

Moto revue

38^e ANNEE. — 30 JIN 1950. — N° 988

LE NUMERO :
30 frs

HEBDOMADAIRE :
TOUS LES SAMEDIS



Compétitions
1950

*Ce n'est pas un...
mais tous les*

Vainqueur du
BOL D'OR
1950
en catégorie 175

VOLANTS MAGNETIQUES



qui donnent entière satisfaction
A TOUS LES REGIMES PAR TOUS LES TEMPS

GRACE AUX ETUDES APPROFONDIES ET AUX
ESSAIS SYSTEMATIQUES AUXQUELS SONT
SOUMIS TOUS LES ORGANES ELECTRIQUES
ET MECANIQUES QUI LES COMPOSENT.

SOCIETE D'APPLICATIONS ET DE FABRICATIONS INDUSTRIELLES

21-23, rue Parmentier - PUTEAUX
Téléphone : LONGchamp 09-10 et 09-11

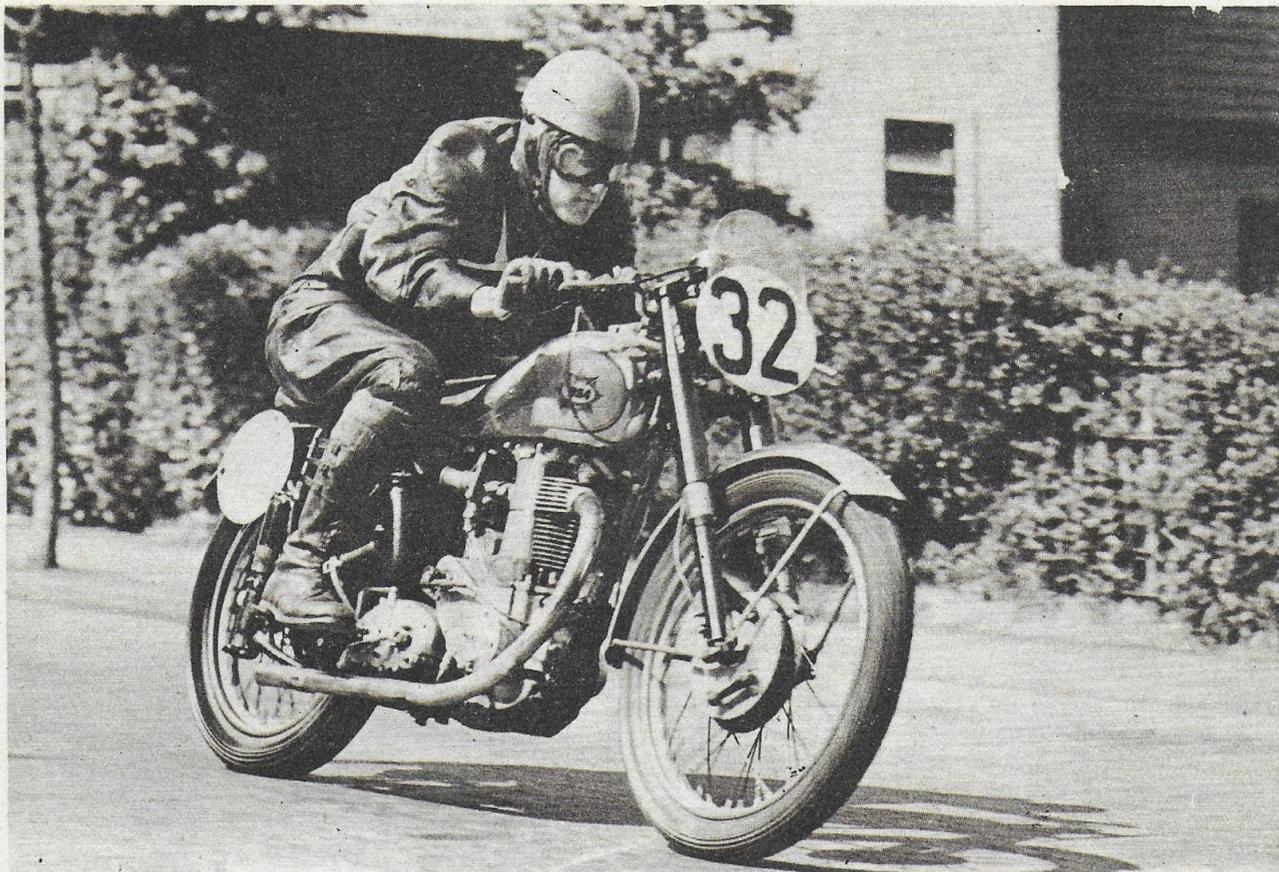


Photo MOTOR-CYCLE

La plus grande épreuve de l'année

**Le JUNIOR CLUBMANS
TOURIST TROPHY 350 cc.**

est remportée par **BSA**

1^{er} Jackson, sur B.S.A., moyenne 119 kmh. 5.
RECORD BATTU

2^e Mac Griffie, sur B.S.A., moyenne 118 kmh.

Votre rêve... une

BSA

*Vous pouvez le réaliser
avant les beaux jours*

La marque la plus importante du monde

La plus connue, la plus appréciée

LA MOINS CHERE - 19 Modèles

Gamme complète jusqu'à 650 cmc.

Nouveaux modèles 1950 disponibles

200 Agents à votre service

Demandez catalogues, tarifs et liste des agents de province

MOVEA

IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE

B. S. A. — SUNBEAM — NEW - HUDSON

79, AVENUE DE LA GRANDE - ARMEE, 79 — PARIS (16^e) — COPERNIC 27-23

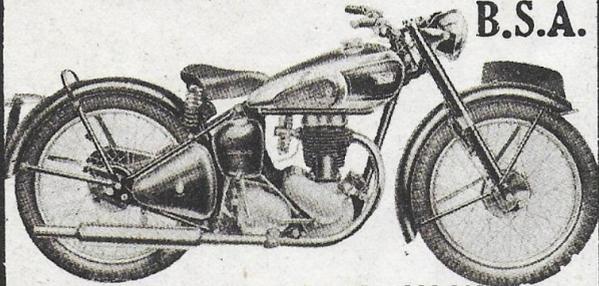
Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

Les Ets BONNET

80, Av. du Gl Leclerc (ex 172 av. Ed-Vaillant)
BILLANCOURT Tél. : MOL. 15-46

présentent dans leur magasin, livrables de suite, dans toutes cylindrées

A CREDIT avec longs délais
LES MAGNIFIQUES MOTOS ANGLAISES
B.S.A.



250 cmc. luxe C.H.V. : 180.000

la plus demandée, parce que la moins chère et la meilleure

Modèle 350 cc. culb. suspension AR	245.000
500 cc. culb. bicylindre suspension AR	280.000
500 cc. culb. star-twin suspension AR	294.000
GOLDEN FLASH 650 cc. suspens. AR	294.000

RENSEIGNEMENTS : 30 frs en timbres-poste ou mandat
CATALOGUE : 50 francs en mandat-poste au compte
C.C.P. 7141-46 - Paris — Remboursés à tout acheteur.

250 cm³
350 cm³ bicylindre

JAWA

Fourche avant
télescopique
Sélecteur au pied
Débrayage autom.
Suspension arrière

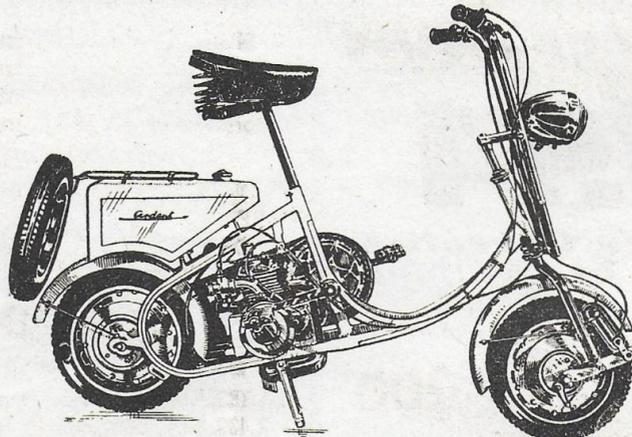
DISPONIBLE IMMEDIATEMENT

STOCK PIECES DETACHEES
Agent Général pour la France et l'Algérie
ETABLISSEMENTS POCH
127, av. de Neuilly - NEUILLY-S-SEINE - Tél. : SAB. 61-70

STATION-SERVICE SPÉCIALISÉE
PIECES DÉTACHÉES ORIGINE
NIEL-GARAGE . 8, Rue Fourcroy - PARIS 17^e - WAG. 52 62

La formule 1950 du scooter Le Baby-scooter **ARDENT**

Par sa conception très moderne, ses qualités de robustesse, d'économie, de poids, son prix d'achat actuellement le plus bas sur le marché est l'instrument de travail ou d'agrément indispensable à toute personne qui circule.



AGENTS
DEMANDES
pour la
FRANCE
et
L'ETRANGER

Moteur VAP 4 - 50 cmc. - Poids 23 kgs

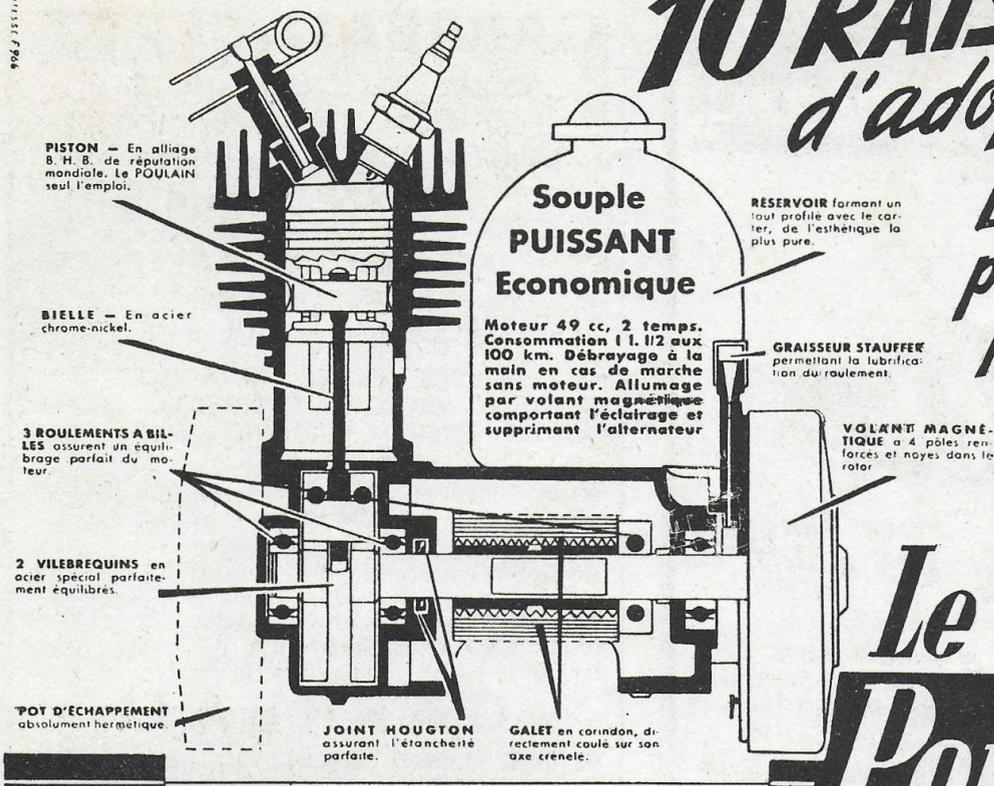
PRIX : 45.000 francs

PALAIS de L'AUTOMOBILE (CONSTRUCTEUR)
(DISTRIBUTEUR)
47, rue Georges Clémenceau, CANNES — Tél. : 922-82

10 RAISONS d'adopter

Le Groupe propulseur pour cycle

996 J 351.1.M.P.



Déjà montés en série sur les cyclo-moteurs des marques suivantes : BIJOU, BALTO, BOUROTTE, CAZA, COLIBRI, DANNY SPORT, DILECTA, ELVISH-FONTAN, FAVOR, GERARD, GITANE, GUILLER FRERES, LE CHEMINEAU, MOREAU, ONOTO, ORIGAN, PRESTAR, PROPHETE, REINOM, ROOLD ROYAL, CODRIX, SCINTILLA, SYPHAX, V.B.F.

Le

Poulain

78, RUE DANTON, LEVALLOIS (SEINE) PÉR 43-74 +

Norton encore 1^{er}!

TOUS LES RECORDS BATTUS
EN 350 ET 500 CMC.

Norton

REALISE POUR LA PREMIERE FOIS
L'EXPLOIT DE REMPORTE
LES TROIS PREMIERES PLACES
DES DEUX CATEGORIES

PASSEZ COMMANDE

GARREAU

L'expérience parle !

TOURIST-TROPHY 1950 :

CATEGORIE JUNIOR 350 c.m.c.

1 ^{er} BELL	moyenne : 138 kmh. 130
2 ^e DUKE	moyenne : 137 kmh.
3 ^e DANIELL	moyenne : 136 kmh. 500
Record du tour : BELL	moyenne : 140 kmh. 150

CATEGORIE SENIOR 500 c.m.c.

1 ^{er} DUKE	moyenne : 148 kmh. 500
2 ^e BELL	moyenne : 145 kmh. 700
3 ^e LOCKETT	moyenne : 144 kmh. 200
Record du tour : DUKE	150 kmh. 190

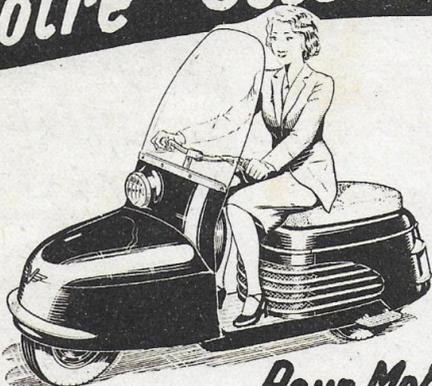
BOL D'OR 1950

1^{er} LEFEVRE sur NORTON — Mise au point par GARREAU — Pulvérise pour la 3^e fois le record, 2.432 km. 509, soit à la moyenne de 101 kmh. 854

des nouvelles NORTON-DOMINATOR TWIN
LIVRABLES IMMEDIATEMENT
ainsi que les autres modèles

22, RUE ROBERT LINDET, 22 — PARIS (XV^e)
VAUgirard 07-09 Métro Convention
ATTENTION : FERME LE LUNDI

**Montez vous-même
Votre Scooter**



**Pour Moteurs
de 125 à 250 cm³**

CONSTRUCTION EN ALLIAGES LEGERS ET
MAGNESIUM COULES. PIÈCES LIVRÉES FINIES
ET VENDUES SÉPARÉMENT. PNEUS MICHELIN
270x90 - EMPORTE 1 OU 2 PERSONNES

Pièces Disponibles

**NOTICE
SUR
DEMANDE**

SCOOTAVIA

117. RUE MANIN - PARIS. 19

GARREAU PEUT FOURNIR
IMMEDIATEMENT

TOUS LES PNEUS MOTOS
TOURISME, CROSS, RACING

Jantes de 19, 20, 21, en pneus anglais

" AVON " Motos

dont il est le

DISTRIBUTEUR AGREE

en France et sur lesquels

LEFEVRE a gagné le BOL d'OR 1950

TOUTES PIÈCES DETACHÉES

NORTON - VINCENT - EXCELSIOR - INDIAN

SCOTT - ARIEL - TRIUMPH - MATCHLESS

B.S.A., etc...

Nous consulter pour toutes pièces INDIAN
d'origine. Moteurs 750 cc. neufs dispon. Prix int.

SACOCES CUIR CHROME

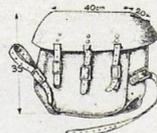
NOUS NE DISPOSONS PLUS QUE

DE MODELES GRAND LUXE A

6.000 fr. la paire. ET LUXE A 5.500

frs. LES AUTRES MODELES SONT

EPUISES. PRIX SPEC. P. QUANT.



GARREAU

22, RUE ROBERT LINDET, 22 — PARIS (XV^e)

Tél. : VAU. 07-09

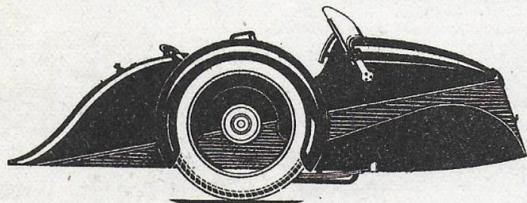
Métro Convention

ATTENTION ! FERME LE LUNDI

L. SIMARD

LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

12, r. Anatole-Primat - VILLEURBANE (Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :

32.300 - 36.800 - 47.500 - 49.500

51.000 - 56.000 - 58.000 - 60.000 - 62.000

En vente libre, livrés avec pneus et chambres

FACILITES DE PAIEMENT SUR DEMANDE

AGENT GENERAL POUR LA SEINE :

MOTO - DANTON, 14, rue Danton

Tél. : PER. 19-11

LEVALLOIS

LA QUALITE LA MEILLEURE

10.000 FRANCS MOINS CHER

ATTENTION!

LA PLUS FORTE ORGANISATION DE

CREDIT

DE LA REGION PARISIENNE

Sté MOTOCYCLE

166, RUE LAFAYETTE, 166 — PARIS-10^e

Tél. : NORd 07-59 Métro Gare du Nord

vous offre

Le plus grand choix de Paris

Agent de toutes les grandes marques

JONGHI - GNOME-RHONE - TERROT

ALCYON — MOTOBECANE

MONET-GOYON — JAWA-OGAR

Livrable immédiatement :

GUILLER — D.S. MALTERRE

catalogue contre 30 fr. en timbres-poste

René BONNET

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION DE VENTE
AGENT OFFICIEL de la célèbre marque anglaise

500^{cc}.
SPEED - TWIN
300.000 frs

TRIUMPH

500^{cc}.
TIGER-100
320.000 frs

650 THUNDERBIRD 310.000 frs

La meilleure motocyclette du monde !

LIVRAISON TRÈS RAPIDE — CRÉDIT

CONCESSIONNAIRE DES GRANDES MARQUES

GNOME-RHONE - GUILLER - JONGHI - MOTOBECANE
TERROT - Scooter et Sidecar BERNARDET

Toujours des vélomoteurs livrables de suite - Grand choix de bicyclettes à moteur

Attention ! Une seule adresse

28, rue Ernest-Renan - Issy les Moulineaux

(A 50 mètres de la Foire de Paris) — Métro : Corentin-Celton ou Porte de Versailles — Téléphone : MIChelet 03-72

La PUCH 125 Tourisme

2 TEMPS - CYLINDRE EN U. - DOUBLE PISTON - ALLUMAGE par DYNAMO-VOLANT - FOURCHE TELESCOPIQUE A AMORTISSEURS HYDRAULIQUES.



La ligne racée,
la minutie dans les
moindres détails,
le fini impeccable :
tels sont
les éléments de sa
QUALITE TOTALE

AGENCE GENERALE
FRANCE et COLONIES

Ets P. HUMBLLOT

72-79-81, rue du Fg St-Jacques
PARIS-14^e GOB.24-32





Le slip élastique à forces dégressives invisibles

ELASLIP

assure un maintien parfait en laissant une liberté totale des mouvements

C'est une création la Sirène

L'homme moderne porte un

ELASLIP

A FORCES DEGRESSIVES INVISIBLES * LAVABLE A L'EAU BOUILLANTE

EN VENTE CHEZ LES CHEMISIERS

LADEVEZE

50, RUE BRUNEL — PARIS (17^e) — ETO. 24-66

ARIEL 500 cc V.H. susp. AR, neuve, fourc. tél. délai 8 jours
 GUILLER 175 cc. fourc. téles. av. ou sans susp. AR de suite
 ALMA 125 cc. fourche télescopique suspension AR 98.000
 SCOOTER 125 cmc. A.G.F. 120.000
 Vélocoteurs Allem. IMME R. 100 susp. AR tout éq. 117.600
 O.E.C. délai 6 semaines 125 cc. et 196 cc. VILLIERS Anglais
 avec fourche télescopique 139.500 - 154.000
 PANTHER de suite 600 cc. culb. fourche télesc. 249.900
 PANTHER de suite 350 cc. fourc. téles. Moto-Cross 255.000
 PANTHER délai 6 semaines 250 cc. 179.000 - 350 cc. 202.000

OCCASIONS

B.S.A. 500 cc. fourche téles. orig. 1948 moto-cross 199.000
 B.S.A. 500 cmc. luxe état neuf 199.000
 B.S.A. 350 cc. 159.000 - B.S.A. 500 cc. 109.000
 NORTON Course 350 cmc. 125.000
 NORTON : 500 luxe susp. AR 209.000 - 500 cc. 119. et 125.000
 VELOCETTE 350 cmc. vendue telle 89.000
 VELOCETTE 350 cmc. K.S.S. 139.000
 HARLEY-DAVIDSON 750 cmc. 169.000
 MOTOBECANE 500 cmc. état neuf 165.000
 ARIEL 500 cc. suspension AR fourche télescopique 249.000
 D.K.W. 350 cmc. sélecteur 109.000
 N.S.U. 250 cmc. 69.000
 A.J.S. 350 cmc. 1939 115.000
 TERROT 350 cmc. J.S.S. année 1939 99.000
 RUDGE 350 cmc. révisée à neuf 129.000
 ARIEL Twin R.H. susp. AR, fourc. tél. ét. neuf 1950 300.000
 ARIEL 1000 cc. fourc. téles. susp. AR 1949 ét neuf 349.000
 TRIUMPH 500 cc. Twin spéciale course susp. AR 219.000
 ROYAL-ENFIELD 1948 fourche télescopique 199.000
 SIDE TERROT 500 cmc. R.G.A.S. 129.000 ou solo
 MONET-GOYON 350 cmc. : 49.000 fr., avec side 75.000
 B.M.W. R. 12 179.000

DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE :

IMME - O.E.C. - ARIEL - PANTHER - GILERA
 PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES — PNEUS
 Expédition France et Colonies

CREDIT - REPRISE - OCCASION - GARANTIE

Vous avez admiré au Salon
 les derniers modèles

AUTOMOTO - GNOME-RHONE - JONGHI
 MOTOBECANE - MONET-GOYON - TERROT
 SCOOTERS et SIDES BERNARDET

vous pouvez les acquérir rapidement en les
 commandant à l'agent qualifié

marcel perrin
 RECORDMAN DU MONDE

50, av. Edouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine)
 Métro Pte de St-Cloud MOL. 29-62

VENTE A CREDIT

83 D K W 83

PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS ALLEMANDES

83 STATION SERVICE 83

ATELIER SPÉCIALISÉ POUR MOTOS ALLEMANDES

Toutes pièces détachées auto et moto
 Échange standard d'organes

83 Avenue de la grande Armée, 83
 — PARIS — (16^{me})

Tél: PASSY 46-25-46-45-46-70-46-79
 Télégrammes: DÉKAVÉ-PARIS



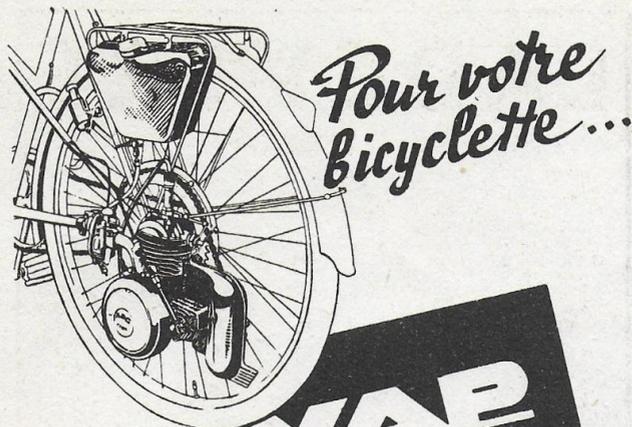
NADELLA

EMBIELLAGES
 DE HAUTE PRECISION

Les plus grandes marques de petits moteurs, pompes et compresseurs les ont adoptés.

