M. Lardrot me juge-t-il d'après lui-même.

c) Il me paraît difficile de faire des « réalisations positives » dans cet échange de vues. M. Lardrot a exposé quelques idées très vagues et imprécises, que j'ai contestées, et qui ne ressemblent en rien à des réalisations.

f) Désireux de m'instruire toujours davantage et de me tenir au courant des nouveautés, je dépense des sommes importantes en abonnements à des revues techniques et en documentation. Quand on aime la moto et la mécanique, qu'est-ce que 12 francs pour voir en photo un modèle intéressant qu'on ne connaît pas, même si ce modèle doit détruire une opinion qu'on avait ? Ce n'est d'ailleurs pas le cas actuel, car la photo choisie par M. Lardrot pour illustrer son ultime réponse prouve au contraire l'exactitude de nos affirmations. J'aime mieux 12 francs de documentation que 12 francs de tabac, c'est plus profitable.

g) Je ferai remarquer à M. Lardrot que j'ai bien des fois fait l'éloge des motocyclettes américaines et plus particulièrement des Harley. N'ai-je pas exprimé aussi ma satisfaction des pare-jambes et tabliers des vélomoteurs Peugeot ? J'ai encore été séduit par la transformation faite par M. Blanquier sur sa Monotrace. J'ai même fait l'éloge du rétroviseur. Si M. Lardrot a gagné aussi souvent à la loterie, il pourra faire construire le prototype de sa moto carrossée.

Je termine en remerciant M. Bon de son aimable invitation, que j'accepte avec plaisir. A mon prochain passage à Paris, au plus tard pour le Salon, je serai heureux de faire sa connaissance et d'admirer sa documentation photographique sur les ancêtres de la Monotrace.

Enfin voici pour M. Lardrot mes références personnelles :

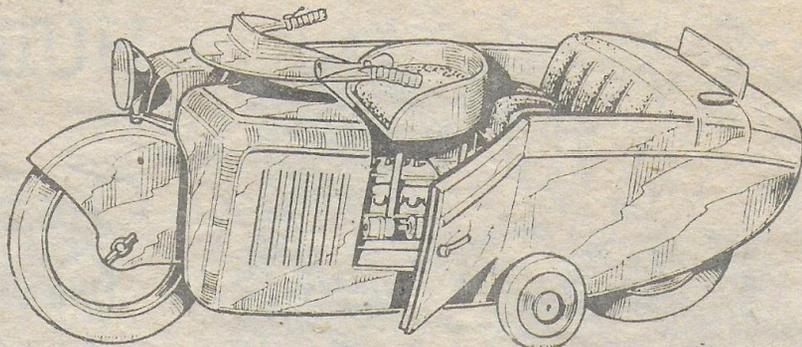
a) Instruction générale : Bachelier Latin Sciences, Philosophie et Mathématiques, plus 2 années de mathématiques spéciales.

b) Instruction technique théorique : réalisée à mes frais par des revues et livres techniques, complétée par une année au Cours supérieur automobile de l'armée et consacrée par le titre d'officier mécanicien automobile.

c) Technique pratique : J'ai dirigé pendant 4 ans un atelier militaire de réparations autos et motos comprenant une centaine d'ouvriers et de chauffeurs. J'ai appris à conduire à un nombre imposant de jeunes motocyclistes. J'ai pendant plusieurs années été membre d'une commission d'examen pour le permis de conduire militaire. J'ai sillonné les routes de France avec un sidecar, dépannant les véhicules militaires de tous modèles. J'ai naturellement tous les permis de conduire militaires et civils, y compris les transports en commun. Je fais personnellement toutes les réparations que peut faire un motoriste moyen et me suis constitué outil par outil sur mes économies un petit atelier d'amateur qui vaut celui de bien des professionnels. J'ai participé aux épreuves militaires de régularité : Tour de France Motocycliste, Paris-les Pyrénées-Paris et Coupe de l'Armistice.

Si M. Lardrot a l'expérience de 100.000 kms avec sa Monotrace, je n'ai fait que 30.000 kms avec ce véhicule, mais j'ai plusieurs centaines de milliers de kms avec de multiples modèles de motos, ce qui est plus instructif que l'expérience d'un modèle unique. D'ailleurs 100.000 kms en 11 ans, M. Lardrot ne roule vraiment pas beaucoup.

Je n'ai eu un volant entre les mains qu'une demi-heure avant de passer avec succès mon permis de conduire dans Paris. La première fois que je me suis assis



La monotrace de M. Blanquier, transformée avec un moteur 4 cylindres de voiturette Peugeot.

sur une selle de motocyclette, cela a été pour faire 175 kms, seul avec traversée de Paris au départ. J'ai passé le permis à l'arrivée.

Voici, classées par ordre de cylindres, les motocyclettes ou vélomoteurs que j'ai eus en ma possession, ou qui ont été mis à ma disposition pour usage prolongé (solo ou sidecar).

Alcyonnette ; 125 cc. Peugeot ; 148 cc. Monet-Goyon ; 175 cc. Monet-Goyon et Dresch ; 350 Griffon (2 cyl.), Automoto, Terrot, Monet-Goyon, Peugeot ; 500 cc. Monotrace, Kœhler-Escoffier (2 cyl.), Dresch, Saroléa, Monet-Goyon, Gnome-

Rhône D4 ; 750 cc. René-Gillet, Gnome-Rhône, Harley-Davidson ; 1000 cc. Royal-Enfield, Cleveland ; 1200 cc. Harley-Davidson ; 1300 cc. Indian 4 cylindres.

Ma situation actuelle m'oblige à faire quotidiennement de la technique motocycliste et je parcours annuellement une vingtaine de milliers de kms.

Au point de vue technique, théorique et pratique, tout ceci vaut bien je pense 26 ans de bureau d'études. Au fait s'agit-il seulement d'un bureau d'études motocyclistes ?

J. LABORDERIE



Perrin, vainqueur en catégorie 350 cmc. reçoit sa coupe. A droite, Collignon, victorieux en 250 cmc.

## TRIPLE VICTOIRE FRANCAISE AU CIRCUIT DE ST-SÉBASTIEN

Nos représentants se sont couverts de gloire en Espagne, Le Circuit de Saint-Sébastien, organisé par le Real M.C. de Guipuzcoa, a vu le succès de Jean Behra, sur Guzzi, en catégorie 500, faisant de surcroît le tour le plus rapide et le meilleur temps de la journée. En 350 cmc., victoire de Marcel Perrin, suivi de Monneret, tandis que Houel, contraint par la suite à l'abandon, accomplissait le meilleur tour. Perrin, reparti en 500 avec sa 350, devait d'ailleurs terminer 4<sup>e</sup> des demilitres. En 250 cmc., la palme revient à Collignon sur Guzzi. Les premiers des catégories sidecars sont Cantarel, sur B.S.A. en 600 et Benz (B.M.W.) en 1.000 cc. Les Français Drion et Murit terminent chacun second de leur catégorie et Guignabodet, 3<sup>e</sup> en 600.

Le palmarès de l'épreuve est assez éloquent pour nous dispenser de prodiguer à nos champions des louanges dythirambiques qui n'ajouteraient rien à leur

succès. Remarquons simplement l'organisation sans reproches et l'accueil exceptionnel fait aux coureurs étrangers. Les organisateurs du Circuit de Saint-Sébastien seraient d'ailleurs pressentis pour la mise sur pied du Grand Prix d'Europe 1949.

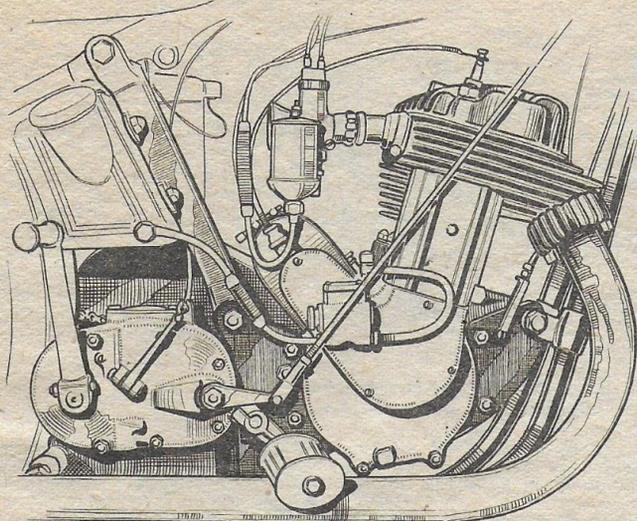
### RESULTATS

250 cmc. — 1. Collignon (Guzzi).  
350 cmc. — 1. Perrin (Velocette) ; 2. Monneret (Velocette) ; 3. Ortueta (Velocette). Meilleur tour par Georges Houel sur Velocette.

500 cmc. — 1. Behra (Guzzi) ; 2. Ortueta (Norton) ; 3. Kutz (Triumph) ; 4. Perrin (Velocette). Meilleur tour par Behra sur Guzzi.

Sidecars 600 cmc. — 1. Cantarel (BSA) ; 2. Drion (BMW) ; 3. Guignabodet (F.N.).

Sidecars 1000 cmc. — 1. Benz (BMW) ; 2. Murit (BMW).



**O**N croyait que le graissage à carter sec avait affirmé définitivement sa supériorité, mais voici qu'un nombre important de correspondants prônent les mérites du vieux graissage à huile perdue, amélioration de l'antique barbotage. Ils prétendent qu'il vaut mieux envoyer au moteur régulièrement un peu d'huile fraîche, que de le graisser avec toujours la même huile rapidement polluée. De plus, avec le graissage à huile perdue, le moteur reçoit, dès qu'il est en marche, l'huile que projettent les volants et le cylindre est aussitôt lubrifié. Et à l'appui de leur thèse, les partisans de l'huile perdue invoquent la longévité de certains moteurs ainsi graissés.

Personnellement, malgré une longue expérience, nous serions assez en peine de formuler un avis. Peut-être avons-nous rarement gardé assez longtemps une machine pour pouvoir apprécier la rapidité d'usure avec l'un ou l'autre système.

Toutefois, on peut affirmer que le graissage à huile perdue, à moins d'une consommation massive d'huile, ne convient pas aux moteurs à haute puissance spécifique, si on exige d'eux un gros effort continu. Nous serions bien surpris, et personne ne serait tenté de risquer l'expérience, si un moteur de course pouvait arriver au bout d'une épreuve, s'il était équipé d'un graissage à huile perdue. Une huile qui, grâce à sa circulation rapide et constante, est refroidie, est indispensable. On objecte qu'elle est rapidement polluée malgré les filtres. Il se peut qu'elle perde un peu de son aspect primitif, mais ce n'est pas à vue de nez qu'on juge de la qualité d'une huile. Un examen de laboratoire démontre en tous cas que cette modification légère d'aspect, n'a aucune influence sur les qualités essentielles, et que si des vidanges assez fréquentes sont effectuées, le graissage est parfaitement assuré. D'ailleurs, avec le graissage à huile perdue, un seul organe reçoit de l'huile vraiment pure, c'est la tête de bielle. L'huile qui par barbotage, assure le graissage des autres organes, se charge elle aussi d'impuretés. Même avec un graissage à huile perdue, il faut vidanger périodiquement le carter, sans oublier de refaire le niveau dans le carter, avec de l'huile fraîche.

Il y a un système de moteur qui

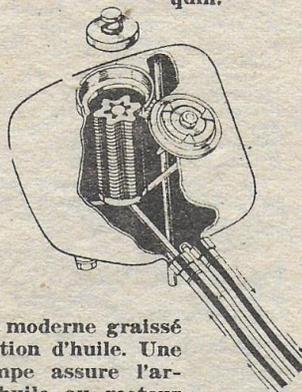
# HUILE PERDUE OU CARTER SEC ?

## Une vieille querelle qui renaît

**Ci-contre : un moteur classique à graissage par huile perdue. La pompe est entraînée par le vilebrequin.**

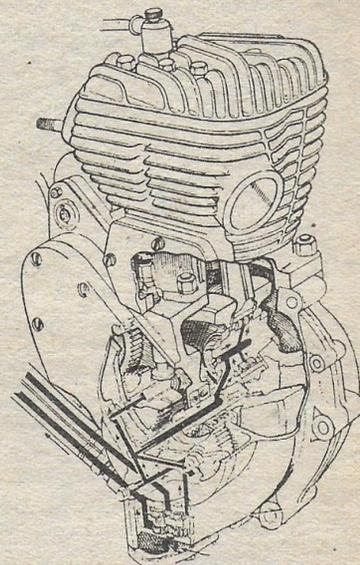
dis par une circulation d'eau froide. Ils sont d'ailleurs singulièrement délicats.

