

37<sup>e</sup> ANNEE - N° 936 - 4 FEVRIER 1949

UNE MOTO  
A REACTION !

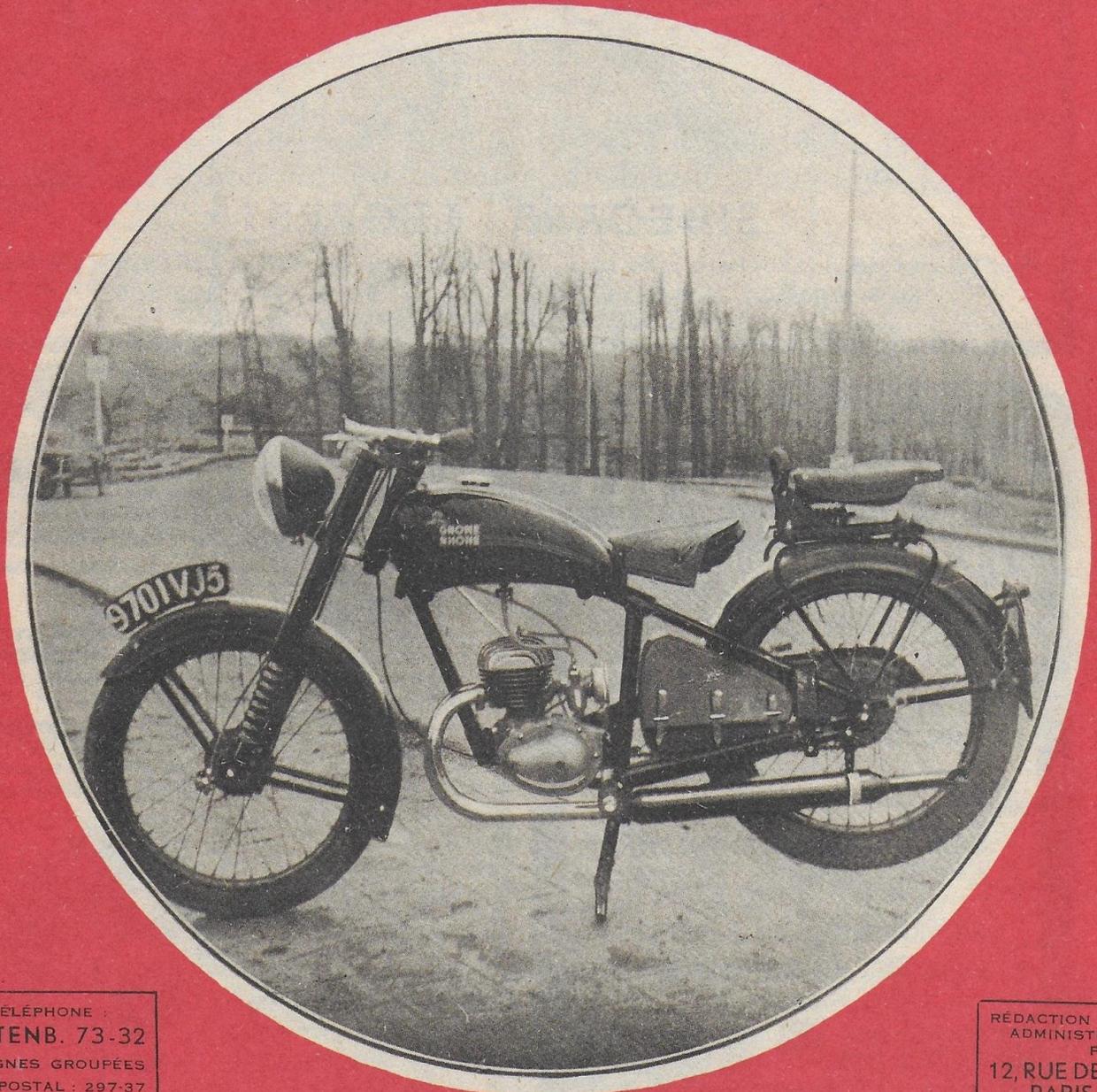
LA 1200 cmc. INDIAN

VÉLOMOTEURS  
MOTOS SIDECARS  
CYCLECARS

# Moto revue

Provisoirement  
BI-MENSUEL  
LE NUMERO :

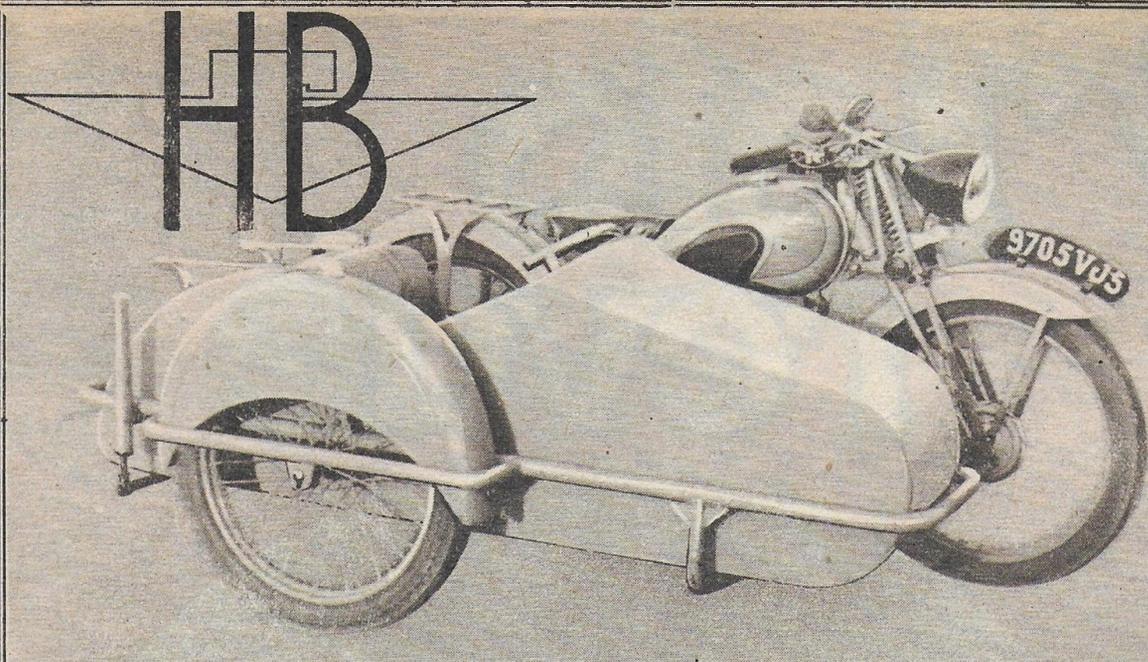
25 frs



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

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

La 125 cmc. Gnome-Rhône type R-3, dont on lira le compte-rendu de l'essai dans ce numéro.



## SIDECARS LÉGERS

Pour Vélocycleurs et Motos jusqu'à 350 cmc. - Modèle Tourisme (41 kgs) et Canadienne (32 kgs).

Ets P. HUMBLOT, 72-79-81, rue du Fg St-Jacques - PARIS - Tél. : GOB. 24-32

AGENCES PROVINCE DEMANDEES

*Les cycles*  
**AUTOMOTO**

*présente*

SON PROGRAMME DE FABRICATION  
 POUR L'ANNÉE EN COURS:  
 CYCLES, MOTOS & VÉLOCYCLEURS

**SES VÉLOS RANDONNEURS  
 ET COURSE SPÉCIAUX**

Légers et extra-légers - 3 et 4 vitesses

**SON VÉLOCYCLEUR 125 A. S.**

2 temps - Bloc moteur - 3 vitesses

**SON VÉLOCYCLEUR 125 C. H.**

4 temps - Bloc moteur - Culbuteurs  
 4 vitesses - Sélecteur au pied

**SA MOTO 150 cm<sup>3</sup> - 4 TEMPS**

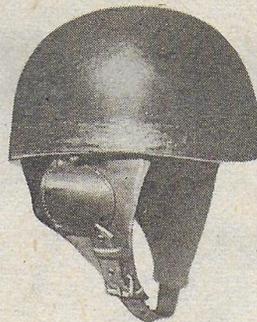
Bloc moteur - Culbuteurs - 4 vitesses  
 Sélecteur au pied - Moyeu AR démontable

**CYCLES  
 AUTOMOTO**



61, Av. de Rochetaillée  
 St-ETIENNE (Loire)

## Le Casque GÉNO



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

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

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

type **RECORD**  
 à calotte composite  
 extra-léger

**TYPE TOURISTE**  
 calotte en métal léger  
 avec visière ou bourrelet

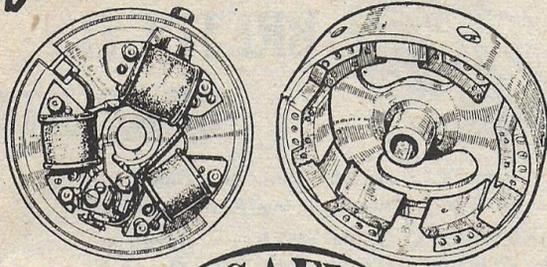


ETABLISSEMENTS  
**GUENEAU**

6, Fg Saint-Honoré  
 PARIS (VIII<sup>e</sup>)

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

# Volants Magnétiques



## 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

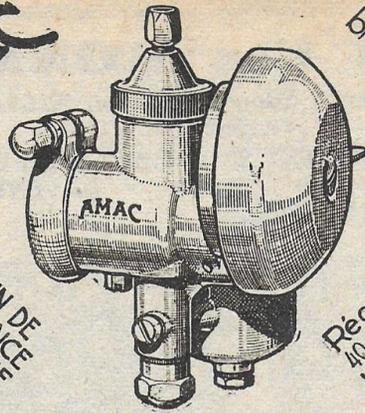
Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS

154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)

Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED

61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)

Avec  
**AMAC**



à  
cheminée  
brevetée S.G.D.G.

GAIN DE  
PUISSANCE  
ECONOMIE  
MAXIMUM

Réglage :  
40 rue de Lille  
LEVALLOIS PERRET  
P.L.R. 06-02

## REFECTIONS D'EMBIELLAGES REALESAGES DE CYLINDRES

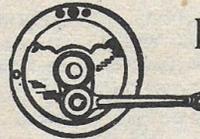
FOURNITURES : PISTONS COMPLETS

PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES

TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES

DELAIS RAPIDES

## PERTUISOT



23, Rue des Acacias, 23

PARIS-17° — Tél. ETO. 12-46

### USINES et BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

XIII<sup>e</sup>

# Magneto France

L'ÉQUIPEMENT  
ÉLECTRIQUE  
COMPLET

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

Avant d'acheter votre moto

Consultez LE SPECIALISTE

de la moto reconstruite HARLEY-DAVIDSON

Présentation luxe

## MOTOS - DANTON

14, rue Danton - LEVALLOIS-PERRET

PEREIRE 19-11

Pièces détachées - Remise à neuf - Réparations

Selle biplace adaptable - Pare-birse

Distributeur side-car SIMARD

## René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente

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

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

PRESENTE LE NOUVEAU VELOMOTEUR

## GNOME et RHONE R3



Prix : 73.600. Fourche télescopique - Pneus 25x3.

Réservoir 14 litres - Selle suspendue

Vitesse 80 kmh. — Supplément pour sélecteur.

LIVRABLE DE SUITE

Distributeur Officiel des Grandes Marques

MOTOBECANE - TERROT

SCOOTERS ET SIDECARS

## BERNARDET

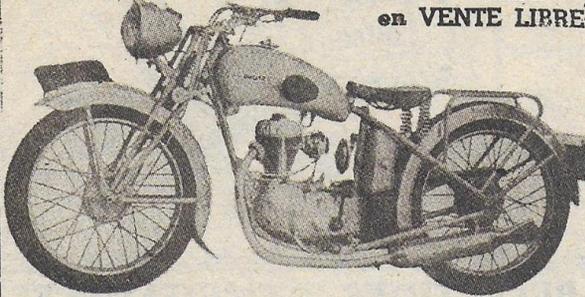
Catalogue contre 30 francs timbres

## Les Ets BONNET

172, Avenue Edouard-Vaillant, BILLANCOURT

Téléphone : MOL. 15-46

PRESENTENT ET LIVRENT SANS DELAI  
en VENTE LIBRE



La moto légère GUILLER 2 CV

EQUIPEE DU CELEBRE BLOC-MOTEUR A. M. C.  
SELECTEUR A 4 VITESSES - PEDALE DOUBLE

Les sidecars BERNARDET avec pneu

ET CONTRE BON D'ACHAT :

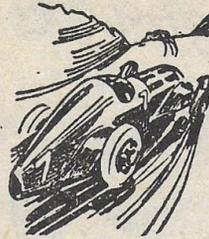
les Vélocoteurs JONGHI, 3 vitesses, sélecteur  
GNOME - RHONE R3 à fourche télescopique  
les Motorettes TERROT à fourche télescopique

AMATEURS et VENDEURS de MACHINES d'OCCASION  
adressez-vous à notre Service DEPOT-VENTE qui vous  
fournira la machine au point que vous désirez — ou vous  
fera vendre au meilleur cours, sans frais

Réalésages dans la journée - Réparations garanties  
Agences : MOTOBECANE — ALCYON

### VOICI LES GRANDS FROIDS

Dans votre essence



## BRETOCYL GRAPHITÉ

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

BRETOCYL GRAPHITÉ : départs facilités

BRETOCYL GRAPHITÉ : Graissage des  
hauts de cylindre immédiatement assuré

BRETOCYL GRAPHITÉ :

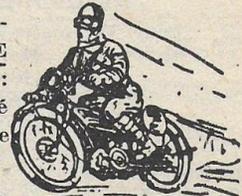
Prolonge la vie de votre mo-  
teur dont il est le VERITABLE

BOUCLIER et vous procure :

Puissance - Souplesse - Sécurité

Suppression du cliquetage

ECONOMIE D'ESSENCE



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

Société BRET-OIL

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

## LA SOCIETE DU GARAGE JARDILLIER

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

FABRICATION DE PIECES ADAPTABLES

pour

MOTOBECANE, TERROT, PEUGEOT, DOLLAR,  
MONET-GOYON

AGENCE directe MOTOBECANE

Toutes pièces anciens et nouveaux modèles

Agence Magnat-Debon et Koelher-Escoffier

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.

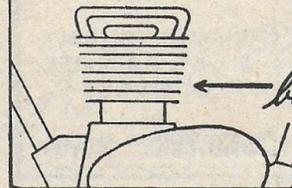
Travaux exécutés par des spécialistes, sous la  
direction du populaire Charles BELLISSENT,  
ex-champion d'Europe de Dirt-Track.

EXPEDITIONS RAPIDES DANS TOUTE  
LA FRANCE



## Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile  
& pour la Moto



← bonne compression  
longue durée

## CARBURATEURS ORIGINES

AMAL  
FISCHER  
FRANKFURT

pour

# D. K. W.

250 cmc. - 350 cmc. 500 cmc.