133 à 137, R. NATIONAL RUEIL-MALMAISON Seine et Oise MALMAISON 93-19 (6 lignes)

PLUS DE 200.000 EN SERVICE



*Pour votre
Bicyclette...*

YAP

*Le moteur auxiliaire
de qualité*

**PUISSANT
PRATIQUE
ECONOMIQUE**

OCERP

ABG CONSTRUCTEUR

22, RUE DE NORMANDIE - COURBEVOIE

Tél. DÉFENSE 29-55 et 26-14

FAITES COMME TOUS
LES GRANDS CHAMPIONS !



2 TEMPS...
4 TEMPS...
QU'IMPORTE !

dans tous les cas ajoutez
à votre essence
à votre supercarburant
ou à votre mélange

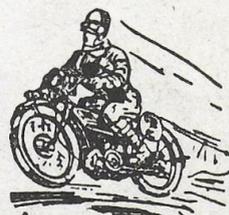
BRÉTOCYL GRAPHITÉ

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

Graissage parfait et protection totale des hauts
de cylindres et des soupapes.

**PUISSANCE
SOUPLESSE
SECURITE**

En vente dans tous les garages,
Stations-Services, Motoristes ou
BRET-OIL qui vous expédiera contre
remboursement franco, son coffret
de propagande de 15 flacons doses,
correspondant à 150 litres d'es-
sence pour le prix de 695 francs.



BRET-OIL

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

JONGHI 125 2 temps

Vélomoteurs
3 vitesses — sélecteur au pied — 80 à l'heure
Type Standard : prix 77.000 + taxes
Type Luxe : — 81.000 + taxes
LIVRAISON EN 10 MINUTES
DEPOT PIÈCES DÉTACHÉES

**MOTOBECANE
GUILLER**

Tous les modèles — Livraisons rapides

AUBIER-DUNNE

Moteurs 100 - 125 - 175
PIÈCES DÉTACHÉES
Pignons AR - Prester en 36 - 42 - 45 dents
Débrayages complets

TOUS LES ACCESSOIRES

Remise à neuf des moteurs AUBIER-DUNNE
et JONGHI

R. CLERGE — 105-107 Bd Leïèbre - PARIS-15^e
Métro Porte de Vanves LEC. 48-56

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

**ZENITH
STROMBERG**

VOUS CONSEILLE D'ESSAYER
SES NOUVEAUX CARBURATEURS

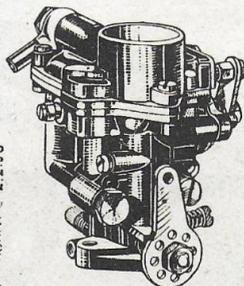
24 ET 32 IN

SPÉCIALEMENT ÉTUDIÉS POUR
Renault 4 cv. — Simca 5 — Simca 6
Simca 8 — Peugeot 203 — Peugeot 402
Citroën 11 cv. — Renault 85 — etc...

CONSULTEZ VOTRE GARAGISTE

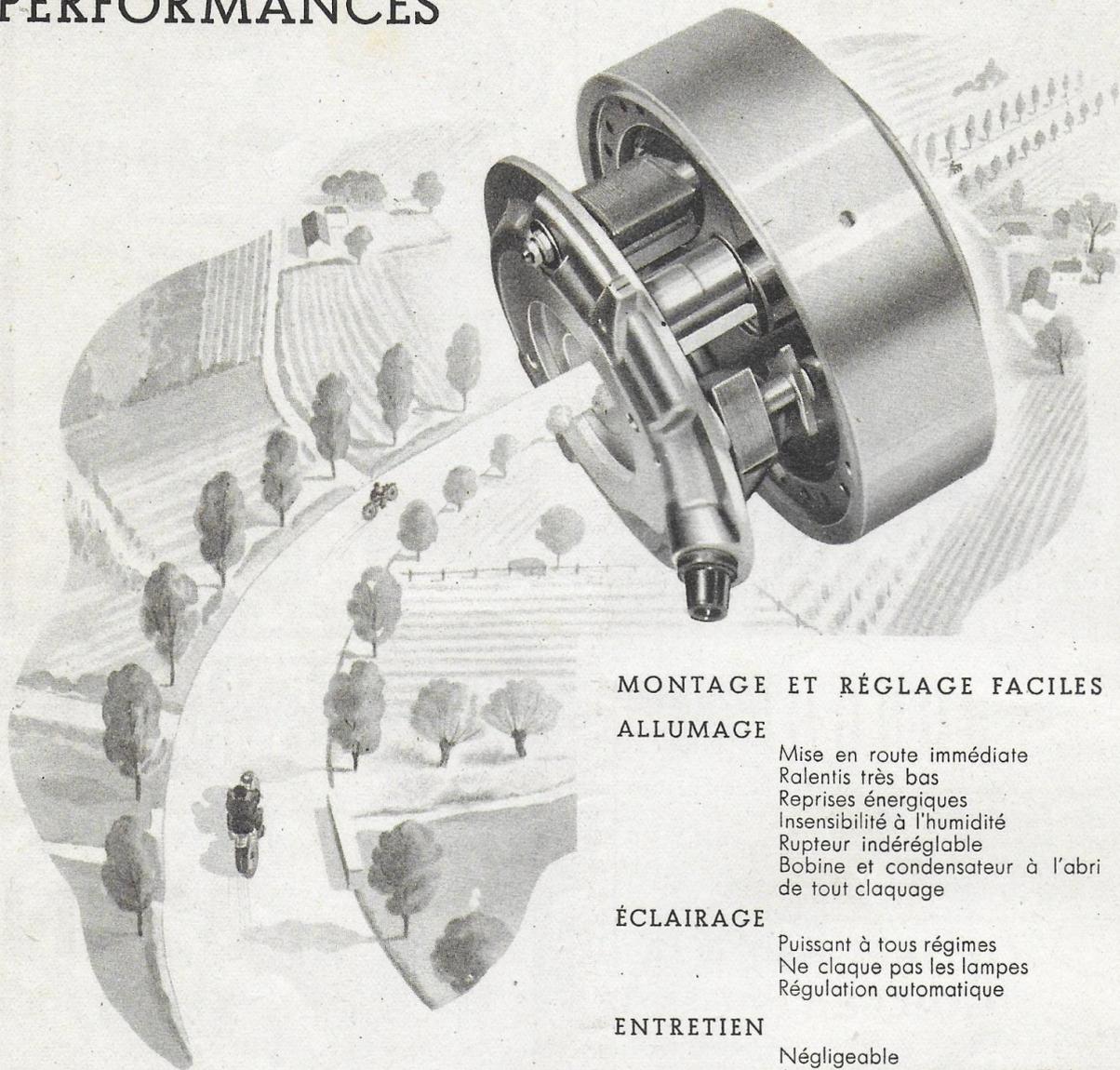
★
**CARBURATEUR
ZÉNITH**

26 à 32, Rue de Villiers
LEVALLOIS-PERRET
39 à 51, Chemin-Feuillat
LYON



ALJANVIC 2.2.50

Jamais un volant magnétique
n'a donné de semblables
PERFORMANCES



MONTAGE ET RÉGLAGE FACILES

ALLUMAGE

Mise en route immédiate
Ralentis très bas
Reprises énergiques
Insensibilité à l'humidité
Rupteur indéréglable
Bobine et condensateur à l'abri
de tout claquage

ÉCLAIRAGE

Puissant à tous régimes
Ne claque pas les lampes
Régulation automatique

ENTRETIEN

Négligeable
Aucune intervention avant 25.000 kms

GENÈSE

ABG

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 150.000.000 DE FRF
DÉPARTEMENT AVIATION
3, IMPASSE THORETON, PARIS-15^e - TÉL. : VAU 68-40

Moto revue

Rédaction, Administration, Publicité :
12, R. DE CLERY - PARIS-2^e
(Immeuble Métro Sentier)

Tél. : GUT. 73-32
(4 lignes groupées)

C.C.P. PARIS : 297-37

...Compétitions

UN peuple qui renonce à la compétition se condamne à déchoir. — Cette phrase désormais célèbre qui résume cette philosophie de l'effort recherché pour lui-même, par laquelle l'homme a pu sans cesse s'élever au dessus de sa condition, résonne comme un glas lorsque l'on considère l'apathie des constructeurs français vis-à-vis de la compétition. « La course coûte cher, la course ne rapporte rien, la course est inutile » : ces mots sont le leit-motiv des personnes physiques ou morales qui devraient y être intéressées.

Heureusement qu'en face de cette défection, il y a les milliers de sportifs français qui, chaque dimanche, se pressent, spectateurs ou acteurs, aux épreuves de vitesse, aux moto-cross, aux rallyes ; des centaines de passionnés qui sacrifient le plus clair de leurs loisirs et de leurs gains à monter amoureuxment, de pièce de série en pièce de récupération, la « spéciale » qui leur permettra de goûter aux joies de la compétition et le plus souvent sans le moindre espoir de prime de départ, de coupe ou de victoire. Ceux-là représentent la volonté sportive du pays et sont les garants de son avenir.

La course est onéreuse ? Soit ! Mais ne disons pas qu'elle ne rapporte rien : faut-il rappeler le retentissement de victoires allemandes d'avant-guerre, de victoires italiennes ou anglaises d'aujourd'hui ? Dira-t-on que les succès en compétition n'ont rien rapporté à Bugatti, à Mercedes, à Alfa-Romeo, à Guzzi, à Norton et à tant d'autres ?

La course est inutile ? Ridicule ! Si nous énumérions tous les progrès qui ont fait la moto moderne telle que nous l'apprécions, et qui ont pris naissance sur les pistes européennes, il nous faudrait plus d'une page, plus d'un numéro !

Sachez que ces machines spéciales que vous verrez dans les pages suivantes — et dont trop peu sont françaises — qui, aujourd'hui, vous étonnent ou vous choquent, seront, demain, celles que vous convoiterez dans les vitrines... et que vous piloterez tous les jours.

Nous n'avons pas eu, dans ce numéro consacré à la compétition, la prétention d'édifier un « répertoire » des machines de course existantes, ni un ouvrage didactique et détaillé sur la façon dont se préparent, se courent, se gagnent — ou se perdent — les courses, mais simplement d'indiquer les principales réalisations que vous verrez au départ des différentes catégories de machines prévues par les réglementations sportives internationales et de vous préparer à l'ambiance si spéciale et si prenante des compétitions où s'élabore la technique de l'avenir.

MOTO-REVUE

Cumbiance

Une course est une création continue qui — pour les spectateurs, mais non pour les coureurs et les organisateurs — commence avec le drapeau du départ et finit devant le drapeau à damier noir et blanc. Tour après tour les leaders se succèdent, se pourchassent retenant l'intérêt des foules tandis que derrière eux se joue la bataille des autres places...



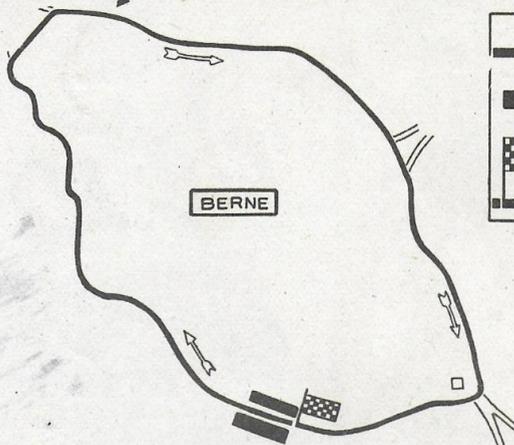
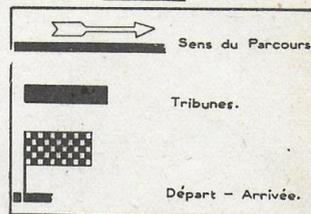
de la Course

...mais la course se passe aussi dans les stands où les mécanos réparent hâtivement les défaillances de la mécanique, assurent les ravitaillements en des temps records et tiennent un grand rôle dans la victoire... tout en restant dans l'ombre. Virtuosité des hommes, miracles de la mécanique, la course est un vivant symbole du désir de l'homme de toujours faire mieux.



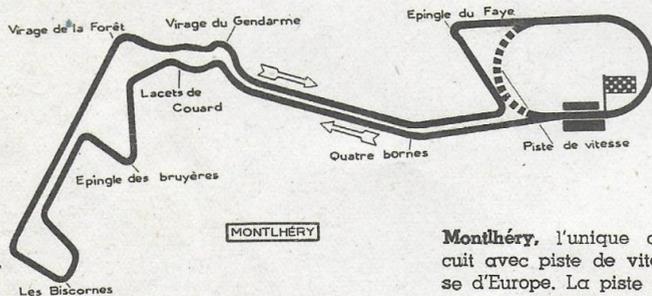
Quelques circuits

- LÉGENDE -

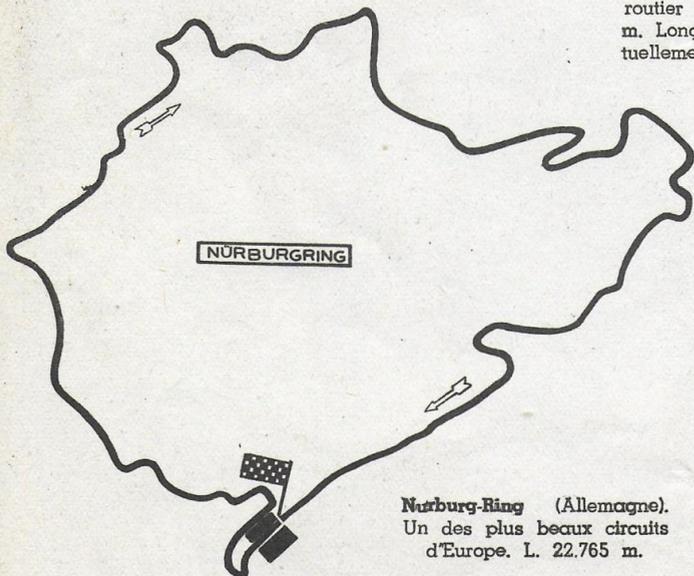


Ci-dessous : **Silverstone** (Angl.) L. 6.080 m. circuit établi sur un aérodrome.

Berne (Suisse). L. 7.280 m. Circuit très difficile parce que très rapide. Meilleur tour (1949) : Graham (500 cmc.) à 141,8 de moyenne.



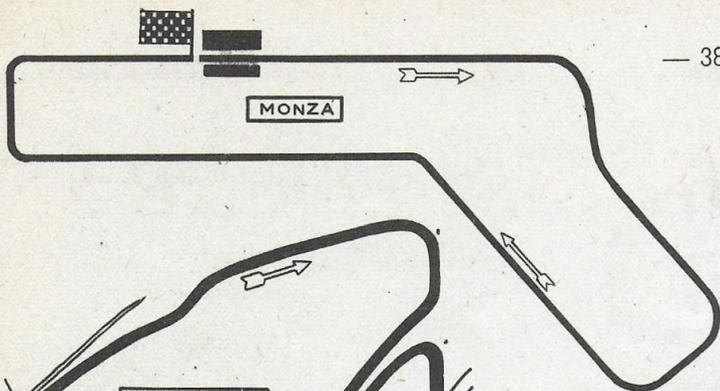
Montlhéry, l'unique circuit avec piste de vitesse d'Europe. La piste de vitesse : 2.548 m. Le routier complet : 12.500 m. Longueur utilisée actuellement : 6.283 m.



Nürburg-Ring (Allemagne). Un des plus beaux circuits d'Europe. L. 22.765 m.

Roubaix. Dernier né en France. L. 2.980 m. En 1950, Behra (500 cc.) a fait le tour à 126 kh. de moyenne.



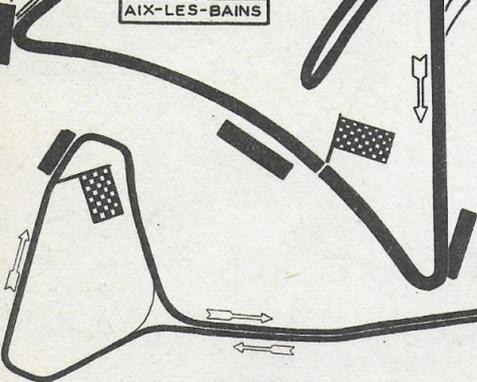


MONZA

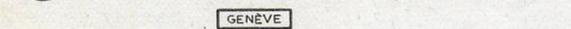
Monza (Italie). L. 6.300 m. En 1949, Pagani (500 cc.) a fait 157 kmh. au tour.

Aix-les-Bains (Fr.). L. 4.160 m. Vainqueur 1950 (500 cc.) : Pagani à 87 kmh. de moyenne générale.

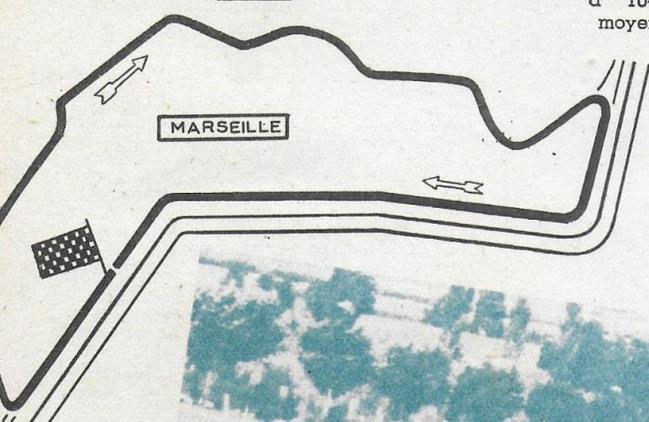
Genève (Suisse). L. 6.080 m.



AIX-LES-BAINS

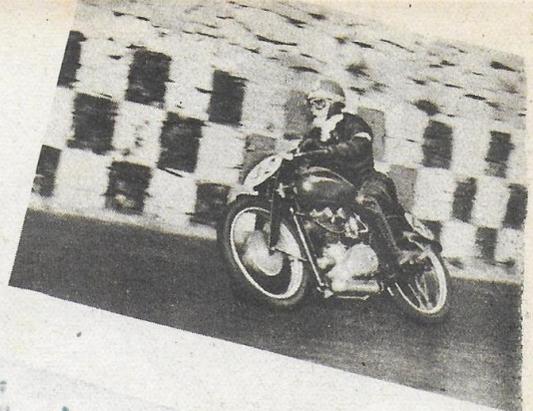


GENÈVE

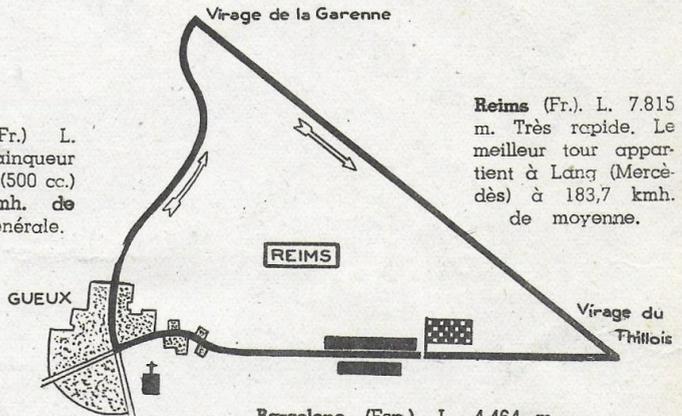


MARSEILLE

Marseille (Fr.). L. 4.010 m. Vainqueur 1950 : Wood (500 cc.) à 104,3 kmh. de moyenne générale.



Virage de la Gare

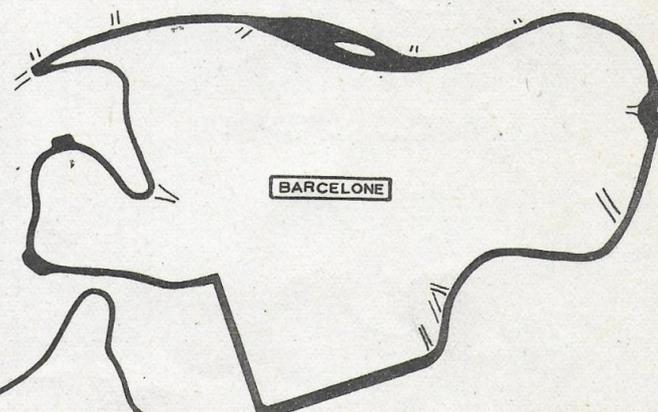


REIMS

Virage du Thillois

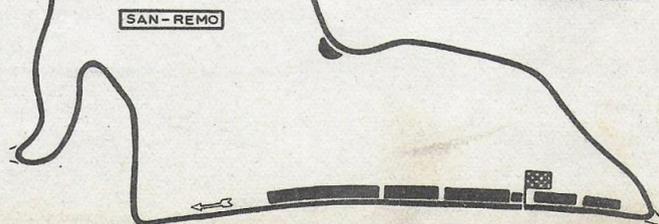
Reims (Fr.). L. 7.815 m. Très rapide. Le meilleur tour appartient à Lang (Mercedes) à 183,7 kmh. de moyenne.

Barcelone (Esp.). L. 4.464 m. Vainqueur 1950 : Pagani (500 cmc.) à 104 kmh. de moyenne générale.