Au fond, l'avantage du graissage à huile perdue, c'est de graisser abondamment cylindre et piston dès la mise en route, au moment où, dans un moteur à carter sec, se produit le plus gros de l'usure. Mais nous avons des moyens de lutter contre cet assèche-



**Un moteur moderne graissé par circulation d'huile. Une double pompe assure l'arrivée de l'huile au moteur et son refoulement.**

reçoit sans cesse de l'huile fraîche, c'est le deux temps, l'huile arrivant en même temps que le carburant. Ce système vraiment primitif et en apparence bien peu séduisant, ne fonctionne pas mal. Il est sale mais économique. Il est assez heureux que la plupart des deux temps soient des moteurs à puissance spécifique assez réduite, et qu'ils puissent fonctionner en atmosphère grasse plutôt qu'avec un graissage vraiment abondant. Il y a bien des deux temps de hors-bord de course qui sont graissés par mélange, mais alors il faut incorporer au carburant spécial une quantité beaucoup plus élevée d'huile, et n'oublions pas surtout qu'ils sont énergiquement refroidi-



ment du cylindre et du piston. Sur quelques moteurs, un espace circulaire percé de trous permet de lubrifier le cylindre dès que le moteur tourne. Et n'oublions pas surtout, la nécessité absolue du superhuilage, assez abondant, avec des huiles graphitées. Nous évitons ainsi l'assèchement si préjudiciable à la longévité de nos moteurs.

XYZ

## PRIORITÉ... THÉORIQUE

Nous extrayons les lignes ci-après de notre confrère « L'Argus de l'Automobile » :

La Cour d'appel de Paris a rendu le 10 mai un arrêt sur une affaire de collision entre un camion et un cycliste. Celui-ci était arrivé sur la gauche du camion et n'avait pas réussi à freiner utilement. Bien que la vitesse du véhicule ait correspondu à celle autorisée dans l'agglomération (40 kmh.), la Cour a estimé qu'elle était encore excessive : le conducteur, même prioritaire, doit réduire l'allure dans toute la mesure nécessaire, surtout à l'approche des croisements. Le cycliste avait commis une

double faute : « il n'avait pas respecté le droit de priorité du camion et n'avait pas été en mesure de s'arrêter au carrefour, n'étant pas maître de sa vitesse », aux yeux de l'article 31 du Code. D'autre part, l'excès de vitesse du camion l'avait surpris, ne lui laissant pas un temps suffisant pour arrêter sa bicyclette et céder le passage. Ainsi s'est justifiée la décision de la Cour : partage de responsabilité, 3/4 à la victime, 1/4 au conducteur du camion.

Moralité : La priorité ne vous dispense pas de ralentir aux carrefours et croisements. Soyez prudents en toutes circonstances.

**VIDANGEZ TOUJOURS A CHAUD, VOTRE MOTEUR S'EN TROUVERA BIEN**



# A TRAVERS LE SPORT

## LE GRAND PRIX D'EUROPE SOUS LA PLUIE

C'est le Grand Prix de l'Ulster qui jouait cette année le rôle de Grand Prix d'Europe. Le circuit de Clady est l'un des plus rapides qui existent. Il mesure 16 miles et demi, soit 26 kms 548. Les 250 cmc. devaient faire 12 tours, les 350 cmc. 13 tours et les 500 cmc. 15 tours. Il y avait 15 250 cmc., 53 350 cmc. et 18 250 cmc. Les départs étaient donnés en masse, par catégorie, en commençant par les 500 cmc. Le temps affreux gêna beaucoup les concurrents et les moyennes furent inférieures à celles précédemment réalisées. Certaines machines et parmi les plus rapides souffrirent d'ennuis d'allumage. Ce fut en particulier le cas des deux cylindres Guzzi et des 500 A.J.S.

C'est l'Italien Lorenzetti qui gagne la catégorie Senior sur une Guzzi Gambalunga, mais il ne précédait la Norton de Lockett que de 19 secondes. Graham sur A.J.S. était à un peu plus de 5 minutes derrière. Il n'y eut que 10 arrivants sur les 28 partants. Temps du vainqueur 2 h. 53 m. 41 s., soit à 137 kmh. de moyenne. Bell sur Norton avait commencé par mener la danse avec Foster sur Velocette, mais ils furent éliminés, l'un par une rupture de cadre (il était passé sur l'herbe pour ne pas tamponner Lorenzetti), l'autre par une panne mécanique. Mais c'est la pluie qui élimina de nombreux concurrents par suite de pannes d'allumage.

La catégorie 350 revint à Frith qui mena de bout en bout sur sa Velocette. Mais il fut constamment talonné par K. Bills et Fry, tous deux également sur Velocette. Bills termina second à 1 minute 10 secondes. Il ne précédait lui-même Fry que de quelques secondes. Temps du vainqueur pour les 13 tours : 2 h. 40 m. 39 s. Moyenne 80 miles 16, soit près de 129 kmh.

Cann sur Guzzi l'emporta en 250 cmc. avec plus de cinq minutes d'avance sur les Excelsior de Mac Credie et de Kirby. La vieille Rudge de Picke fut menaçante pour le leader, mais resta en panne au dernier tour. Temps du vainqueur : 2 h. 44 m. 2s. Moyenne 72 miles, soit 116 kmh. 4.

## LE MOTO-CROSS DU MOTO-CLUB TOULOUSAIN

Le Moto-Club Toulousain faisait disputer le dimanche 13 septembre, sur le plateau Jolimont, son 3<sup>e</sup> cross annuel. Près de 10.000 personnes ont assisté aux différentes épreuves.

La journée a débuté par la course des 175 cmc. Cette course a été gagnée par Mateo, du M.C.T.

En 250, la bagarre commençait. Cinq coureurs prenaient le départ, dont Bonin, de l'Ecurie Ladevèze. Mais son classement n'avait rien d'officiel, puisqu'il courait en exhibition.

Dès le départ, Bryon, du M.C.T., prenait la tête et distançait tous ses adversaires.

Cette poursuite des quatre coureurs derrière le Toulousain fut de toute beauté et enthousiasma le public. Malheureusement une panne d'allumage contraindit Bryon à abandonner. La première place revint donc à Georyin, du M.C.T., qui suivait de près le Parisien qui fit une très belle exhibition.

En 350 cmc., six coureurs prenaient le départ, et c'est naturellement Larrouy, du M.C.T., qui finit premier après une poursuite magnifique de ses adversaires.

En 500, six concurrents prennent le départ. Dès le début, Lanouy prend le

commandement, suivi de Lelboy et de Bryon.

Une mention spéciale à Bryon, qui, malgré une blessure à l'épaule, finit en beauté.

La course des sidecars mit les machines à une rude épreuve. Pilotes et passagers rivalisèrent de virtuosité. Guit fit une impression formidable. Largens, malgré deux bûches, fit une très belle course. Lacroix, malgré des ennuis mécaniques, termina troisième.

Résultats officiels sur 15 tours :  
175 cmc. : Matheo, Lanouy, Lamouilhans.  
250 cmc. : Georyin, Noailles, Matheo.  
350 cmc. : Lanouy, Lelboy, Falda, Vassal.

500 cmc. : Lanouy, Lelboys, Bryon, Falda. Sidecars : Largent, Guit, Lacroix.

Une mention toute spéciale pour les écuries Ladevèze et Mazoyer qui prêtèrent bénévolement leurs concours, à titre d'exhibition pour la diffusion du Moto-Cross en France.

## LE MOTO-CROSS DU M.C. DU NORD

L'épreuve du M. C. du Nord de la France se'est déroulée avec un plein succès, sous un chaud soleil, sur un circuit 100 % moto-cross, relativement facile, mais très accidenté, et très fatigant.

Les meilleurs sportifs de la région parisienne sont venus affronter les meilleurs régionaux de la Ligue Motocycliste des Flandres. Ce match plein de courtoisie s'est disputé avec passion, et les lauriers offerts ont été partagés entre les meilleurs d'entre eux.

Voici les résultats techniques de cette épreuve :

1<sup>ère</sup> catégorie (débutants) toutes catégories  
1. Boucher, 350 ; 2. Decoster, 125 ; 3. Devoldre, 500 ; 4. Delporte, 500 ; 5. Vermeire, 500. Tous du M.C.N.F.

2<sup>e</sup> catégorie 250 cmc.  
1<sup>ère</sup> série : 1. Adnet, Motor-Club ; 2. Baselis, MCNF ; 3. Weistroffer, A.M.S. ; 4. Daguebert, M.C. Boulogne ; 5. Brûlé Georges, Motor-Club.

2<sup>e</sup> série : 1. Legrand, Motor-Club ; 2. Deramont, M.C. Picard ; 3. Roberval, M. C. Boulogne ; 4. Brûlé Lionel, Motor-Club ; 5. Rocquet, Motor-Club.

Finale : 1. Adnet, Motor-Club ; 2. Baselis, M.C.N.F. ; 3. Daguebert, M.C. Boulogne ; 4. Brûlé Lionel, Motor-Club ; 5. Roberval Georges, M.C. Boulogne.

3<sup>e</sup> catégorie, 350 cmc.

1<sup>ère</sup> série : 1. Baselis, M.C.N.F. ; 2. Cozette, A.C.M. Picard ; 3. Hiel Eugène, M. C. Boulogne ; 4. Berquier, M.C. Boulogne ; 5. Deramont, M.C. Picard.

2<sup>e</sup> série : 1. François, M.C.N.F. ; 2. Motor-Club ; 3. Brûlé Lionel, M.C. Boulogne ; 4. Thuillier, A.C.M. Picardie ; 5. Lorillière, M.C. Est de Paris.

Finale : 1. Cozette, A.C.M.P. ; 2. Thuillier, A.C.M.P. ; 3. Baselis, M.C.N.F. ; 4. François, M.C.N.F. ; 5. Lorillière, M.C. Est de Paris.

4<sup>e</sup> catégorie, 500 cmc.

1<sup>ère</sup> série : 1. Lusseyran, M.S. Paris, avec une 350 ; 2. Legrand, Motor-Club ; 3. Huc, Motor-Club ; 4. Barbara, M.C.N.F. ; 5. Hiel Léon, M.C. Boulogne.

2<sup>e</sup> série : 1. Baselis, du M.C.N.F., avec une 350 ; 2. Cozette, A.C.M. Picardie ; 3. Thuillier, A.C.M.P. ; 4. François, M.C.N.F. ; 5. Lorillière, M.C. Est de Paris.

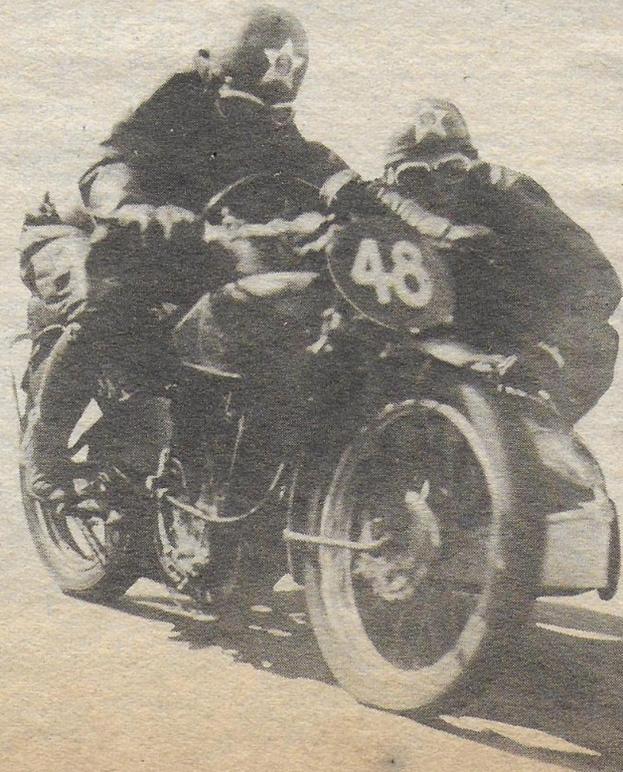
Finale : 1. Lusseyran, A.M. Seine ; 2. Huc, Motor-Club ; 3. Cozette, A.C.M.P. ; 4. Barbara, M.C.N.F. ; 5. Legrand, Motor-Club.

Coupe offerte par le M.C.N.F., à Boucher, M.C.N.F. Coupe de l'A.C.N.F., à Adnet du Motor-Club. Coupe Verachter, offerte par MM. François et Baselis, à Cozette, de l'A.C.M.P. Coupe de Maître A.J. Guénix, de Lille, à Lusseyran, de l'A.M. Seine.

## LA COURSE DE COTE DU MONT VENTOUX

La classique course de côte du Mont Ventoux a connu son habituel succès. La meilleure performance, toutes catégories, fut accomplie par Collot, sur une 500 cmc. Norton Manx de l'Ecurie Garreau. Un beau succès de plus pour Collot, qui est motoriste à Vesoul et pour son sportif manager parisien M. Garreau, car la course réunissait une redoutable participation internationale, avec notamment l'Italien Nello Pagani, sur Gilera 500 cmc. Un seul record fut battu, celui de la catégorie 1000 cmc. par Braccini, sur Terrot. Re-

Le lyonnais Roger Varrot, qui a ajouté à la liste de ses succès, une belle victoire à la course de côte du Mont Ventoux en sidecars 600 cmc.



marquons également les belles montées de Bétemps et de Varrot, vainqueurs en sidecars 1000 et 600 cmc., et surtout de Berlié, vainqueur et nouveau recordman en 350 cmc.

#### RESULTATS

##### Motos

100 cmc. : 1. Darlay (Kœhler Escoffier), 27' 54" 1/5, moy. 46 kmh. 446; 2. Cornut (Moto-Club Avignon), 37' 52" 2/5; 3. Geny (MCA), 40' 6"; 4. Barnavol (MCA), 43' 35" 1/5.

125 cmc. : 1. Burgraff (MV), 20' 45" 3/5, moy. 66 kmh. 427; 2. Gastin (New-Map), 24' 43" 3/5; 3. Faure (NM), 34' 37" 4/5.