## STATION-SERVICE 83

83, Av. de la Grande-Armée, 83, PARIS-16°

	France	Etranger
12 N <sup>os</sup>	240 fr.	340 fr.
24 N <sup>os</sup>	480 fr.	600 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N<sup>os</sup> du Salon, de Noël, etc...) et vous économiserez plus de 120 francs sur l'ensemble des numéros de série.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2<sup>e</sup>.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, votre adresse complète, avec le n<sup>o</sup> de départ de l'abonnement nouveau.

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

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

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



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.

## ◆ SINGULIER EQUIPAGE

Remarqué un dimanche sur la « Nationale 16 » : Une 350 cmc. culbutée attelée à un side commercial et tirant de surcroît une remorque. La caisse et le « panier » étaient chargés de charbon, « Pôvre » moteur !

## ◆ LA LUTTE POUR L'ESSENCE

On se remue beaucoup, actuellement, pour obtenir l'attribution mensuelle de 30 litres à tout possesseur d'une voiture automobile. Il ne faudrait pas oublier à cette occasion les « deux roues ». Que les moto-clubs en profitent pour réclamer une augmentation sensible de notre modeste « basic-ration » actuellement de 5 litres par mois !

## ◆ FANTAISIES CINE- MATOGRAPHIQUES

Le film « Champions en Uniforme » est des plus attrayants et constitue une excellente propagande pour la police motorisée. Mais pourquoi faut-il que le speaker l'ait émaillé de commentaires qui relèvent de la haute fantaisie. On nous présente le brigadier Deshaie, d'ailleurs excellent pilote, comme garant d'un moto-cross international, à Montreuil, ce qui est inexact. Qu'on nous précise à quel moto-cross international Deshaie est venu à bout des Meunier, Jansenn, Hall, Frost, etc... D'autre part, gratifier certaine flat-twin utilisée par la police de la route d'une vitesse de « 150 chrono » nous paraît un peu excessif.

## ◆ STATISTIQUES AMERICAINES

Sur 10 conducteurs américains fauteurs d'accidents mortels, 7 se trouvaient en contravention avec la loi, et 6 étaient en état d'ivresse. Les jeunes conducteurs (16 ans) ont sur la conscience une mort par 2,3 millions de miles parcourus, alors que les conducteurs de -45 à 49 ans ne sont responsables que d'une mort par 21,9 millions de miles. Chez ceux de plus de 50 ans, les proportions des accidents augmentent rapidement avec l'âge.

## DE 12 A 43 FRANCS

**Q**UE dirait-on d'un commerçant qui achetant un produit le revendrait trois fois et demi plus cher ? Il est probable que les pouvoirs publics s'empresseraient de l'assigner devant les tribunaux économiques et lui feraient infliger une amende magistrale. Mais l'Etat n'a pas, quant à lui, de tels scrupules et il considère que nous faire payer 43 francs ce qui coûte 12 francs est parfaitement normal. Assurément, il entretient les routes ou est censé les entretenir mais il n'y consacre que le tiers des bénéfices que lui rapporte la vente de l'essence (30 milliards sur plus de 90). Et il faudrait dans ce chiffre de 30 milliards faire figurer ce que lui rapportent d'autres taxes, en particulier celles sur les bicyclettes et une multitude d'autres ressources comme les prestations. Il y a là un vrai scandale. Il semblerait que dans ces conditions, l'intérêt de l'Etat serait d'augmenter les importations de produits pétroliers, mais il n'en est rien et l'essence nous est mesurée au compte-gouttes. Il est vrai que l'armée et les diverses administrations absorbent des quantités démesurées de carburant que nous devons payer, utilisées non seulement pour des besoins professionnels mais encore, ainsi que le fait ressortir le rapport de la Cour des Comptes, pour des déplacements personnels et de gentilles petites tournées touristiques et de pseudo mission. Pressurer d'un côté et gaspiller de l'autre, telle semble être la doctrine économique de l'Etat. Tout l'effort consiste à pressurer le contribuable et à dépenser sans compter pour le plaisir de certains privilégiés. C'est là une politique dangereuse et qui provoque le mécontentement des particuliers qu'on exploite. Il est temps que nos représentants se rendent compte que nous sommes à bout de patience, que nous n'en pouvons plus et que le pays doit être sainement géré et non exploité.

N'ATTENDEZ PAS L'ACCIDENT !

## ASSUREZ-VOUS

AUX MEILLEURES COMPAGNIES

AUX MEILLEURS PRIX

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »  
12, rue de Cléry, PARIS-2<sup>e</sup> - (GUT. : 73-32)

## ◆ LE SCOOTER AMERICAIN Mc CULLOCH

La firme américaine Mc Culloch Motors a lancé dans le cours de l'année précédente un scooter mû par un moteur de 120 cmc. Ce petit véhicule, nous dit-on, peut se fixer au pare-chocs d'une voiture. D'une voiture américaine, bien entendu !

## ◆ UNE 250 cmc. MILLER BALSAMO

La firme italienne Miller Balsamo lance une nouvelle 200 cmc. 2 temps sobre et classique à suspension arrière, selle oscillante, fourche avant à parallélogramme. Consommation réelle de 3 litres aux 100, vitesse 85-90 kmh.

## ◆ LES MAUVAISES ROUTES COUTENT DE L'ARGENT

On estime, en Belgique, que le mauvais état des routes entraîne pour le trésor une dépense supplémentaire d'un milliard de francs belges par an. La détérioration du matériel automobile qui en résulte entraîne également l'achat de pièces étrangères et une perte de devises appréciable.

## ◆ L'ECURIE DE COURSES NORTON

Cette année, Norton ne courra pas officiellement, mais les équipiers de la marque se verront confier les machines de l'écurie qui disputèrent et gagnèrent si souvent en 1948. La vieille marque de Birmingham aurait en chantier une 4 cylindres qui ne serait prête qu'en 1950.

## ◆ LA ROUE TOURNE

Au dernier Salon de Londres, une curieuse rencontre a eu lieu au stand Norton. Rem Fowler, vainqueur du premier T.T. (1907), et Artie Bell, gagnant de la dernière édition de la même épreuve en 1948, ont pu échanger leurs impressions. Tous deux ont amené à la victoire des Norton, mais la première, vieille de 41 ans, était montée avec un « vertical twin » de fabrication française !

## ◆ UN GRAND SPORTSMAN A DISPARU

Sir Malcom Campbell qui a été recordman de la vitesse sur terre et qui a atteint la plus grande vitesse sur l'eau, vient de succomber. C'était un motocycliste convaincu et sa machine préférée était une 1000 Ariel à quatre cylindres. C'est une perte irréparable pour le sport.

## ◆ CARROSSERIE EN MATIERE MOULEE

Des expériences sont en cours avec des carrosseries de sidecars en Fibrescyle. Il ne s'agit pas en fait de carrosseries moulées, ce qui nécessiterait un outillage spécial très coûteux, mais de plaques qui peuvent être découpées, mises en forme et soudées. Le poids spécifique est voisin de celui du bois. Les plaques sont minces, environ 3 mm. Mais elles peuvent être grandes. Il est possible également d'armer ces plaques en y noyant des armatures métalliques.

## ◆ L'ECURIE BENELLI 1949

La marque italienne Benelli a effectué l'an dernier un formidable retour, remportant plusieurs victoires en courses internationales avec Ambrosini. Ce conducteur reste fidèle au constructeur de Pesaro et continuera à courir en 1949 sur la 250 cmc. à double A.C.T. On donne comme probable l'engagement du coureur Ciai, et comme possible celui d'Amilcare Rossetti.

## ◆ RECTIFICATIFS AUX RECORDS DE GUZZI

Au cours de leur tentative victorieuse, les coureurs italiens Bruno Ruffo, Raffaele Alberti et Gianni Leoni ont battu non pas 19, mais 21 records du monde. Deux d'entre eux sont en effet valables pour la catégorie supérieure (100 cmc.).

1° Les 100 miles, avec 1 h. 53' 24" (85 kmh. 190), ancien record par Rapeau et Renaud, sur Prester Aubier Dunne, avec 1 h. 56' 4" (85 kmh.).

2° Les 2 heures, avec 169 kms 322 (84 kmh. 661), ancien record par Rapeau et Renaud, avec 116 kms et 84 kmh.

L'Italie détient en ce moment 89 records du monde à motocyclette, répartis en 5 marques de motos. La marque Guzzi est représentée pour sa part avec 54 records !

## ◆ UN SALON ALLEMAND

A une exposition de moto qui s'est tenue récemment à Tübingen, en Allemagne, on put voir notamment la 350 cmc. N.S.U. 2 cylindres de course, à compresseur, qui avait été créée en 1939. Cette année, cette machine a remporté avec Wilhelm Herz le championnat d'Allemagne. Son moteur, à 2 cylindres jumelés, légèrement inclinés vers l'avant, développe 55 CV à 8.000 t.-m. Etait également exposée une Zundapp K.S. 600 munie d'un sidecar qui remporta également plusieurs victoires aux mains d'Oscar Pillestein.

## ◆ L'INDUSTRIE CYCLISTE JAPONAISE

Avant la guerre le Japon exportait annuellement 1.700.000 machines et avait envahi de nombreux marchés. Depuis la guerre, en 3 ans, ses exportations sont tombées à 60.000 machines seulement. On sait que le Japon envisageait également la production de motos et de voitures. C'était un concurrent dangereux dans ce domaine comme dans d'autres à cause des prix extrêmement bas qu'il pouvait consentir.

## ◆ L'ALPINO 98 cmc. 2 TEMPS

La marque italienne Motobici Stradella qui avait jusqu'à présent sorti des micromoteurs, met sur le marché un vélomoteur de 98 cmc. de cylindrée. Alé-

sage 49 et course 52 mm. Rapport volumétrique 5,5 à 1. A un régime de 7.000 t.-m., la puissance développée est de 5 CV. Culasse amovible en alliage léger et grande surface de refroidissement. Cylindre en fonte. Allumage par volant magnétique. Carburateur à l'arrière. Graissage par mélange. Transmission par chaînes. Changement de vitesse à 3 rapports formant bloc avec le moteur dont le cylindre est légèrement incliné. Cadre à double berceau. Fourche AV à parallélogramme. Suspension arrière à glissières. Pneus 2.50x19. Poids 60 kgs. Vitesse maximale 85 kmh. Consommation 1 litre aux 45 kms.

## ◆ VIEILLES MACHINES

A cause de la vie pénible qui résulte des conditions économiques actuelles, on aime à évoquer le temps passé et certains motocyclistes conservent et utilisent de très vieilles machines. Ils les conservent avec tant de soin que malgré leur âge, ces motos ancestrales semblent juste sortir de l'usine. C'est le cas de la combinaison moto sidecar de M. Allen, qui remonte à 1914. M. Allen a réussi, à force de flair et d'ingéniosité, à retrouver sa vieille machine et à la remettre en état. C'est une Symplex dont le moteur est un deux temps de 318 cmc.

## ◆ UN SALON TOUS LES ANS

Au cours des 6 jours du Salon anglais de la bicyclette et de la moto, il y a eu 177.223 entrées. En 1938, il n'y avait eu que 75.319 entrées. Etant donné ce succès, il semblerait indiqué de faire un Salon annuel. Mais pour intéressante qu'elle soit au point de vue publicitaire, cette manifestation coûte fort cher aux exposants et un bon nombre seraient partisans d'une Salon biennal.

## ◆ ERREUR

C'est en réalité une des nouvelles Sunbeam que le Maréchal Montgomery a reçu à l'inauguration du Salon Anglais. Un petit cadeau dont beaucoup de nous s'accommoderaient volontiers.

## ◆ ZUN VA CONSTRUIRE A NOUVEAU DES MOTEURS

Zun est une vieille marque qui, tout en produisant des bicyclettes, avait renoncé à construire des motos. Elle a présenté au Salon deux 98 cmc, l'une un autocytle, l'autre une moto légère.

## UNE PERLE !

On trouvera ci-dessous le fac-similé de la réponse d'un fonctionnaire de la Production Industrielle à M. Guilhot notre abonné de Saint Julien, au sujet d'une demande d'attribution de bon « moto ». On se fera une idée de la compétence du signataire de la lettre, en nature de questions motocyclistes, en lisant que « la clientèle s'intéressant à ce matériel (les motos de 500 cmc.) n'est pas suffisamment nombreuse ». Ne nous étonnons pas, à la lecture ci-après, si les pouvoirs publics tiennent l'industrie motocycliste pour négligeable.

MINISTÈRE  
DE

L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE

Direction des Industries  
Mécaniques et Electriques  
Adresse Postale  
23, Av. Franklin Roosevelt  
PARIS 8<sup>e</sup>

Service "Automobile et Cycle"

N° 29410 "AC"

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PARIS, LE 17 FÉVRIER 1949

Le Directeur des Industries  
Mécaniques et Electriques

Monsieur GUILHOT  
Contrôleur des Postes  
14, Traverse Port Guze  
SAINT JULIEN PAR MARSAILLE

O B J E T : Demande de licence d'achat pour une motocyclette neuve

R E F E R : Votre lettre du 28 Septembre 1948

Monsieur,

Comme suite à votre lettre citée en référence, je vous informe que le marché des motocyclettes neuves étant libre, il n'est pas émis de licences d'achat.

Je vous conseille de vous mettre en rapport avec FERROT le seul Constructeur qui soit en mesure de vous donner satisfaction le plus rapidement.

La production de motocyclettes de 500 Cmc est d'ailleurs très limitée, la clientèle s'intéressant à ce matériel n'étant pas suffisamment nombreuse pour justifier une fabrication permettant d'arriver à des prix de revient acceptables.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Pour le Directeur  
Le Chef du Service Automobile

*Berthon*  
BERTHON

MR/MJ

5  
Min

# LE SIDECAR LEGER H. B.

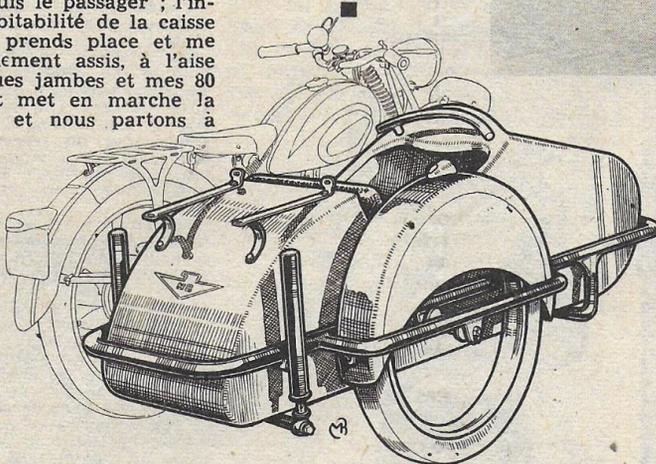
pour motos de 100 à 350 cmc.

Lorsque Mr. Humblot, fabricant du sidecar H.B., vint me chercher à « Moto-Revue » pour essayer sa dernière création, j'étais sceptique quant aux possibilités d'utiliser normalement une 125 pour tirer un sidecar.