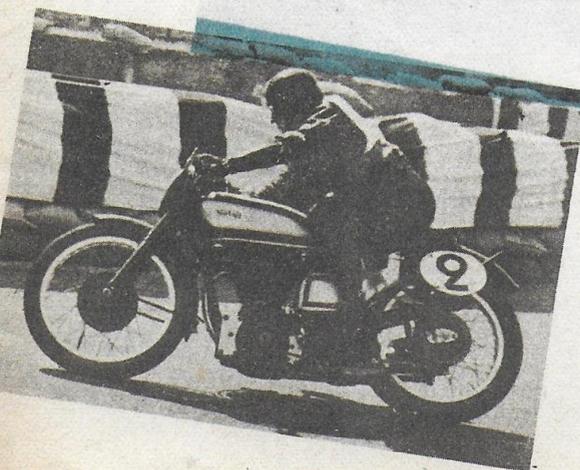


BARCELONE

San-Remo (Italie). L. 3.380 m. Difficile circuit qui s'apparente à celui de Monte-Carlo.



SAN-REMO





Conduire en Course : UN ART DIFFICILE

Il n'y a aucun rapport entre faire, disons-même 90 ou 95 de moyenne, sur Paris-Marseille ou Paris-Biarritz, et tourner même à 85 de moyenne en compétition.

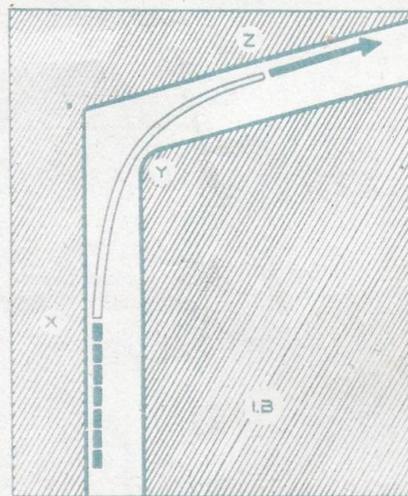
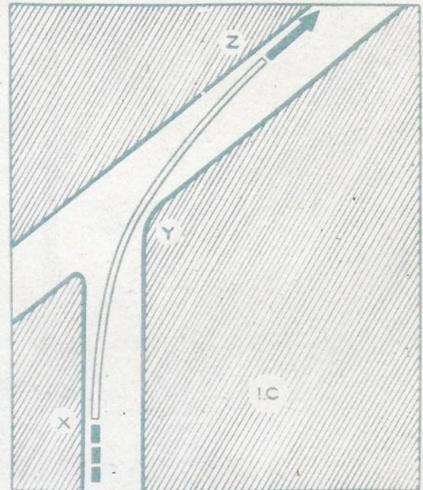
Les machines sont d'abord extrêmement différentes à manier. Plus légères (130 kg. pour une Gambalunga), plus puissantes (37 à 50 CV pour une 500 normale, 95 ou 100 pour une 500 à compresseur), leur rapport poids-puissance est beaucoup plus élevé, et remettre trop tôt la « gomme » signifie dérapage immédiat.

Si encore il n'y avait que des lignes droites, beaucoup de motards s'en tireraient honorablement. Même entre 150 et 200 à l'heure, avec la souple suspension des machines actuelles, c'est le moment calme du parcours, celui où le pilote s'accorde de regarder son compte-tours, de se retourner pour voir où en est son suivant immédiat, bref, quelques instants de détente relative.

Avant, il y avait eu le départ, impressionnant à voir en spectateur, précédé de

quelques minutes de tension pour le pilote qui, pendant que les dernières secondes s'égrènent, 6,54... se remémore tout ce qu'il faudra faire : les signaux convenus avec le stand de ravitaillement, les recommandations du mécano, etc..., puis soudain 3,2,1 et le drapeau s'abaisse,

Les figures 1a, 1b et 1c représentent des virages rapides, où l'on peut gagner ces précieuses secondes ! Un des meilleurs pilotes anglais, Stanley Wood, 10 fois vainqueur du Tourist Trophy, maintenant retiré de la course, a donné à notre confrère anglais *Motor Cycle* quelques conseils que nous lui empruntons. La ligne indique la meilleure « trace » à suivre,



assurant une bonne adhérence et une inclinaison moyenne. Le point X des figures indique l'endroit où tout le freinage doit être terminé et où le virage proprement dit commence. (En réalité, le « virage » en tant que tout, commence 200 mètres avant la courbe proprement dite, avec le freinage et le remontage des vitesses.

La règle essentielle est d'appliquer *tout le freinage* et d'enclencher la vitesse choisie pour la reprise en sortie de courbe, pendant que la machine parcourt encore une ligne droite et se trouve en position verticale. Les freins doivent être complètement relâchés avant de plonger la machine dans la courbe.

Y est le sommet du virage et Z le point où la vitesse est au plus bas, et où la machine se trouve redressée pour l'accélération. De X à Z, la machine perd (très peu) de la vitesse. Le rapport convenable a été engagé auparavant pendant le freinage, le virage est pris avec le rapport embrayé et le moteur n'entraîne ni ne freine la machine.

quelques pas de « poussette », embrayage, gomme... et la meute est partie pour 300 kms, laissant en arrière les deux ou trois malheureux qui ont des ennuis d'allumage...

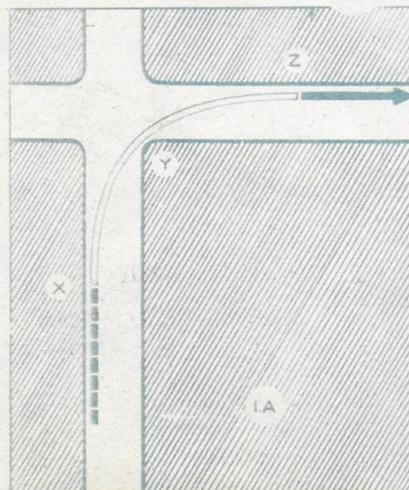
Dès lors, plus d'énerverment ou d'appréhension, seules les préoccupations de la conduite, et l'écoute du moteur.

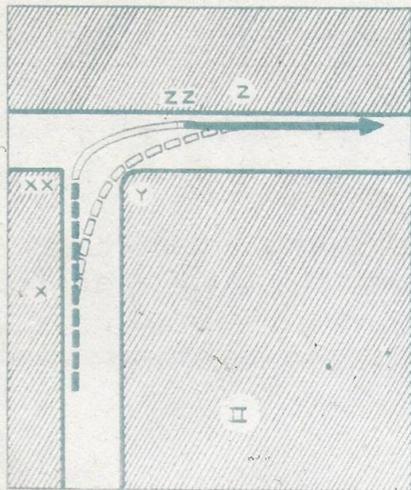
Seulement, il y a les courbes, et c'est là que se complique le sport... que se gagnent ou se perdent les secondes, et finalement la course.

Tout le monde sait prendre un virage. Mais le prendre à l'endroit exact, suivre tour après tour, sous la pluie ou dans le soleil, la même ligne idéale qui permet le maximum de vitesse avec une sécurité suffisante, c'est tout un art où se révèlent les champions...

Il y a, en gros, deux sortes de virages : les virages rapides et les virages lents.

C'est un fait bien connu des coureurs, que les courses se gagnent dans les virages rapides. Y gagner des secondes demande de la hardiesse et du courage, car l'allure est très élevée (plus de 100-120 kmh.). Ici se révèlent les grands maîtres.



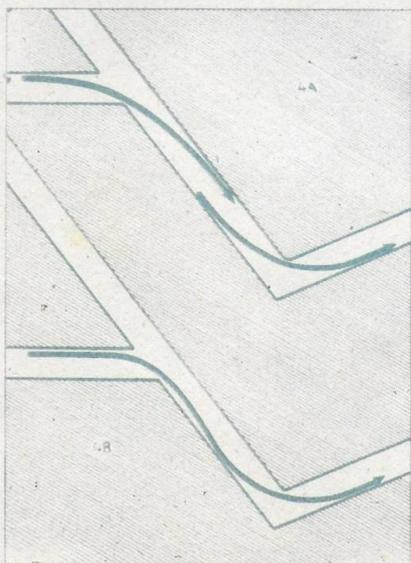


Ceci dit, restent les virages plus lents (fig. III a, III b). La méthode est différente. En III a, la ligne suivie par Stanley Wood : le freinage est fini en X, la machine perdant cependant de la vitesse jusqu'à Y où on redonne tous les chevaux. La différence de méthode avec les virages rapides est sensible. Ici on accélère avec la machine inclinée et en courbe.

(En III b, l'accélération reprend en Z et la méthode est la même que pour les virages rapides). La raison pour laquelle la première méthode est préférée, est que la différence de vitesse en Y est faible et que l'on gagne le temps pris à aller de Y à X, si on laisse la machine rouler « morte », au lieu de commencer tout de suite la reprise.

Attention cependant ! Il est très facile d'amorcer un dérapage (ce que les anglais appellent un « power slide ») en accélérant avec la machine encore inclinée, et il faut travailler de la poignée tournante avec doigté.

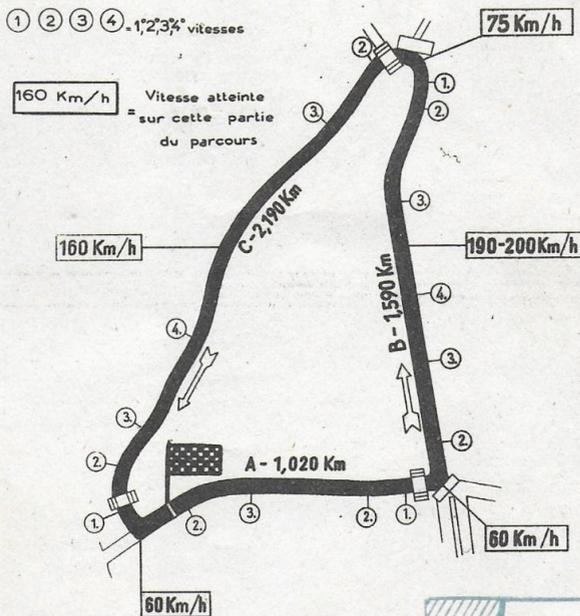
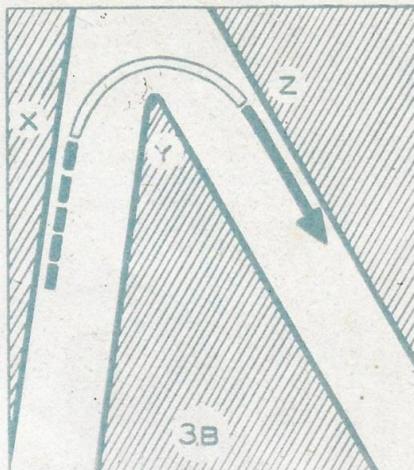
Jusqu'ici nous avons considéré des virages isolés. Mais la situation se complique quand plusieurs virages se succèdent. Si un virage lent succède immédiatement à un virage rapide, les lignes individuelles de chaque virage prises isolément seront comme en IV a, mais il faut les ajuster pour arriver à la ligne continue en IV b.



La pratique commande de prendre le premier virage plus lent qu'il ne pourrait être pris pour mieux se placer pour le second et en sortir au maximum de vitesse. Si, par exemple, les vitesses respectives sont de 130 kmh. et 70 kmh., le virage « rapide » sera pris à 110, pour permettre de prendre le second à 70 kmh. Si l'on prenait le premier à 130, la mauvaise approche du second forcerait à descendre à 40 kmh. Or le chronomètre nous indique que la première méthode est la plus rapide.

Autre difficulté, plusieurs virages, dans le même sens, mais de rayons différents, se succèdent sans discontinuité. Il faut alors considérer — et suivre — une ligne imaginaire englobant ces virages comme un tout et donnant la meilleure ligne de sortie du dernier. Là encore : quelques sacrifices de vitesse dans les premiers pour sortir à la vitesse maximum du dernier.

En résumé, deux facteurs sont à considérer avant tout dans les virages : la ligne à suivre, et la vitesse. Trouvez la

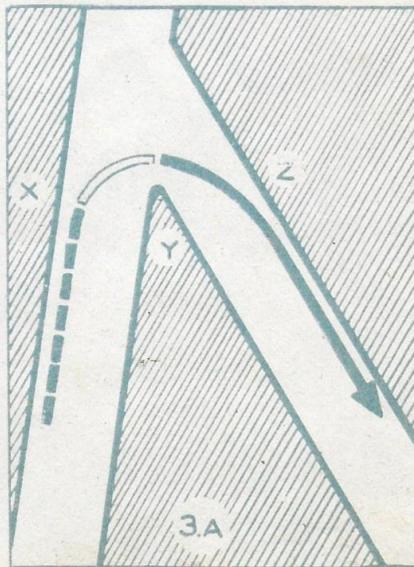


Voici comment un coureur « fait » un tour (ici Fleischmann sur N.S.U. au circuit de Ellenriede-All.) : les chiffres dans un cercle indiquent le rapport utilisé, dans les rectangles, la vitesse atteinte, au bout de 300 kms. cela représente un beau travail de la mécanique et du pilote !

bonne ligne, et la vitesse optima viendra d'elle-même. — La ligne doit être suivie en souple, « coulée », et non pas une suite de déviations brusques (comme cela peut se faire en voiture : technique du virage « en dents de scie »).

Il ne faut pas croire que trouver la bonne ligne soit aisé, et faisable du premier coup, même des champions du guidon doivent refaire vingt fois la même courbe aux essais avant de trouver l'approche et le « tracé » optimum. Et si cela ne vient pas, Stanley Wood conseille : « Allez examiner le virage à pied, vous y découvrirez bien des choses ! ».

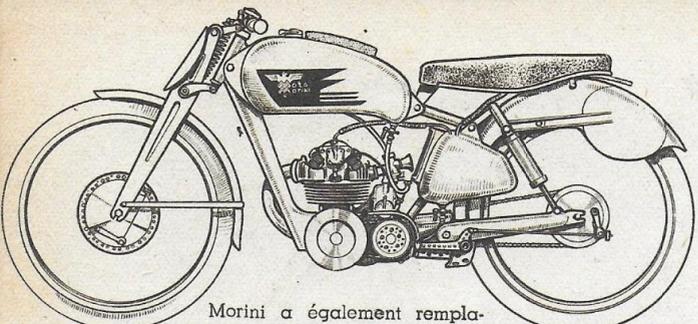
Et tout cet art n'est pas tout ! Un bon coureur doit aussi prêter attention à sa mécanique. Rien ne sert de virer comme un dieu, si par brutalité on casse la boîte de vitesse, ou on grille l'embrayage ou les freins. Il faut penser aux 10 derniers kilomètres, ceux où du stand viendra le signal de donner le maximum de la machine, où se joue le sort de la course pour les hommes de tête et où la victoire ira à celui qui, ayant gagné des secondes dans les virages, pourra aussi compter sur une monture jusque là ménagée, et ne sera pas trahi par la mécanique.



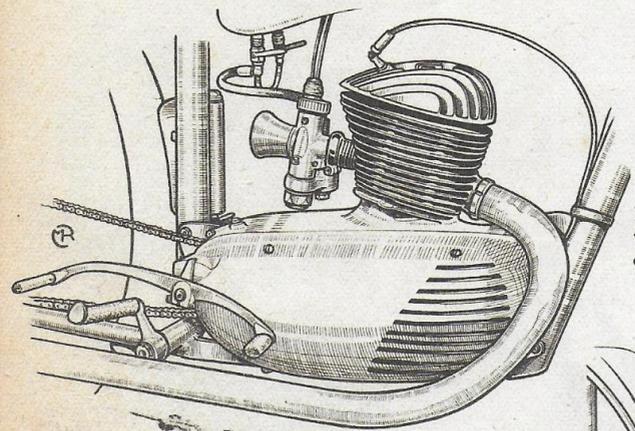
NOUVELLE VENUE :

La CATEGORIE

Pratiquement inconnues avant la guerre, elles ont conquis le marché civil et se hissent aux conditions où elles établissent de nouvelles victoires.



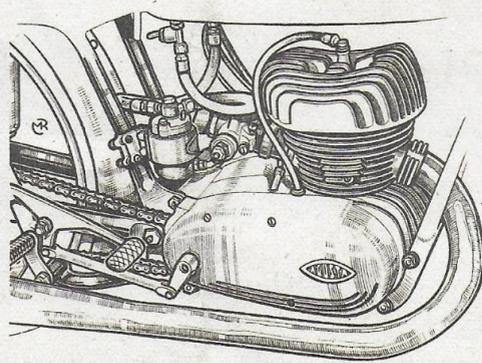
Morini a également remplacé sa deux temps (ci-dessous) par un 4 temps à double arbre commandé par chaîne.



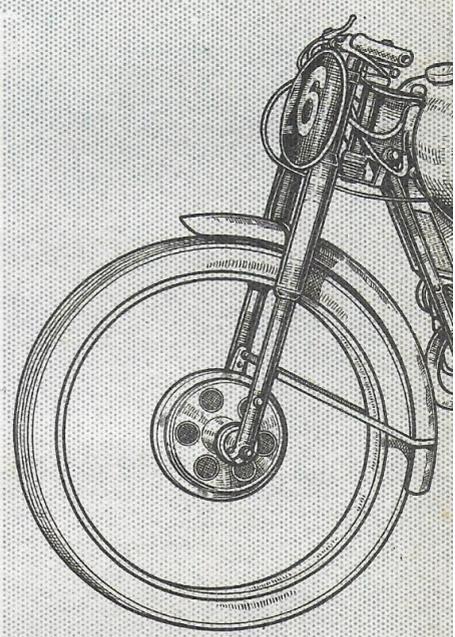
Le simple bloc de la M.V. 2 temps qui a mené les machines de la marque à d'innombrables victoires.



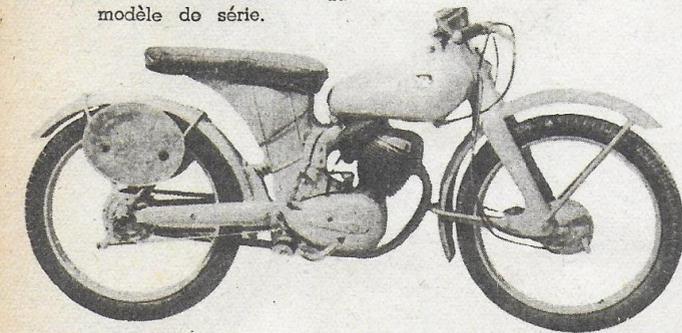
Lambretta a adapté l'ensemble transmission du scooter à cette machine de circuit.



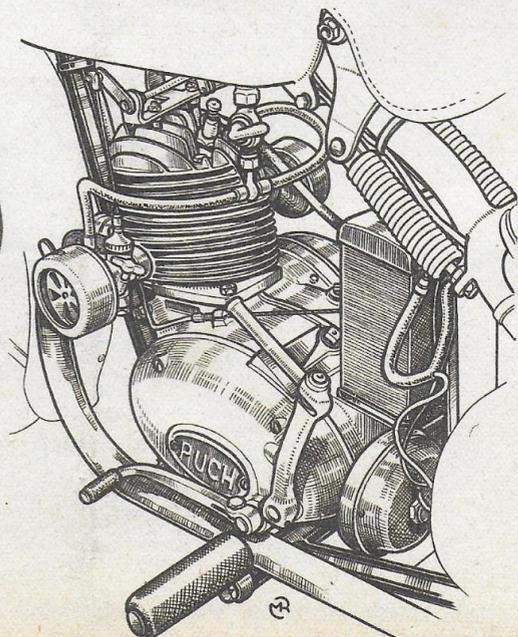
Le Puch « sport » de série d'où l'on tire d'excellentes machines de course.



La N.S.U. Renn-Fox dérivée du modèle de série.



La D.K.W. 125 cmc. 2 temps.



MONDIAL 125 CMC. 4 TEMPS compression 10,8 à 1, donnant 15 CV (96 CV au litre), vitesse linéaire du piston 130 kmh.

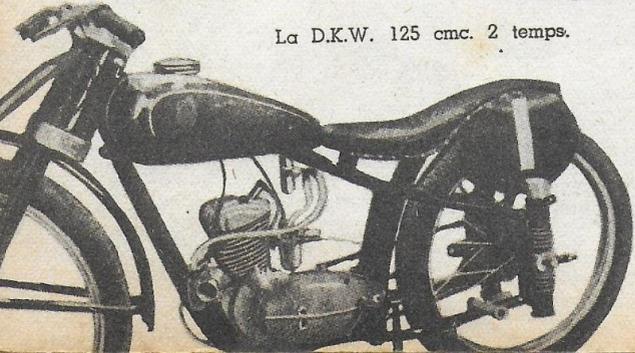
LAMBRETTA 125 CMC. (vers 52x58, deux temps, boîte 4 vitesses).

MV 125 CMC. 4 TEMPS : modèle ACT donnant 15 CV à 10.100 t.-m. compression de 10 à 1. Poids 72 kg.

MORETTI 4 TEMPS 125 CMC à 9.200 t.-m (96 CV au litre), compression de 10 à 1. Vitesse moy. du piston 130 kmh.

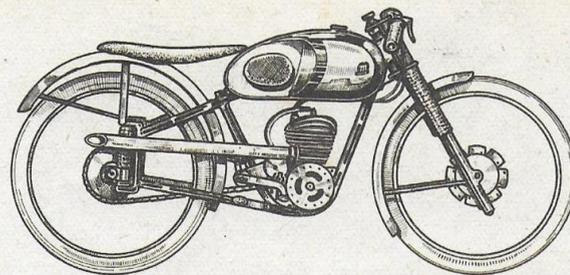
MORINI 125 CMC. DEUX TEMPS donnant 13 CV à 10.000 t.-m. compression de 10 à 1. Vitesse moy. du piston 19 m.-sec.

NSU « RENNFOX » : modèle de 96 cc. Le moteur fait ici 11.000 t.-m. avec un taux de compression de 10 à 1. 4 vitesses. Poids 65 kgs. Vitesse moy. du piston 130 kmh.

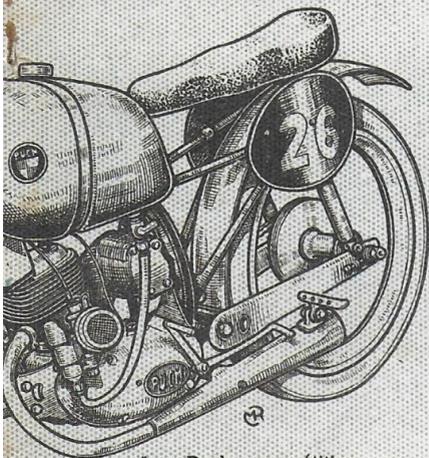


E des 125 cmc.