175 cmc. : 1. Barde (Terrot), 19' 35" 3/5, moy. 66 kmh. 144; 2. Bergallo (Bergallo spéciale), 21' 52"; 3. Jonquet (Arletti), 27' 53" 2/5.

250 cmc. : 1. Sauvin (Magnat Debon), 18' 6" 1/5, moy. 71 kmh. 589; 2. Dini (Magnat Debon), 18' 27" 1/5.

350 cmc. : 1. Berlié (Velocette), 16' 19" 1/5, moy. 75 kmh. 411, record de la catégorie battu; 2. Poël (Velocette), 17' 20" 2/5.

500 cmc. : 1. Collot (Norton), 16' 5" 4/5, moy. 76 kmh. 929; 2. Poël (Velocette), 16' 48" 4/5; 3. J. Brac ini (Terrot), 16' 51"; 4. Pagani (Gilerà) 17' 7"; 5. Di Polo (ESA), 17' 11" 3/5; 6. Tuson (Motobécane), 17' 42" 4/5; 7. Gouzarrarian (Guzi), 18' 6" 4/5; 8. Besse (Saroléa), 18' 40"; 9. Langlet (Terrot), 19' 51" 2/5; 10. Gonfard (MC Marseille), 19' 56" 4/5; 11. Piveteau (Norton), 20' 26" 4/5; 12. Rouhal (Triumph), 20' 27" 1/5; 13. Codur (Motosacoche), 22' 28".

1000 cmc. : 1. J. Braccini (Terrot), 17' 2", moy. 76 kmh. 086, record de la catégorie battu; 2. Di Polo (BSA), 17' 8" 1/5; 3. Rebetin (Ariel), 18' 28"; 4. Rigouard (Motosacoche), 18' 30"; 5. Escalier (Jap), 18' 45" 1/5; 6. Besse (Saroléa), 18' 58" 2/5; 7. Sauvin (Magnat-Debon), 19' 2" 2/5.

##### Sidecars

600 cmc. : 1. Varrot (Saroléa), 18' 52" 2/5, moy. 68 kmh. 306; 2. Bétemps (B.M.W.), 19' 6"; 3. Combes (Saroléa), 23' 22".

1000 cmc. : 1. Bétemps (B.M.W.), 18' 34", moy. 69 kmh. 802; 2. Cornet (B.M.W.), 19' 37".

#### MOTO-CROSS D'ARGENTEUIL

Ayant été retardé par suite du mauvais temps du 5 septembre, le motocross d'Argenteuil a connu un très beau succès. Une foule nombreuse était massée sur les flancs de la carrière de sable fin. Les concurrents ont eu à lutter contre les embûches variées qui s'offraient à eux, d'abord le tracé très escarpé du circuit, ensuite la grande descente sableuse où les machines souffraient autant que les hommes. Il est bien dommage que les internationaux n'aient pu se rencontrer sur ce terrain, car une course remise empêche les spectateurs de revoir les participants, qui eux doivent faire face à d'autres engagements pour le dimanche suivant, ce qui est bien regrettable.

Malgré cela, les épreuves furent à présent disputées. Quatre pilotes se sont particulièrement distingués. D'abord, Lusseyran, qui marcha particulièrement bien. Avec lui, Adnet, Huc et Lorillère furent les meilleurs du lot, ce qui n'enlève rien à la valeur des autres compétiteurs, car ce circuit est bien difficile et les coureurs qui ont pris part à cette épreuve peuvent se présenter ailleurs sans crainte.

Voici les résultats, dans l'ordre des départs :

Série 250 cmc. : 1. Brûlé Lionel (MC); 2. Adnet; 3. Fossier.

1<sup>ère</sup> série 350 cmc. : 1. Lorillère (MCE); 2. Huc; 3. Brûlé Lionel.

2<sup>e</sup> série 350 cmc. : 1. Lusseyrand; 2. Adnet; 3. Gamba.

1<sup>ère</sup> série 500 cmc. : 1. Huc (MC); 2. Meesplède; 3. Lorillère.

2<sup>e</sup> série 500 cmc. : 1. Lusseyrand (AMC); 2. Adnet; 3. Viaud.

Série 125 cmc. : 1. Sablé (MC); 2. Léri.

Finale 350 cmc. et 500 cmc. : 1. Lussey-

rand (AMS); 2. Huc; 3. Lorillère; 4. Perrenès.

Le cross d'Argenteuil fut particulièrement pénible, et donna lieu à des exploits méritoires de la part des concurrents.

Ci-dessus : Lionel Brûlé, vainqueur des 250 cmc. est une des révélations de la saison de moto-cross.

#### JOURNÉE TRAGIQUE AU VELODROME DE GENEVE

(De notre correspondant particulier)

La Direction du vélodrome de Genève avait organisé le dimanche 19 septembre une journée motocycliste, avec au programme la participation des Français Chevallier, Bollo, Alonso, Perrin, Donini, Berthet, Cappello, Delalande, Mlle Sabat et les Suisses Aubert et Richez.

Arrivés le samedi, les Français se sont peu entraînés, mais ont fait une grande impression sur le public qui assistait aux essais.

Malheureusement, de graves accidents se sont produits le dimanche. Avant le départ, les coureurs voulurent faire quel-

ques tours, pour chauffer les machines. Cappello fut déporté dans un virage, projeté contre la balustrade où un enfant eut les poignets fracturés. Cappello, qui avait roulé sur la piste, fut heurté par un amateur genevois, qui a son tour renversa Mlle Sabat qui entra sur piste avec sa 125 cmc. A ce moment, Delalande qui arrivait, fit une chute, ayant heurté les motos tombées sur la piste.

Ce premier accident se solde par une fracture de la clavicule pour Mlle Sabat, et des contusions multiples pour Cappello, Delalande et le genevois Golay.

Quelques instants plus tard, le coureur de dirt-track Berthet, de Paris, fit une chute à la sortie du virage, côté Salève. Son casque ayant été arraché, il vint donner de la tête contre la barrière, et fut tué sur le coup.

Ce fut terrible, et beaucoup de spectateurs quittèrent la piste. Les courses se déroulèrent ensuite, sans grand enthousiasme. Paulot fut arrêté dans sa tentative de battre le record de la piste, les officiels craignant un nouvel accident. Une démonstration d'acrobatie fut exécutée par Dausat sur sa Triumph 500.

Notons encore que la direction du Vélodrome a prévu une nouvelle réunion pour le 10 octobre, dont le bénéfice sera versé à la famille du regretté Berthet. Une question se pose cependant. Le Vélodrome de Genève est-il vraiment adapté pour de pareilles courses? Un entraînement de plus longue durée devrait être effectué, cette piste ayant la réputation d'être une des plus dures d'Europe. Une enquête s'impose en tout cas, et des mesures propres à éviter de pareils accidents doivent être prises sans tarder.

A la famille de Jean Berthet, ainsi qu'à

Ci-dessous : Lusseyran, vainqueur en 500 et meilleur temps à Argenteuil, qui se distingua également le 19 septembre.



tous ses camarades, nous présentons nos condoléances les plus sincères, et les assurons de notre plus vive sympathie.

M. RUPHI

#### RESULTATS

Poursuite sidecars, 5 tours, 1<sup>ère</sup> série : 1. Aubert, 1' 15"; 2. Bollo, à 160 m.

2<sup>e</sup> série : 1. Chevallier, 1' 23"; 2. Alonso (abandon).

Finale : 1. Chevallier, 1' 17"; 2. Aubert.

Poursuite à l'australienne, 5 tours : 1. Richold; 2. Aubert; 3. Chevallier.

Individuelle des 125 cmc., deux manches de 24 tours, 1<sup>ère</sup> manche : 1. Alonso, les 8 kms en 6' 18"; 2. Perrin; 3. Donini.

2<sup>e</sup> manche : 1. Donini, les 8 kms en 5' 39"; 2. Perrin; 3. Alonso.

# TROISIEME VICTOIRE de L'ANGLAIS HALL à MONTREUIL

HUC, remporte l'épreuve nationale. Belles courses de LUSSEYRAND, Gilbert BRASSINE et PERENNES dans les éliminatoires.

Dans les courses internationales, nos représentants furent moins heureux. Basil W. Hall et Harold Lines remportèrent tour à tour les éliminatoires. Dans la finale, à la suite d'une bûche magistrale, Hall rétrograda de la première à la dernière place, mais repartit aussitôt et récita son exploit prodigieux de l'avant dernier meeting de Montreuil. Il remonta un à un tous les concurrents français, puis attaqua Meunier et Lines, qui se bagarraient pour la première place. Il les dépassa à leur tour et gagna une fois de plus avec une incroyable aisance. La malchance des belges ne retira rien à leur valeur, mais comment ne pas admirer la super-classe et l'audace acrobatique des champions anglais qui, pour reprendre l'expression de Van Hove, se balladent sur le circuit de Montreuil comme sur les boulevards ?

Dans cette finale internationale, la plupart des Français furent éliminés pour des causes diverses. Ladevèze, notamment, fut victime d'une chute qui entraîna de multiples contusions. Deshaies fut le seul de nos représentants à terminer la course. Il n'y avait d'ailleurs plus à la fin que quatre participants sur le circuit.

## RESULTATS

1<sup>ere</sup> série 350-500 Nationale (8 tours)  
1. Lusseyran, 13' 29" 4; 2. Legrand; 3. Perlin.

2<sup>e</sup> série 350 Nationale (8 tours)  
1. Perrennes, 14' 36" 1; 2. Viaud; 3. Bobio.

3<sup>e</sup> série 350-500 Nationale (8 tours)  
1. Brassine Gilbert, 13' 5' 5" 1; 2. Huc; 3. Brassine Marcel.

Finale Nationale — 3 premier de chaque série (12 tours)

1. Huc (Motor-Club), 20' 31" 2; 2. Lusseyran; 3. Perlin; 4. Perrennes.

1<sup>ere</sup> série Internationale (10 tours)  
1. B. W. Hall (Anglais), sur A.J.S., 16' 10"; 2. Ladevèze (français), sur Ariel, 16' 32"; 3. Deshaies (français), sur B.

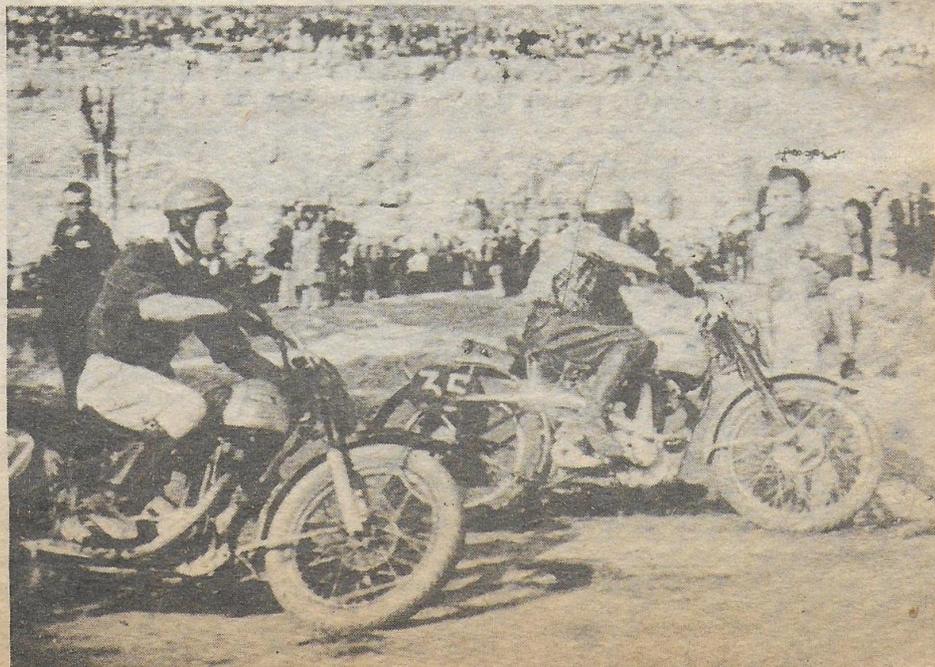
S.A., 16' 41" 3; 4. Dauge (français), Flèche d'Argent, 20' 22" 3.

### 3<sup>e</sup> série Internationale

1. Lines (anglais), sur Ariel, 16' 33"; 2. Verrechia (français), sur A.J.S., 16'



L'orléanais Mourry, brillant second en 250 cmc.



Joseph Perennès, de l'A.S.P.P. premier d'une série nationale 350-500 cmc.

Hall vient encore de gagner à Montreuil ! Sa victoire générale, en association avec son équipier et compatriote Harold Lines, permit à l'Angleterre de s'attribuer la « Coupe des Nations ». La lutte anglo-belge pour le trophée fut particulièrement âpre, et il est regrettable que la Belgique n'ait pu opposer, dans la finale internationale, qu'un concurrent aux deux as britanniques. Ces derniers ont eu leur revanche de Spa, ayant triomphé sur toute la ligne. Il faut reconnaître que les Belges ne furent pas aussi heureux, et que les machines de Cox et de Meunier accusèrent quelques défaillances momentanées. Dans la course comme dans le « match défi » ajouté au programme, les anglais triomphèrent avec respectivement Basil W. Hall et Lines.