Pourtant, devant le nouveau-né de la marque H.B., mon impression devint plus favorable. Ligne élégante, montage « sain », l'ensemble donne confiance.

C'est moi qui suis le passager ; l'inquiétude sur l'habitabilité de la caisse ne dure pas. Je prends place et me trouve confortablement assis, à l'aise malgré mes longues jambes et mes 80 kgs. Mr Humblot met en marche la Peugeot type 56 et nous partons à

Sur ce croquis, on voit le système de suspension par 2 longs tubes verticaux. Notez le porte-bagages.

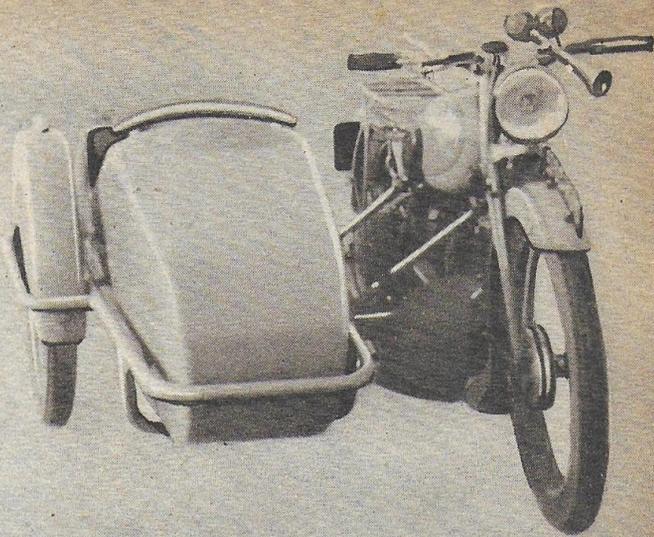


travers Paris, vers le bois de Boulogne. Mon conducteur, précis et... rapide, se faufile au milieu des voitures et le sélecteur est à l'épreuve dans ces accélérations et ces rétrogradages continus. Pourtant, malgré nos poids additionnés, auxquels il faut encore ajouter les 40 kgs du side, le petit moteur nous donne des reprises franches, et

nombreuses sont les autos lâchées au démarrage, quand le signal vert nous donne le départ de véritables concours d'accélération. Enfin, voici l'Étoile, et l'avenue Foch qui nous conduit rapidement au Bois. En évaluant la vitesse obtenue à 60 kmh. je crois que je suis encore sévère.

Evidemment, le pignon moteur a

Ces 2 photos donnent une juste idée de l'élégance de l'ensemble ayant servi à l'essai.



été changé et a 2 dents de moins que celui de série. Cette modification, souvent inutile sur une machine plus puissante, comme une 350 à soupapes en tête, semble indispensable pour un vélomoteur.

Si les performances sont à l'honneur de Peugeot, nous devons constater que le supplément de tirage et de poids causé par le side H.B. n'est pas trop sensible, car la vitesse et la nervosité de l'ensemble sont très satisfaisantes.

Je prends le guidon au retour. La seule petite difficulté est le départ à zéro ; il faut suffisamment emballer et lâcher progressivement l'embrayage. Mais par la suite, quel agrément avec cet engin souple, rapide, nerveux, à la conduite facile, sans aucun tirage vers la caisse ; cette moto, remorque pourtant ce sidecar depuis 8.000 kms environ et le cadre est toujours aussi droit.

Examinons rapidement le H.B. Le châssis, en tubes d'acier, entoure la carrosserie et forme pare-choc. La caisse est articulée à l'avant. La suspension sous 2 tubes télescopiques verticaux, par ressorts à boudin, est très souple et ne peut absolument pas talonner, grâce à son grand débattement ; même en montant sur la partie arrière de la caisse et en sautant, une personne de plus de 80 kgs n'arrive pas à la descendre à fond de ressorts.

L'attache sur la moto se fait à 4 points et est particulièrement bien étudiée pour la facilité de montage et l'adaptation aux différents modèles de machines.

La carrosserie tourisme, en tôle emboutie, a un grand coffre dans la pointe arrière. L'ensemble, dit « H-3 » avec attaches pèse 41 kgs. Avec la caisse bois « canadienne » type « H 4 », le poids total n'est que de 32 kgs.

Avec le side H.B. et un vélomoteur de bonne marque, d'une somme d'environ 110.000 frs, on peut obtenir un ensemble suffisamment confortable, capable d'emporter 2 personnes à une moyenne honnête de 40 à 50, d'après le profil de la route et dans des conditions d'économie maximum.

En ces temps de vie chère, que souhaiter de mieux ?

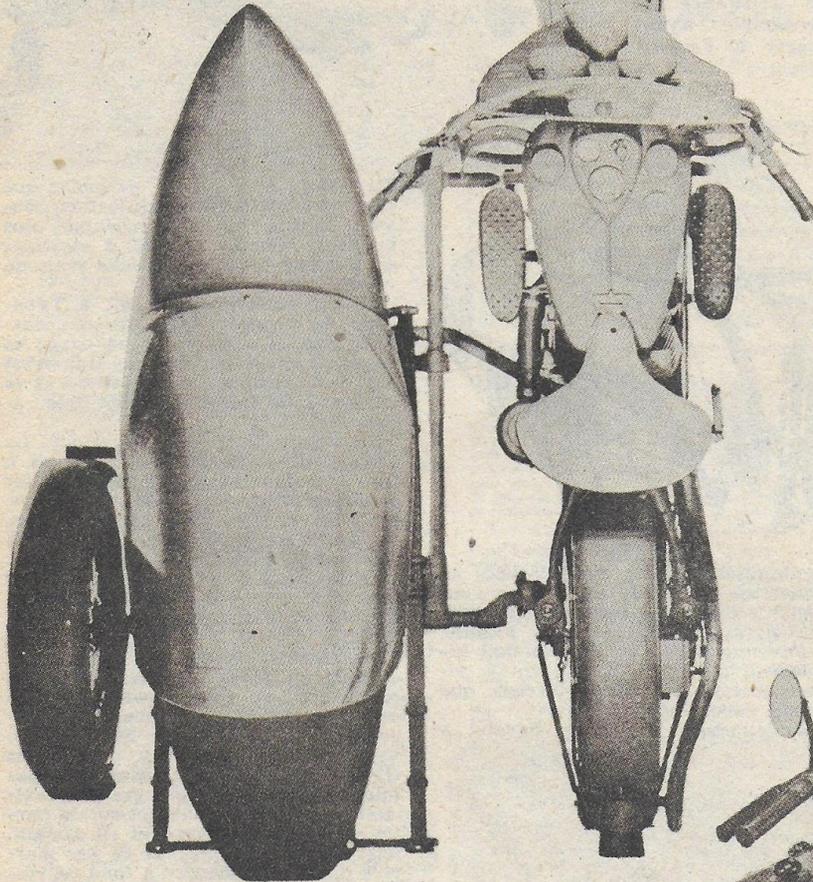
D. REBOUR



USEZ DISCRETEMENT DE VOTRE AVERTISSEUR ET DE VOTRE ECHAPPEMENT

# LES *Indian* 340 B ET 344

Ci-dessous :  
L'équipage sidecar  
Indian type 344 vu  
de dessus.



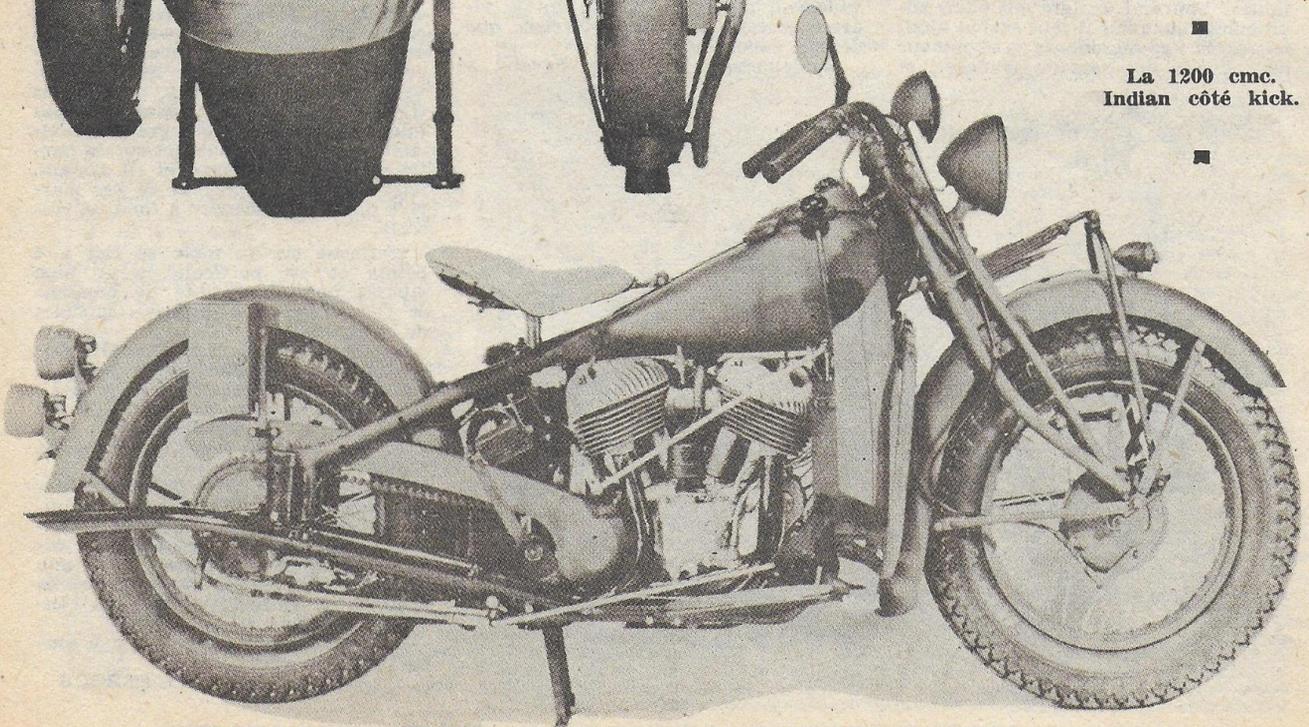
A l'intention des possesseurs de cette robuste et saine machine de sidecar, nous publions l'étude ci-après. L'Armée Française avait acquis en 1939-40 un certain nombre de ces 1200 cc. Indian, en sidecar, qui ont été par la suite récupérées et vendues par les Domaines au titre de « Surplus militaires ».

**L**ES deux machines sont dans leurs grandes lignes à peu près identiques, mais la 340 B est montée avec le sidecar à droite (avec frein sur la roue du sidecar) et la 344 avec le sidecar à gauche (sans frein). Toutes deux ont un moteur bicylindrique en V à 42°, à soupapes latérales, et une transmission par chaînes. La cylindrée est de 1.156 cmc. La suspension AV est à balancier, roue tirée et ressort à lames. La suspension AR est à glissières. Empattement 1 m. 55. Contenance du réservoir principal d'essence, 10 litres environ. Contenance du réservoir auxiliaire environ 5 litres. La puissance maxima est d'une trentaine de chevaux.

Quand la machine est mise en marche après une immobilisation prolongée, s'assurer que la circulation d'huile fonctionne. Pour cela enlever le bouchon du réservoir d'huile, et avec une lampe électrique de poche on voit l'huile refoulée dans le réservoir. Sinon il faut vérifier tout le système de graissage.

Le moteur est établi pour un carburant à 68 d'octane. Le poids de la machine est y compris le sidecar de 420 kgs environ pour la 340 B et de 450 kgs environ pour la 344. Nous ne donnerons pas une description détaillée ni des indications générales sur l'emploi de cette machine. Elle est en effet bien connue et son utilisation, à part l'emplacement des commandes, ne présente rien de particulier. Voici seulement quelques indications qui pourraient être utiles.

■  
La 1200 cmc.  
Indian côté kick.  
■

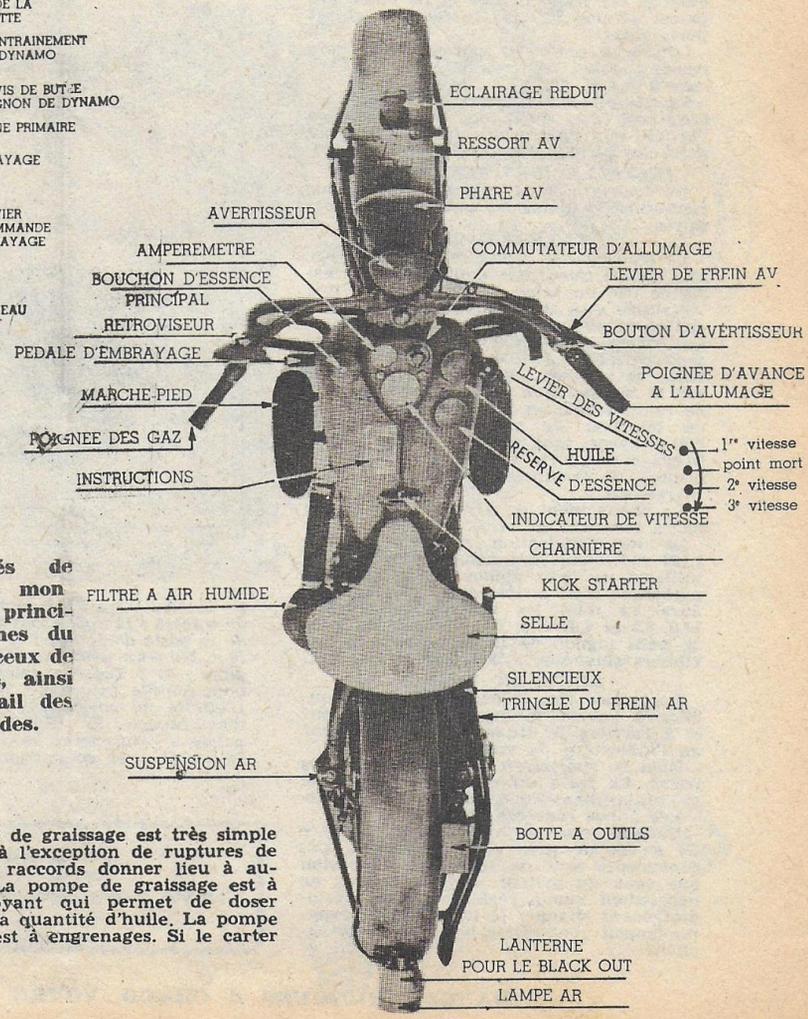
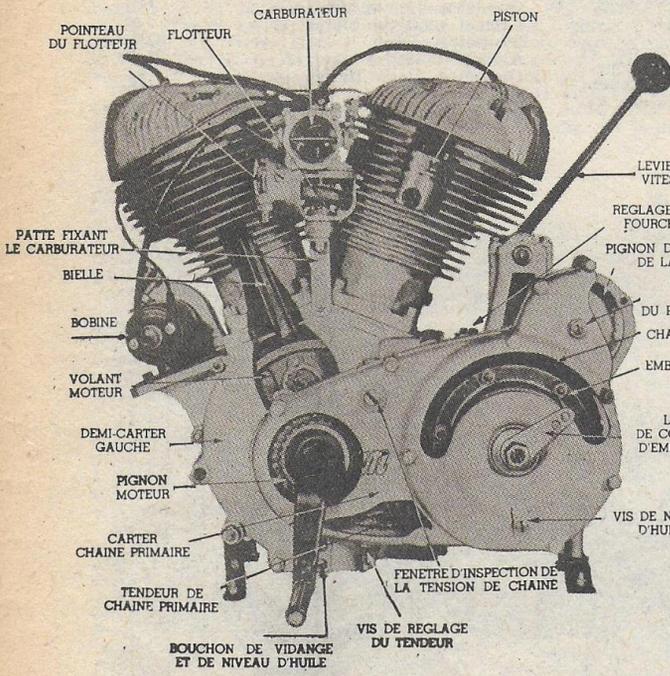
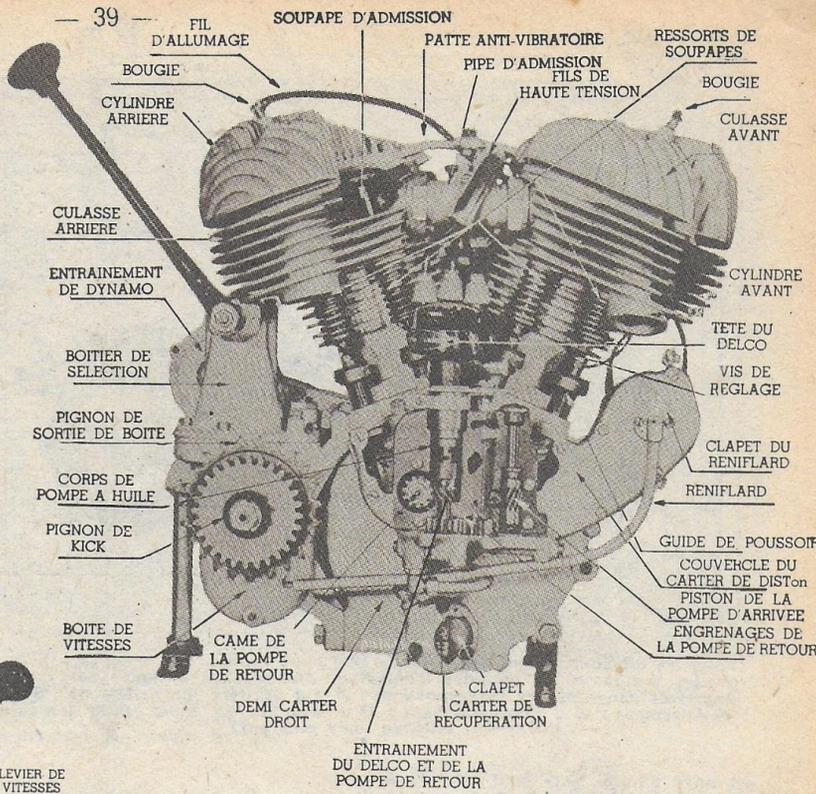