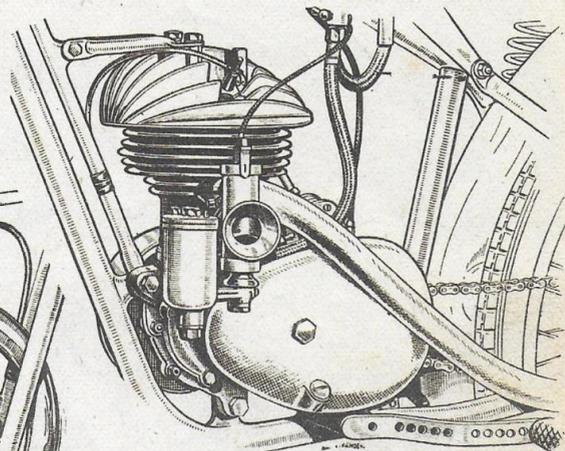
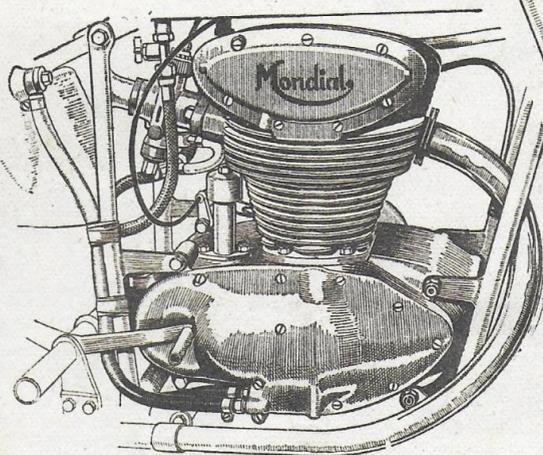
guerre, les 125 cc. ont conquis
premier plan dans les compé-
s performances incroyables



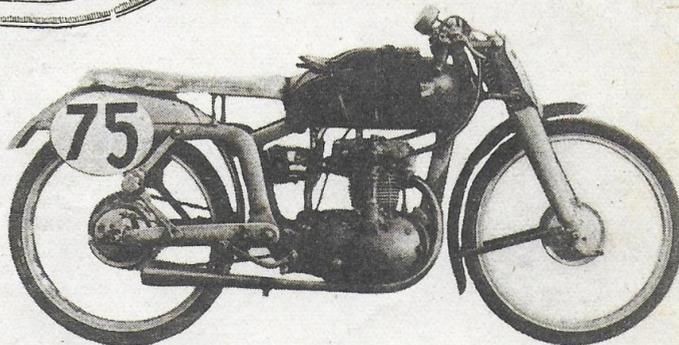
La Monteza espagnole utili-
sant des dessins Motobéca-
ne, et dont la tenue de
route est étonnante.



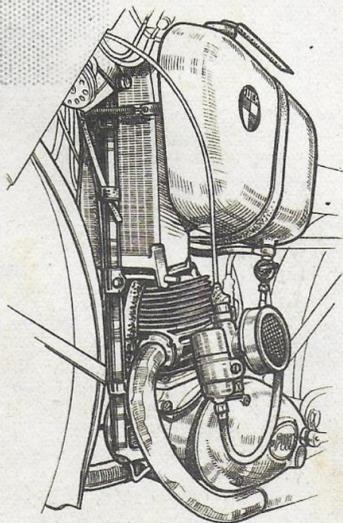
La Puch compétition, un
des rares modèles, excep-
tés les italiens, spéciale-
ment conçus pour la com-
pétition.



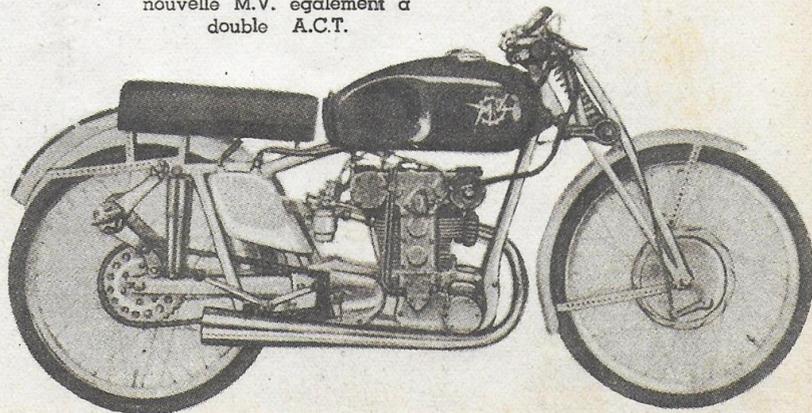
Ci-dessus : Le moteur de la Eysink,
réalisation hollandaise, dérivé d'un
125 Villiers (culasse spéciale) et,
ci-contre : le beau bloc de la
Mondial à 2 A.C.T.



Ci-dessus : La Moretti dou-
ble A.C.T. et au-dessous, la
nouvelle M.V. également à
double A.C.T.



Moteur de la Puch compé-
tition à refroidissement li-
quide.



monocylindrique 53x56, 2 ACT,
15,5 CV à 10.600 t.-m. (124 CV
ton 19,8 m.-sec. Poids 80 Kgs.

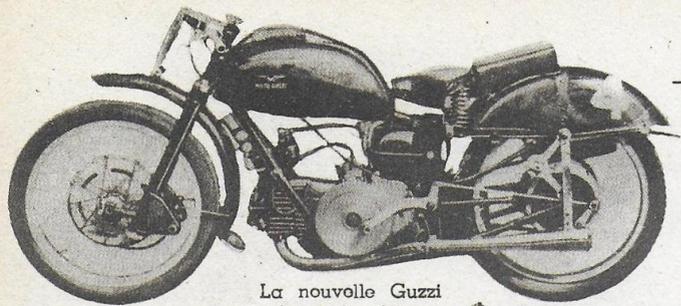
on course du moteur scooter),
asses, transmission finale aca-

ocylindre de 123,5 cmc., 53x56,
t.-m., avec un taux de compres-
sion : 17 m.-sec. Vitesse 139 kmh.

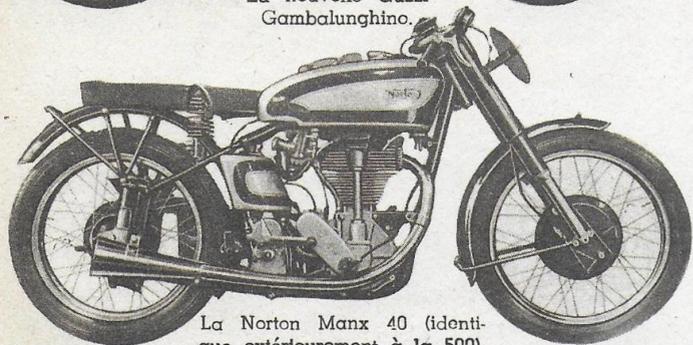
: 53x56, ACT, donnant 12 CV
avec un taux de compression
n : 17 m.-sec. Vitesse 135 kmh.

MPS, 52x58, compression 6 à 1,
n. (104 CV au litre). Vitesse

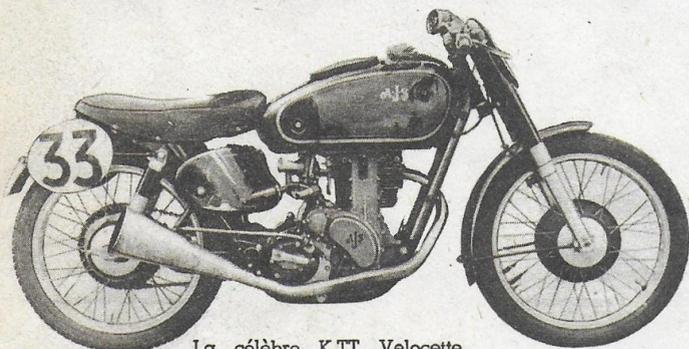
e course dérivé de la NSU-Fox
5 cmc. et donne 10 CV à près
e compression de 8 à 1. Boîte
e 120 kmh.



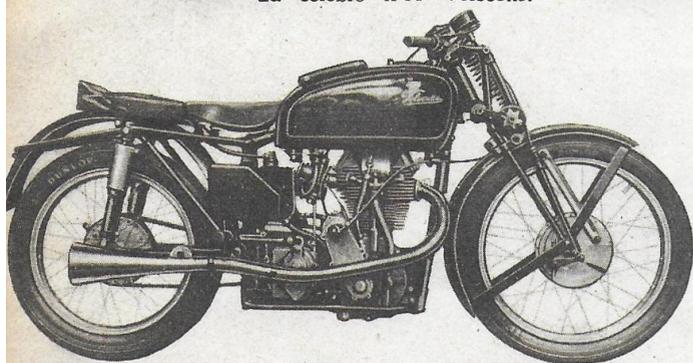
La nouvelle Guzzi
Gambalunghino.



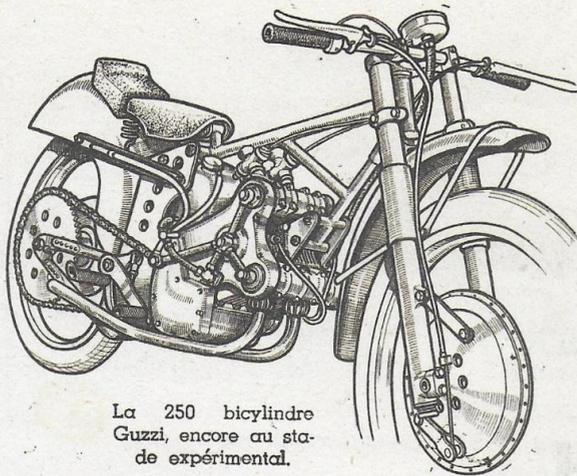
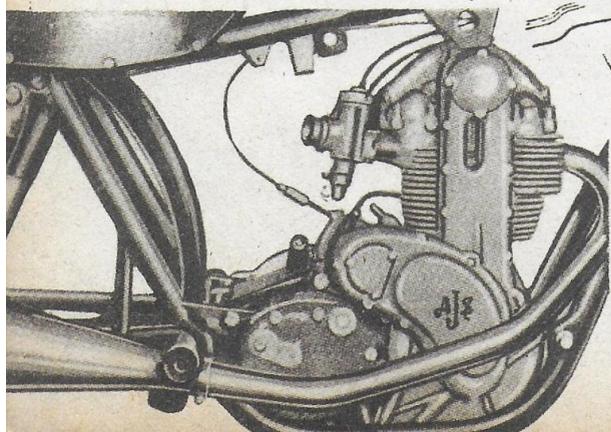
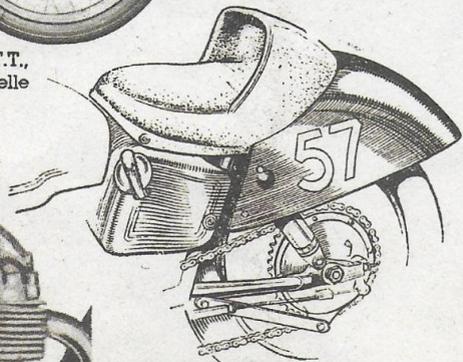
La Norton Manx 40 (identi-
que extérieurement à la 500).



La célèbre KTT Velocette.



La nouvelle A.J.S. 7 R. Au T.T.,
elle était équipée de la selle
profilée ci-contre.



La 250 bicylindre
Guzzi, encore au sta-
de expérimental.

Les catégories

AJS 350 « BOY RACER » (7R) : monocylindre de 348 cmc., 74x81, donnant 35 CV à 7.200 t.-m. pour 8,8 à 1 de compression. Poids 130 kgs.

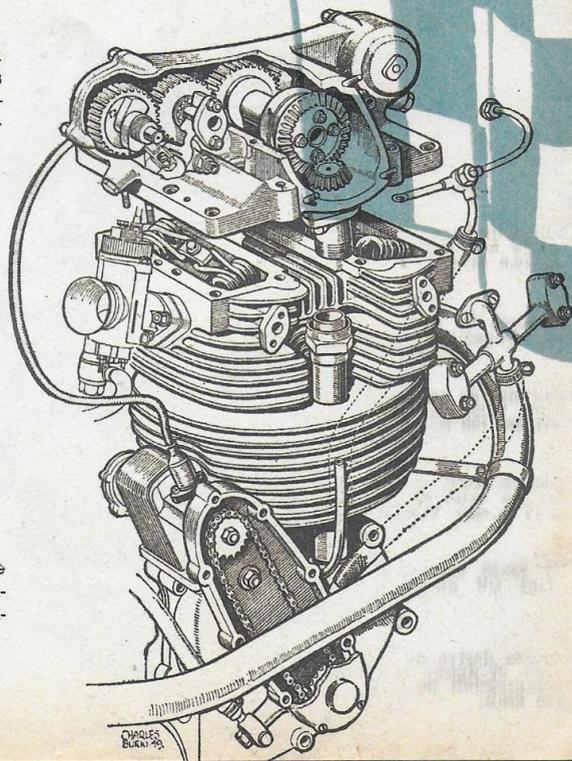
NORTON TYPE MANX 40 : monocylindre vertical, 348 cmc., 71x88, compression 7,3 à 1, 27 CV à 6.300 t.-m.

VELOCETTE KTT, 348 cmc. monocylindre, 78x81, 2 ACT, donnant 32 CV à 6.500 t.-m. (95 CV au litre), avec un taux de compression de 9,3 à 1, vitesse linéaire moyenne du piston : 17,4 m.-sec.

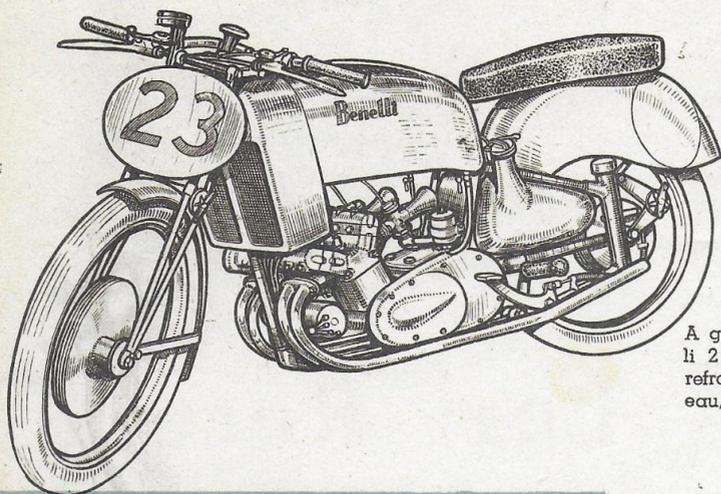
BENELLI 250 MONOCYLINDRE : 249,5 cmc., 65x75, 2 ACT, donnant 27 CV à 8.500 t.-m. (108 CV au litre) avec un taux de compression de 9 à 1. Vitesse linéaire du piston 21,25 m.-sec.

GUZZI BICYLINDRE (TWIN PARALLELE) DE 247,4 CMC. : 54x54, 2 ACT, moteur incliné à 30° sur l'horizontal, donnant 25 CV à 9.600 t.-m. (100 CV au litre), vitesse moyenne du piston 17,3 m.-sec., taux de compression 10,5 à 1. Vitesse 160 kmh.

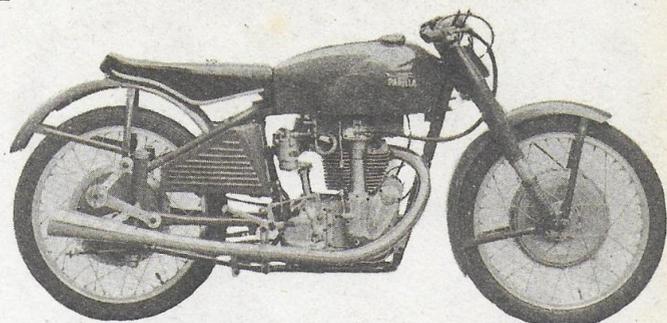
A gauche : le nouveau
moteur A.J.S. 7 R. Carters
en élection, tube d'échap-
pement modifié, puis-
sance accrue.



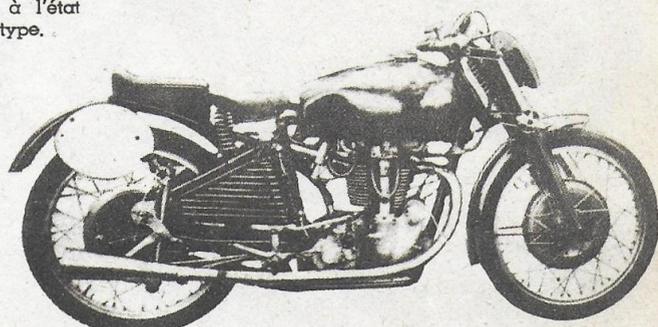
A droite : vue démontée
du moteur de la KTT mon-
trant en particulier la com-
mande des 2 A.C.T.



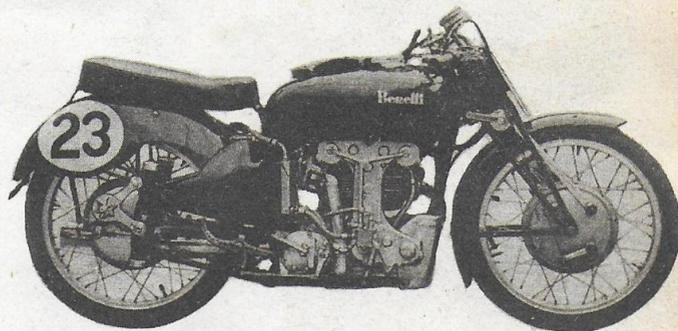
A gauche : la Benelli 2 cyl. 250 cmc. à refroidissement à eau, encore à l'état de prototype.



La Parilla 250



La Parilla 350 cmc.



La Benelli 250 cmc. et (ci-dessous) son moteur.

250 et 350 cmc.

GUZZI 350 BICYLINDRE en V à 120°, de 57x68, également au stade expérimental.

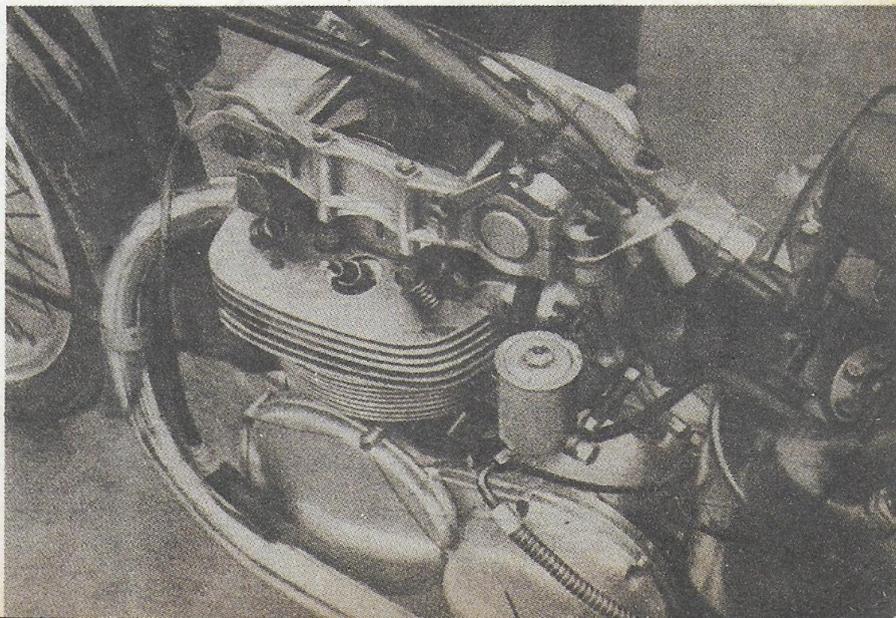
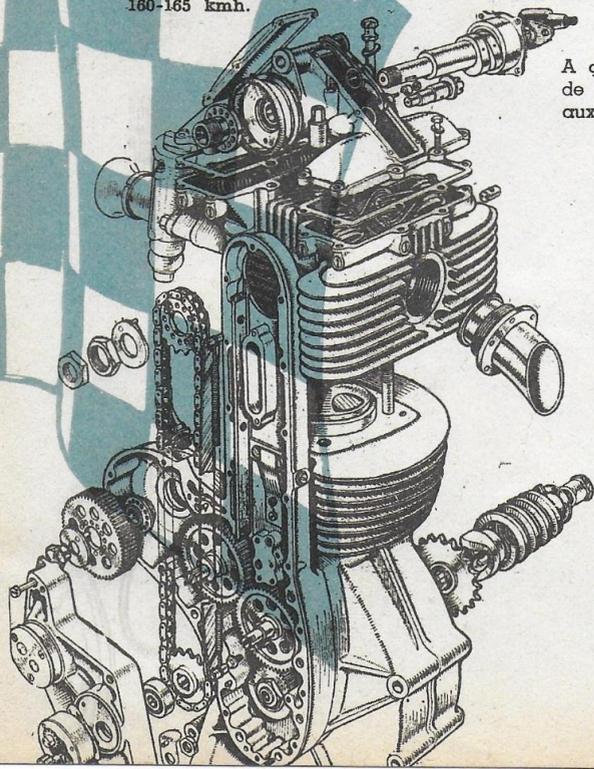
GUZZI GAMBALUNGHINO : monocylindre de 247 cc., 63x68, 1 ACT avec basculeur, donnant 25 CV (100 CV au litre) à 7.500 t.-m. Vitesse moyenne du piston 17 m.-sec. Taux de compression 8,7 à 1. Vitesse 165-170 kmh.

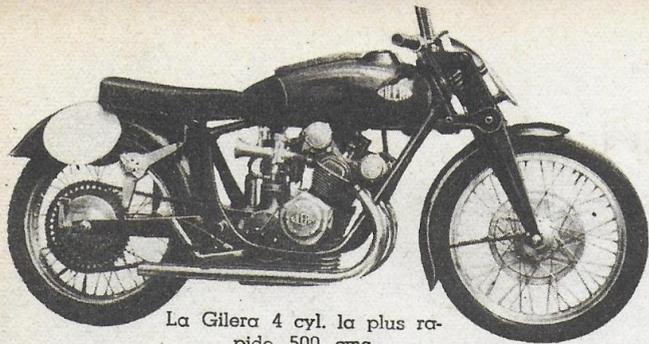
GUZZI 350 MONOCYLINDRE HORIZONTAL, 78x73 (348,8 cc.), 2 ACT, donnant 30 CV à 7.000 t.-m. (88 CV au litre). Poids 120 kgs. Vitesse 175 kmh. Boîte à 5 vitesses. Encore au stade expérimental.

PARILLA 350 CMC. : moteur monocylindrique vertical, 2 ACT, cyl. 342 cmc., 72x84, donnant 30 CV à 8.400 t.-m. Poids 117 kgs. Vitesse 180 kmh.