Les courses nationales furent également très animées. En 250 cmc., Adnet tourna autour de tout le monde sans être inquiété à aucun moment. Dans la même course, l'orléanais Mourry se distingua de façon toute particulière, remportant pour sa première apparition à Montreuil une remarquable deuxième place. Le comportement du rémois Gamba fut aussi des plus élogieux.

Dans les éliminatoires nationales 350-500, Lusseyran, récent vainqueur du motocross d'Argenteuil et Perrenès, affirmèrent une fois de plus leur classe. Mais nous devons faire une mention particulière pour Gilbert Brassine, qui est en passe de devenir un de nos meilleurs « nationaux », et qui manqua de peu, dans la finale, de rééditer son succès de la deuxième éliminatoire. Son abandon laissa la place à Huc, du Motor-Club, dont la tenue fut également irréprochable. Signalons le beau geste de Huc, qui offrit son bouquet à Gilbert Brassine à la fin de la course.

Lusseyran (n° 27) et Huc (n° 35) aux prises pendant l'épreuve nationale, que le second remporta.

46" 2 ; 3. Perlin (français), sur A.J.S., 16' 47" 1 ; 4. Cox (belge), sur Triumph, 16' 49" 2 ; 5. Van Hove (belge), sur B.S.A., 16' 54" 1.

**Catégorie 250 cmc.**  
1<sup>ère</sup> série (12 tours)

1. Adnet, 21' 52" 3 ; 2. Mourry, 22' 11" ; 3. Gamba, 23' 43' 4 ; 4. Mariani, 22' 49" 4.

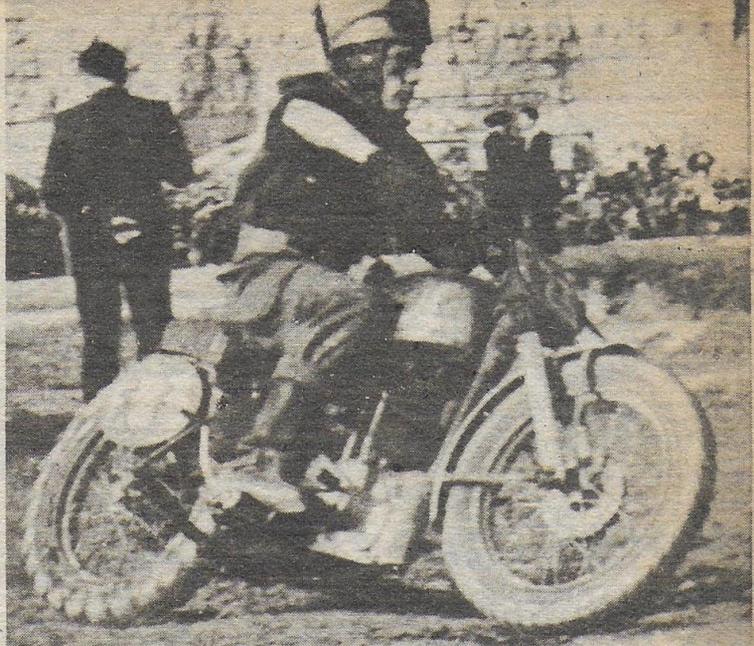
**Finale Internationale (15 tours)**

1. Hall (anglais), sur A.J.S., 23' 45" 3 ; 2. Lines (anglais), sur Ariel, 23' 48" 1 ; 3. Cox (belge), sur Triumph, 23' 57" ; 4. Deshaies (français), sur B.S.A., 25' 17" 3.

D'une façon générale, toutes les épreuves ont été âprement disputées. La finale internationale a été particulièrement fertile en émotions. La lutte entre les deux anglais Hall et Lines et le belge Cox a été acharnée. A noter les descentes spectaculaires de l'Anglais Lines.

Pour terminer, le belge Meunier qui avait été éliminé de la finale par suite d'incidents mécaniques, a jeté un défi sur 5 tours aux 2 britanniques. C'est Lines qui a gagné ce match hors programme, 2<sup>e</sup> Meunier, 3<sup>e</sup> Hall (chute).

La journée du 19 septembre fut l'occasion pour l'écurie Brassine de se distinguer, avec Lusseyan, puis Gilbert et Marcel Brassine. La photo ci-contre représente Gilbert Brassine qui se hisse au niveau des meilleurs. Il était en tête de l'épreuve nationale quand un incident malheureux le força à abandonner.



## RECORDS

### DES RECORDS BATTUS EN BELGIQUE

La semaine des records de Jabbeke, en Belgique, a été marquée par d'intéressantes performances. Cinq records mondiaux et six records de Belgique ont été battus, en 125 cmc., 350 et 1000 cmc. solo et sidecar. Le record motocycliste belge en 1000 cmc. et toutes catégories a été battu par René Milhoux, sur 1000 cmc. Vincent H.R.D. Black Shadow, avec 230 kmh. 326 sur le kilomètre. L'ancien record belge était également la propriété de Milhoux, depuis 1934, avec 224 kmh. 019. La machine employée était alors une 500 monocylindrique à compresseur.

Les records du monde battus le furent par Delabarre et Frère, sur 125 cmc Puch, et par Milhoux, sur sidecars 1000 cmc. Vincent H.R.D.

#### RESULTATS

**A. Delabarre, sur Puch**  
**Catégorie 125 cmc.**

Kilomètre départ arrêté :  
Record du monde et de Belgique : 40 s. 30/100 (89,330).  
Ancien record du monde : 41 s. 40/100 (87,009).  
Mille départ arrêté :  
Record du monde et de Belgique : 1 m. 00 s. 17/100 (96,288).  
Ancien record du monde : 1 m. 04 s. 90/100 (89,204).

**Paul Frère, sur Puch**  
**Catégorie 125 cmc.**

Kilomètre départ lancé :  
Record de Belgique : 32 s. 77/100 (109,856)  
Mille départ lancé :  
Record du monde et de Belgique : 53 s. 72/100 (107,848).  
Ancien record du monde : 56 s. 40/100 (102,790).

**A. Delabarre, sur A.J.S.**  
**Catégorie 350 cmc.**

Mille départ arrêté :  
Record de Belgique : 46 s. 74/100 (123,952)  
**R. Milhoux, sur Vincent H.R.D.**  
**Black Shadow**

**Catégorie 1000 cmc. solo**

Kilomètre départ lancé :  
Record de Belgique, 15 s. 63/100 (230,326)  
Ancien record : 18 s. 38/100 (195,865)

**Catégorie 1000 cmc. sidecar**

Kilomètre départ arrêté :  
Record du monde et de Belgique : 26 s. 76/100 (134,529).  
Mille départ lancé :  
Record du monde et de Belgique : 28 s. 5/100 (151,327).

Les anciens records en 125 étaient la propriété de l'anglais C. B. Nash, sur New-Imperial depuis 1935, et ceux en sidecars 1000 cmc. avaient été battus par le regretté Fernihough, sur Brough Superior, en 1937.

# Clubs

### UNION MOTOCYCLISTE DE L'AUBE.

— L'Union Motocycliste de l'Aube a effectué sa première sortie le 5 septembre, malgré un très mauvais temps, ce fut une bonne journée, et nul doute que les 80 membres inscrits à ce jour feront boule de neige. Au cours de cette journée une épreuve de vitesse sur 200 m. fut remportée en 125 cmc. par Gratté ; 250 cmc. par Martin ; 350 cmc. par Boulard et 500 cmc. par Roman. Le 19-9, l'U.M.A. organise une autre sortie au cours de laquelle sera disputé un Rallye clocher. Motocyclistes Aubois, les portes de l'U.M.A. sont ouvertes sur un avenir prometteur.

### TROIS OUVRAGES INDISPENSABLES LE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

Guide pratique et technique, traitant de tout ce qui concerne la moto, le vélomoteur, le sidecar. Prix, à nos bureaux : 225 francs (pour envoi par poste ajouter 40 frs pour frais de port et d'emballage. Franco : 265 frs.

### L'ART DE CONDUIRE (la moto et le sidecar)

Prix à nos bureaux : 200 frs. (frais de port et d'emballage pour envoi par poste : 40 frs. Franco : 240 frs.

### L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION

Tous les trucs, toutes les ficelles dévoilées. Ce livre vous permettra d'acquies à coup sûr, et d'économiser de nombreux billets de mille...

Prix, à nos bureaux : 300 francs (frais de port et d'emballage pour envoi par poste : 40 frs. Franco : 340 frs.

**MOTO-CLUB LEZIGNANAIS.** — Composition du bureau : Comité d'honneur : M. l'adjudant-chef commandant la brigade de gendarmerie, M. le commissaire de police, M. Bonnin Alexis, doyen d'âge du M.C.L. (permis de conduire délivré le 17 juin 1904), Comité directeur : Président actif : M. Estadas Henri. Vice-Président : M. Astié Georges. Trésorier : M. Tavella Georges. Secrétaire adjoint : M. Solsonne Joseph. Secrétaire général : M. Soulié Marcel. Secrétaire adjoint : M. Coux Georges. Membres du bureau : MM. Barrooteu, Lasserre Louis, Lauthier René, Mestre Georges, Priot Antoine, Solsonne Louis, Priot Joseph, Soulié Martin. Délégué à la presse : M. Barrié Aimé. Commissaires sportifs : MM. Serge Paul, Berdaguer Marius, Communay Etienne, Henri Louis. Chronomètres : M. Calvayrac Jean, Cayrol René. Capitaines de route : Vélomoteurs : M. Louis Roger. 175 cmc. : M. Barrié Aimé. 250 cmc. : M. Rivière Maurice. 350 cmc. : M. Daurelle. 500 cc. : M. Fabre Lucien. Sidecars : M. Solsonne Joseph. Starter : M. Jean-Pierre Edouard. Infirmier de route : M. Tavella, de la C.R.F. Service sanitaire : Docteur Monroux. Mécaniciens de route : MM. Lasserre, Mestre, Solsonne, Délégués au matériel : MM. Roubio Edouard, Schreiber Pierre.

**MOTO-CLUB CHATILLONNAIS.** — (Tourisme-Sport-Camping). — A compter du mois d'octobre, il ne sera plus organisé qu'une seule réunion mensuelle qui aura lieu le premier jeudi de chaque mois, à 21 h., au siège, en conséquence la prochaine réunion aura lieu le jeudi 7 octobre 1948, à 21 h., siège social, 47, rue Gabriel Péri, Châtillons s. Bagneux (S.). Le calendrier mensuel a été ainsi arrêté :

Dimanche 3 octobre : Sortie de propagande et d'information au siège de la section locale du 15<sup>e</sup> arrondissement qui a été transférée, Café Petit, 84, rue de la Procession (place Falguière). Rassemblement des participants à la Section de Vanves, lpace de la République, à 10 h. Défilé en groupe derrière auto-pilote.

Dimanche 10 : Sortie pour le ramassage des chataignes. Le lieu de cette sortie sera décidé au cours de la réunion du 7 octobre, vraisemblablement en vallée de Chevreuse. Départ le matin, déjeuner pique-nique si le temps le permet.

En outre, le M.C.C. organisera sa soirée motocycliste d'automne probablement le samedi 16 octobre, à 20 h. 30, dans la salle du Stade Municipal de Châtillons, au programme : distribution de récompenses. Séance cinématographique. Travail et présentation de l'équipe olympique féminine de gymnastique. Attractions diverses et pour clôturer cette soirée une sauterie amicale sera organisée.



Le départ de la catégorie 350 cmc., remportée par Poncetti

## LE CIRCUIT D'ANFA

### « TOURIST TROPHY MAROCAIN »

Cette épreuve marocaine s'est disputée le 5 septembre dernier en présence d'un grand nombre de sportifs. Elle a remporté un succès tout à l'honneur du Moto-Club Marocain, d'autant plus méritoire qu'aucun accident n'est venu assombrir cette belle journée motocycliste. Le meilleur temps général fut accompli par le coureur Janin, de Casablanca, sur la 500 Guzzi Dondolino de l'Ecurie Ladevèze et devant l'italien Zonco. En 350, l'algérois Poncetti (Matchless), triompha du redoutable Martinez, dont la machine n'est plus assez rapide pour vaincre les bolides modernes. En 250 cmc., Higuero, auquel ses multiples succès ont valu le qualificatif d'imbattable, a triomphé une fois de plus, remportant sa 14<sup>e</sup> coupe depuis 2 ans.

Enfin, en 125 cmc., Domingo gagna devant Schmickrath et Meyer. C'est la première fois que les petites cylindrées

**Ci-dessous : Poncetti, gagnant des 350 cmc. sur Matchless.**



étaient invitées à participer à cette belle course, que son ampleur a permis de dénommer « le T.T. Marocain ».



**Ci-dessous : Higuero, auquel ses nombreux succès ont valu le surnom « d'imbattable » a ajouté un fleuron de plus à son palmarès, enlevant la catégorie 250 cmc.**

La manifestation fut corsée d'une épreuve cycliste et d'un circuit de régularité militaire, ce dernier étant remporté par l'équipe n° 3, du 1<sup>er</sup> Régiment de Chasseurs d'Afrique. De nombreuses personnalités officielles avaient tenu à y assister, montrant ainsi la considération dont jouit le sport motocycliste en terre marocaine.