**VIDANGEZ TOUJOURS A CHAUD, VOTRE MOTEUR S'EN TROUVERA BIEN**

LE MOTEUR

Alésage 82,45. Course 112 mm. 7. Pistons à jupe fendue à 3 segments d'étanchéité et 1 râcleur. Bielles à fourche. La bielle jumelle est celle du cylindre avant. Il y a quatre rangs de galets. Les pignons de distribution étant repérés, il n'y a aucune difficulté de montage. Jeu des soupapes 0,15 mm. à l'admission, 0 mm. 20 à l'échappement. Tare de ressorts 50 kgs. Les balanciers à fourche attaquent les poussoirs d'échappement. Les poussoirs des soupapes du cylindre AV sont les plus longs. Rien de spécial en ce qui concerne le montage et le centrage des volants.

L'équilibrage doit être tel que les deux bielles et un seul piston soient en équilibre indifférent. Le piston doit être monté sur la bielle mâle. Mais l'équilibrage n'a besoin d'être vérifié qu'en cas d'emploi de pistons qui ne sont pas d'origine. La fente du piston doit être en avant du cylindre. Jeu normal du piston dans le cylindre un dixième de millimètre. Mesurez ce jeu du côté où s'exerce la pression du piston sur le cylindre. Il

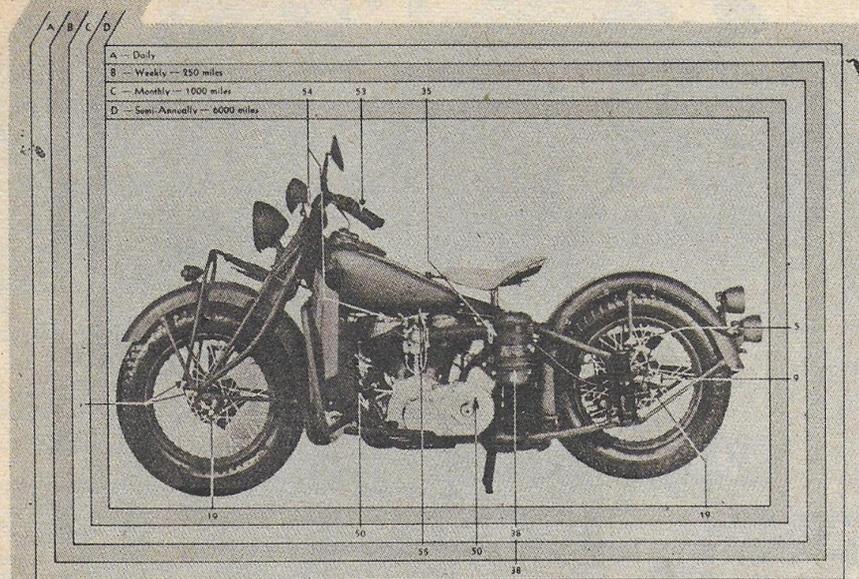


Les clichés de cette page montrent les principaux organes du moteur et ceux de la machine, ainsi que le détail des commandes.

Le système de graissage est très simple et ne peut, à l'exception de ruptures de tubes ou de raccords donner lieu à aucun ennui. La pompe de graissage est à piston loupoyant qui permet de doser exactement la quantité d'huile. La pompe de vidange est à engrenages. Si le carter

correspond au jeu de la jupe au-dessous des segments. A hauteur du premier segment ce jeu est de 6 dixièmes et de 5 dixièmes à la hauteur des autres segments.

Le réglage de l'allumage doit dans les deux modèles se faire avec pleine avance. Ecartement normal des vis du rupteur 0,5 mm. Selon une heureuse habitude des constructeurs américains. Il y a une fenêtre de contrôle et les volants portent des repères. Dans le 340 B, ce sont deux traits. Le premier qui apparaît est le repère d'allumage, l'autre est celui de distribution et correspond au point mort haut. Il n'y a pas en pratique à s'en servir, la distribution étant repérée. Sur la 344 le repère d'allumage est une croix. On peut d'ailleurs effectuer aussi ce réglage en enlevant et en vérifiant la position du piston AR qui doit se trouver à 12,5 mm. avant le point mort haut ou à 13,5 mm. de la lèvre du cylindre. Sur le 344, c'est la position du piston AV qu'il faut vérifier.



Voici les tableaux de graissage de la 1200 cmc. Indian. Les « zones » blanches et grisées indiquent les périodes d'entretien des organes désignés par des chiffres imprimés dans l'espace correspondant ; A : à graisser journellement ; B : hebdomadairement ; C : mensuellement ; D : tous les six mois (Pour indication des chiffres, voir plus bas).

est noyé d'huile, cela peut être dû à ce que le tube d'aspiration de la pompe de vidange est trop enfoncé et ne laisse pas passer l'huile, ou que la face du clapet porte mal.

L'huile à employer normalement correspond, selon les spécifications de l'armée à S.A.E. 50.

En ce qui concerne le réglage du carburateur, nous renvoyons nos lecteurs à l'article que nous avons fait paraître au sujet des carburateurs américains (n° 920).

#### INSTALLATIONS ELECTRIQUES

On trouvera dans le schéma que nous reproduisons toutes les indications nécessaires.

#### TRANSMISSION

La transmission primaire s'effectue par une chaîne quadruple dont la tension est réglée par un sabot qu'on règle par une vis située sous le carter de chaîne. Cette chaîne fonctionne dans un bain d'huile. Le carter se remplit d'huile. Un passage permet à l'huile de passer dans la boîte de vitesses elle-même. Il y a donc sur la transmission primaire un bouchon de remplissage, un bouchon de niveau et un bouchon de vidange. Les ressorts d'embrayage sont tarés à 25 kgs. L'embrayage comporte 7 disques d'acier et 8 disques à garniture d'amiante. Il y a 16 ressorts.

Le changement de vitesse est à engrenages toujours en prise.

La démultiplication primaire est de 2,166 à 1. Pour la transmission finale on utilisera un petit pignon de 21 dents, le pignon de roue arrière ayant 43 dents. On aura au total les vitesses suivantes : 10,9, 6,2 et 4,47 à 1. Pour le sidecar, avec un petit pignon de 19 dents, on aura les vitesses suivantes : 12,8, 7,27 et 5,17 à 1.

#### ROUES ET FREINS

Les roues sont à broche. Ne pas oublier à l'avant la rondelle d'écartement et à l'arrière le dispositif d'entraînement de l'indicateur de vitesse.

Rien de spécial en ce qui concerne les freins. Le frein du sidecar est accouplé mécaniquement au frein AR de la moto. Les pneus sont des 18x4,50.

Chaque roue porte une double rangée de galets du gros côté du moyeu. Ces roulements sont de la même dimension que ceux du moteur. Ces roulements ne nécessitent aucun réglage. Il faut périodiquement changer le lubrifiant et éventuellement renouveler les feutres d'étanchéité.

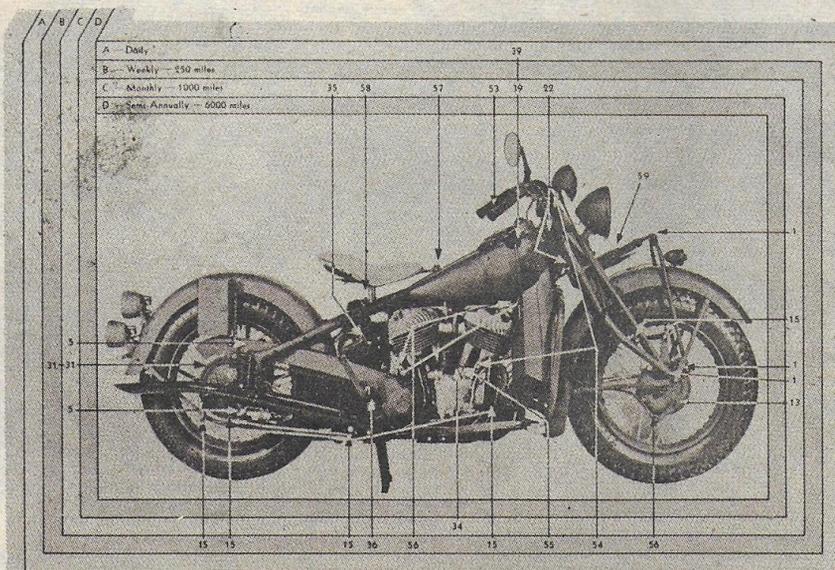
Les glissières de la suspension AR ont deux graisseurs, un au-dessus, l'autre au-dessous. Les ressorts les plus courts sont ceux du dessus.

#### OUTILLAGE SPECIAL

Bien entendu, comme pour toutes les machines destinées à l'armée, un outillage spécial a été prévu. Mais d'une manière générale ces grosses machines ne demandent que peu d'entretien, d'autant qu'elles disposent d'une telle réserve de puissance qu'elles ne sont jamais surmenées. Tout a été étudié pour qu'elles puissent être mises entre toutes les mains. Elles sont de plus très souples, très maniables et très confortables.

#### TABEAU DES JEUX

	m/m
Axes et bagues de distribution	0,02
Latéral des axes de distribution	0,15
Long. des ressorts d'embrayage	22,2
Latéral des bielles	0,3 à 0,8
Têtes de bielles	0,03
Axes du moteur	0,3 à 0,5
Latéral volants avec pignon	0,12 à 0,25
Latéral volants sans pignon	0,25
Pistons, à haut. du 1 <sup>er</sup> segment	0,6 à 0,7
» autres segments	0,53
Jupe	0,10
Entre bécus des segments	0,3 à 0,4
Axe de piston	0,07
Diamètre axe piston	18,7
Latéral pied de bielle	2,33
Diamètre piston	82,45
Alésage cylindre	82,55
Diamètre de la tige	9,2
Avance allumage	36°
Soupapes angle	35°
Alésage guide	9,3
Longueur des ressorts	67
Latéral arbre de changement de vitesses	0,12 à 0,24