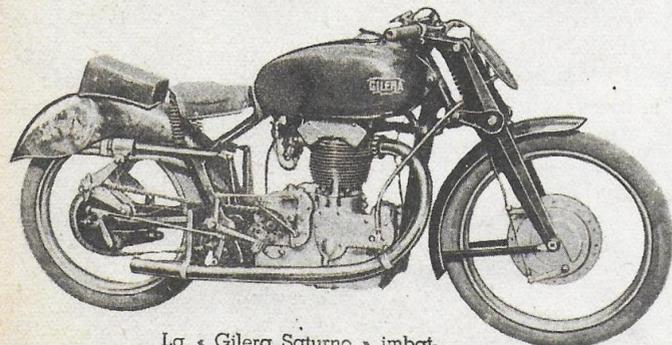
PARILLA 250 CMC. : moteur monocylindrique vertical, 2 ACT, cyl. 247 cmc., 66x72, donnant 21 CV à 8.000 t.-m. avec un taux de compression de 7,8 à 1. Poids 115 kgs. Vitesse 160-165 kmh.

A gauche, le moteur de l'A.J.S. Boyracer aux innombrables victoires.

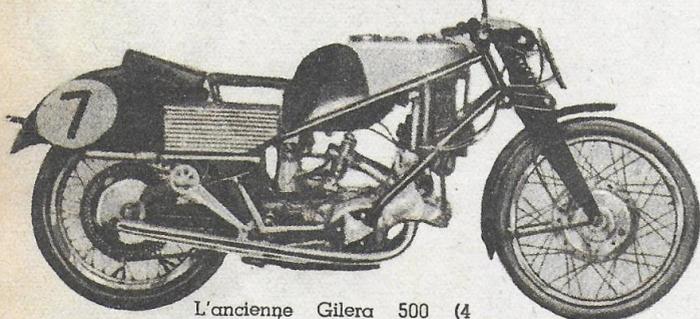




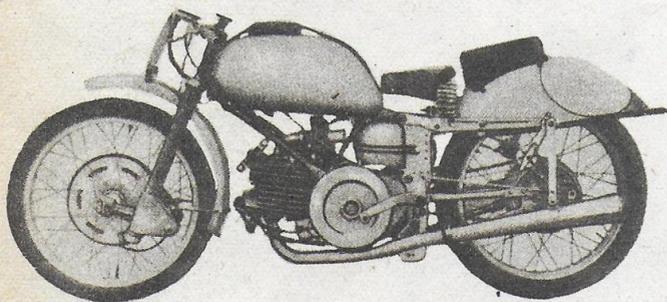
La Gilera 4 cyl. la plus rapide 500 cmc.



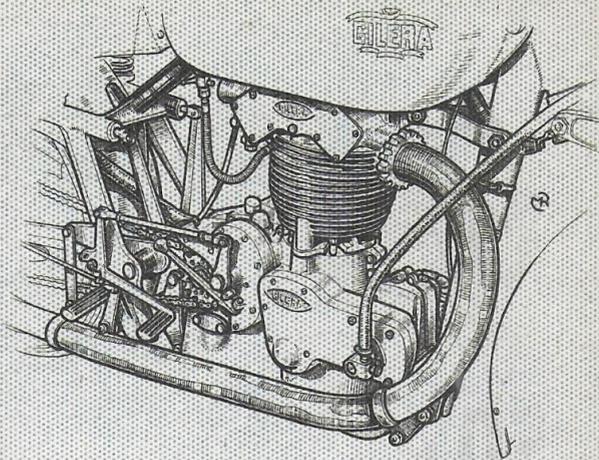
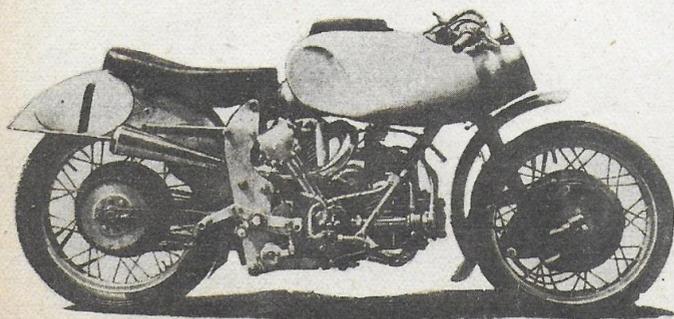
La « Gilera Saturno » imbattable sur circuits accidentés.



L'ancienne Gilera 500 (4 cyl.) à refroidissement liquide.



L'imbattable Guzzi Gambalunga et, au-dessous, la bicylindre de la même marque, pour circuits rapides.



Le moteur de la Gilera Saturno est un monocylindre à tiges et culbuteurs, et cependant un des plus rapides.

Les Racers

Catégorie

GILERA 4 CYL. 1950 : 496 cmc., moteur carré 54x54 double ACT, donnant 47 CV à 8.000 t.-m., soit 94,5 CV au litre de cylindre, vitesse moyenne du piston 14,4 m.-sec. Moteur disposé transversalement et légèrement incliné vers l'avant (15°), transmission par chaîne. Cadre tube et tôle formée, suspension AV fourche parallélogramme, à l'AR fourche oscillante à barres de torsion (1950) ou ressorts à boudin longitudinaux (1949). Cette machine est, jusqu'à preuve du contraire, la plus rapide 500 non suralimentée. Vitesse 200-205 kmh.

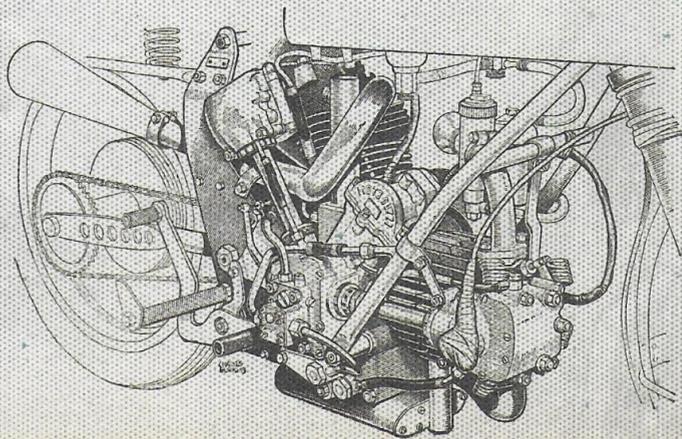
GILERA TYPE SATURNO : 500 cmc. monocylindrique, 84x90, soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs.

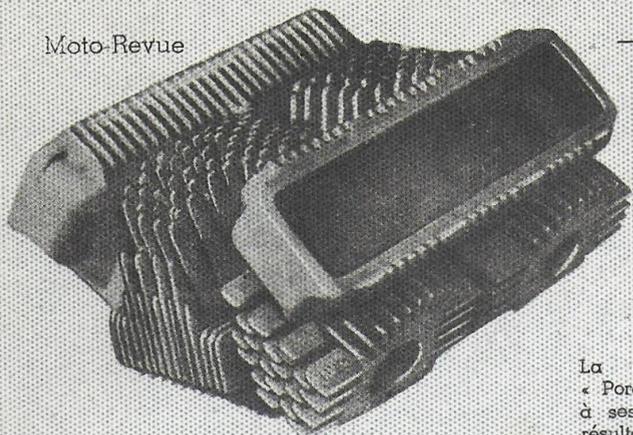
GUZZI GAMBALUNGA (TYPE FAENZA) : 498 cmc. monocylindre de 88x82 (ancienne version : 84x90 d'où « Gambalunga »), soupapes en tête (inclinaison à 60°) commandées par tiges et culbuteurs, taux de compression 8 à 1, donnant 35 CV à partir de 3.500 t.-m. Vitesse moyenne du piston 14,5 m.-sec. Puissance au litre de cylindre 70 CV. Vitesse max. 185 kmh.

GUZZI BICYLINDRE 494 CMC. : 68x68 (x2), 1 ACT par cylindre avec basculeurs. Les cylindres font un angle de 120° entre eux, celui avant étant placé horizontalement. Puissance 50 CV (100 CV au litre) à 7.500 t.-m. Vitesse moyenne du piston 17 m.-sec, taux de compression 9 à 1. Poids 135 kgs. Vitesse 190-200 kmh.

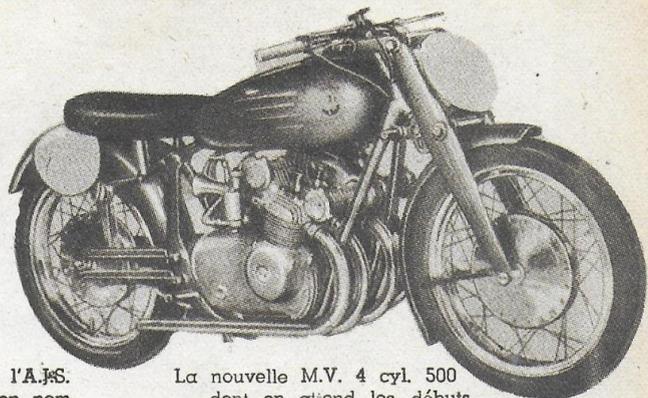
MV 500 4 CYLINDRES : 496 cmc., de 54x54, 2 ACT, moteur monté transversalement et légèrement incliné vers l'AV (15°) donnant 53 CV à 9.500 t.-m. (106 CV au litre) pour un taux de compression de 11 à 1. Sa vitesse doit être de plus de 200 kmh.

L'imposant... et curieux moteur Guzzi bicylindre 500 cmc.





La culasse de l'A.J.S. « Porc-Epic » doit son nom à ses nombreuses ailettes, résultat d'un beau travail de fonderie.



La nouvelle M.V. 4 cyl. 500 dont on attend les débuts.

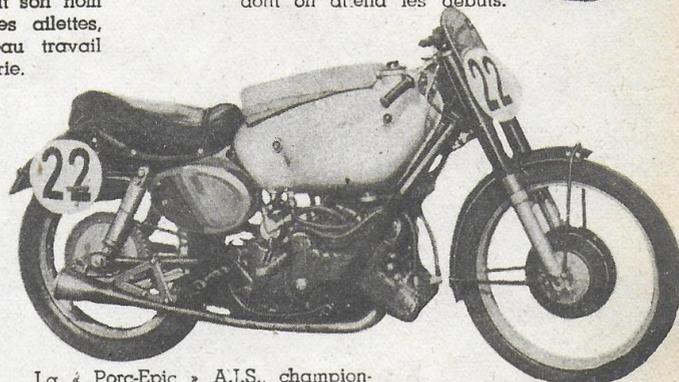
Internationaux

500 cmc.

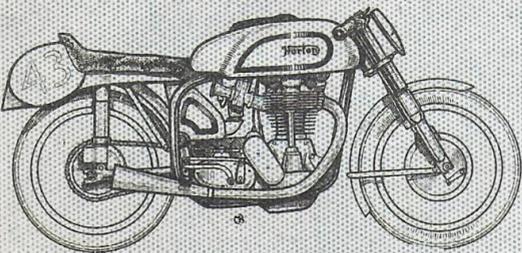
NORTON TYPE MANX 30, monocylindre vertical, 499 cmc., 80x100, ACT, taux de compression 11 à 1 donnant 43 CV à 6.200 t.-m. (86 CV au litre) pour une vitesse moyenne du piston 20,8 m.-sec. Vitesse 190 kmh.

NORTON TYPE « USINE » 1950 : 498 cmc. de 82x94, nouvelle culasse, puissance accrue. Cadre et suspension modifiés.

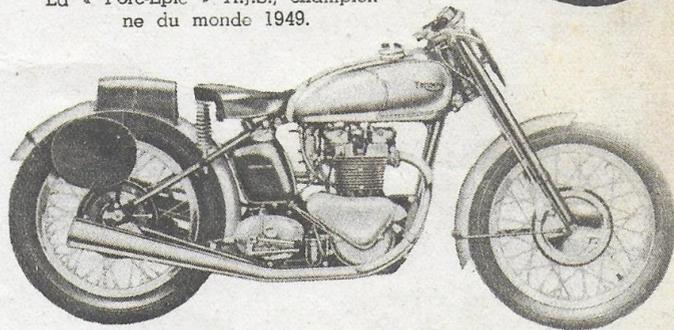
VINCENT 500 CMC. « GREY FLASH », monocylindre incliné de 499 cmc., 84x90.



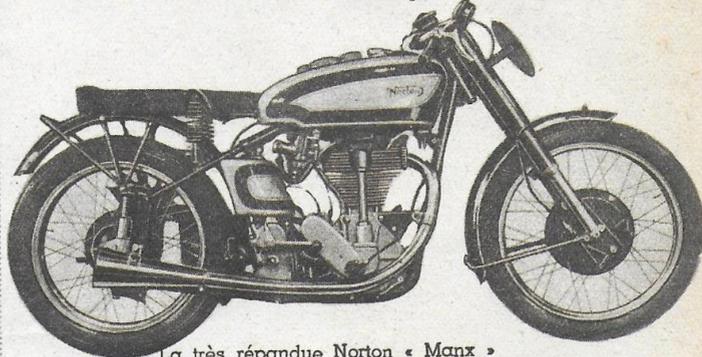
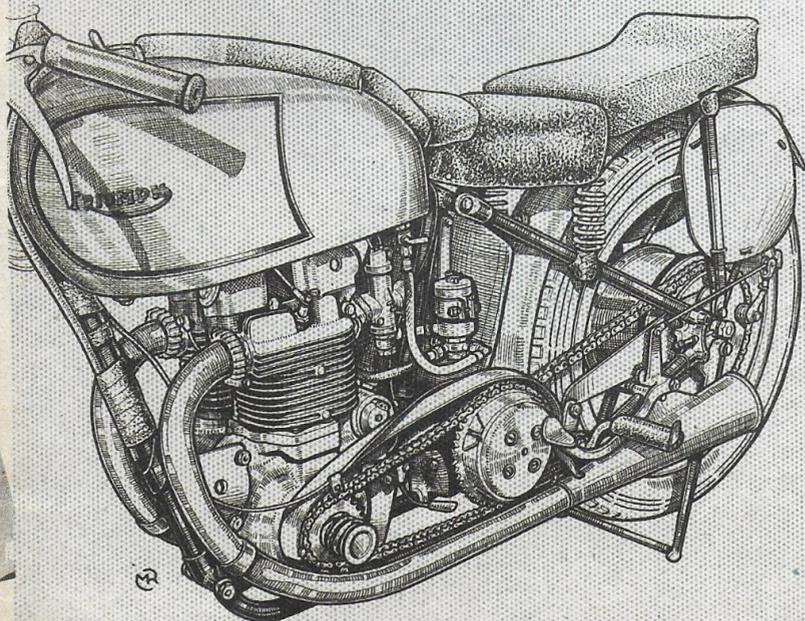
La « Porc-Epic » A.J.S., championne du monde 1949.



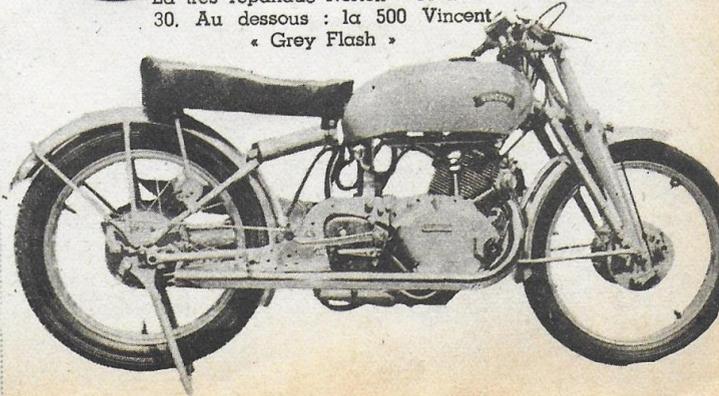
Ci-contre : la Norton d'usine spécialement équipée pour le T.T., et au dessous, le moteur de la Triumph G.P. côté de la transmission primaire.

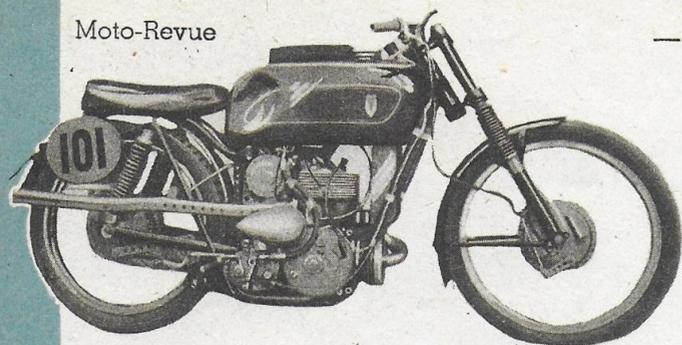


La Triumph G.P.

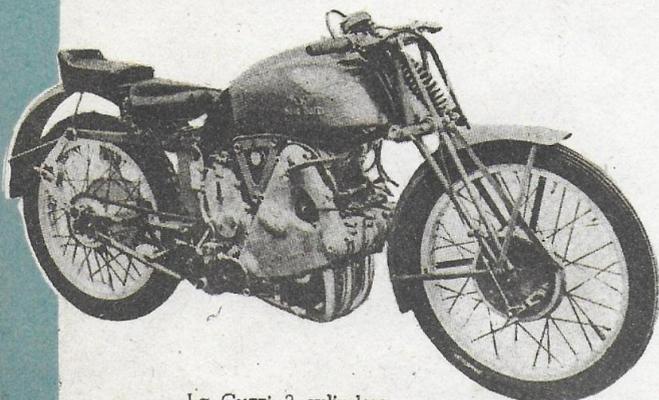


La très répandue Norton « Manx » 30. Au dessous : la 500 Vincent « Grey Flash »

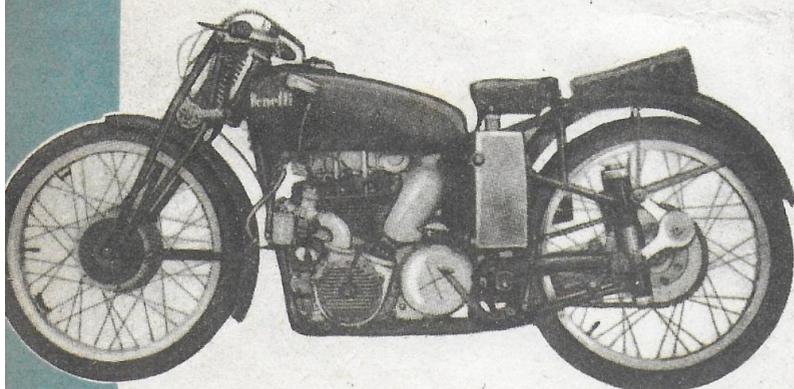




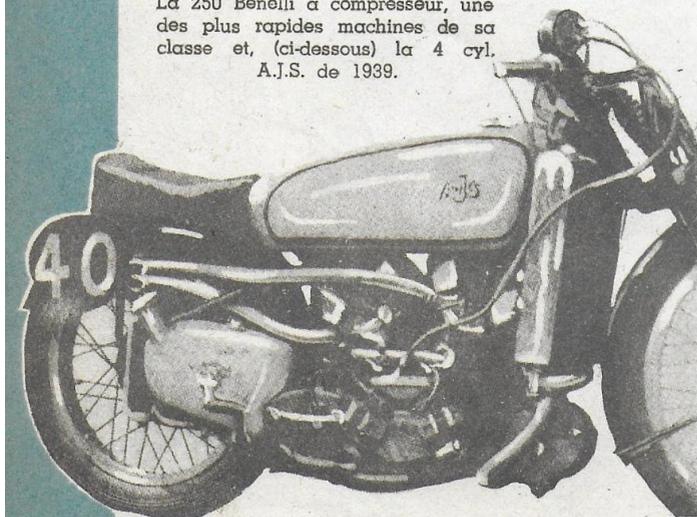
La célèbre D.K.W. à piston-pompe.



La Guzzi 3 cylindres.



La 250 Benelli à compresseur, une des plus rapides machines de sa classe et, (ci-dessous) la 4 cyl. A.J.S. de 1939.



Condamnées, cependant toujours intéressantes,
Voici les principales

MACHINES A

SUPPRIMEE EN 1940, LA FORMULE INTERNATIONALE D'AVANT-GUERRE AUTORISAIT L'USAGE — PASSIONNANT MAIS ONEREUX — DU COMPRESSEUR.

QUELQUES MACHINES

BENELLI 250 A COMPRESSEUR : moteur de 250 cmc. 42x45, donnant 62,5 CV à 10.000 t.-m. Vitesse moyenne du piston 15 m.-sec. Vitesse présumée : 230 kmh.

GUZZI 500 A COMPRESSEUR : 3 cylindres transversaux et inclinés vers l'avant. Cylindrée 492 cmc., 59x60, donnant 63 CV à 8.600 t.-m. Cette machine est restée, du fait de la guerre, au stade expérimental.

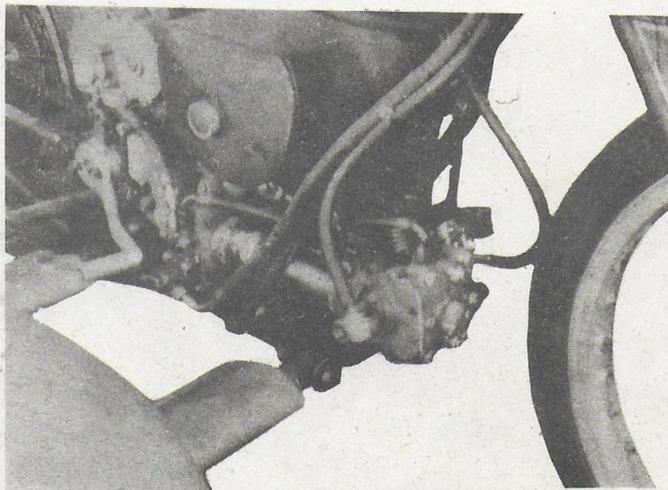
GILERA 500 A COMPRESSEUR : 4 cylindres transversal à refroidissement par liquide de 496 cmc. 54x54, donnant 76 CV à 8.000 t.-m., taux de compression 8,25 à 1. Vitesse moyenne du piston 14,2 m.-sec. Vitesse 240 kmh.

GUZZI 250 A COMPRESSEUR : monocylindre horizontal de 247 cmc. 68x68, donnant 51 CV à 7.800 t.-m., avec un taux de compression de 8,25 à 1. Vitesse 213 kmh. (record sur 1 kilomètre lancé).