Félicitons sans réserve les responsables du Grand Prix d'Anfa, et souhaitons-leur de rééditer avant peu la manifestation du 5 septembre !

#### RESULTATS

##### Catégorie 125 cmc.

1. Domingo, les 41 kms en 35' 40" (68 kmh. 971) ; 2. Schmickrath, 36' 18" ; 3. Meyer, 37' 55" ; 4. Sandra, 38' 32" ; 5. Henri André, 43' 44" 8/10 ; 6. Biondo, à un tour.

Meilleur tour : Santenac F., 3' 15", moy. 75 kmh. 692.

##### Catégorie 250 cmc.

1. Higuero (Triumph), les 61 kms 500 en 42' 21" 8/10 (87 kmh 131) ; 2. Flahaut (Jawa), 45' 39" ; 3. Castelo (NSU), à 2 tours.

Meilleur tour : Higuero, 2' 46" 7/10, moy. 88 kmh. 542.

##### Catégorie 350 cmc.

1. Poncetti (Matchless), les 61 kms 500 en 40' 11" 2/10 (91 kmh. 829) ; 2. Martinez (Terrot), 40' 33" ; 3. Scotto (Royal-Enfield), à 1 tour ; 4. Vittet (Terrot) ; 5.



**Janin, sur la Guzzi Dondolino de l'écurie Ladevèze, accomplit le meilleur temps de la journée, et triomphe en catégorie 500 cmc.**

Rivet ; 6. Leighon (BSA) ; 6. Pomarès (Triumph), Meilleur tour : Poncetti, 2' 37", moy. 94.013 (record battu; ancien record, 2' 42" 8/10, par Alvès).

#### EPREUVE DE REGULARITE MILITAIRE

Vitesse imposée : 70 kmh. Motos Harley-Davidson 750 cmc.

1. Equipe N° 8 (1<sup>er</sup> RCA), capitaine Vieux), 67 points (capitaine Vieux; adj. Guédou, M.D.L. Sauvage) ;

2. Equipe N° 7 (1<sup>er</sup> RCA), lieutenant d'Audhrain, 75 pts; (lieut. d'Audhrain, M.D.L. C. Thomas, brig. Crusierol) ;

3. Equipe N° 2 (32<sup>e</sup> Train), capitaine Verdez, M.D.L. Lhote, Cr. Gadea ;

4. Equipe N° 4 (32<sup>e</sup> Train), Lt Didio, 193 pts (Lt Didio, M.D.L. Tignière, M. D.L. Primet) ;

5. Equipe N° 1 (32<sup>e</sup> Train), adjudant Vittet, 201 pts (Adj. Vittet, M.D.L. Girard, M.D.L. Juglard) ;

6. Equipe N° 6 (1<sup>er</sup> RCA), lieutenant Lefebvre, 211 pts (lieut. Lefebvre, M.D.L. Paquette, M.D.L. Richard) ;

7. Equipe N° 5 (4<sup>e</sup> RSM), lieut. Petit, 390 pts (s.-lieut. Petit, adj. Martin, M. D.L. Mieckensturm) ;

L'équipe N° 3 (du 32<sup>e</sup> Train) fut éliminée, parce que terminant incomplète.

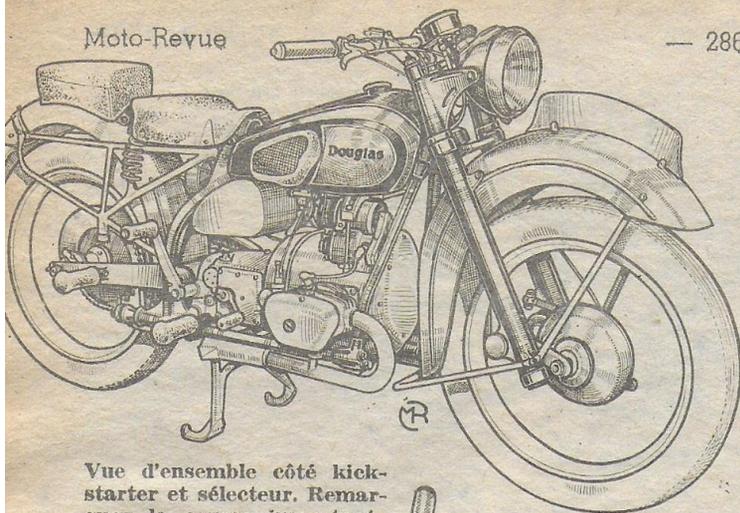
##### Catégorie 500 cmc.

1. Janin (Guzzi-Dondolino), les 82 kms en 50' 1" 4/10 (98 kmh 367) ; 2. Zonco (Guzzi), 51' 56" 1/10 ; 3. Pomarès, 52' 07" ; 4. Nouaïsser, 54' 20" ; 5. Flahaut, à un tour ; 6. Salah, à 2 tours.

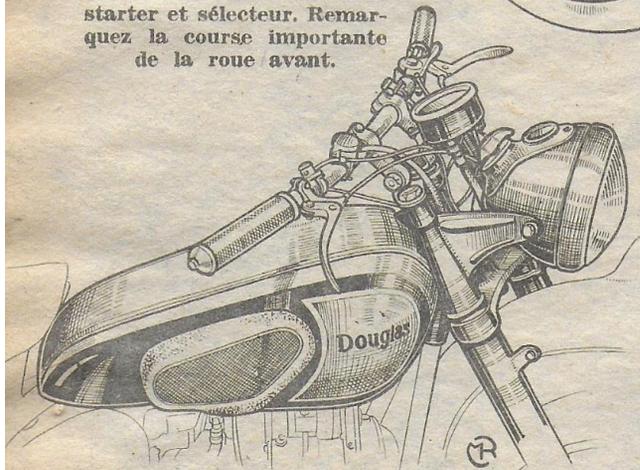
Meilleur tour : Janin, 2' 26" 6/10 (moy. 101 kmh. 374) ; record battu (anc. rec. 2' 32" 5/10, par Zonco).

# La 348 cmc DOUGLAS

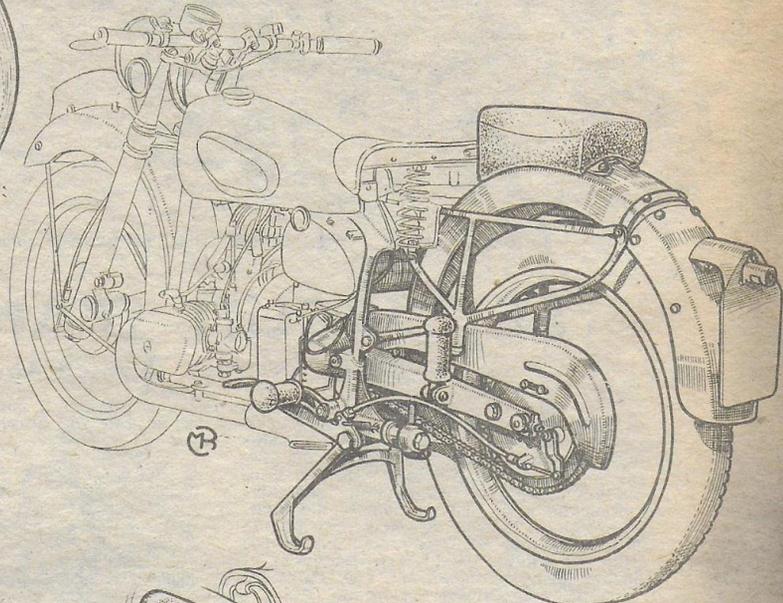
actuellement visible chez Paul Ladevèze, où une machine de ce type est en démonstration, présente de nombreux détails intéressants. Voici une série de croquis effectués par notre bureau de dessin, montrant les principales caractéristiques de cette originale machine.



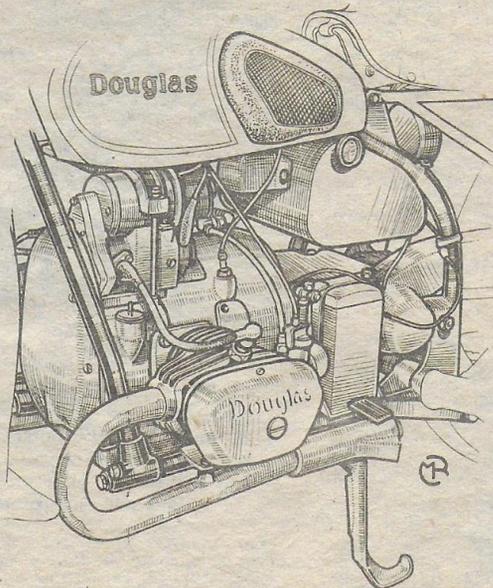
Vue d'ensemble côté kick-starter et sélecteur. Remarquez la course importante de la roue avant.



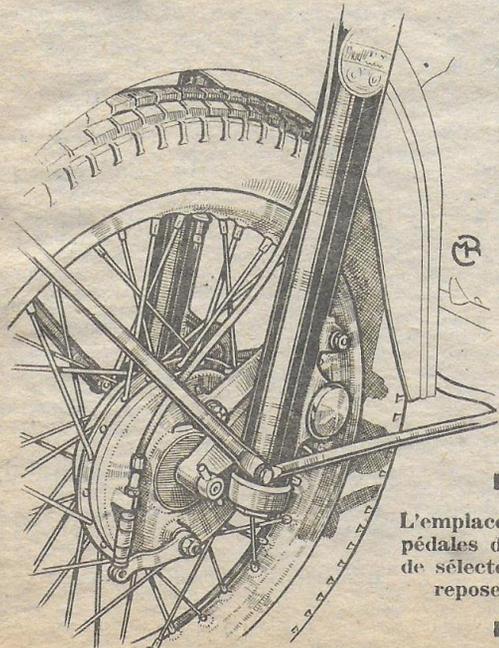
Ci-dessus : Le réservoir, avec ses larges knee-grips, le petit guidon de forme rectiligne, la fixation du phare et l'emplacement du compte-tours.



Ci-contre : le bloc-moteur. On distingue au sommet, l'emplacement de la magdyno, et celui de la batterie derrière le cylindre gauche.

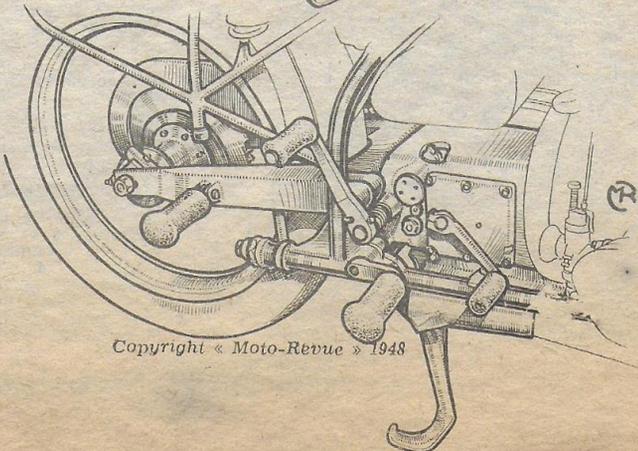


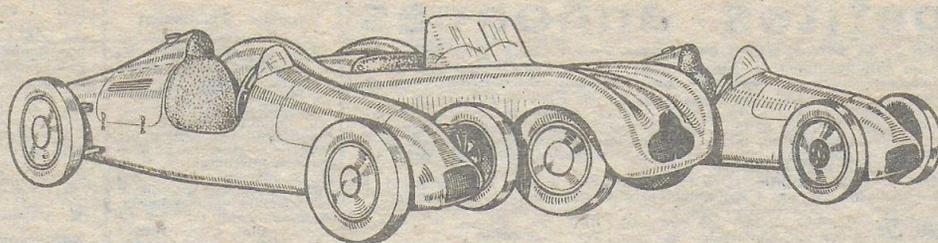
Ci-dessus : détail de l'arrière. Suspension par bras oscillant et barre de torsion, garde-boue à charnière, fixé très solidement, béquille centrale à relevage instantané.



L'emplacement des pédales de kick et de sélecteur, et du repose-pieds.

Ci-dessus : Détail du mécanisme de la suspension avant à balanciers et de la commande du frein avant.





## « PROPOS 500 »

L'activité des constructeurs amateurs, si j'en juge par le nombre de lettres qui me sont parvenues, ne s'est pas ralentie pendant la période des vacances. Bien au contraire, beaucoup d'entre eux ont mis à profit ce répit pour s'occuper plus activement de leur petit racer, que ce soit sur le papier ou en construction effective. Dans le dernier numéro de M.R., j'ai donné une liste de tous ceux qui avaient manifesté l'intention de construire. Je leur demandais de me donner des nouvelles de leurs réalisations. Cette liste est loin d'être exclusive. Que tous ceux qui construisent individuellement me tiennent aussi au courant de l'avancement de leur montage. Qu'ils s'attachent surtout à respecter le règlement Français qui, aligné sur le règlement international, exige 4 roues, une cylindrée maxima de 500 cmc, et une carrosserie complète et non pas une moto à 4 roues. Le mouvement 500 risque de prendre à Paris et dans la proche banlieue une allure plus concrète. Et voici comment. Le

mement décidés à construire dans ces conditions, sont disposés à mettre la main à la pâte et à tout faire pour la réussite du petit groupe que nous formerons. Pour ceux qui par nos précédents articles connaissent le Racer 500 A, je dirai que les pièces envisagées sont le châssis, la suspension, la direction et les éléments de carrosseries qui seront en matière plastique. Des roues spéciales en dural moulé sont prévues aussi.