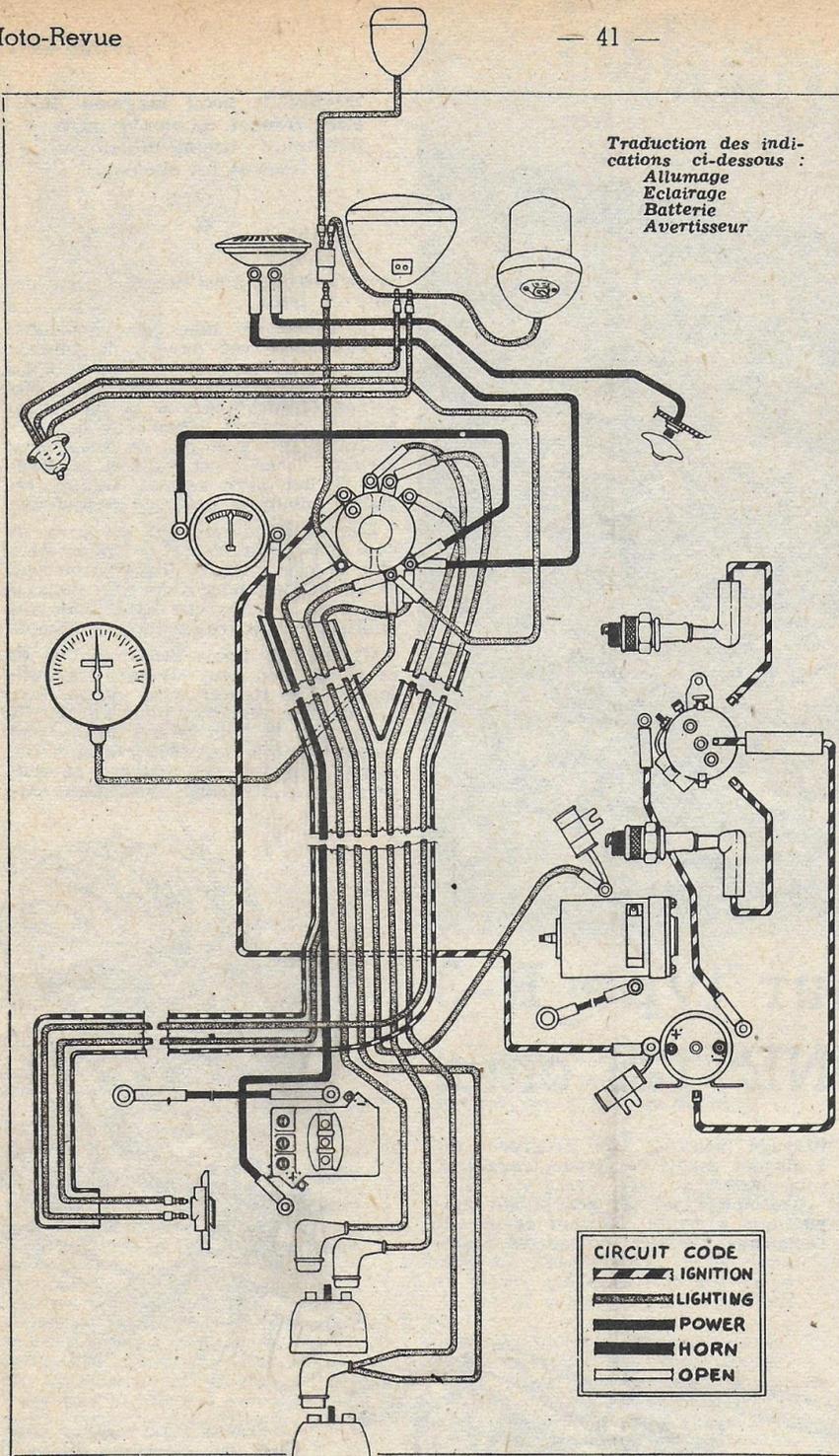


1 : Articulation de fourche ; 5 : Suspension arrière ; 9 : Commande du compteur de vitesse ; 13 : Commande de la came du frein avant ; 15 : (zone A) Articulation de la patte d'ancrage ; 15 (zone B) : Articulation de la commande du frein arrière ; 19 : Moyeux avant et arrière ; 22 : Axes de fourche avant ; 31 : Chaîne secondaire ; 34 : Tête de delco ; 35 : Dynamo ; 36 : Kick starter ; 38 : Filtre à air à bain d'huile (niveau) ; 39 : Réservoir d'huile (niveau à vérifier) ; 50 (zone C) : Bielle de commande de d'embrayage ; 50 (zone B) : Articulation de pédale d'embrayage ; 53 : Poignées tournantes de guidon ; 54 : Câble de commande d'avance à l'allumage ; 55 : Commandes d'avance à l'allumage et du volet des gaz ; 56 : Câble et commande du frein avant ; 57 : Articulation avant de la selle ; 58 : Tige coulissante de selle.

#### DANS NOTRE PROCHAIN NUMERO :

Compte rendu complet du Salon de Bruxelles par nos envoyés spéciaux, nombreuses photographies.

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



## NOUVELLES D'ANGLETERRE

### UN NOUVEAU BROUGH

George Brough, le plus souriant et le plus sportif des constructeurs, revient à ses premières amours. Pendant la guerre ses usines ont travaillé pour l'armée. Puis il a construit des voiturettes de sport. Et dans le monde motocycliste anglais on se lamentait comme l'eussent fait les automobilistes s'ils avaient assisté à la disparition de Rolls Royce. Mais voici une grosse nouvelle. Brough va reprendre la

construction de motos de luxe. En 1938, Brough avait présenté un modèle très original, la Golden Dream, puis vint la guerre. C'est précisément ce modèle dont Brough va entreprendre la production. Rappelons en sommairement les caractéristiques essentielles (sauf réserve de modifications possibles). Cadre à double berceau. Fourche à balancier du type Harley Davidson. Suspension arrière à glissières cylindriques. Mais ce qui attirait surtout l'attention, c'était son moteur à

quatre cylindres composé de deux flat-twin superposés et accouplés par engrenages. Soupapes culbutées en tête. Cette disposition des cylindres permettait un refroidissement égal et un faible encombrement quand le moteur était logé transversalement dans le cadre. L'alésage était de 71 mm., la course de 63 mm. seulement. L'encombrement transversal était donc faible et les culasses ne débordaient pas du double berceau. Le changement de vitesse faisait bloc avec le moteur et existait en deux types : l'un à 3 vitesses et mise en marche par kick starter, l'autre à 4 vitesses et mise en marche par levier à main. Transmission arrière par vis globique, l'arbre étant logé dans une trompette articulée à l'avant. Evidemment l'établissement d'une telle machine est coûteux, mais il y a une clientèle plus étendue qu'on ne le croit pour la machine de haut luxe.

### PRIX !

La nouvelle Velocette 149 cmc. a en somme les performances d'une machine utilitaire de la même cylindrée. Et elle ne coûte pas beaucoup moins qu'une 350 cmc. C'est là tout le problème. Le public préférera-t-il une machine de luxe de 150 cmc. à une machine classique de 350 cmc. ou de 500 cmc. Est-il disposé à acheter à un prix relativement élevé le silence, le confort, l'absence d'entretien. Préfère-t-il un manteau de beau drap à une fourrure bon marché ?

### L'A.J.W. BICYLINDRE

A.J.W. est une marque fondée en 1926 et qui avant la guerre était surtout connue par ses grosses machines de 1.000 cc. équipées de moteurs en V Azani culbutés. A.J.W. vient de se reconstituer et met sur le marché ce modèle à moteur Jap bicylindrique jumelé (alésage 63,5 mm. et course 78 mm., cylindres fonte, culasses aluminium. Arbre à cames en avant entraîné par une chaîne en même temps que la dynamo Lucas. Réglage des soupapes par cales d'épaisseur, carburateur Amal en avant des cylindres entre les deux tubulures d'échappement. Il n'y a pas de pompe de graissage, les têtes de bielles barbotant dans l'huile et la projetant sur le reste du mécanisme. La chaîne est du type duplex).

La boîte est une Burman 4 vitesses (5,2, 6,8, 9,2 et 14 à 1). L'ensemble moteur et boîte est monté sur un châssis qu'on peut enlever du cadre principal en quelques instants. Le cadre lui-même est à double berceau. Le tube supérieur est court et s'arrête en avant de la selle. De là partent les deux bras supérieurs de la fourche arrière. Des entretoises verticales réunissent les bras inférieurs et supérieurs de la fourche AR. Suspension à glissières et ressorts à boudin protégés par des accordéons en caoutchouc synthétique. Fourche AV Dowty Oleomatic. Le garde-boue se déplace en même temps que la roue. Ce qu'on voit sur le changement de vitesse est la boîte à outils.

Aux essais la stabilité de cette machine est remarquable. La vitesse maxima se situe aux environs de 125 kmh. Aucune trace d'échauffement ou de perte d'huile. Consommation environ 4 litres aux 100 kms. Silencieux à absorption dissimulés dans les tubulures.

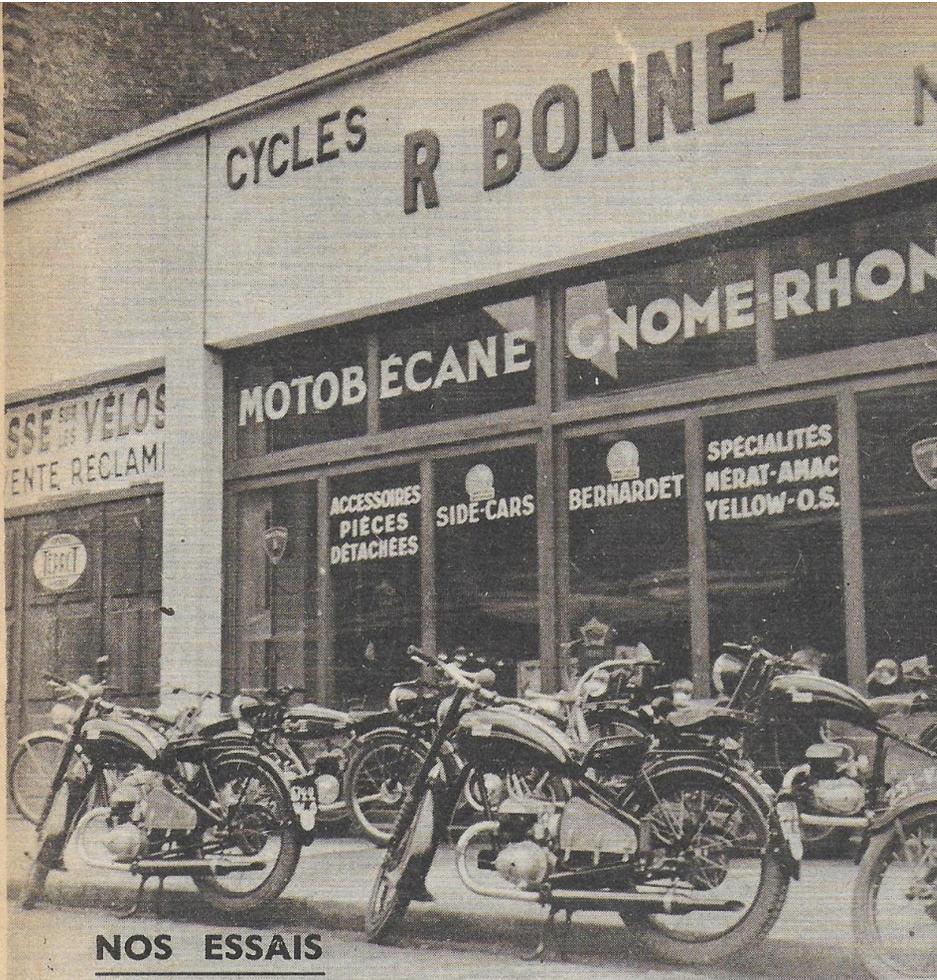
Malheureusement cette machine, pour le présent, est réservée à l'exportation.

### LA NOUVELLE SUNBEAM

Le nouveau modèle de sport dont nous avons indiqué les caractéristiques coûte 25 livres de moins que le modèle de luxe.

### LA BANTAM B.S.A.

Quelques machines de ce type sont maintenant disponibles sur le marché anglais et donnent toute satisfaction. Elles ne pèsent, à vide, que 72 kgs. Elles atteignent en pointe le 80 kmh. et la consommation est d'environ 2 l. 5 aux 100 kilomètres.



## NOS ESSAIS

# Le Vélomoteur type R-3 GNOME-RHONE 125 cmc.

Les constructeurs du vélomoteur Gnome-Rhône type R-3 se sont attachés à créer un engin simple, robuste, et d'une sûreté de marche parfaite. Nous pouvons tout de suite affirmer qu'ils ont parfaitement réussi ; nous en donnons comme preuve l'avis des motoristes ayant livré des R-3 à leurs clients ; tous nous ont fait remarquer que ces acheteurs ne revenaient jamais pour la plus petite réparation ou mise au point et s'affirmaient enchantés de leur machine. L'opinion des vendeurs et des usagers est le meilleur test de qualité qu'une marque puisse demander.

### LA MACHINE

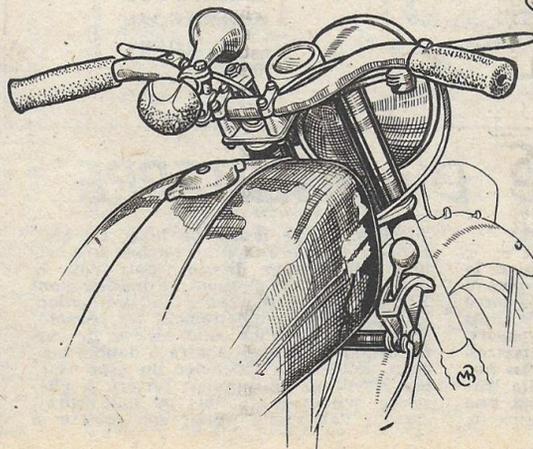
Décrivons d'abord le Gnome-Rhône. Le moteur est un bloc 2 temps, à piston plat, faisant 125 cmc. L'échappement se fait par un seul long tube à gauche, terminé par un vaste silencieux, allant du repose-pied au moyeu arrière.

Le carburateur à simple manette, muni d'un filtre à air à volet de départ, est placé derrière le cylindre. Celui-ci est en fonte, avec culasse en métal léger.

La boîte est à 3 vitesses, commandées par levier à main, avec secteur fixé sur le réservoir, à droite. L'em-

brayage, doux et très progressif est à disques garnis de ferodo travaillant sous carter.

L'allumage se fait par volant magnétique à droite, assurant également l'éclairage. Le kick starter est égale-

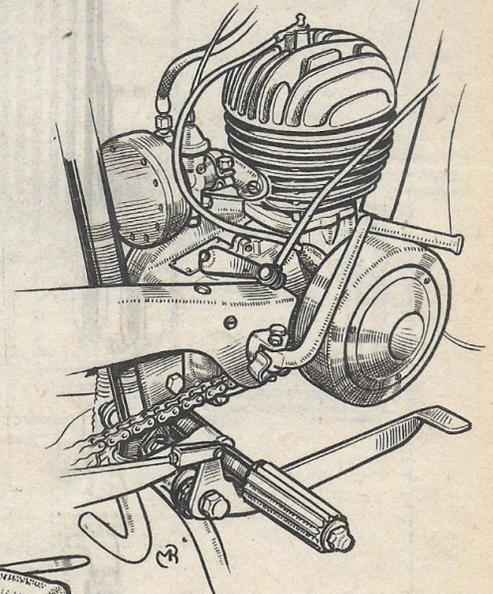


ment à droite, ainsi que la longue pédale de frein.

Le cadre, en tubes d'acier soudés à l'autogène est ouvert, le moteur formant l'entretoise inférieure. La fourche télescopique passe dans deux gaines caoutchoutées à la partie inférieure, assurant l'étanchéité des coulisseries. Il n'y a pas de suspension arrière ; la selle est large et est fixée par le bec avec ressort unique, réglable suivant le poids du conducteur.

Les constructeurs ont eu assez de bon sens pour doter ce vélomoteur d'un réservoir de 12 litres permettant de ravitailler, sans couper en deux le ticket de 10 litres que l'Etat nous distribue avec générosité tous les 2 mois.

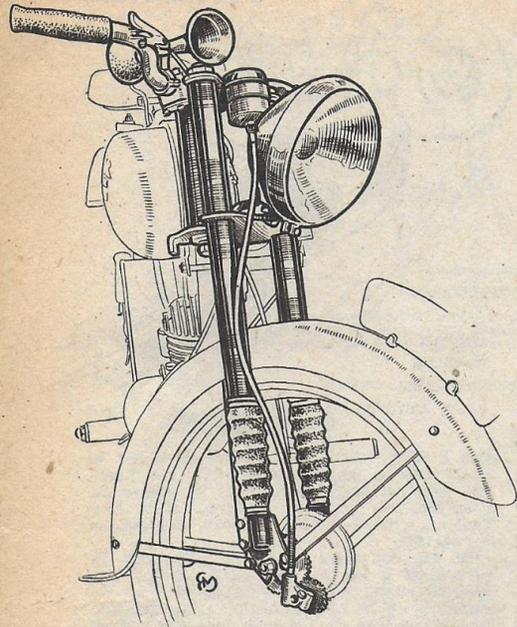
Grâce à la faible consommation de ce moteur, on peut attendre tranquillement de n'avoir plus qu'un litre 1/2 dans le réservoir pour s'arrêter à la pompe ; et puis, le R-3 durera plus longtemps que les restrictions ! Les roues, équipées de robustes et efficaces freins de bonnes dimensions sont



Ci-dessus : Le moteur côté kick. On remarque l'important volume d'ailettes, le filtre à air, la longue pédale de frein.