BMW 500 A COMPRESSEUR : moteur flat-twin de 494 cmc., 68x68, donnant 75 CV (1940) à 7.500 t.-m. Modèle actuel sensiblement amélioré, donnant 230 kmh.

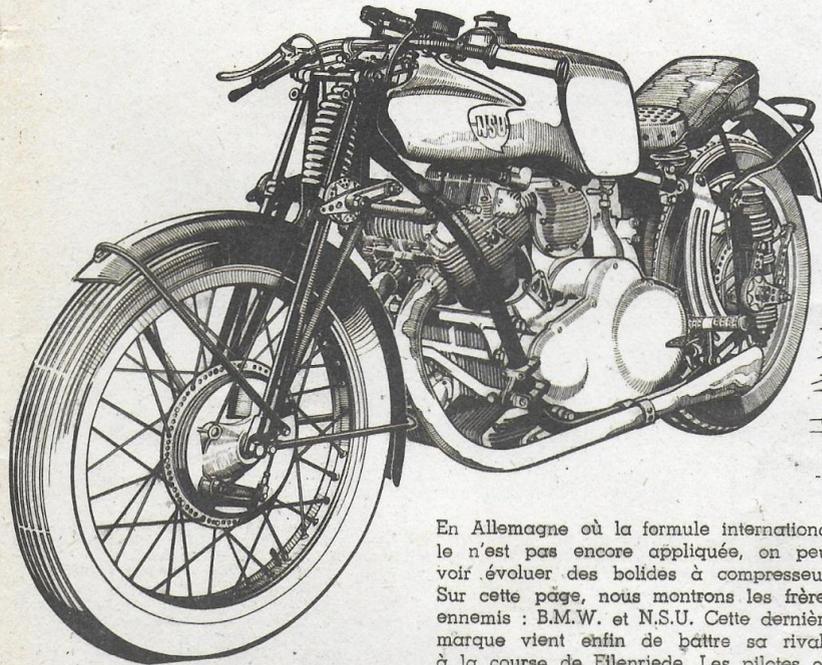
NSU 350 ET 500 A COMPRESSEUR : derniers modèles donnant respectivement 68 et 98 CV. La 500 atteint 235-240 kmh. et la 350 : 200-210 kmh. (ces machines viennent d'être sorties et on ne possède encore que peu de renseignements sur leurs performances).

Ci-dessous : le moteur de la Guzzi 250 des records. Elle possède le record du monde en 250, du km. lancé à 213 kmh.

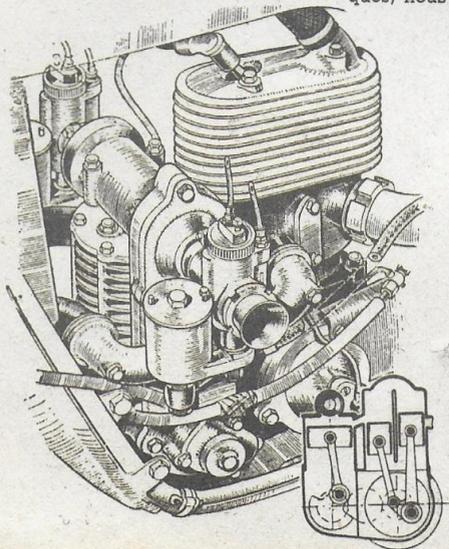


COMPRESSEUR

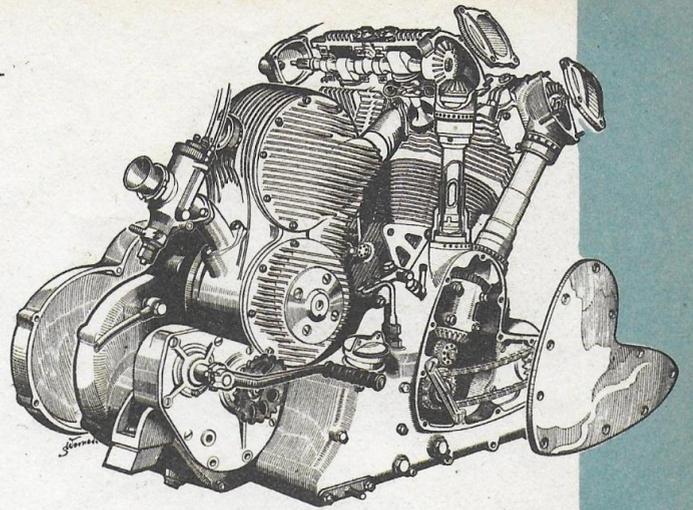
ENCORE EN VIGUEUR EN ALLEMAGNE, ELLE NE SURVIVRA PAS A LA RENTREE DE CETTE DERNIERE A LA F.I.M.



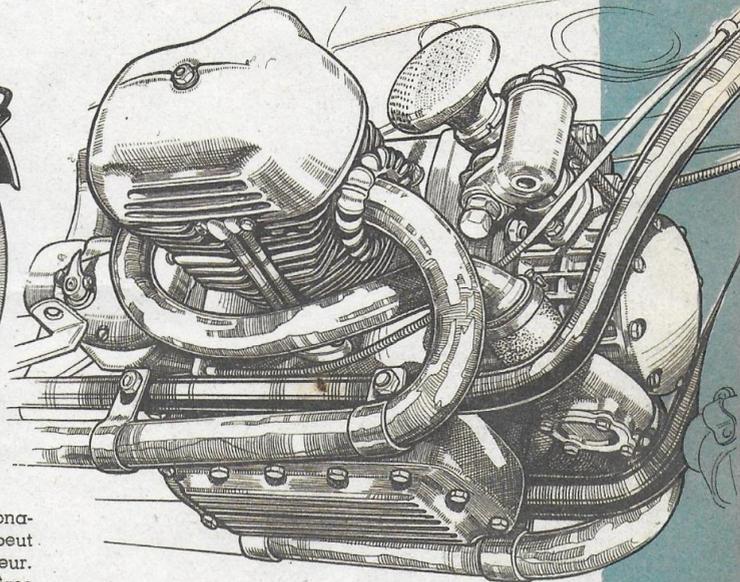
En Allemagne où la formule internationale n'est pas encore appliquée, on peut voir évoluer des bolides à compresseur. Sur cette page, nous montrons les frères ennemis : B.M.W. et N.S.U. Cette dernière marque vient enfin de battre sa rivale à la course de Ellenriede. Les pilotes en sont : Fleischmann (N.S.U.), Meier et Kraus (B.M.W.) Retenons ces noms et ces marques, nous les verrons en France d'ici peu.



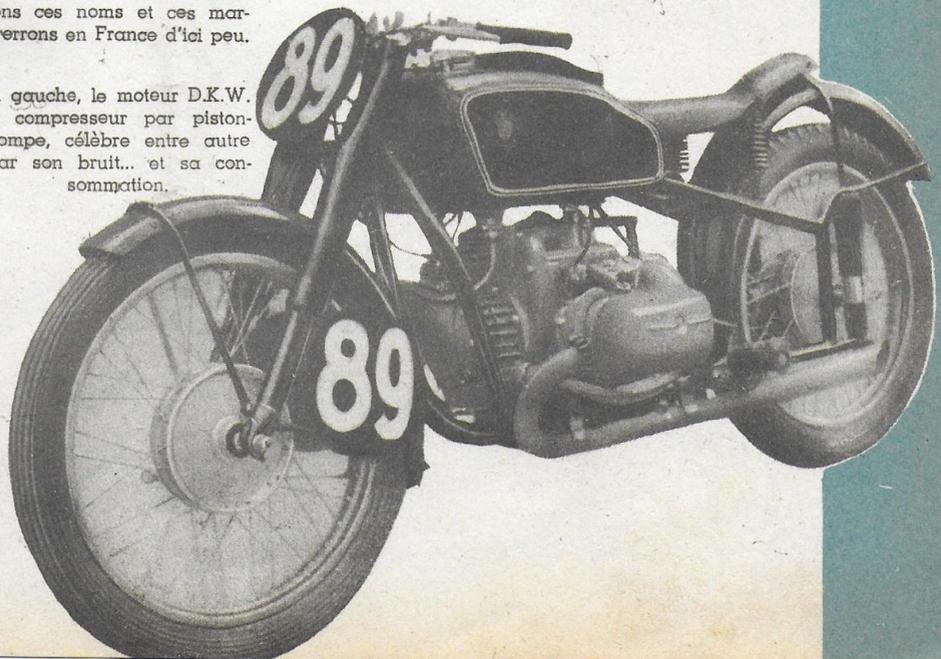
A gauche, le moteur D.K.W. à compresseur par piston-pompe, célèbre entre autre par son bruit... et sa consommation.



Le dernier moteur N.S.U. à compresseur est un bicylindre parallèle développant 98 CV. au méthanol.



Le moteur B.M.W. compétition à compresseur est à 2 A.C.T. Il développe entre 65 et 70 CV. Mais consomme notablement moins (15 l. aux 100 km.) que la N.S.U.



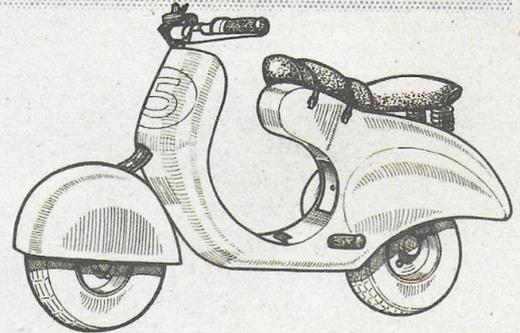
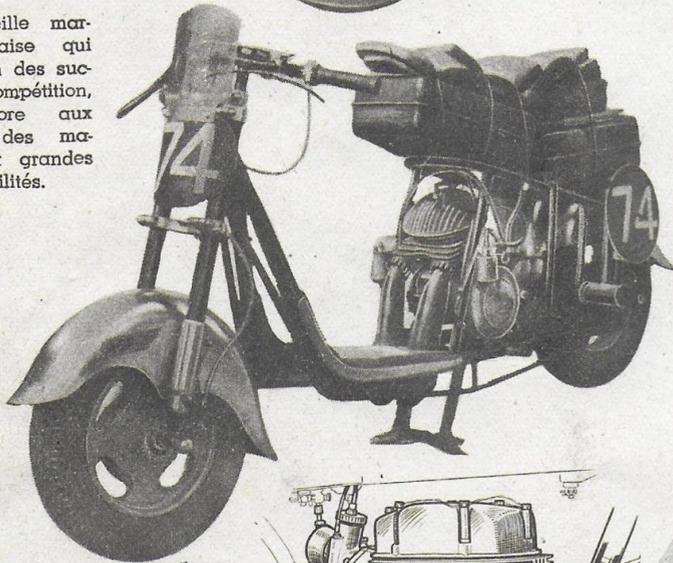
MACHINES SPECIALES

en petites cylindrées

DU SCOOTER DES RECORDS A LA MACHINE DE SERIE « TRAFIQUEE ». LA CATEGORIE 125 cc. OFFRE UN VASTE CHAMP D'ACTION AUX AMATEURS QUI NE PEUVENT S'OFFRIR UN RACER VALANT UNE FORTUNE.

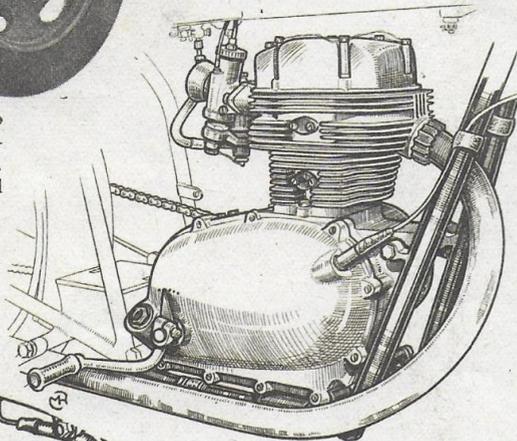


Jonghi, vieille marque française qui connut bien des succès en compétition, offre encore aux amateurs des machines aux grandes possibilités.



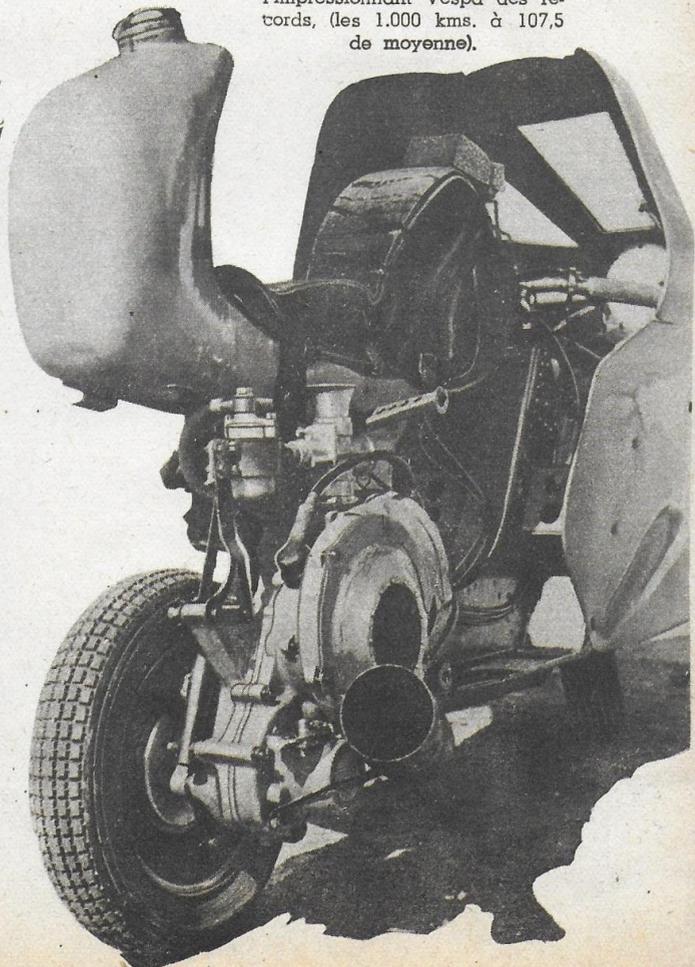
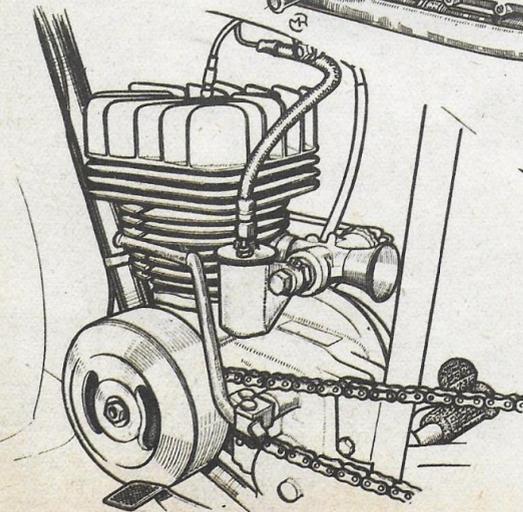
Les italiens ont appliqué leur amour de la compétition aux scooters (en haut). Ci-dessous : l'impressionnant Vespa des records, (les 1.000 kms. à 107,5 de moyenne).

Ci-dessus : l'unique scooter de compétition français : l'A. G.F. à moteur Ydral « gonflé ».



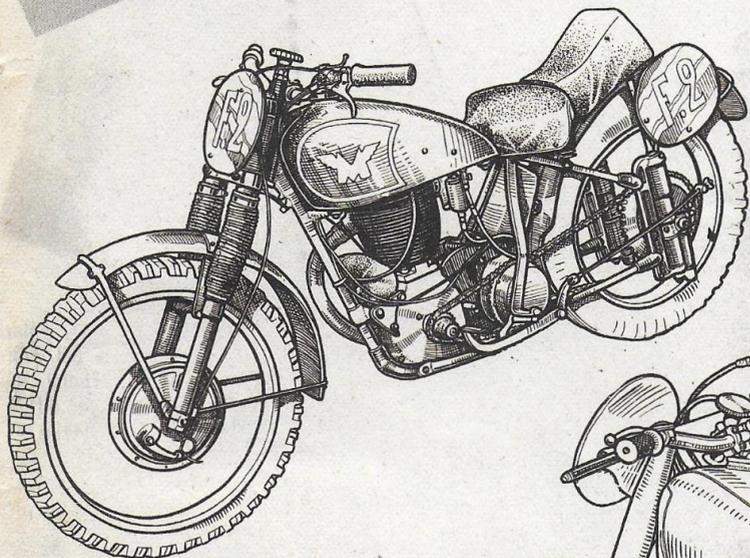
Ci-dessus : le 125 Jonghi à arbre à cammes en tête, spécialement étudié pour la course.

Ci-contre : transformation d'un Gnome-Rhône R4 pour la course : large culasse aux généreuses ailettes, carburateur horizontal.

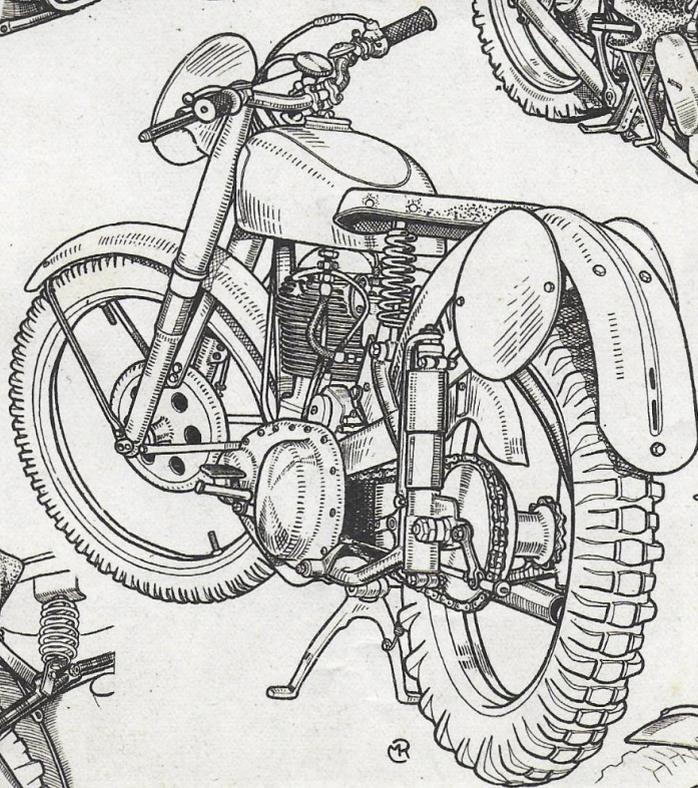
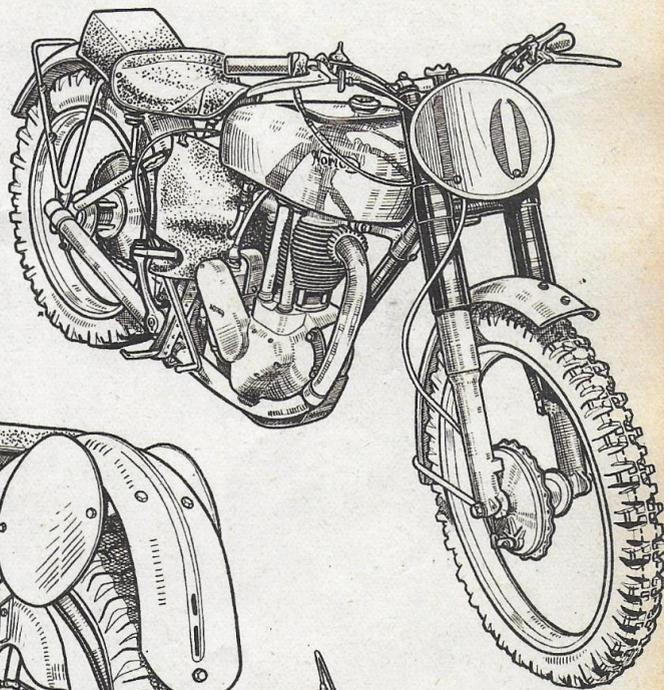




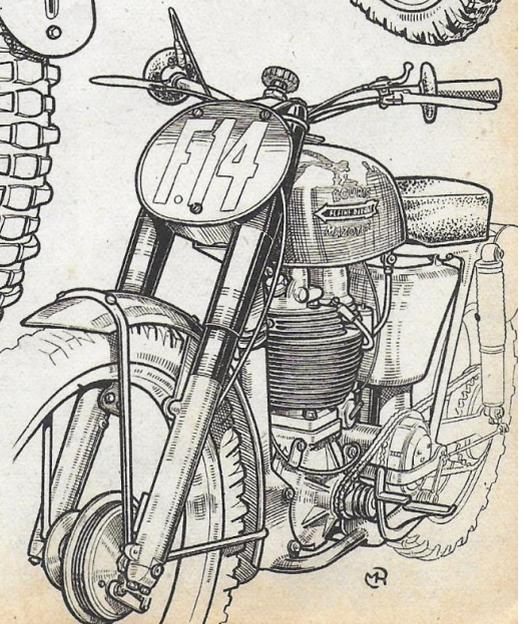
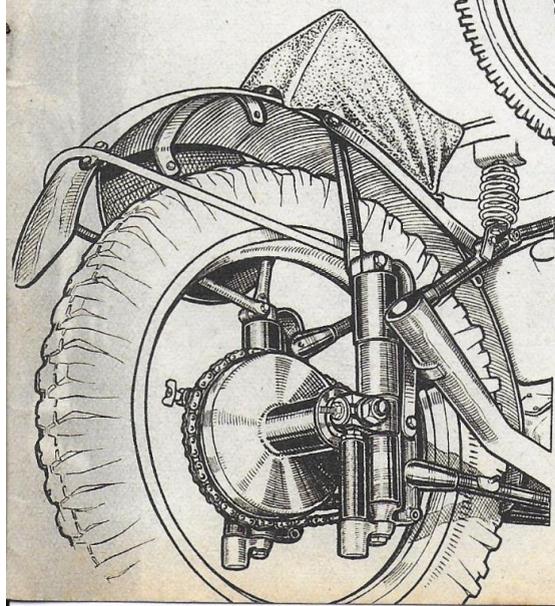
Machines de Cross



Robustesse et accélérations sont les qualités requises par le Moto-Cross. Remarquez, ci-dessous, pneu à gros relief, garde-boue très écarté, tube d'échappement dégagé. En haut : la Matchless de cross.



Ci-dessus : la nouvelle B.S.A. « Gold Star » de Charrier. En haut, à droite : la Norton Spécial et, en bas, une réalisation française : la Mazoyer Spécial.



Champions de France



En haut : J. Behra, champion de France 1949 (500) et ci-dessous : Sceaux, le meilleur sidecariste français dans sa catégorie.