Que ceux que ce projet intéresse mécrivent. En ce qui concerne le prix de revient, je les prévins d'avance que je ne le connais pas encore, mais ce que je peux leur dire, c'est qu'il sera de beaucoup inférieur à celui qu'ils auraient eu en construisant seul, et malgré cela les chances de réussite seront très améliorées. Tout cela uniquement par le mon-

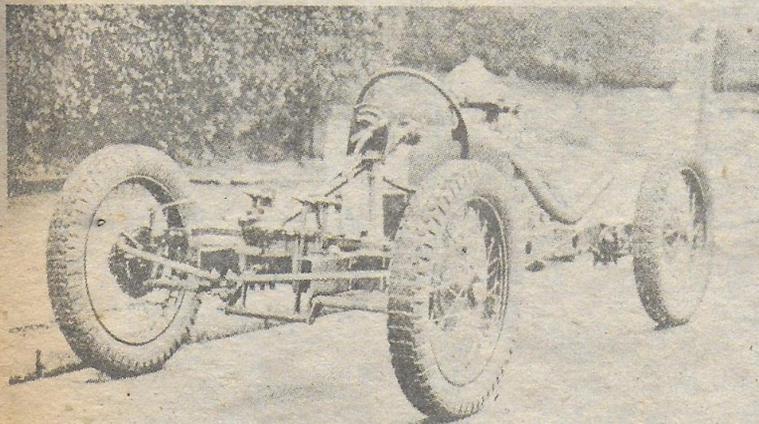
tage en série par les constructeurs amateurs eux-mêmes.

N'ayant pas encore reçu de Belgique les feuilles à remplir pour recevoir le bulletin belge des 500, je prie ceux qui m'ont écrit à ce sujet de patienter. A noter qu'il se pourrait que bientôt les 500 Français aient aussi leur journal !

Jean BERNARDET

Toute correspondance relative aux « voitures 500 » doit être adressée aux bureaux de « Moto-Revue », 12, rue de Cléry, à Paris.

Joindre une enveloppe timbrée pour la réponse, et un « coupon-consultation » découpé dans le guide de montage si vous êtes en possession de ce dernier.



Ci-contre : le châssis de la voiture 500 Marwyn, montée avec un moteur J.A.P. racing de moto. Cette machine a fait quelques belles exhibitions en Angleterre.

### 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 fiat-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).

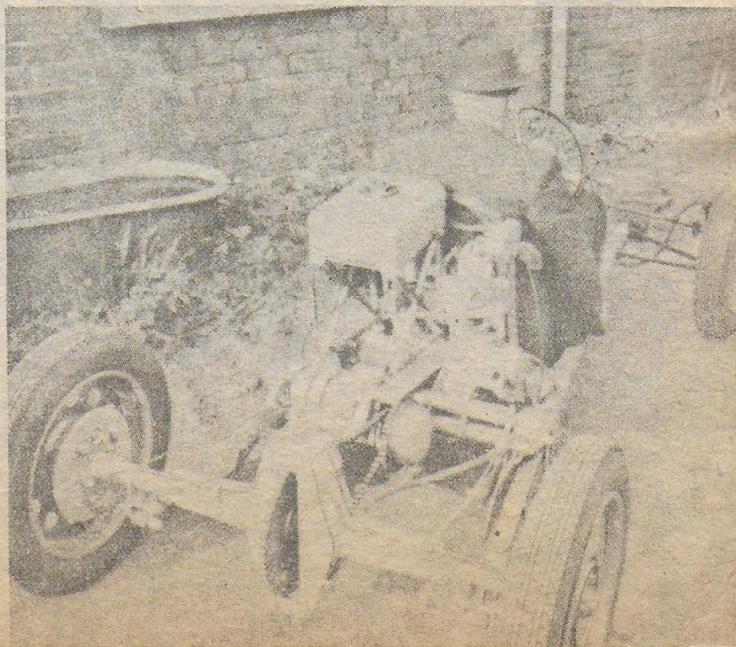
Le prix de la série de plans et du manuel de montage pour CHAQUE MODELE est de 1.000 francs (joindre 40 francs pour envoi recommandé scus tube). Verser la somme ci-dessus, majorée des frais d'envois à notre C.C.P. 297-37. Hâtez-vous, car le premier tirage ne tardera pas à être épuisé. Il ne nous reste plus qu'un nombre très réduit de plans Racer 500 A.

nombre des lettres accumulées me prouve que bon nombre de constructeurs amateurs n'ont hélas aucune notion du travail que représente le montage d'un racer. Ils n'ont par dessus le marché aucune relation dans le milieu mécanicien. Je vais essayer de grouper un certain nombre de ceux-là et faire réaliser par des professionnels les grosses pièces mécaniques. Pour le montage, ils l'effectueront eux-mêmes sous la direction de mécaniciens éprouvés. Cela leur évitera bien des déboires. S'ils n'ont pas de moteurs, on leur en procurera. Tout cela se fera en commun. Tous les matériaux et pièces leur étant fournis au prix coûtant. Pour cela naturellement il faudra accepter l'idée d'un type unique de Racer. Le choix s'est porté sur le type A, avec la possibilité de monter tous les moteurs 500, aussi bien des « mono » que des flat-twin. Nous monterons ensemble successivement tous les éléments des voitures qui seront absolument identiques, seule condition pour obtenir par la fabrication en petite série, des prix raisonnables.

Les constructeurs amateurs auront la certitude aussi de se procurer les pièces détachées que par la suite, ils auront peut-être besoin. Le nombre des candidats constructeurs ne saurait être illimité, aussi ne retiendrais-je que ceux qui fer-

Un autre châssis britannique, celui de la voiturette 500 établie par G. Lang and R.L. Coward, vu ici de 3/4 arrière. On remarque le détail de la transmission finale et de la suspension par ressorts à lames.

(clichés Iota)



# 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).  
Écrivez très lisiblement (caractères imprimés ou dessin). 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

ZUNDAPP KS600 side ét. imp. Grancher, 5, r. Hébert, Clamart  
PART. v. Motoconf. 350 culb. spt b. ét. b. pns vélom. 100 cc. New-Map b. ét. b. pns RIEU, 134, bd Pontoise, Montigny les Cornielles (S.O.), 200 m. gare  
350 MATCHLESS f. télescope. mod. 47, 165.000, Raincy 47-72.  
ROGER, 100, Grande Rue, Villemonble.

TERROT 175 b. ét. + access. CASIER, 114, r. Danremont-18°  
350 MATCHLESS neuve au plus offrant. D'HAUVERS, 17, rue Champarans, Colombes.  
F.N. M86S side état impeccable COUSIN, 10, imp. J. David, Asnières, après 18 heures.

DRESCH 500 2 cyl. card. pns nrs parf. état mec. LAUTIER, 9, sq. Thimerais, 17, apr. midi  
DKW 500 2 cyl. sélect. pns nrs ém. chrom. état nt. LAUTIER, 8, sq. Thimerais, 17

500 CULB. Sarolée avec side parfait état 90.000. BAILLY, 65 ter, r. St-Maur, Maisons-Alfort, ENT. 07-40.

TERROT 350 culb. HSS b. ét. te équip. LORIOT, 9, rue de Mézières, 6° LIT 55-72

D.K.W. 350 N2 nve orig. urgent poss. créd. VIENOT, Ség. 50-19  
NEW-MAP 500 side mec. imp. 80.000. Boucherie, 9, r. Bayen-17°

TERROT 175 cc. 25.000. ADAM, 85, r. Hoche, Houilles. (S.O.)  
PART. v. R. Enfield 350 lat. 1939 cm. nve. vis. GAR. 114, rue Damrémont, 18°

MOTOBECANE 350 R44C culb. mot. réf. 1.000 kms. Tissandier 14, r. de la Redoute, St-Cloud.  
MATCHLESS tel. c. nve pr. in. Ranchin, 131, r. Pyrénées, soir

DARMONT 4 roues tr. b. état 1er m. att. ess. PLA. 01-24, mat.  
DARMONT 6 CV Etoile de France mec. et pns imp. LE DRU, 11, allée Labryere, Livry Gargan (bus 147)

Épaves BMW DKW Norton, etc. Laugier 7, r. E. Faure, Vincennes  
Malade v. Zundapp tractée. BMW R 35 neuve. ENT. 34-15

CALTHORPE 350 culb. neuve repr. pl. fiable 100.000. PUIO, r. de la Justice, Paris 7°  
PART. v. BMW R 12 7 CV av. side Précision ét. neuf 10.000 kms 3 pns nrs. QUILLÉ, 17, r. de la Villette, 19°, 19 h. 30.

V. vélo à moteur VAP t. b. ét. 180.000. POMES, 49, r. Petit-12°  
MOTO 5 v. p. ét. 48.000. Iviann, 3, r. Yvonne, Por. 19-97 19 h.

V. Harley side 48 nf modèle luxe 750 cc. DATOUR, 196, av. d'Argenteuil, Asnières (Seine)  
N.S.U. 250 sup. cul. neuve. écr. Fournier, 38, r. Louvre, Paris

125 TERROT 4 t. sélect. cme nve 90.000. DASQUE 21 r. Yves Léger, Choisy-le-Roi (Seine).  
1000 BSA 5 1. aux 100, 85.000. Esjuel, 6, r. Evian, Issy-1-MX

350 DKW NZ cilante LAPOUJADE, 8, r. de Châteaudun, Nanterre à part. 18 h. et samedi  
R-ENFIELD 250 culb. 4 vit. sélec. ét. nf 90.000. NESU 250 4 vit. parf. ét. 60.000. Perouché 27, av. du Château, Brunoy.

DKW 342 cc. pns nrs 90.000. Goldblum, 42, r. Compans, 19°  
R. GILLET nve 4 CV juste rodée. CLAUDE, TRI. 92-08, entre 13 h. et 14 h. 30.

A V BMW R5 500 cc. culb. f. tel. bicy. Mouret 24 r. V. Le Coz Versailles, sam. et soir apr. 19h.  
500 TRIUMPH 2 cyl. impéc. 1.1. moteur Matchless, pièces Triumph. TURIGNY, 52, r. de la Goutille d'Or, Paris, 18°

NSU 250 sup. cul. 4 v. sel. p. nrs 49 bis r. J. Savar, Créteil

TERROT RGAS 500 sup. cul. 4 vit. sél. av. side 700 kms, parf. état. BUISSON, 6, quai V. Hugo, Champigny (Seine).  
BMW R73 neuve 2 carbur. origine, tél. EDO. 35-99, repas.

AUTO MOUCHE Poirier 2 v. ét. nf BSA 3 CV 4 tps t. bon état. Terrot 3 CV 2 tps état neuf, SOULIER, Cycles Motos, Les Taillades (Gard).

RUDGE 500 cul. d. mod. f. tél. tr. rap. acc. repr. ALE. 30-25.  
VELOM. Alcyon 100 pns nrs mot. imp. 40.000, rep. BELLANGER, 37, r. Truffaut, Paris.

BMW 400 cc. 4 vit. f. tél. card. nve impéc. et B.14 plat. bon état. écrire VANVACAS, 13, place Gare, Villemonble.  
SIDE Norton origine pneu nf 20.000. AMBILLE, 1, rue Crespin du Gast, Paris.

TERROT 4 HP lat. bon état, 32.000 frs. LAPORTE (S.O.), 37, Châteaudun, Paris 13°

SIDE Terrot 500 dern. modèle 1947, 3 first class, sel. imp. DIEU, 113 r. St-Charles-15° soir

SIDE Impérial convien. 350 30.000. BLANC, Villa Belle-donne, La Tronche (Isère).  
BMW 750 type R73 et Triumph 350 speed twin 2 cyl. roulées 30.000 kms, d'origine. JEAN, 10, La Plaine, Marseille, tél. Lycée 11-72.

MOTO marque G. Roy pneu b. ét. 5 v culb. prix 55.000, remorque mot. bons pns 16.000. Martineau, 77r. Barbès St-Maur

DKW état neuf, 65.000. GUEBOIS, Archacoh (Gironde).  
500 cc. MOTOCORFORT b. ét. av. pns. bas prix. BARRE, 88, r. Gambetta, Paris, 20°

ZUNDAPP KS 500 civile état et pneu neufs. BELLO, 29, r. Kuhlmann, Lille (Nord).  
C.R. épave 250 Terrot 4 tps. H. ROY, Magac Laval (H. V.)

V. ou éch. Zundapp KS 600 imp. side ctre p. voit. ou B. M.W. R12. ELOY, 30 bd Mission Marchand, Courbevoie.

HARLEY 7 CV av. side impéc ou éch. ctre pet. voit. sport. Paul MARTIN, 4, rue République, Knutange (Moselle).

PEUGEOT P 108 impéc. Px int. HERCHALLE, Songeons (Oise).  
Bon. TRIUMPH al. 3 CV. Lieven, 9, rue Erables, Robinson.