Le guidon fixé par colliers, la tête de fourche avec l'indicateur de vitesse bien au centre, le gros réservoir à bouchon Mottaz.

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



La fourche coulissante, avec ses manchons protecteurs en caoutchouc spécial. Remarquez la fixation simple et robuste du phare.

munies, à l'avant d'un pneu de 24x2,375 et à l'arrière d'un 25x3.

Le Gnome-Rhône R-3 est doté d'une très grande sacoche acier et cuir, comprise dans le triangle arrière gauche du cadre et pouvant contenir un outillage très complet. Un dispositif spécial, muni d'une serrure anti-vol, peut bloquer la direction.

#### SUR LA ROUTE

René Bonnet, l'agent d'Issy-les-Moulineaux, avait mis à ma disposition la machine d'un de ses clients, et fit l'essai en même temps que moi sur une autre R-3. Nous avons voulu faire un essai en ville, sur sol bon et mauvais, avec côtes sévères, descentes, virages, routes droites permettant d'éprouver le moteur à sa vitesse maximum. C'est donc vers Sèvres et St-Cloud que nous sommes partis.

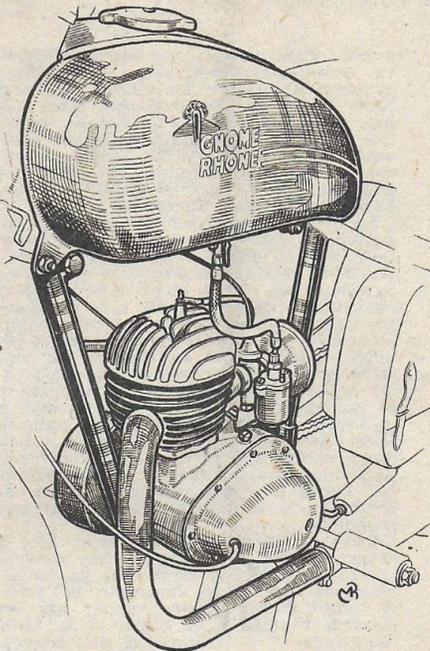
Les mauvais pavés, jusqu'au pont de Sèvres me renseignent sur le confort ; la fourche est encore un peu dure, mais c'est manque de rodage, car la machine que chevauche mon compagnon, laquelle a un plus fort kilométrage que la mienne, travaille simplement, avec le débattement maximum.

Par contre, après réglage pour mon poids, la selle assure un confort suffisant pour ne pas faire regretter l'absence de suspension arrière. La tenue de route est excellente, de même que le freinage.

Les vitesses passent facilement, mais je ne puis m'habituer complètement au petit levier à main, étant trop partisan et usager du sélecteur au pied. Je suis très agréablement impressionné par la nervosité de la R-3. Dans St-Cloud, nous nous livrons plusieurs matchs de vitesse dans les forts pourcentages de la rue Dailly ou la côte d'accès à l'autoroute ; M. Bonnet

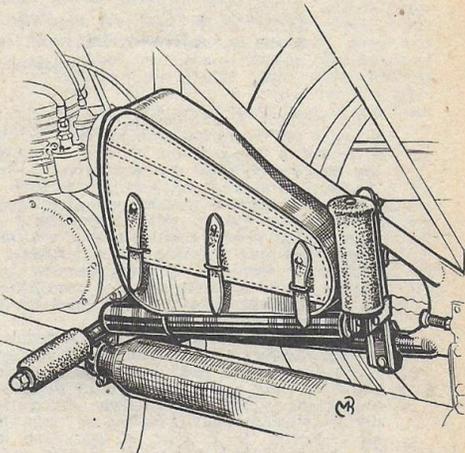
est plus rapide, toujours à cause de sa machine entièrement rodée.

Pour terminer, nous partons sur l'autoroute de l'Ouest, vers la route de Quarante-Sous. Nouveau match, où je suis nettement battu, bien que mon moteur ne me donne aucunement l'impression de faiblir ni de vouloir serrer. Je tiens pourtant un bon 70, alors que l'autre R-3 me donne l'impression de faire 10 kms de mieux. M. Bonnet, dont la machine est équipée d'un compteur de vitesse étalonné, me dit en effet avoir poussé l'aiguille jusqu'à 84 !



Le moteur côté embrayage. Le câble de commande de ce dernier est à l'avant du bloc.

Le retour se fait, après avoir descendu la fameuse côte de Flins et tourné à droite, par la petite route qui longe la Seine vers Triel et Poissy. Sur ce chemin étroit, aux nombreux virages, côtes et descentes, traversées de pays, la maniabilité de la Gnome-Rhône se révèle entièrement satisfaisante (malgré le manque de sélecteur auquel je ne puis décidément pas me faire.



La sacoche, encastrée dans le triangle arrière du cadre, est vaste et pratique.

Arrivés à l'agence d'Issy, nous descendons de nos machines. Un dernier coup d'œil pour constater l'étanchéité des carters, nullement tachés d'huile, ce qui représente toujours la preuve d'un usinage précis et d'un montage soigné, et je prends congé de M. Bonnet, en le remerciant de m'avoir donné l'occasion d'essayer une excellente machine française.

Daniel REBOUR

## Le Salon de Genève, premier du monde

L'organisation du 19<sup>e</sup> Salon International de l'Automobile, de la Moto et du Cycle, qui aura lieu à Genève du 17 au 27 mars prochain, bat son plein.

Nous conseillons vivement à nos lecteurs de se rendre au Palais des Expositions pour constater de visu les transformations considérables qui sont en cours. Comme nous l'avons déjà annoncé il y a plusieurs mois, la surface totale du Salon sera encore augmentée de 2.000 m<sup>2</sup> par rapport à celle de 1948.

Le Palais des Expositions proprement dit se trouve maintenant noyé dans un ensemble de constructions qui s'étend jusqu'aux maisons voisines du quai de l'Ecole de Médecine, qui englobe totalement la rue, Bernard Dussaud entre le Boulevard Carl-Vogt et les bords de l'Arve et qui empiète largement sur le boulevard du Pont-d'Arve.

Cette bâtisse grandiose, qui sera prête en temps voulu, abritera plus de 400 exposants.

Les constructions, les aménagements, les installations et la décoration dépassent largement le million de frs suisses ! C'est là une dépense considérable pour une construction temporaire.

Le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève a bien voulu se rendre dernièrement in corpore sur les lieux pour prendre connaissance des travaux.

Avant la guerre, tant par le nombre des marques que par celui des pays représentés, les Salons Internationaux de l'Automobile se classaient de la manière suivante :

New-York venait en tête, suivi de Londres, Paris, Berlin, Genève, Bruxelles et Milan.

D'après le critère qui précède, Genève est actuellement de loin le premier de la liste, suivi de Bruxelles, Paris, Londres et Turin.

La totale réussite du Salon International de Genève est une démonstration de la vitalité commerciale et touristique de la Suisse.

# LA MOTO A TURBINE A GAZ

La presse quotidienne a fait quelque bruit à propos de la motocyclette à réaction réalisée par M. Louis Combet. L'inventeur nous a adressé l'exposé ci-dessous, qui prouve sa grande connaissance du problème.

Le moteur à explosion a fait tant de progrès ces dernières années, qu'il semble à première vue pouvoir répondre à toutes les exigences d'un motocycliste, et ceci d'autant plus qu'il est à peu près seul en ligne. Cependant, il n'en est pas moins vrai que ce moteur reste un moteur alternatif, au même titre que la machine à vapeur, et que, comme cette dernière, il comporte certaines pièces (bielles, pistons), animées d'un rapide mouvement de va et vient, et soumises à des frottements importants.

De ceci, chacun sait ce qu'il en résulte : Nécessité d'un refroidissement énergique (ce qui revient à brûler de l'essence pour chauffer l'air ambiant) et d'un graissage abondant, vibrations, couple irrégulier, usure relativement rapide et fragilité, etc... Enfin, le moteur à explosion est par surcroît « difficile à nourrir », et exige un carburant aux caractéristiques nettement déterminées (indice d'octane, température de vaporisation et d'inflammation, etc.).

Or, il existe dès maintenant un type de moteur dans lequel toutes les pièces « tournent rond » sans frottement, qui brûle n'importe quoi, depuis le fuel oil jusqu'au charbon pulvérisé en passant par la paraffine : la turbine à gaz. Nous allons ci-dessous étudier le fonctionnement de la turbine à gaz, passer en revue ses principales applications, et expliquer ce que nous avons fait nous même pour « l'acclimater » sur les motos.

4 kilos pour obtenir un bon rendement. Le compresseur centrifuge est employé principalement par les firmes anglaises Rolls Royce et De Havilland, ainsi que par certaines firmes américaines, tandis que la plupart des autres marques utilisent le type axial. Parfois aussi, on rencontre les deux formules sur un même appareil, comme par exemple le turbo-propulseur Bristol Theseus.

La chambre de combustion peut appartenir à des types très divers : annulaire, à flux direct, à flux inversé, etc... De toute façon, elle comporte une paroi extérieure en tôle 1, et un tube intérieur en acier inoxydable 2, dit tube de flamme dans lequel s'effectue la combustion. L'air circule entre les deux parois, et pénètre dans le tube de flamme par une série de trous 3 disposés de façon à brasser la flamme pour éviter les extinctions et les imbrûlés. Cependant nous mêmes en avons réalisé une sans tube de flamme, mais avec garniture réfractaire, l'air étant animé à l'entrée d'un mouvement tourbillonnaire qui facilite la combustion. La figure 2 donne quelques types de chambre de combustion parmi les plus répandus.

Quant à la turbine, elle peut être à action, à réaction, ou mixte. Ses aubages posent de difficiles problèmes de métallurgie. Si en effet, on employait de l'acier, on serait contraint, pour éviter que les aubages rougissent et cèdent à la force centrifuge et à l'effort des gaz chauds,



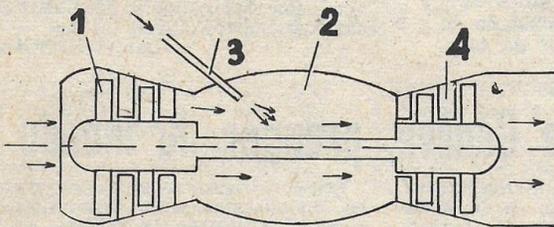
Quand un  
motard  
s'envole...  
(Air connu)

gaz brûlés, juste assez pour entraîner le compresseur, la puissance utile est fournie par l'échappement, sous la forme de réaction, ou poussée, comme pour une fusée : c'est le turbo-réacteur des avions à réaction.

Si au contraire on veut recueillir la puissance à l'arbre, comme avec les autres moteurs, on construit la turbine de façon à ce qu'elle utilise la plus grande partie possible de l'énergie des gaz : c'est le turbo-propulseur ou moteur à turbine proprement dit.

Le turbo-réacteur, qui a permis aux avions d'atteindre la vitesse du son, doit son succès, d'une part au fait que son roulement à vitesse élevée est supérieur à celui d'une hélice, et d'autre part à son énorme puissance comparée à son poids. Ainsi, le Rolls Royce Derwent V, qui pèse 565 kilos, donne une poussée de 1.590 kilos, soit 7.130 chevaux. Mais aux vitesses inférieures à 600 kmh., son rendement diminue rapidement, ce qui pour l'instant lui interdit toutes applications terrestres et c'est donc vers le turbo-propulseur que doivent se tourner nos espoirs.

Ce dernier est employé actuellement sur les avions relativement lents, pour l'entraînement de l'hélice (Bristol), sur quelques locomotives (Brovn Bovéri, Rateau Als-



## PRINCIPE

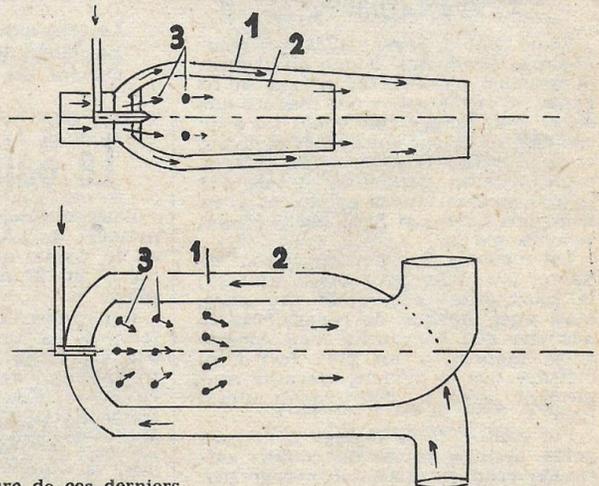
Une turbine à gaz, qu'il ne faut pas confondre avec la turbine à explosion, repose sur le principe suivant :

L'air, aspiré par le compresseur 1 (voir figure 1) est comprimé de façon continue dans la chambre de combustion 2. Le combustible, injecté par le pulvérisateur 3, brûle continuellement, et les gaz de combustion agissent sur la turbine 4 qui entraîne le compresseur 1.

Au démarrage, l'ensemble est lancé par un moteur électrique, en même temps qu'une bougie spéciale allume le combustible.

Le compresseur peut être axial ou centrifuge, suivant que l'air est refoulé radialement, ou parallèlement à l'arbre. Dans ce dernier cas, on dispose plusieurs couronnes d'aubes mobiles (6 à 12), séparées 2 à 2 par une couronne d'aubes fixes, afin d'avoir plusieurs étages de compression. Quelque soit le type de compresseur la compression doit être au moins égale à

Ci-dessus : figure 1. Ci-contre figure 2.  
(Voir texte)



d'abaisser la température de ces derniers en envoyant un gros excès d'air aux chambres de combustion. Mais comme cet air est fourni par le compresseur, la puissance absorbée par ce dernier serait exagérée, et le rendement inacceptable. Un gros progrès a été la découverte d'alliages spéciaux, tel que le Nimonic, qui garde ses qualités mécaniques à 800°, mais de toute façon, l'excès d'air subsiste.