Lefèvre, l'éternel vainqueur des Bol d'Or. Au-dessous : G. Houel, détenteur du Casque d'Honneur de « Moto-Revue ».



Au milieu : Georges Monneret, champion de France 1949 (350) et au-dessous, à gauche : son deuxième fils Jean, qui vient de faire des débuts prometteurs.



Champions du Monde



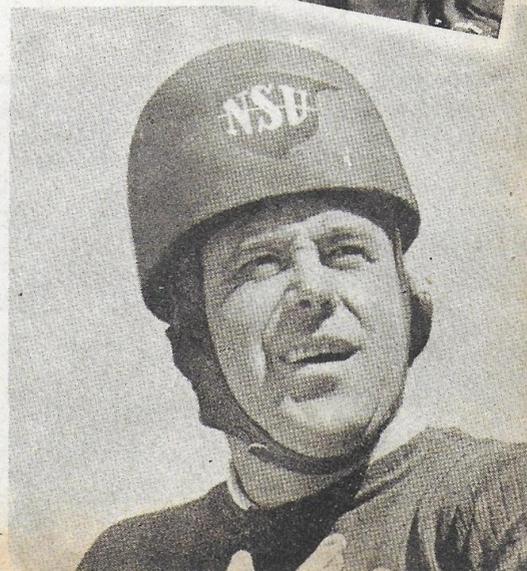
Ci-dessus : R. Armstrong, un des plus fins pilotes anglais. Au-dessous : Graham, champion du monde (500) 1949 et Fleischmann, un des trois meilleurs coureurs allemands.



Rufo, champion du monde 1949 (250) et F. Anderson, le « roi » des individuels anglais.



Ci-dessus : Nello Pagani, champion du monde 1949 (125). En-dessous : Lorenzetti, champion d'Italie (500) 1949.



Echos et petites nouvelles du Sport

TARUFFI CHEZ GILERA

L'ingénieur et coureur italien bien connu, Piero Taruffi, qui a toujours le record de l'heure sur 500 cc. Gilera à compresseur, vient de décider d'assumer la direction technique de l'équipe de course de chez Gilera, à la place de l'Ing. Remor passé désormais, comme nous l'avons dit, chez M.U. L'écurie officielle Gilera sera présente aux 7 épreuves comptant pour le Championnat du Monde.

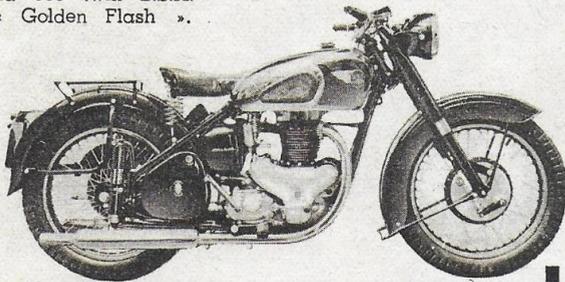
CHEZ PARILLA

Il n'y a pas que Guzzi et Gilera qui travaillent d'arrache-pied à la mise au point de nouvelles machines ; la maison Parilla, elle aussi, travaille ferme et semble décidée à sortir à plus ou moins brève échéance des machines de course remarquables. C'est ainsi qu'elle vient de mettre au point, en plus d'une 250 cmc. à double arbre à cames en tête qui développe 23 CV à 9.000 t.-min., une nouvelle 350. Il se confirme que les coureurs allemands Gablenz et Schnell auraient fait venir chacun une de ces machines de l'usine. Cette 350 atteindrait 177 kmh. !

LE SPORT MOTOCYCLISTE EN RUSSIE

Moto-Magazine de Bruxelles nous apprend que l'U.R.S.S. posséderait d'excellents coureurs motocyclistes, mais leurs noms et leurs performances sont toujours très peu connus. Jougew Gringnant détiendrait une trentaine de records nationaux. C'est ainsi qu'avec sa 350, il vient de gagner une épreuve de 100 kms à la moyenne de 154,347 kmh. et un kilomètre lancé à 177 kmh. 602. Kunekow, sur une 125, a effectué 100 kms en 57 m. 58 s. Silanief a porté le record en 250 à 164 kmh. 835 et enfin le sidecariste Lorent, avec une 500 suralimentée (qui d'après certaines photos, n'est qu'une B.M.W. démarquée) a atteint 142,123 kmh.

La 650 twin B.S.A.
« Golden Flash ».



COUREURS ITALIENS

Au 25 mars, date officielle de clôture des inscriptions pour les 7 épreuves du Championnat du Monde Motocycliste, la commission sportive italienne avait reçu les engagements suivants :

Classe 300 cc. : Artesiani (M.V.) ; Magi (M.V.) ; Bertoni (M.V.) ; Bandiroia (Gilera) ; Pagani (Gilera) ; Masetti (Gilera) ; Lorenzetti (Guzzi) ; Brini (Gilera) ; Miele (Gilera) ; Benasedo (Guzzi).

Classe 250 cc. : Lorenzetti (Guzzi) ; Plebani (Guzzi) ; Mastellari (Guzzi) ; Franconi (Guzzi) ; Casprini (Guzzi) ; Baviera (Guzzi).

Classe 125 cc. : Artesiani (M.V.) ; Magi (M.V.) ; Bertoni (M.V.) ; Ferri (M.V.) ; Francone (X) ; Miele (X) ; Bettoni (X).

Classe 350 cc. : Lorenzetti (Guzzi).
Catégorie « B » 500 cc. : Sidecars : Frigerio (Gilera) ; Merlo (Gilera) ; Prati Renato (Guzzi).

Rappelons que les sept épreuves venant en ligne de compte sont les suivantes :

Tourist Trophy Anglais (5-79 juin) ; G. P. de Belgique (2 juillet) ; Tourist Trophy hollandais (8 juillet) ; G. P. de Suisse (22 et 23 juillet) ; G. P. de France (6 août) ; G. P. de l'Ulster (18 août) ; G. P. des Nations à Monza (10 septembre).

POUR L'AMATEUR

Les modèles course M.V. quatre cylindres du même type que les Gilera et 125 arbre à cames en tête sont en vente en Italie aux prix de 1.400.000 et 600.000 liras.

LE CARBURATEUR AMAC UNE FOIS DE PLUS GRAND VAINQUEUR

AU BOL D'OR ET AU TOURIST TROPHY
Le carburateur Amac, depuis longtemps détenteur de la presque totalité des records mondiaux en motos et vélomoteurs, vient de confirmer sa haute réputation dans deux des plus grandes épreuves mo-

tocyclistes, l'une française, l'autre anglaise.

Au Bol d'Or, 90 % des machines en étaient équipées et on le trouve aux premières places aussi bien en 500 cmc. avec Lefèvre sur Norton (battant le record général de l'épreuve) qu'en 350 cmc. (record également battu), et en 175 cmc. avec Camus (D.S. Malterre) battant lui aussi le record.

Au Tourist Trophy, toutes les machines anglaises avaient un carburateur Amac. Là encore, les records furent battus : en 500 cmc. par G. E. Duke, sur Norton, à 148 kms 500 de moyenne et en 350 cc, par A.J. Bell, sur Norton, à 139 de moyenne.

De tels résultats prouvent que le carburateur Amac est toujours le plus qualifié pour assurer le meilleur rendement et une parfaite régularité de marche des moteurs, quels qu'ils soient et quelle que soit la tâche qui leur est imposée.

UNE LETTRE SIGNIFICATIVE

Ma moto, lorsqu'on la poussait sur quelques kilomètres, frisait l'auto-allumage, c'est-à-dire que les gaz frais rattrapaient les gaz brûlés pendant le transfert et l'échappement, et un « tchouf » caractéristique se faisait entendre, et bien sûr retour au travers du carbu.

J'avais essayé les anti-détonants (?) au graphite, avec super-huile, puis de l'huile de ricin. En fin de compte, le résultat, à part une bonne lubrification, était décevant. Je m'apprêtais à marcher à l'alcool à brûler lorsque j'eus l'idée d'utiliser le Brennus.

J'en mis 3 bouchons du flacon de 60 cc., pour 6 litres d'essence, et depuis... le cliquetis a disparu.

Poussant le moteur, surtout pour revenir de mon travail, il y a des côtes, je n'ai pas encore entendu ce « tchouf », indice d'un trop grand échauffement dû à une imparfaite évacuation des calories.

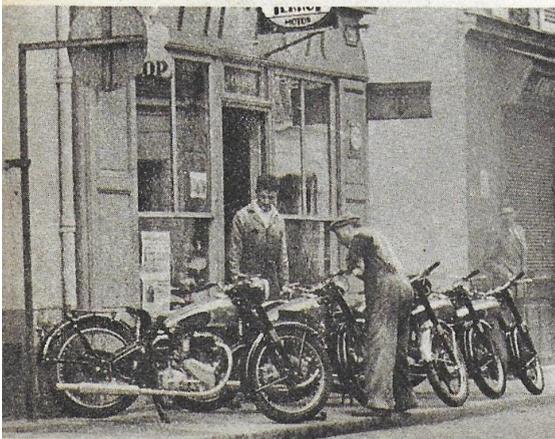
Quant à la compression, elle ne se balse pas, loin de là.

Les départs sont facilités et le moteur semble tourner avec une meilleure détente, bien rondement. Il est vrai que je n'ai fait qu'une soixantaine de kilomètres sur 3 jours, mais d'ici peu, cette machine fera un dur effort et je vous tiendrai sans doute au courant du résultat.

Sur une Terrot 100 cc., cylindre fonte, culasse et piston alu, suppression de l'auto-allumage dans une proportion de 80 % ; meilleure puissance, moteur tournant plus rond. J. DUPUIS, Anor (Nord)

B.S.A. monte pour les amateurs de sport des machines spécialement étudiées à la demande du client (cllasses, cames, pneus, réservoirs, freins spéciaux, etc...)

Cette marque a fait du reste ses preuves : à droite, l'arrivée victorieuse de Jackson au Clubman's T.T. Junior (350). A gauche : un bel arrivage de B.S.A. 250 chez Charrier à Saint-Cloud.



NOS PETITES ANNONCES

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

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

CHEVALLER 11, cours Bériat
A GRENOBLE
VEND CAUSE MALADIE
600 Norton G. P. side imp. fourc. téles. freins spéc. très rap. 1000 Vincent HRD Black shadow neuve non imm. gros rabais sur prix catalogue.
SIDE Bernardet avion imp. 30000. **JUPEAU** 61 tte de Choisy, Ivry. M^e Pte Choisy.
M. GOYON 350 culb. t. équ. imp. vis. soir. **FALESE**, 92 rue de Javel, Paris. Px 95.
SIDE Motoconf. 500 cul. imp. pns nfs px à déb. **BACH** 59 bd de Levallois Neuilly s. S.
MOTO side Terrot 500 cmc. roues à br. 4 vit. **DORÉ** 195 av. du G. Leclerc Mais. Alfort
ZUNDAP 500 imp. sél. Noiro 112 av. Gambetta Saint Maur
TERROT 500 RSS culb. sél. av. side Précision prix intér. **DANIEL** VAU. 42-61.
SIDE Précision av. cais. 25. **POULET**, 138 ter av. Ledru-Rollin, Le Perreux (Seine).
350 culb. **Dollar** b. état pns bat. nfs bas prix. **SIMON** 22 rue des Guillauds, Montreuil.
DKW 190 état neuf 120000. Terrot 250 bon ét. 40. **BERTO** Transp. Noisy-le-Gd (S-et-O.).
ALCYON 100 3 vit. b. ét. redresseur batterie klaxon. **SABARD** BOT. 82-42.
SIDE à g. cais. ou chas. sél. **JAMET** 35 r. Labat-18e.
DKW 250 origine impecc. 125000. **MAR.** 53-08.
BMW R12 8000 k. parf. ét. av. ou ss side Précis. **CHIROUX** 106 av. République Bagnolet.
TERROT 5 cv culb. 4 v. sélec. avec side Bernardet nf sous gar. 49 vd 50000 de perte. **LECLER** 59 r. Max Dormoy-18e.
NSU 350 sup. cul. 4 v. sél. **MAR** 7 t. av. StMandé Did.23-52

JAWA 250 ét. imp. pneus nfs **CHALLIQU** 183 rue St-Denis sauf sam et dim.
AUTOMOTO 4 cv tte équipée 45000, 18 à 20 h. **RAFFIN** 8 rue d'Ormesson, Paris-4e.
150. PEUGEOT vél. Lerch 52 bd Pasteur. Pas. 00-90 P 408
PART. v. Motob. 2 cv mot. Jap. eq. impecc. **ROBIN** 107 rue de la Réunion, Paris-20e.
TRIUMPH 350 cul. **DKW** 500 **TIPOU** 139 r. Université-7e.
TERROT 500 RGAS av. side pr BMW 600 ens. ou sél. **BOCHU** 210 r. des Moulins Fontenay s. B., sam. ap. m. et dim.
SIDE BSA 500 2 cyl. en V h. ét. 110000. Vis. ts ls **Lavoir** 31 r. Longchamp-16e.
MOTOBEC 125 lat. parf. état 7 r des 4 Pils-3e. Arc. 02-83
500 NORTON 16H impecc. sac. an-sad. ARC. 02-83.
SIDE VANOD gr. lux. 1 pl. 1/2. 40.000. **COURTOIS** 5 rue Charne. ROQ. 64-23.
SOYER 350 ACT 4 vit. sél. sus. ar. esc. ét. 70000. **LA VIEILLE** 29 rue Colombes Asnières.
500 TERROT 48, 5000 k. c. nf h. lund. tte jour. ou écrire **MIGRE** 123 r. Université-7e.
350 MATCHLESS f. tél. pf. état. 500 BSA WM20 f. tél. imp. **ROBERT** 17 r. Bateliers Clichy Tél. PER. 35-53.
250 PEUGEOT 4 t. bloc mot. pf. ét. **GUILBAUD** 54 Villa Faucheur, Paris-20e.
SIDE P112 luxe 130. mot. nf 13 av. Carnot, Champigny/S.M. **Bernardet** 1 pl. 1/2 r. sus. 28. **CIRE** 24 r. d. Châlet Malakoff
600 SAROLEA culb. susp. AR très bon état gén. **PIEL** 12 bis rue du Petit Bois, St Maur, apr. 18 h. le sam. ap. midi ou dim toute la journée.
250 OSA Liberty 2 tps 3800 k. ét. nf acces. 55. **RENAULT**, 130 r. H. Barbusse Argenteuil
350 culb. av. side léger 55. Bourgine 40 Ig Poissonnière.

350 MATCHLESS f. tél. 130. 1 f. tél. adapt. res. Matchless phare compt. 18-20 h. et sam. 12 bis, r. du Cuichet Clichy.
VELOMOT. Cucciolo I. tél. pf. ét. aff. conf. bas px. **GIRARD** 5 r. Somme Aulnay s. B. (SO).
MOTOBEC 100 cc 2 tps 3 vit. parf. ét. 35000. **DUBOIS** 59 r. **CONDORCET**, Paris. Tru.16-83
MOTOBEC 500 supercul. ayant très peu rité 1939 ét. neuf. **Ec. R. MERLET** 73 av. P. Assailly, Blanc-Mesnil (S.-O.).
350 JAWA sup. cul. rap. **BE-NOIST** 13 r. de Lagny-20e, samedi et dimanche.
R. GILLET 750 4 vit. av. chas-de side et 1 roue rech. neuve usage 200 kms. **MAZET** 2 bd des Alliés, Choisy le Rol.
A eml. urg. TRI MG 1 cv. prix intér. **BAB.** 08-49.
DOLLAR 350 cul. av. side parf. ét. 70000. G. Noiret 74r. François Miron-4e. Vis. 18 h. 30.
FART. v. Peugeot P108 250 cc pf. ét. mec. 75000. **Kirkorian** 63 r. Vinaigriers, Paris-10e.
MOTO 1 cv 4 t. impeccable entier. remise à nf apr. 19 h. **COLZY** F. 11 r. Rondellet-12e
HARLEY 750 nve eq. t. s. sac. 180 ou éch. c. + faib. **Bucher** 142 av. Ledru Rollin-11e.
100 Terrot t. b. ét. t. eq. **Ec. Guillaume** 149 r. St Charles.
150 GUILLET impecc. à roder equip. gd luxe f. tél. suspens. ar. **BARDEAU** 18 bd Allemande Argenteuil (S.-et-O.).
VICTORIA Horex 350 super cul. 4 vitesses état neuf, 140000. Tél. **BER.** 01-48.
DKW 198 tr. b. état. **STAF-FELBACH** 52 r. Cel Roche-brune, Buzenval (S.-et-O.).
VICTORIA 250 4 v. sél. ét. nf sac. **Pichot** 5 r. Simart-18e.
MOTOBECANE 500 sup. cul. sél. imp. p. roulé. **CHA.** 11-38
SIDECAR Terrot 750 cmc. 1939 impecc. 125000, 60 bd de l'Hôpital, Paris. **GOB.** 05-67.

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

PONEY pns nfs px 27.000, 22 av. A. Jédon, Drancy (Seine).
TRIPROT. Peugeot. mot. neuf. S'adr. 34 r. Kléber, St Ouen.
MATCHLESS 350 culb. f. tél. **GOB.** 89-11.
MOTOBEC 125 D45 B mod. 49 Dr Massie 5 rue Seine, Ivry.
PART. v. 500 G. Herstal av. ou ss side ou éch. c. + forte vis. 9 r. Dareau Paris, 18h.30
TERROT 125, 49 f. tél. impecc. **SILBER** 47 r. Bellechasse, Paris-7e. Tél. INV. 17-39.
HARLEY 42 WLA gd luxe 160 **LAMY** 12 r. F. David-16e.
GD SPORT Motobéc. 35 susp. AR four. té. neuve. Ansuquer 11 r. St Augustin RIC. 33-69
CAUSE DOUBLE EMPLOI HARLEY DAVIDSON type 42 WLA equip. complète 4 pare-chocs, 3 phares, sacoches et selle biplace importée d'Amérique, parfait état, affaire à saisir. **BICHON-ROCHAS**, 1 r. de Normandie, Paris-3e. Tél. ARC. 14-65.
ZUNDAPP 800 avec side parf. état. **BOUETTE** 18 r. Lavieuville-18e. Tél. MON. 98-48.
CSE dble empl. side Terrot 5 CV culb. 150000, parf. état, voir Gounet 58 r. de la Fontaine au Roi-11e (vis. ap. 19h).
PUCH 125 ét. nf. **MASSON** 86 r. Monceau-8e. Tél. Lab.78-42
TERROT 350 HCT mars 50 sél. 4 vit. f. tél. rod. à finir. **Demonceau** à Vaujours (SO) T.67
VELOMOT. Peugeot 2000 k. ét. neuf 65000, 71 r. Dunkerque.
ALCYON 250 tr. b. ét. 40. 11 r. des 3 Bornes, OHE. 58-12
DE CONFIANCE side Motobécane SSC gr. sp. absol. comme neuf. Urgent. **BOLLARTE** 24 rue Balzac, Asnières.

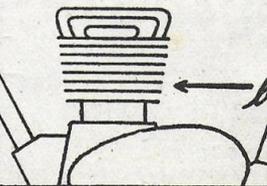
NEUVES disponibles : Guiller 175, Peugeot 150, Gima 150, Puch 125, Poney 50, occasions gar. Automoto 150, Gima 150, Motobéc. 250, culb. bloc L33, Harley 750, 1 side lég. Humblot Mouginet 9 bd Murat-16e
MOTOB. B33 250 b. ét. **Boyer** 52 bd Serurier ts jrs 19 h.
R. GILLET 4 cv susp. ar. 65000 **GENTY** 16 r. Dugommier-12e
ARIEL ét. nf 500 RH spécial av. side Steib 4 vit. 135000 **WOLF** 16 rue André Bollier, Saint-Maur (Seine).
750 BMW R12 2 carb. 3000 k. tél. hres bureau Pla. 11-64.
PEUG. 125 cc 4 vit. compt. klaxon octobre 49. **RAMBURE** 48 rue Vaugirard, Paris-6e.
E.N.C. sp. Monza 7 cv impecc. 43 r. Legendre M. Schoeler.
175 cc. MOTOBEC. dern. mod. neuve 110000, vend cause achat voit. Maître Tailleur B.A. 723 Auxerre (Yonne).
PUCH 250 4 v. sél. parf. ét. mec. pns nfs 110. Cha. 31-80
CROSS NSU 350 culb. 4 v. tr. rap. bn ét. px 50000 Nory 10 r. Lépine La Courneuve le sam.
500 MATCHLESS sup. Clubman très belle eq. Ecole de Favverolles, Conches (Eure).
SIDE Impérial nf 50. **HOUGRON** 9r. de l'Orme Colombes
PEUGEOT 55 GL neuve Chadelat 4 r. d'Alsace, Levallois.
PART. v. DKW NZ 350 parf. ét. pns nfs. **DIU** 3 ter av. J. B. Clément, Boulogne (Seine)
750 GNOME culb. rap. 130000 **LAJUDI** 6 r. E.Renan Issy-MX
SIDE Bernardet 1949 ét. nf 40. av. Pt d'Asnières Paris-17e.
DANVIGNES jusq. 120. Suv. ét. Pontaine 135. rue L.M. NORMANT ou ODE. 74-61 de 2 à 5. Intern. s'abst.
MATCHLESS Clubman 39 état neuf f. par. vis. t. l. jrs 135. **DARCEL** 2 r. V. Méric, Clichy
TRIPORTEUR Peugeot P53 état de neuf, grande caisse alu. tous essais ch. utile 100 kgs 60.000. **DOR.** 40-35.
175 MOT. conf. bas px. **Poullain** 22 Grande Rue, Asnières.
TERROT 350 mai 1950 sélec. fourche télesc. **GAL.** 53-41.
175 ANGL. culb. 4 vit. sél. parfait état général, prix intéressant. **KLE.** 98-47.
VENDS Indian Chief 348. 2 Norton Big Four 16 H. BSA M 20 toutes à four. susp. télescopiques garanties 3 mois. **PIVETEAU** 5 rue De Gaulle, Luçon (Vendée).