GNOME-RHONE type X 7 CV culb. prix 100.000 frs. RAY-SAT, Champs (Yonne).  
BSA 250 cmc. type CII 1945, 3000 kms. PAILLARD, rue aux Merles, Laval (May), tél. 61-29

V. TERROT 500 sup. cul. side 48 et nf. impéc. ou éch. ctre Simca. JAMET, 22, r. Bourguignon, Erment (S.O.), le matin

BMW R73 nve, Triumph T100 tr. belle, 2 vélom. Motobéc. 125 nrs, 13, pass. Lathuille, 18°  
BMW type R10 7 CV ét. neuf impéc. Ets Lauterbach, 3, r. Robert Etienne, Dijon.

VELOMOT. Motobécane 125 4 vit. sort. usine 47, ét. nf. téléph. BAILLY, Jasmin 94-40.  
AJS 500 course ét. nf ou éch. ctre touriste b. spt. BUCHER, 142, av. Ledru-Rollin, 11°

P 107 b. ét. 65.000. r. MEGRET 24, rue de Paris (S.O.)  
GN-RHONE 5 CV culb. type CV2 et nf. Reboilar, 16, r. de la Grande Tréfilerie, Paris, 18°

MOTOCORFORT 3 CV b. ét. 55.000. DELAFOLEYE, 88 ter, r. de Paris, Roumainville (matin)  
GN-RH AX2 ét. nf rouge et chr. 135.000. TISSERON, Garage, Sedan (Ardennes).

SUP. Norton 500 mod. intern. arb. à cam. ent. ref. état neuf habillage spécial avec side neuf. PATUPELLI, 12, rue Monzel, Saint-Ouen, CL.I. 04-30.

NSU 350 cul. sél. 4 vitesses. Tél. CAR. 65-97.  
V. ou éch. DKW contre 125 Terrot. SALZE, 38, rue Campo Formio, Paris, 13°

HARLEY neuve chr. bleu spt. AR. 36, r. Notre Dame de Lorette, TRU. 85-03.  
B.M.W. R35, B.M.W. R4 moteur neuf, R35 peccy all. BONNEAU, 80, r. Fleury, Clamart.

V. GR 3 CV Junior nf 70.000 LOUIS, 22, a. Beausette, Rueil.  
350 SOYER Jap angl. bs pns b. ét. 45.000. CHARDONNET, 36, Eg. St Denis, Paris, 10°

250 MA-DEB. b. ét. bons pns 50.000. BUISSON, 174, r. de la Porte Jaune, Saint-Cloud.  
BMW 750 R12 b. ét. STOPAR, 153, r. Amelot, Paris, 11°

KOELHER ESCOFFIER 350 culb. sel. b. ét. b. pns. HERMITANT, 104, av. de Paris, Vitry

BSA M20 ét. nf side Bern, px int. 2 b. r. H. Moreau, Asnières  
URG. BSA M20 mec. impéc. equip. opt. px int. BELLANGER, 39, r. Vilmicoat, 15°

ENS. moto side. Terrot 500 sup. cul. RGAS 6.000 kms état nf 140.000. MARAIS, 33, av. de St-Mandé, 12° (soir à partir de 19 h. et samedi matin).

DKW 500 SB sel. Vitex parf. ét. 110.000. FREISSE, 3, r. Ant. Volon, 12° (heures des repas).  
V. ou éch. 125 Ardie sélec. contre Solex transac. HUIBRECHT, 10, r. Sautroy, 17°

R. GILLET susp. AR remise à nf side delco, LILLEMANN, 32, av. Sarraill, Châtou (S.O.).  
VELOMOT. Motocorfort 100 cc. 4 t. et nf. ARNAUD, 20, rue Bouin, Colombes.

VINCENT FRD rap. sort. en 47 av. pl. offr. R. B. 178, rue H. Barbusses, Argenteuil (S.O.)  
D.K.W. 150 mod. luxe ét. nf pns nrs access. et outils ch. à ar. rech. plein essence. 100.000 DURANTON, 92, av. de Rigny, Bry sur Marne (Seine).

D.K.W. SB 350 2 tps sél. au pied ou éch. ctre DKW 125 Terrot, Monet-Goyon 175 à débat. Sadr. 34, rue Myrha, Paris-18°

600 N.S.U. sup. cul. chrom. av. side Zimar état neuf. DONDEY, 2, rue Baudrain, Gentilly.  
VENDS Tri a moteur Bloito type G35 pneu neufs 4 CV moto Terrot type HD 4 CV lat. 1947 tr. bon état. OLIDA, 85, r. Gide, Levallois. Per. 03-77 de 9 hrs. à 12 hrs et 15 à 18 hrs.

BSA. 500 culb. Etoile d'Or parf. état. DESPLAS, 102, bd J. Jaures, Cligny.  
EPAVE Motobécane 2 CV av. pap. bicycl. hom. cpité. BOU-TONS, 32, r. J. Louvel Tessier

NORTON 500 lat. susp. AR bne près mec. part. 130, rue ROHMER, 5° Cité Falgoutière, 15°  
B.S.A. 350 culb. 38 et nf. 103, rue Ferdinand Berthoud, Argenteuil, Tél. ARG. 07-60.

ZUNDAPP 4 cyl. 800 état imp. MONFOR, 4, rue Seurat, 14°  
ARIEL 4 cyl. 600 ét. imp. ou éch. ctre bicyandre. LAYAU, 5, rue Pôle Nord, Paris 18°

BMW R71 side Précis, caisse bois vélomot. Phénomén DECAUK, 12, r. de Port Mahon, 2°  
TRIUMPH angl. 350 culb. 4 vit. sélec. nve. Mgr 15r. St-Sabin-11°

SIDE seul. R. Gillet plateau frein sur roue. MEN. 63-30  
EPAVES Triumph angl. 220.000 MAR. 45, r. Jul. Lacroix, 20°

HARLEY MP 750 kaki d'orig. c. nve 130, repr. moto plus fiable. FOISSY, 45, rue Cam. Desmoulins, Cachan.  
TERROT 350 av. side parf. ét. 110. SIMON, 21, allée des Bosquets, Le Raincy, après 19 h.

## 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 ou a été donnée par le titulaire. Nous ne traitons aucune affaire et ne nous immisçons dans aucune transaction.

VEL culb. New-Map c. neuf Hamon, 115 r. N-D. d. Champs  
ENS. Dollar Bernardet 500 cc. ACT. b. ét. rep. vélo. Caudin 18 av. St-Saens, Neuilly-s-M. Mar.

MOTOBECANE 125 lat. 48 av. nomb. access. SARRESTE, 55, quai de la Marne, Joinville.  
JONGHI 100 cc sélect. tr. bon état. VOGEL, 4, r. Ste Euvre-6°

V. side Carpio nf urg. ECR. CONDOR, 3 ter, Alésia, 14°  
SUP. FN 1000 cc. flat-twin abs. c. nve. boîte surmultipliée. châssis side 4 pneu neufs, 42, bd V. Hugo, Cligny.

TERROT 350 lat. chrom. bon état bons pneu. YGNARD, 11, r. de Sontay-16°, t. l. j. ap. 7h.  
NORTON 16 H imp. 110.000. N.S.U. 250 sup. cul. 90.000. GENDROT, Blais (1-ét.-V).

TERROT 175 course 100.000. R. POIX, Lons le Saunier Jura, Tél. 2-46.  
SUPERBE moto anglaise Calthorpe 500 culbutée 4 vitesses. sélecteur parf. état. TREMOT, 9, bd des Filles du Calvaire, 3° ARC. 66-77.

100 cc. TERROT 37 b. ét. RAT, 12 av. St-Saens, Neuilly-s-M. Mar.  
VDS ensemble personnel Gn. RH. AX 2 reconstruite transf. email noirivoire ass. side nombreuses pièces chrom. side Bernardet grand pied, état et présentation impeccables. Reprends 350 culb. rec. BROQUA Motos, Riscle (Gers).

ARIEL 4 cyl. 600 cc. A. came t. 4 v. sel. parf. ét. GRIMALD, bd République, Millau (Aveyr.).  
TERROT 350 culb. sélect. M.A.S.I.N. r. Neuve, Meaux (S.-M.). V. tandem av. mot. Hémy, ét. nf. BOULEAU, Mic.26-40 st s. d.

HARLEY 750 MP bleu chrom. toute beauté 170, samedi dimanche. JUBERT, 25, rue ch. Vaillant, Livry Gargan (S.O.).  
GNOME-RHONE AX2 b. état pns nrs avec stock pièces détachées m. marq. 70.000. ETIENNE, 26, rue Jean Jaurès Elbeuf (Seine Inférieure).

VDS Darmont très bon état 3 vit. 1 marche AR. BERTOLIN, 18, r. Eug. Varlin, Bobigny.  
GNOME 500 culb. D4 av. ou ss side très bon état 2 pneu neufs. LELONG, Boullieu les Annonay (Ardèche).

MOTEUR NSU 500 lat. 4 v. MARCELIN, Bonnières (S.O.).  
DKW 350 c. nve 1944 vit. sel. pièces rech. 115. BORDOT 57, rue République, Rouen.

PADOVANI cède son matériel de course Terrot 500 bicycl. ACT et 350 grasse spéciale comm. neuf. DIJON, 43, rue Marceau.

V. pour voit. 500 mot. ponts chass. ét. pièces Matchless. Zundapp, Peugeot, BMW moto à rem. en règle. PIVETEAU r. de Gaule, Luçon (Vendéc).

SAROLEA Grégoire 500 cmc. compétition impeccable 180.000 SAUZEREAU, 14, place Amédée Larrieu, Bordeaux.  
B.M.W. type R12 neuve, 110, r. des Rosiers, à Saint Ouen.

350 MONET-GOYON mot. Mag spécial course Burman Magnéto Bosch ch. Renolds ét. mec. nf. ALBERT, 5 r. Crimée, Paris.  
TERROT 350 culb. sélect. b. ét. 85.000. BOLLE, 55, r. des Baconnets, Antony, après midi.

HARLEY 1270 type civil bleu clair et chrom. pneu et moteur impéc. 5 l. 8 s. rie, 2 phares, selle bipl. BALTEAUX, 71, rue Damrémont, Paris, 18°

NORTON Indian Scout FN 500 Victoria 350 sup. cul. Puch 250, Zundapp 198 standard à rem. 64, pl. Réunion, 20°

NORTON Panther BSA 500 M20 Royal, DKW, 350 Harley MP. BMW R12 inc. s. v. vis. sam. ou dim. mat. 64, pl. Réunion, 20°  
P55 125 cmc. état neuf 70.000. REVELUT, 28, rue de la Maltrie, Villemonsson (S.O.).

## ECHANGES

V. 60.000 ou éch. ctre 250 ou 350 Prester Jonghi 125 bloc 3 sélect. tr. b. ét. gén. LUTTON, 7, rue Saint-Martin, Etampes.

V. ou éch. ctre moto Angl. ou All. Bugatti G. L. 1500 20 CV. p. l. 1/2. LABOUEBE, 35, r. Kilford, Courbevoie. Déf. 30-18

CAMTTE B14 b. ét. mar. c. moto GUERIN, 47 r. Félix, Colombes  
CHRYSLER 15 CV mod. 35 ctre side ou solo 5 CV. BOUZOL, 33, rue de Fleurus, Paris-6°

VENDU ou éch. Triumph Tiger 100 à remonter. VIDAL M., 14, av. des Pupilles Nation, Aurillac (Cantal).

VDS ou éch. Gillet Herstal 350 mod. 47 four. tél. impéc. ctre 500 ou 750 p. side. FOURRES, 26, r. Boétie, Bordeaux.  
500 F.N. lat. av. side imp. c. 350 Angl. et. inféc. TIBERY, 31, rue E. Landrin, Boulogne (Seine).

ECH. 250 G. R. Junior rev. + souille c. 500 ACT ou culb. Méroulin H. St. Louis, Châteaudun  
V. ou éch. Simca 5 déc. ctre Harley ou BMW. ARLEN, 21, r. Dautancourt, 17°, soir ou sam.

V. ou éch. Peugeot 5 CV 190-S impéc. ctre gr. moto Améric. ou Allem. préf. même avec souille. CHEMINANT, 162, rue Strégoique, Montouge.

ECH. moteur 750 R. Gillet ctre 500 R-Gillet 159, rue Paul de Kock, Roumainville.  
MOTOBEC. 125 nve équip. mot. et cond. comp. c. auto 5-6 CV 4 pl. parf. ét. ALEX, 29, rue d'Epinau, Montigny (S.O.).

ECH. cabriolet 8 CV 35 4 pl. Mona 4 mot. nf ou vd 180. LE-CLERCQ, 56, r. Marx Dormoy-18°

## ON DESIRE ACHETER

RECH. épave accl. 350 bloc culb. récent. Ecr. DELACOUR 118, Fc Bourgneon, Orléans.

ACH. à part. moto 3-5 CV mod. à partir de 1930. GODET, 2, r. de la Monnaie, Sévres (S.O.).  
EPAVES Indian 500, NSU 198 GUY à Cuperly (Marne).

ACH. side Précision ou Bernardet droite et siège. Mérat, FELIX, Jaliguy (Allier).

ACH. Aut. ou chassia V W mauv. ét. type arm. vd side lég. 250 all. batt. pn. méc. nf. rech. soud. autog. pièce. dét. motos série, 19-78 Enghien.

CH. 350 angl. culb. tr. b. état, occas. ou nf. ARNAUD, 20, rue Bouin, Colombes (Seine).  
ACH. side réc. Bernardet ou Précision à droite. FELIX, à Jaliguy (Allier).