## APPLICATIONS

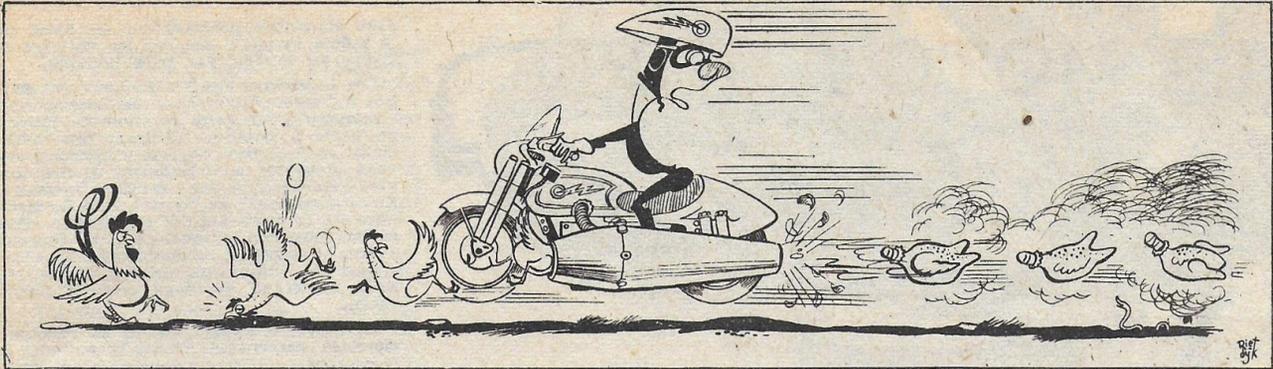
La turbine à gaz se réalise de deux façons différentes :

Si la turbine est construite de façon à n'utiliser qu'une partie de l'énergie des

thom) en marine (Metropolitan Vickers) et enfin plus récemment en automobile (Centrax, Rover), mais c'est là que les difficultés commencent.

Le turbo-propulseur a en effet une courbe de puissance très pointue, c'est-à-dire qu'il ne donne sa puissance qu'à un régime proche du maximum; en outre, il se prête mal aux variations brusques (le Metropolitan Vickers des vedettes M.G.B. 2009 met deux minutes pour passer de l'arrêt à 7.000 tours).

Sur les locomotives, ceci ne présente pas d'inconvénients : on utilise une transmission électrique comme avec le Diesel :



en marine, on a recours à un autre procédé qui consiste à diviser la turbine en deux éléments indépendants, dont l'un entraîne le compresseur, à vitesse constante, et l'autre l'hélice. C'est également la solution essayée sur les premiers turbo-propulseurs d'automobile Centrax et Rover, la motrice entraînant directement l'arbre à cardan. Ce procédé, en apparence séduisant, ne doit pas à notre avis donner la souplesse de marche qui fait l'agrément de la conduite. Nous mêmes avons déposé un brevet concernant un variateur de vitesse destiné à remédier à cette infériorité de la turbine ; l'appareil comprend essentiellement :

Un régulateur d'admission sensible aux variations du couple résistant, et réglant automatiquement le débit du combustible en fonction de ce couple.

Un variateur de vitesses proprement dit, pouvant changer de démultiplication de façon continue, sans étages, et commandé par une pédale remplaçant celle d'accélération.

La turbine tourne ainsi à vitesse constante, les variations de vitesse du véhicule étant obtenues en agissant sur la démultiplication, ce qui s'obtient en appuyant plus ou moins sur la pédale. On obtiendra ainsi une plus grande souplesse qu'avec le moteur à explosion, des reprises au moins aussi énergiques et une conduite très simplifiée puisqu'il n'y aura plus ni levier des vitesses, ni débrayage.

#### LA MOTO À TURBINE À GAZ

Après avoir vu comment on peut concevoir la voiture à gaz, il peut sembler à première vue que pour la moto, il n'y a qu'à faire la même chose en plus petit. Mais il n'en est rien et le problème est beaucoup plus complexe.

En effet, que le compresseur soit axial ou centrifuge, la compression par étage dépend en grande partie de la vitesse de déplacement des aubages, et il est clair que pour une vitesse de rotation donnée, plus le diamètre diminue, plus cette vitesse de déplacement diminue aussi, et on se trouve dans le dilemme suivant : rendement inacceptable ou vitesse prohibitive.

C'est à ce problème que nous nous sommes attachés, et après bien des tâtonnements, nous avons construit un turbo-propulseur pour moto, qui représente, semble-t-il, ce qui s'est fait de plus petit en la matière.

Il mesure 20 centimètres de long sur 10 de largeur au maître couple et pèse 2 kilos à sec. Les rotors ont 5 centimètres de diamètre. Il est caractérisé par la combinaison d'un compresseur axial avec un compresseur à piston, ce qui lui permet d'échapper au manque de compression constituant l'obstacle majeure. Il n'y a pas de pompe à combustible, ce dernier arrivant simplement en charge et se trouvant pulvérisé par compresseur axial lui-même. La chambre de combustion ne comporte qu'une paroi garnie d'un enduit réfractaire. Il a été calculé pour une puissance d'environ 10 chevaux à 11.000 tours. Les premiers essais ont été fait avec des rotors simplement découpés dans du fer blanc, afin de pouvoir facilement être modifiés. Après une première expérience à froid, effectuée avec une soufflante auxiliaire, le carburant fut allumé ; aussitôt, la turbine fit entendre

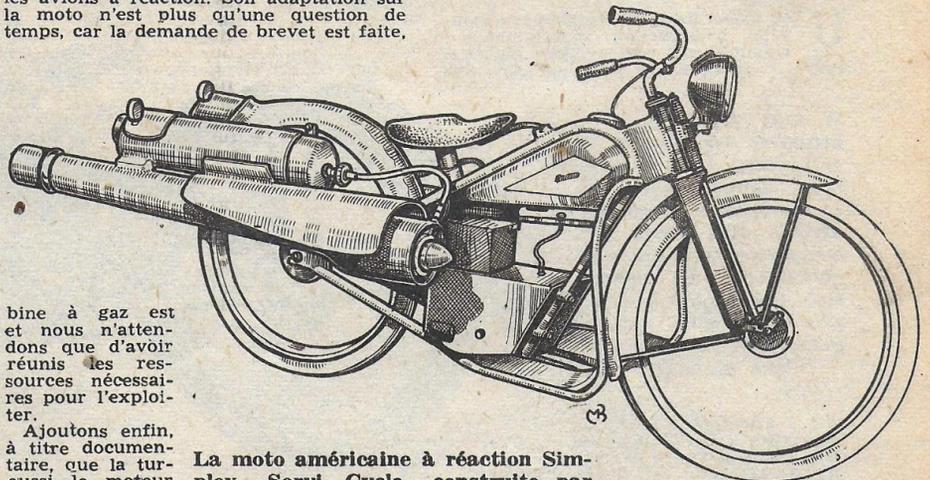
un bruit aigu et se mit à tourner aux environs de 8.000 tours. Inutile de dire que les aubages ne tinrent pas, le fer blanc n'étant pas fait pour de tels usages, mais l'essai était concluant, et c'était l'essentiel. Les rotors furent alors démontés, et remplacés par des éléments en acier inoxydable, avec circulation d'huile pour les roulements. Nous nous occupons maintenant du montage sur notre moto, pour essais sur route.

En résumé, il n'est pas douteux que la turbine à gaz est le moteur de l'avenir, car c'est la machine thermique à couple continu, sans frottements, utilisant tout ce qui brûle et qui a fait ses preuves sur les avions à réaction. Son adaptation sur la moto n'est plus qu'une question de temps, car la demande de brevet est faite,

Cette dernière est en effet fournie aujourd'hui sous forme thermique par les piles de Formi, et il suffirait d'utiliser cette chaleur dans la chambre de combustion, à la place de celle fournie par le fuel oil.

Malheureusement, la protection contre la radioactivité exigerait des écrans de plus d'un mètre d'épaisseur, qui compliqueraient singulièrement l'ensemble, et pèseraient plus de 100 tonnes, aussi faut-il, pour l'instant, nous contenter du bon vieux combustible liquide pour nos motos, et si le mazout y suffit, avouons que ce ne sera déjà pas si mal.

Louis COMBET



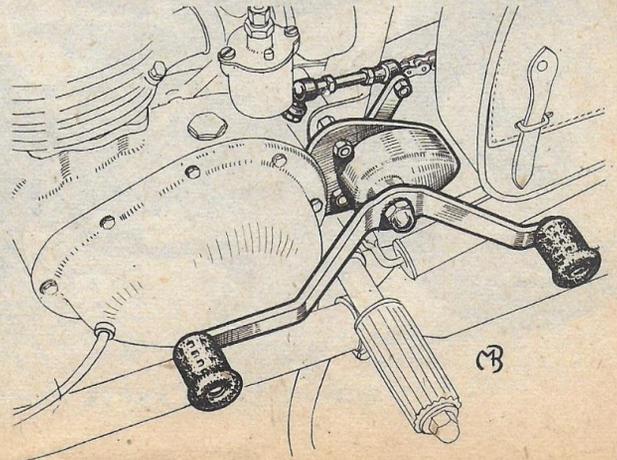
bine à gaz est et nous n'attendons que d'avoir réunis les ressources nécessaires pour l'exploiter.

Ajoutons enfin, à titre documentaire, que la turbine aussi le moteur type pour l'utilisation de l'énergie atomique.

La moto américaine à réaction Simplex - Servi Cycle, construite par l'Aeromarine Company de Vandalia et vendue 350 dollars.

## LE SÉLECTEUR « BABY-VITEX » SUR 125 cmc. GNOME-RHONE R 3

Le cliché ci-contre a été publié inversé dans notre précédent numéro, ce qui a provoqué l'étonnement de nombreux lecteurs. Voici donc le sélecteur adaptable Baby-Vitex, à double pédale, qui se monte à GAUCHE sur le vélomoteur Gnome-Rhône 125 cmc. La pose en est extrêmement simple et son aspect est des plus flatteurs, ainsi qu'on peut en juger ici.



bras élastiques pivotant sur les axes, de la même manière que sur les voitures et fixées au moyeu par trois boulons.

Les ingénieurs de l'« Imme » ont pallié à l'effet des forces de torsion qui s'exercent pour cette fixation de moyeu en porte à faux, en utilisant des matériaux et des axes de fortes sections devant présenter un coefficient quatre fois plus élevé qu'il ne serait nécessaire. Etant donné que la construction particulière de la moto permet l'utilisation d'un cadre tubulaire unique pour la fourche avant, le support moteur et le bras oscillant de suspension arrière, il en résulte un grand avantage pour la fabrication.

En outre, le bras oscillant de roue arrière, la suspension avant, le moteur, le moyeu de roue arrière forment un ensemble de telle sorte que la distance entre le pignon moteur et le pignon de roue arrière reste toujours invariable. Le moteur est un monocylindre 2 temps, de 100 cmc. de cylindrée, à piston plat, cylindre en alliage léger et vilebrequin fortement nervuré.

Une coquille spéciale placée sur le carburateur empêche toute projection de brouillard d'huile venant de l'orifice d'admission.

## LA MOTO LÉGÈRE IMME

Le curieux moteur capoté et sa fixation.

Il s'agit d'une motocyclette légère qui a été mise au point après deux années d'études, et dont le cadre se différencie totalement des formes actuelles. Cette

**U**NE usine d'Allgau présente une nouvelle construction sensationnelle : L'Imme, une motocyclette légère à cadre à fixation de roue sur un seul

Il faut regarder avec attention les photos de cette page pour se rendre compte que les « fourches » avant et arrière de l'Imme ne comportent chacune qu'un bras de suspension. Remarquez la fixation de la selle, sur un gousset fixé au tube unique du cadre.

côté. L'attention des connaisseurs de motocyclettes est éveillée dès le début de cette nouvelle année par la nouvelle création de la Firme « Piedad-Motoren AG » à Immenstadt (Allgau).

motocyclette porte la désignation « Imme » type R 100 et comporte un cadre avec fixation du moteur en un seul point et une attache de roue sur un seul côté. C'est-à-dire que les deux roues ne sont pas maintenues entre des bras de fourches, mais sont fixées à l'extrémité de

Une autre nouveauté consiste dans la manœuvre de la boîte à 3 vitesses qui est actionnée sur le guidon par une poignée tournante. Les 2 vitesses peuvent être passées en tournant la poignée gauche, tout en actionnant le levier de débrayage. La position médiane de la poignée donne le point mort et la 1<sup>re</sup> vitesse. Si l'on bloque le levier d'embrayage en position tirée au moyen d'un câble actionnant un étrier, le moteur se trouve au point mort.

Freins à segments internes, embrayage à plusieurs disques, amortisseur réglable à main pour la fourche avant et la suspension arrière. Magnéto allumage, éclairage de 15 watts, pneus de 2,5x19. Telles sont les caractéristiques de l'« Imme 100 » qui doit d'abord sortir sur le marché à raison de 500 exemplaires par mois, puis plus tard à mille exemplaires.

La puissance du moteur est de 4,5 CV à 5.800 tours pour une consommation de 2 l. 3 aux 100 kms. Poids à vide 57 kgs, vitesse maxima 75 kmh. Prix de vente actuel 745 R.M.

La moto Imme côté kick. C'est une 100 cmc. deux temps.

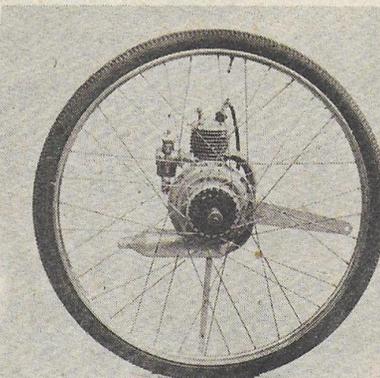
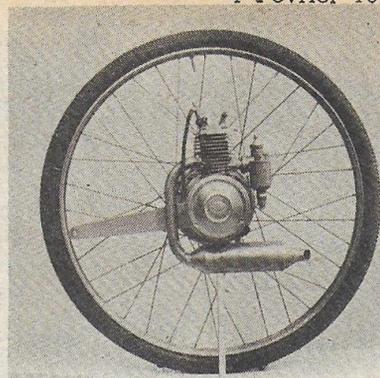
UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT

# LE MOTEUR AUXILIAIRE ANNINO

M. Annino, ancien coureur motocycliste, a créé un moteur auxiliaire de type inédit, qui fait bloc avec le moyeu de la roue arrière. Nous avons connu jadis la roue « Motrix » de chez Alcyon, mais ce nouveau type bénéficie évidemment de la technique actuelle. Le moteur de M. Annino est destiné à être monté sur une bicyclette de sa fabrication, également très particulière, mais il livrera néanmoins à ceux qui lui demanderont, la roue motrice ou même le bloc moyeu-moteur seul.

Voici une brève description de la machine :

pignon baladeur permet de rendre la roue libre pour la marche à la pédale. La commande de ce pignon se trouve en bout d'axe côté roue libre. Moteur 2 temps, 49 cmc. à piston plat, allumage et éclairage par volant magnétique. Sur un parcours de 30 kms en palier, fait par les ingénieurs du laboratoire de Cachan, la vitesse maximum fut de 32 kms 225. M. Annino a équipé quelques vélos de clients à titre de diffusion. Ces derniers sont tous très satisfaits et roulent journellement avec. Toutes les pièces de ce bloc sont sans exception interchangeables, grâce à



la réalisation d'un outillage de précision. Les essais effectués par le laboratoire de Cachan, ont donné une vitesse moyenne de 29 kms 927.