Moins de perles aux bougies
avec **BRENNUS «E»** : essayez-le dans 60 litres d'essence ordinaire, pour 120 francs en timbres adressés à : **BRENNUS**, 31, rue Chèvre, ANGERS (SURPUISSANCE — Economies — Agrément — ENTRETIEN)

VOUS AUREZ LA **Certitude** d'économiser temps et argent en trouvant à tout moment tous ACCESSOIRES et EQUIPEMENTS aux **PRIX LES PLUS BAS** chez les SEULS SPECIALISTES DEPUIS 20 ANS **REVIL ETS** 82, avenue des Termes - 225, boul. Péreire PARIS-17e ETO. : 15-53 MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

BARBES MOTOS CYCLES
98 rue Doudeauville PARIS 10e (Métro CHATEAU) vous offre un TRES LONG CREDIT POUR VOTRE VELOMOTEUR ET VOTRE MOTO Agence de **GULLER - ALMA - JONGHI - MOTOBECANE** REPARATIONS

Segments Amédée Bollée pour l'Automobile & pour la Moto



bonne compression longue durée

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

GILLET-HERSTAL 350 confort impéc. DROCHE 12 r. Alsace Lorraine, La Garenne (Seine)
BMW R75 av. side ent. orig. tr. b. ét. f. tél. GAUTIER Fils Yerville (Seine Inférieure).
100 cc. MOTOCONFORT 3 v. bon ét. 35000 fr. MICHAUT 17 r. Laboratoire, Villejuif.

OCCAS. cause dble empl. cède moto 1 cv. MANDILLE et ROUX b. ét. de m. bs px. Gascouin 133 av. du Maine, 14^e.
INDIAN 1200 imp. 3 phares pare-br. pns peinture neuvs, acc. chromés av. ou sans side LÉNORMAND à Vendôme (LC)

GN. RH. 750 XA culb. + pièce. détach. prix int. OBATON, 250 r. S. Carnot, Ronchin (Nord).

INDIAN 1200 susp. ar. g. 50ue envelop. chrom. mach. magnif. LECOURTILLET 99 rue de la Délivrande, Caen, Calvados.

R. GILLET 6 cv side bipl. m2 nf état f. rout. 80000, é. p. f. v. GREFF 13 r. L. Frot-11^e

DISP. épaves BSA, Ariel, Triumph, Roy. Enf., Norton à rem. dédouan. immatriculables LADEVEZE 50 r. Brunel-17^e.

ZUNZAPP 750 Russie side tracté tr. bon état. BRENET à Charny (Yonne). Tél. 36.

VAP 4 s. tand. b. ét. 34000. Dubois r. de Paris Montereau

JAWA 250 4 vit. sél. f. tél. sus. ar. tr. b. ét. NEDEY 49. route de Vichy, Cusset.

PEUGEOT 125 P 56 4 v. sél. ét. nf an. 49. ROQ. 17-83. JAC 92 bd Charonne Paris.

NSU 251 OSL culb. 1944 av. sélect. ét. neuf. PICHOT pl. du Donjon, Parthenay, D.S.

SARO. 350 culb. 4 vit. sél. ent. r. à neuf mot. boîte chr. peint. toute beauté. 140.000. ROUET 45 r. Belgrand, 20^e.

P. v. ou éch. KS 600 contre p. voit. TOURET 42 r. Gambon, Bourges (Cher).

M. GOYON 1 cv b. é. urg. c. d. col. 2r. L. Blanc Argenteuil SO

FN 4 side 50r. du Simplon-18^e

SIDE Simard 1 place, neuf, jamais roulé, modèle luxe. WINDAL, 2 av. Jacques Picavev, Lambersart (Nord).

BMW R 66 av. side, accepte repr. voit. ou moto maximum 250 cmc. S.E.P.S.O. rue M. Delattre, Bègles (Gironde).

ON DESIRE ACHETER

CH. 175 Motobéc. Ec. KESS à bis av. Bouvines Paris-11^e.

CH. moteur 5 ou 600 culb. avec boîte 4 vitesses, kick. Saroléa modèle récent. SOUTAN MOTOS, Yenne (Savoie)

CH. pneu 650 55 C tringles et cadre Terrot 250 lat. PUO Merrien, Vieux Bourg (C.D.N.)

VOITURES A VENDRE

CELTA 36 parfait état. Tél. GUT. 73-32.

PART. v. voiture Rosengart RL2 pns neuvs bon état. ROBIN 107 r. de la Réunion-20^e

VOIT. sport CL. Rochelle, roues indép. mot. Ruby 6 cv Capote bon état. PER. 50-50.

ECHANGES

ECH. Leica contre 4 tps. SERGENT 8 rue Paul Déroulède, Bois Colombes (Seine).

DIVERS

V. 2 pneus moto 27x4 ét. nf. Concierge 7 r. Richepanse-8^e.

REMORQUE Fulgur 100 ét. nf 10000 à vend. ou éch. indiff. faire offre DELILLE 10 rue Victor Hugo, Pantin.

TRI Juéry 125 cmc. 150 kgs neuf 90000. LAURENT 5 rue Mertens, Bois-Colombes.

INDIAN 1200 CAV 500 GDA pièce. orig. embiell. pistons, axes, segments, soupapes, guides, joints, culas, pignons boîtes, disques, embray. chas. side, sacoches d'orig. moteurs 1200 complets. TAURY, 50, rue Octave-Mirbeau-17^e.

MONTAGE à façon de sidecar de toutes marques par spéc. FOINAARD 54 rue Etienne Dolez, Cachan. ALE. 34-41.

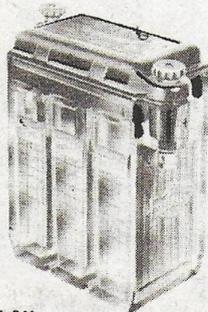
C.P.D.M. 4 r. Chaptal Levallois, Per. 09-13. Réal. rect. d'embli. Réalés. cyl. Dispon. embli. et cyl. Peugeot P105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc. et tes marq. pièces pour Chaise, Peugeot, Terrot, Motobéc. etc. Embliell. ttes marques culas. Peugeot, Automoto A12 et ttes marques, catalogue n° 10 sur dem. Fournit: exclus. aux Agents seulement.

EMPLOIS

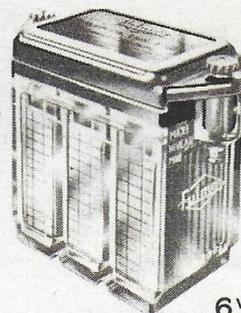
TRES import. mais. d'accès. et pièce. dét. pour motocycl. de la rég. Paris. demande: 1 magasinier connaissant très bien pièces motos ttes marq. 2 représent.-livreurs pour la région Paris. connaissant très bien pièces et accessoires motocycl. Ecrire M.R. 988.

Conçue et fabriquée spécialement pour la moto

La batterie **Fulmen-moto** a pur qualités essentielles



6V.14AH



6V.24AH



6V.7AH



6V.7AH

Équipez votre moto, et partez tranquille avec une

Fulmen-moto

CHROME - CUIR

38, RUE DU CHATEAU D'EAU, 38 PARIS-10^e Tél. : Nord 08-09 TOUS VETEMENTS DE CUIR

POUR LA MOTO ET LA VILLE

Exiger la marque « CHROME-CUIR » chez votre fournisseur habituel.

Catalogue gratuit sur demande



PARIS-MOTOS

55, rue Brancion

PARIS-XV^e — LEC. 93-57

Toutes pièces détachées marques françaises REALESAGES — EMBIELLAGES

Travaux soignés et garantis

REMISE HABITUELLE AUX REPARATEURS

SCOOTERS CUSHMAN

TOUS TERRAINS FABRICATION FRANCO-AMERICAINE 245 cc. monocylindrique 4 temps - Embrayage automatique LIVRAISON IMMEDIATE — PRIX INTERESSANT

LE MATERIEL MOTORISE DE QUALITE

59, RUE DE NANTERRE — ASNIERES (Seine) Téléphone : GRESillons 32-26

La remorque monoroue **FULGUR** pour motocyclette

50 Kg à 80 Km.h

100 Kg à 60 Km.h

MODELE M 100 :

pour MOTOCYCLÉTTES

MODELE M 50 :

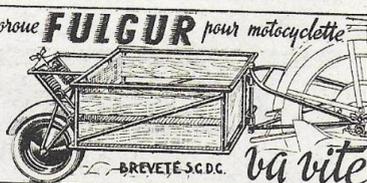
pour V.M. et DERNY

DOCUMENTATION SUR

DEMANDE EN RETOUR-

NANT LA PRESENTE

ANNONCE AUX



BREVETÉ S.G.D.C. *va vite*

E. TAILLANDIER 61 rue de la PREVOYANCE VINCENNES SEINE MR 8

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

B.M.W. ZUNDAPP

AGENCE GENERALE POUR LA FRANCE

LATSCHA

16, Rue Auguste-Bailly 16 — ASNIERES
à 300 mètres de la gare Tél. GRE. 17-93

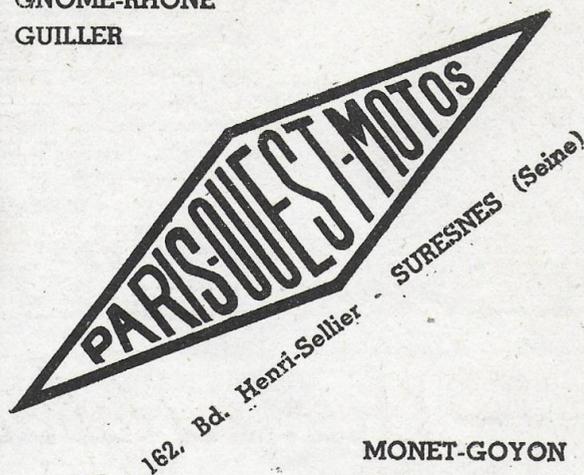
Suspension Arrière « MONTHLERY »
La seule suspension spécialement étudiée
pour tous types

D. K. W.

Toute montée, par simple échange standard
des éléments AR du cadre, l'échange : 17.000 fr.
En stock, toute la pièce D. K. W., chaînes,
pignons, ressorts, allumages, etc... Expéditions.
Pistons « MAHLE »

LAMBOROT, 12, rue Germain-David, LYON-3^e
Tél. : MONCEY 12-18

AUTOMOTO
B.S.A.
GNOME-RHONE
GUILLER



MONET-GOYON
M.R.
PEUGEOT
SUNBEAM

**TOUS ACCESSOIRES
TOUTES REPARATIONS
GRAND CHOIX DE SACOCHES**

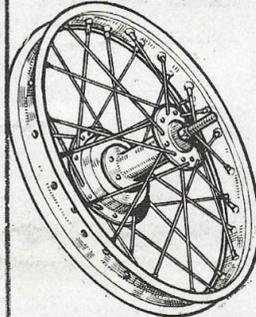


ROULEZ EN TOUTE SECURITE
en équipant votre Vélocycleur
de L'AVERTISSEUR

ROTORSON

Fabricant P.P. - 1 bd Foch - ANTIBES (A.-M.)

NAVILLE Frères



CONSTRUCTION
TRANSFORMATION
REPARATION
DE ROUES

pour
Motos - Autos - Canoes
BANDAGES OU PNEUMATIQUES
ROUES POUR TOUS CHARIOTS
35 ans d'expérience

25, rue Bezout - PARIS-14^e
GOB. 72-98 Métro Alésia

EXPEDITION EN PROVINCE

LA PROVIDENCE DU MOTARD

ACTUAL-SPORTS

Marcel FARAUS

Spécialiste du Vélocycleur et de la Moto
25, rue Notre-Dame de Nazareth - PARIS-3^e

AGENT :

MOTOCONFORT — MONET-GOYON
RENE GILLET — ROUSSEY — M.R. — VAP

TOUTES REPARATIONS...

REMISES A NEUF...

VENTE A CREDIT

DEPANNAGES...

BOTTES MOTO, EQUITATION
CHASSE, AVIATION, etc...

MARCY

1 et 3, pl. de la Bourse - PARIS-2^e
(entre Rues Réaumur et 4-Septembre)
Ouv. ts les jours de 8 h. 30 à 18 h. 30
LA PLUS IMPORTANTE

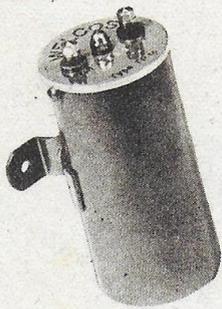
SPECIALITE FRANÇAISE

Trois étages de vente

Série publicité
Bottes Veau **3.950 fr.**
DOUBLE SEMELLE

sur demande envoi de catalogue
et feuilles de mesures.





Sur tous les
Vélocycleurs
L'ECLAIRAGE

et un avertisseur puissant
en permanence

avec « Welcos » déposé
Ses nouveaux modèles 1950

Type TR 10 - Tout par la
batterie ou mixte.

Type C - Eclairage à grande
puissance.

Ets **WELCOS**

193. rue de Paris à PANTIN - Tél. : VIL. 91-39

MOTORISTES! avec l'appareil **F.L.** VOUS FEREZ DES FILETS
COMME avec un CRAYON

Breveté S.G.D.G. - Fonctionnement garanti

Pas de feutre, ni pompe, ni robinet

Modèle B (1 molette au choix)

larg. : 0,5, 1, 2, 3 mm 1.500 fr.

Molette supplément. 550 fr.

Complet, 4 molettes 3.100 fr.

Contre mandat ou remboursement

fruits à la charge du destinataire

Envoyer timbres-poste pour réponse

Renseignement timbre réponse

Adressez-vous à votre

grossiste ou à défaut à

LEFEVRE Service M

11 bis, place de l'Eglise

RUEIL - MALMAISON

(Seine-et-Oise)

Un guide réglable permet à tous de s'en servir

LES POIGNÉES
"SOUP"

POUR
MOTOS



VELOMOTEURS

AGENTS EXCLUSIFS: C.A.M.C.I.

43, Rue Marius Aulan. LEVALLOIS. Der. 06-35

C'EST LE CONFORT
SOUS LA MAIN
EN VENTE PARTOUT

MOTOS VELO-
MOTEURS

Toutes pièces détachées

Neuf et occasion

Toutes marques

Ets. **BEUSOLEIL**

9, r. St-Sabin, PARIS

DEPOT DE TOUS ACCESSOIRES GURTNER

(carburateurs, bougies, avertisseurs, etc...)

FORTE REMISE AUX AGENTS MOTORISTES

F. DUMONT

ancien coureur motocycliste

8, Rue du Mont — PONTARLIER (Doubs)

Agence régionale Cycles-Motos PEUGEOT, Motos JAWA

MOTO - RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet, PARIS-18° — MON. 24-40

Toutes Marques Françaises et Etrangères

SPECIALISTE B.M.W.

DRESCHMOTOR Motos DRESCH
D.F.R.

PIECES DETACHEES D'ORIGINE

TOUS REALAGES ET PISTONS — EMBIELLAGES

TOUTES MARQUES MOTOS — MEILLEURS PRIX

ET QUALITE — RAPIDE DE LIVRAISON

7, rue Braban - ETAMPES (S.-et-O.) - Tél. : 497

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

Pour toute correspon-

dance avec « MOTO-

REVUE », n'omettez

pas de joindre un

timbre pour la ré-

ponse.

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

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

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

1^{er} 2^{ème} 3^{ème} prix!
AU DERNIER CONCOURS
DE SILENCIEUX DU T. C. F.
SUR UNE TRENTAINE DE CONCURRENTS

**SILENCIEUX
WILMAN**

SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE
DES GAZ D'ECHAPPEMENT

AUGMENTATION

DE PUISSANCE

MEILLEURES REPRISES

ECONOMIE D'ESSENCE

SILENCE PARFAIT

POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm³

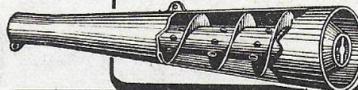


SILENCIEUX "TROMBLON"

MODELE A SPIRALE

DÉMONTABLE POUR

2 ET 4 TEMPS



SUPER SILENCIEUX

TORPILLE

POUR MOTOS

2 ET 4 TEMPS



SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE

POUR 100 & 125 cm³

2 ET 4 TEMPS



3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

St-PAUL MOTOS

1, RUE DE RIVOLI - PARIS

Métro St-Paul - Tél. : ARC. 71-46

Agent des Grandes Marques : TERROT — MOTOC ONFORT — MONET-GOYON — GNOME-RHONE
 RENE GILLET — ORIGAN — M.R. — ALCYON — DERNY — MOSQUITO — GUZZI — JONGHI
 Scooter VALLEE — Scooter A.G.F. — GILLET-HERSTAL, etc...

vous présente les **JAWA** 250 cmc. : 182.000 fr.
 350 cmc. : 208.000 fr.

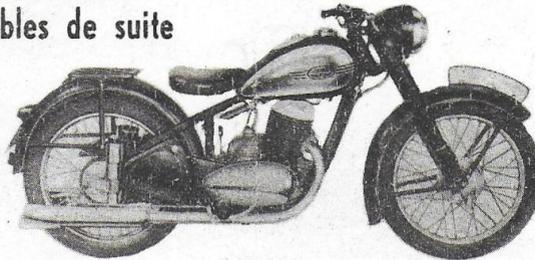
Equipements :

BATTERIES
FULMEN

HUILE
CASTROL

CASQUE
FN

Livrables de suite



et les **TRIUMPH**

350 cmc. 500 cmc. 500 cmc. 650 cmc.
 3. T. de Luxe Speed Twin Tiger 100 Thunderbird

bientôt les **D. K. W.:**

LE SEUL MAGASIN OUVERT TOUTE LA SEMAINE JUSQU'A 19 h. 30 ET LE DIMANCHE MATIN

**VENTE A
 CREDIT**

Conditions
 30 fr. timb.

**REPARATIONS
 par
 SPECIALISTES**

PIA MATTEAU

irrenversible

ACCU SEC INSULFATABLE
DARY
 MOTO

40 RUE VICTOR-HUGO COURBEVOIE SEINE DÉF 23-37

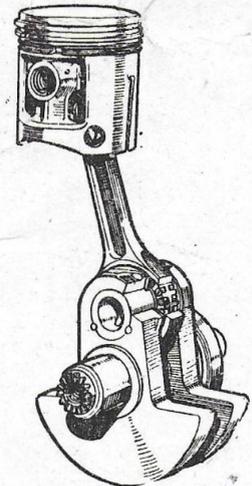
**RÉFECTIONS
 D'EMBIELLAGES
 RÉALÉSAGES
 DE CYLINDRES**

TRAVAUX GARANTIS
 EXECUTES
 PAR SPECIALISTES

FOURNITURE
 DE TOUTES PIÈCES
 DETACHÉES

PISTONS COMPLETS

ACCESSOIRES

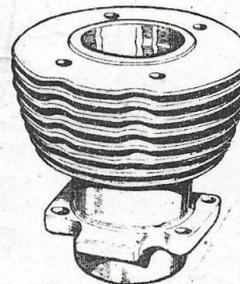


Agent général
 BOITES DE VITESSES
 et PIÈCES DETACHÉES

STAUB

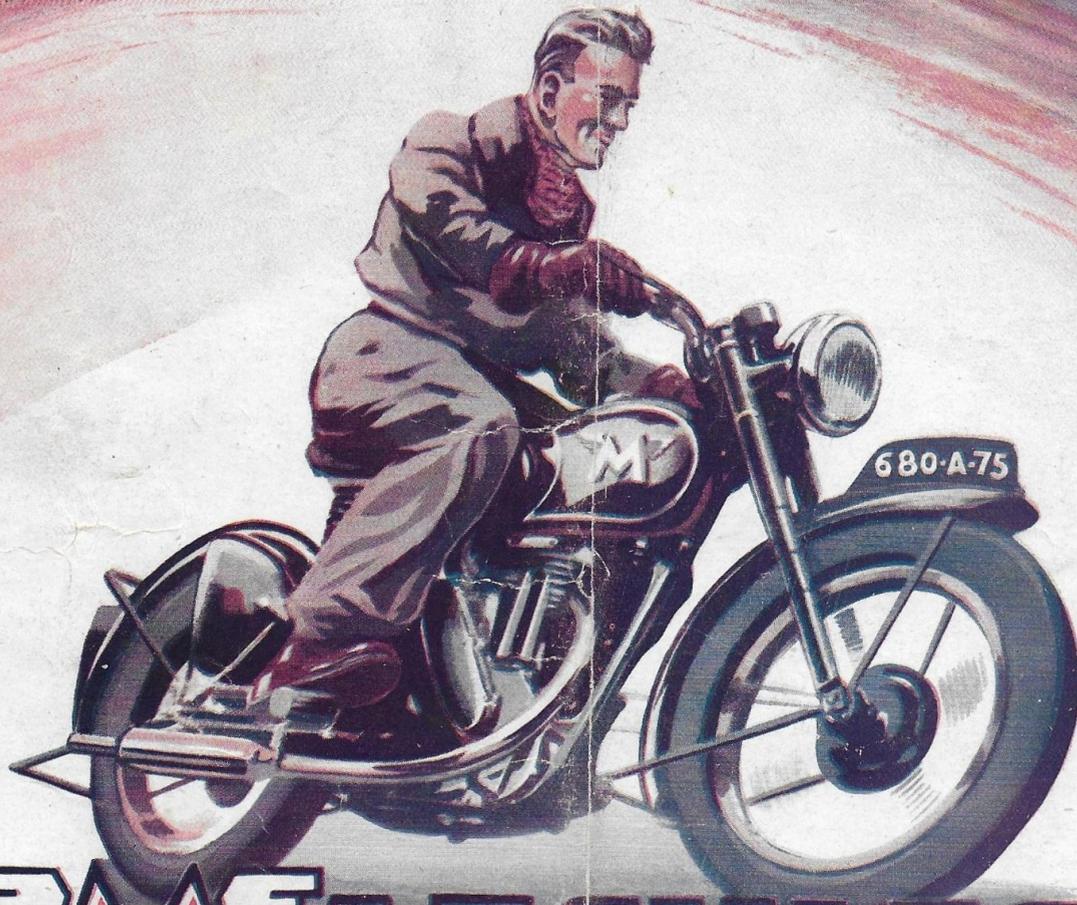
PERTUISOT

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



*Le Symbole
de la Qualité*

M



MATCHLESS

QUELQUES AGENCES EN FRANCE

MOTO BASTILLE, 6, boulevard Richard-Lenoir,
PARIS (11^e) — Téléphone ROQ. 29-28
ROSSIGNOL, 17, r. de Châteaudun, NANTERRE
FRANÇOIS, 8, rue Gantois, 8 — LILLE (Nord)

URAGO, 17, rue de la République, NICE
ALEXIS MOTOS, 3, rue Jean-Jaurès, LYON
DUBOIS, 253, Cours de l'Argonne, BORDEAUX
Motos HENRI, 178, Cours Lieutaud, MARSEILLE

DISTRIBUTEUR GENERAL POUR LA FRANCE :

Ets. F. DURIF 16, r. Montgallet, PARIS-12^e Téléphone : DOR. 43-28

MATCHLESS - FRANCIS BARNETT

Constructeur des célèbres vélos et vélos à moteur OLYMPIA