POT d'échapp. et carburateur pour Indiap 1200 type AV. PECHERAT, R. Bra, Douai.

## DIVERS

VDS moteur 198 cc. NSU 4 vit. compl. à fact. ERB, 7, Cros de Capen, Nice (A.-M.).  
VD moteur boîte vit. routes, cadre pour Triumph Tiger 100 VIDAL M., 14, av. Pupilles Nation, Aurillac (Cantal).

V. moteur aux. Vap 3 ou éch. ctre moteur Cyclorev. MEY-NARD, 12, r. St-Maur, 11°

VDS pneu moto 26x350 ex. ét. PENOT, 29, r. Gerfroye, Paris  
V. moteur Vp bon état 10.000 M. DURAND, Busnes, par St-Venant (Pas de Calais).

REVIL (Ets). 82, av. des Terres, ETO. 15-53, Seul spécialiste pour tous équipements et accessoires moto, cycle, auto. Tabliers, cuissards, casques, serre-têtes, vestes, sacs, gants, tan-sad, poignées tournantes, silencieux, dessus de selle caoutchouc, accus, sélecteurs, etc., etc., etc.



V. Bottes cuir 46 parf. état DELAJARTRE, 59, av. Michel Bizot, Paris-12°. DID. 17-12.

V. moteur Triumph Hérisson abs. nf. jam. tourné. RENE, 2, rue Botzaris, Paris-19°.

VDS mat. Peug. nf 4 r. 270x80 moy. freins tamb. fus. GERMAIN, 58, rue E. Orves, Courbovoie.

50 Moteurs nus 250 à 1000 cmc. occas. et neufs Indian bloc-moteur Delco, Saroléa, Jap, Triumph à vendre ensemble ou séparément culasses et carter NSU. ROVIN, 50, bd de Reims, Paris-17°. Gal. 62-79.

V. boîte Burman 4 vit. 1 magdyn. France. LOUBERT, Hôtel Barthès, Blagnac (Hte Gar.).

V. cab. 6 CV 2 pl. sp. 2 carb. urg. impec. FÉRIERE, Cité des Fleurs, Cormeilles en Parisis.

V. cadre cpl. av. fourche 250 NSU. R. GIRAUD, Château-neuf du Pape (Vaucluse).

VENDS Saxophone trompette d'Harmonie 6.000 frs. L. ROTINAT, 50, r. Mirebeau, Bourges

V. C. I DKW 4 CV crémail. 4 pl. ét. parf. HOFSTETTER, 9, villa J. Jaurès, Clichy.

V. TRI Peugeot, SACHE, 167, rue Marcadet, 18°. MON. 35-50

V. neuf 1 groupe cyl. cpl. Terrrot 250 cmc. lat. ens. chrom. LECLERC, Garage des Parcs, r. de la Fédération, Paris.

VDS pièces Zundapp KS 800 PILZ, 25, r. de Chabrol, 10°.

BUGATTI 1500 cc. 10 CV type 40 At. b. état gén. et bien chassée 130.000. LANGLOIS, 14 bis, av. Gabr. Péri, St-Ouen

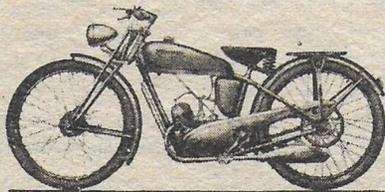
**DEMANDES D'EMPLOIS**  
MEC. moto cher. place Paris ou banlieue Est. MASSIN, rue Neuve, Meaux (S.-et-M.).

# René BONNET

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

EN VENTE LIBRE  
VERITABLE VELOMOTEUR

## MOTOBÉCANE



SANS IMMATRICULATION - SANS PERMIS  
Moteur 2 temps - 49 cmc. Boîte 2 vit. - 50 kmh.  
Mise en marche par kick - Eclairage code-phare.

LIVRAISON RAPIDE  
pour les 100 premières commandes  
CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE

## VELOMOTEURS 125 JONGHI

80 à l'heure

Livraison en 10 minutes

N'attendez pas le SALON pour passer commande  
du FORMIDABLE VELOMOTEUR

### JONGHI 4 temps

Arbre à cames en tête - 4 Vitesses - Sélecteur - Suspension  
AR - Fourche télescopique - (112 à l'heure aux essais)

Le summum de la FABRICATION FRANÇAISE

MOTEURS AUBIER-DUNNE  
100 et 125

« 40 RECORDS DU MONDE »

Blocs moteurs 2 et 3 vitesses - Moteurs industriels  
Moteurs 250 pour boîte séparée - Remise à neuf de moteurs

PIECES DETACHEES

R. CLERGE - 105-107, Bd Lefebvre PARIS-15  
Service Province

## GROUPE MOTO-PROPULSEUR

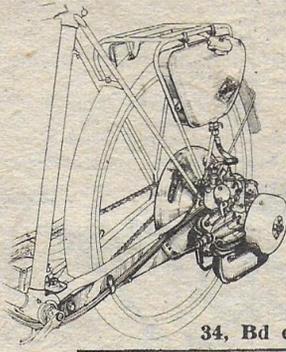
### P.P. ROUSSEY

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

TOUTES COTES  
jusqu'à 14 % sans pédaler  
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)



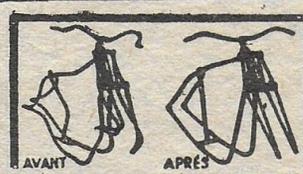
MOTOS DRESCH D.F.R.

## DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497



RENOVATION

DES CADRES

ET RESERVOIRS MOTOS

Travail rapide et soigné

Raymond BONNOT

174, rue de Romainville

MONTREUIL (Seine)

AVR. 01-47

Expédition gare Vincennes - Fontenay

### AVIS IMPORTANT A NOS LECTEURS

Pour TOUTE consultation nécessitant une réponse de notre part (renseignements, abonnements, ASSURANCES, librairie, etc...), il est INDISPENSABLE de joindre une enveloppe timbrée portant vos noms et adresse. En raison des récentes augmentations des tarifs postaux, il nous est IMPOSSIBLE désormais, de répondre aux lettres ne contenant pas d'enveloppe timbrée.

## ASSURANCES IMMEDIATES

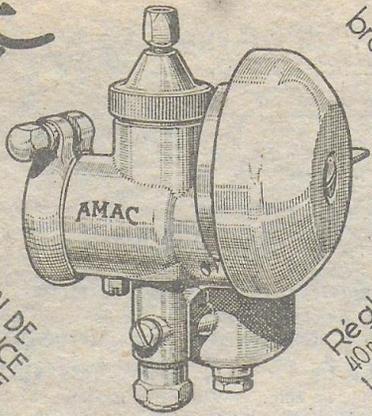
Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

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

Avec  
**AMAC**

à  
cheminée  
brevetée S.G.D.G.

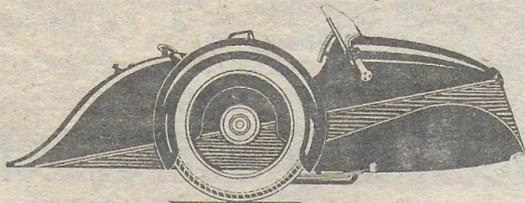


GAIN DE  
PUISSANCE  
ECONOMIE  
MAXIMUM

Réglage : 2 522  
40, rue de Villiers  
**LEVALLOIS**  
P.E.R. 06-02

**LE SIDECAR  
SANS CONCURRENCE**

**L. SIMARD**



Livrable 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

USINES et BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— **LYON** —

42, Rue Brunel

**PARIS**

1000

**Magneto France**

L'ÉQUIPEMENT  
ÉLECTRIQUE  
COMPLET

des

**CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS**



**PARIS-MOTOS**  
55, Rue Brancion, 15.

Tél. : LEC. 93-57

Avec votre vieux moteur  
nous vous ferons un **MOTEUR NEUF**

Travail exécuté par spécialistes hautement  
qualifiés et à prix honnêtes !

Rendez-nous visite et renseignez-vous  
sans aucun engagement de votre part  
**EXPEDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE**

**REFECTIONS D'EMBIELLAGES  
REALÉSAGES DE CYLINDRES**

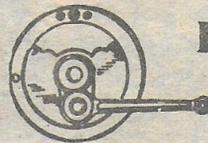
FOURNITURES : PISTONS COMPLETS

PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES

TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES

DELAIS RAPIDES

**PERTUISOT**



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

**S<sup>TE</sup> 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 REALÉSÉS —

EMBIELLAGES — REALÉSAGES — REPARATIONS DE

DYNAMOS — MAGNETOS et VOLANTS MAGNETIQUES

Redressage de Cadres et Fourches Motos et VéloMOTEURS

Stock pièces détachées **HARLEY-DAVIDSON** type M.P.

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.

**REALÉSAGES  
EMBIELLAGES**



# Les Ets BONNET

172, avenue Edouard-Vaillant - BILLANCOURT  
Téléphone : MOL. 15-46

LIVRAISON IMMEDIATE des vélocycles JONGHI  
125 cmc. sélecteur 3 vitesses et GNOME-RHONE,  
contre bon d'achat.

Venez voir la nouvelle R. 3 à fourche télescopique  
cadre en tubes

En vente libre : Motos légères GUILLER 150 cmc.  
et SIDECARS BERNARDET avec pneu.

AMATEURS D'OCCASIONS : Notre service DEPOT  
VENTE vous fournira la machine au point que vous  
désirez. Fait vendre aux meilleurs cours et sans frais  
Agences : TERROT, MOTOBECANE, ALCYON

# 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 vélocycle Terrot, Peugeot,  
Monet-Goyon, New-Map et Motobécane. Prix 4.500 frs  
(Joindre timbre pour réponse)

Etablissements MARC MARTIN

8, Rue des Filles-du-Calu, PARIS (20<sup>e</sup>) (M<sup>o</sup> Ménilmontant)



**DISSOPLAST**  
LA PLUS COLLANTE  
DES DISSOLUTIONS  
NE SECHE PAS DANS LE TUBE

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 Gillet - 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

POIGNEE 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 DETAIL 670 Frs  
SAKER LEVALLOIS

## 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

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

**H. DERCHE**

8, rue Labat — PARIS

MON. 56-89

Centre de récupération  
et d'usinage de pièces  
détachées

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

PIECES ADAPTABLES  
de notre fabrication  
Vente — ACHAT  
Motos — Epaves

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

**CRUPDA**

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

## 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

## 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>

## EMAILLAGE

au four et à froid  
**SABLAGE**

Décor d'origine  
CYCLES — SIDECARS  
MOTOS

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

## ELECTRO-VULCANISATION

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

**B.M.W.** **ZUNDAPP**  
Agent Général LATSCHA, 10, r. Auguste-Bailly  
Asnières — Gré. 17-93

## 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

**SALON**  
de la MOTO  
chez GARREAU

Venez voir chez **GARREAU**  
les derniers modèles NORTON

**SALON**  
de la MOTO  
chez GARREAU

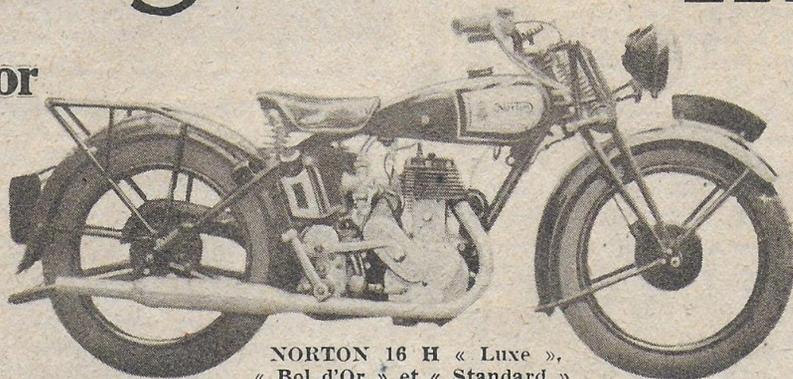
Victorieux pour la 20<sup>e</sup> fois dans le T.T. anglais,  
catégorie Senior (500 cmc.).

**Norton**

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

**Excelsior**

*Indian*



NORTON 16 H « Luxe »,  
« Bol d'Or » et « Standard »,  
disponibles rapidement

AGENCE GENERALE : NORTON — VINCENT-H.R.D. — EXCELSIOR — SCOTT — INDIAN  
Agence Terrot, Motobécane, Monet-Goyon. Toutes  
pièces détachées assurées pour les machines vendues

22, rue Robert-Lindet, PARIS-15<sup>e</sup> - VAU. 07-09

Qui se  
ressemble  
s'assemble

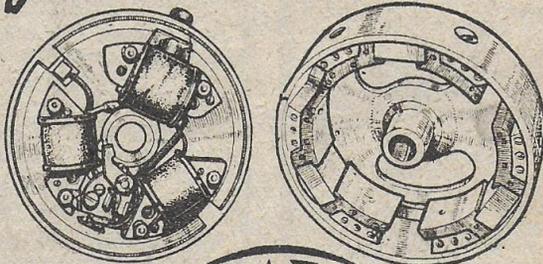
**Douglas**

**NEW-MAP**

FABRIQUE  
LYONNAISE  
de Motocyclettes

124, Av. Lacassagne Lyon

*Volants Magnétiques*



**SAFI**

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

pour Vélocycleurs 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