Ci-dessus : La roue motrice complète, côté droit et gauche. On remarque la longue patte de réaction de l'ensemble. Le moteur est exactement dans l'axe du moyeu. Ci-contre et ci-dessous : La bicyclette avec sa poutre centrale constituant le réservoir d'essence. La fourche avant élastique est en tôle emboutie.

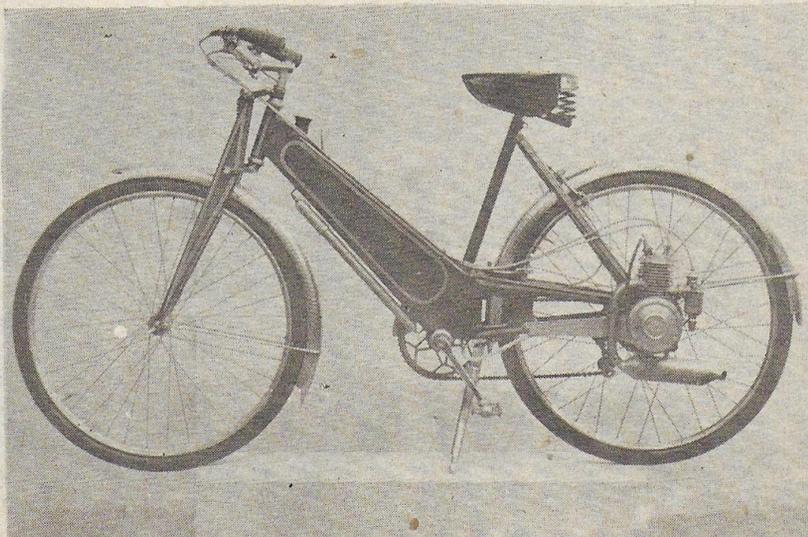


## Description de la bicyclette

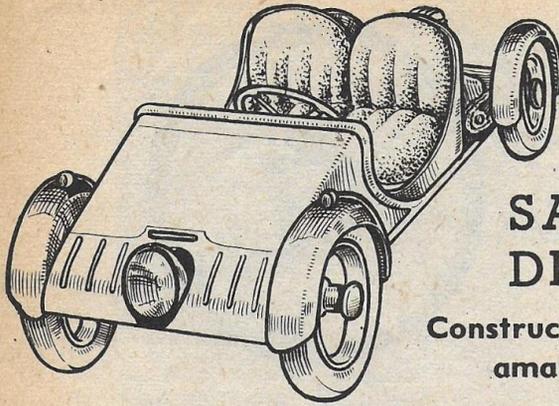
Le cadre est en tôle emboutie en 2 coquilles, dont le berceau avant est utilisé comme réservoir d'essence et coffre d'outillage. Cette réalisation donne au cadre un bel aspect, un équilibre parfait d'une solidité à toute épreuve. Sa tenue de route est excellente. Elle est munie d'une fourche élastique du modèle classique à parallélogramme également en tôle emboutie.

## Description de la roue motrice

C'est un bloc moyeu-moteur inventé par M. Annino, d'une très haute précision, dont le brevet a été déposé en 1944. Le système démultiplicateur se trouve à l'intérieur du moyeu. La particularité de ce bloc est que l'arbre du moteur est logé dans l'axe du moyeu. Le tout se trouve concentrique à cet arbre. Tous les organes baignent dans l'huile, un



VERIFIEZ DEUX FOIS PAR MOIS LA PRESSION DE VOS PNEUS ET LA TENSION DE VOS CHAINES



# « LIGHT 125 »

## VOITURETTE SANS PERMIS DE CONDUIRE

Construction facile pour tous les amateurs, par CARMAN

Plusieurs descriptions succinctes ont déjà été données ici de cette petite voiturette et je n'y reviendrai pas.

Mais certaines solutions adoptées peuvent sembler révolutionnaires et elles méritent quelques explications.

On vous a dit que le châssis était souple et constitué de lattes de bois (frêne) et je suis certain que d'aucuns ont crié : Au fou !... Eh bien non.

Cette formule n'est pas nouvelle et le châssis souple en frêne, ou son principe, a été utilisé dans de nombreux cas et toujours avec pleine satisfaction. En voulez-vous un exemple simple que nous avons sous les yeux ?

Regardez les charrettes de nos campagnes, la jonction entre le cheval et la carrosserie se fait par des brancards (en frêne), par leur souplesse relative, ils amortissent pour le cheval les chocs provenant de la voiture et pour la voiture les soubresauts du cheval. La carrosserie est même souvent articulée sur ces brancards qui forment bien ainsi une suspension.

Si l'on considère le poids et les efforts de toutes sortes auxquels ces brancards sont soumis, on peut juger de leur résistance, car, à moins d'accident, ils ne cassent jamais et pourtant ils subissent toutes les intempéries et les plus mauvais traitements. Faites le total de la section du bois ainsi utilisé et vous verrez qu'elle est relativement faible. Songez un peu si on avait utilisé des brancards en fer !...

Et les skis ! leur souplesse ne permet-elle pas à nos sportifs de passer creux et bosses sans casse et avec le minimum de secousse ? Et quelle légèreté !

Dans certaines machines industrielles, le frêne est également utilisé pour sa souplesse et sa solidité sous forme de claies ou autres.

Les exemples abondent et il n'est pas utile de s'y arrêter et de les décrire tous ! N'a-t-on pas fabriqué autrefois un camion avec des longerons en bois (armé il est vrai, mais d'une charge utile de 3 tonnes)...

La cause est entendue. La seule difficulté réside dans le calcul des sections, la disposition des lattes, la répartition des poids, le calcul des flexions, etc...

Dans le manuel « Light 125 », vous trouverez toutes les cotes, tous les dispositifs, tous les conseils et tous de mains nécessaires pour établir votre châssis. Châssis léger et pratiquement incassable.

Les sièges sont placés exactement à l'endroit où l'élasticité est maximum. De plus ils sont articulés et suspendus eux-mêmes sur des ressorts. Le confort est total et bien meilleur que sur certains cyclecars que j'ai connus autrefois.

La seule nécessité, mais alors absolue celle-là, c'est d'avoir du bois bien sec, sinon il se déformerait. Mais voilà ! me direz-vous, où en trouver ? C'est simple. Partout. A la ville, à la campagne. Chez les carrossiers, les charbons, de campagne, les fabricants d'avions, sans compter les innombrables négociants en bois, les fabricants de meubles même ; je dis bien, partout.

Une fois le châssis constitué, si vous

saviez comme c'est facile d'y monter le reste !

Nous y reviendrons.

CARMAN

Les Plans Guide du LIGHT 125 sont actuellement au brochage ; ils seront disponibles sous quinzaine au prix de 1.000 frs à nos bureaux et 1.100 frs par poste. Verser à notre C. C. Postal : Editions LACOME 289-91 PARIS

### LES ARTISANS S'INSCRIVENT :

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

Nous ont écrit notamment les artisans ci-après :  
**GARAGE ORTILLE** (région Nord). — Toutes pièces détachées, accessoires et tubes.

**M. LOUCHET** (Meulan). — Vend : Châssis Amicar 5 CV avec papiers, roue AR robuste, avec frein et pignons dynamar 6 CV, entraîné par courroie facilement adaptable. S'offre à établir à façon toutes pièces alliage léger ou acier spécial. Transformations de châssis et cadres.

**M. NIROMI** (Colombes). — Vend pont arrière Ford A (4.500 frs).

**WILLIAM JONQUET** (Gard). — Confection de toutes pièces mécaniques sur plans ou schémas. Devis par retour.

**M. DESPIGNES** (Loiret). — Confection de châssis en tubes sur plans.

**M. EMERY** (Le Perreux). — Tous travaux mécaniques.

**M. FRANCOIS** (Villebon). — Carrosserie tôle de 3 roue équipée à vendre. Moteur 500 cmc. culbuté.

**N. D. L. R.** — Dans une précédente rubrique « Les artisans s'inscrivent », l'adresse d'un correspondant a été reproduite inexactement. Il fallait lire : M. René Legrain, 37 bis, bd de la République à Soisy-sur-Seine.

Réponse à M. Michel PONNAU, à Aracchon : Dans votre cas, nous croyons qu'il est préférable de « gonfler » votre voiture. Un mécanicien de nos amis a atteint 90 kmh. avec une 5 CV de même modèle que la vôtre, après augmentation de la compression et réglage du carburateur ad-hoc.

### L'UNION MOTOCYCLISTE AU STADE VELODROME MUNICIPAL D'ALGER

Le 2 janvier le Moto-Club d'Algérie a eu l'occasion de faire une démonstration très spectaculaire sur la piste au Stade Municipal d'Alger.

En catégorie 125, le fameux champion Fraces, déchainé, remporta la finale devant un Gaetti dont la fougue laisse présager de splendides luttes pour l'avenir, suivi de Santucci dont la régularité enthousiasma la foule. Ce trio donnera du fil à retordre à ceux qui auront à courir contre eux.

Dans la catégorie moto, la lutte se déroula entre Casalta sur 500, Mitchel, Ciano, Siano sur 350 et Solari sur 250.

La finale se disputa entre Casalta, Solari et Ciano. La lutte fut serrée et Casalta en sortit vainqueur. Sa témérité avec un peu plus de technique doit lui permettre de devenir un redoutable adversaire sur piste.

Solari, pilote complet, n'a pu donner tous ses moyens, le carter de son moteur râclant la piste, à partir d'une certaine vitesse. Cet ennui supprimé, il sera difficile de le battre.

Ciano, nouvellement venu à la piste, ne fut pas favorisé par le sort lors de la finale. Pilote calme et régulier, ses qualités lui permettront de se placer dans le peloton de tête des pistards du département.

En résumé beau début sur piste pour le Moto-Club d'Algérie. Cette journée, par le succès remporté, doit encourager les organisateurs du Moto-Club d'Algérie et notamment son président Domenecca à poursuivre dans cette voie. MOREAU

#### RESULTATS TECHNIQUES

**Vélocoteurs** (5 tours). — 1<sup>ère</sup> série : 1. Gaetti, en 1' 41"; 2. Majorel, de Douéra ; 3. Lefèvre, de Boufarik.  
2<sup>e</sup> série : 1. Santucci, en 1' 39"; 2. Lafont ; 3. Coriat.  
3<sup>e</sup> série : 1. Fracès, en 1' 31"; 2. Noizette.

Finale : 1. Fracès, en 1' 34" 4/5; 2. Gaetti ; 3. Santucci.

**Motos** (5 tours). — 1<sup>ère</sup> série : 1. Casalta, en 1' 21"; 2. Mitchell.

2<sup>e</sup> série : 1. Ciano, en 1' 26"; 2. Siano.

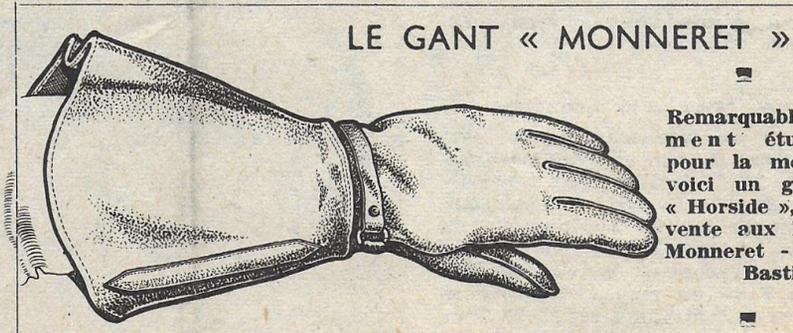
3<sup>e</sup> série (3 tours) : Solari, walk-over.

Finale : 1. Casalta, en 1' 21" 4/5; 2. Solari ; 3. Ciano.

Meilleur tour : Casalta en 15".

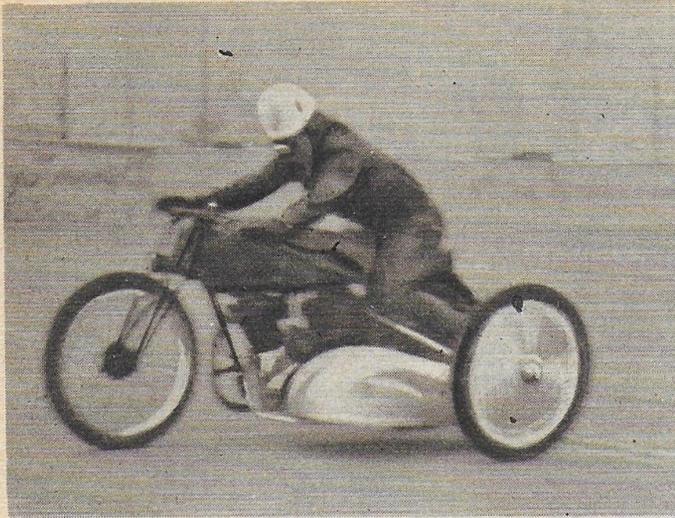
### LES SUSPENSIONS GRAZZINI SUR VELOMOTEURS GUILLER

Nous apprenons que les suspensions télescopiques avant et arrière Grazzini sont maintenant montées en série sur les vélocoteurs Guiller, que nous avons déjà présentés à nos lecteurs. Bien entendu, Grazzini continue la fabrication et la pose de suspensions arrière et fourches télescopiques pour vélocoteurs et motos de toutes cylindrées. La suspension arrière comportera bientôt un nouveau perfectionnement, un amortisseur hydro-pneumatique.



### LE GANT « MONNERET »

Remarquablement étudié pour la moto, voici un gant « Horside », en vente aux Ets Monneret - Bastille.



### UN RECORD BATTU A MONTLHERY

Nous savions, depuis quelques temps, qu'une équipe Franco-Belge allait s'attaquer à plusieurs records de durée dans la catégorie side-car 350 cmc. et c'est le mardi 25 janvier que celle-ci se présentait à Montlhéry. La machine était la 350 Saroléa de Morin, qui avait été quelque peu modifiée pour la tentative de records. La boîte 4 vitesses à sélecteur, avait été remplacée par une autre à 3 vitesses sans sélecteur, commandée par une pédale.

La roue arrière était flasquée, ainsi que celle du side-car. Ce dernier était un Précision, amené de Bruxelles par Vanderschrick, et son poids avait été réduit au maximum puisqu'il ne pesait en tout que 19 kgs 250, soit 4 kgs 250 pour le châssis, 9 kgs pour la roue flasquée avec pneu, et 6 kgs pour la caisse profilée.

Les 3 coureurs, le belge Vanderschrick et les français Françoise et Rossignol, envisageaient de battre les records des 4, 5 et 6 heures, qui sont toujours la propriété de Monneret, Barthélémy et Hass sur Kochler-Escoffier. Aussi avaient-ils limité le régime maximum du moteur à 5.000 t.-m., afin de réduire les chances de casse.

Ce fut à 11 h. 11 que Vanderschrick prit le départ. Celui-ci tourna régulièrement à la moyenne de 127 kmh. ce qui eut pour effet de susciter une inquiétude dans l'équipe. Laisserait-on tourner le coureur belge pendant 2 h. ? Car à cette moyenne, le record des 2 h. était à sa portée.

Mais le réservoir contiendrait-il assez de carburant ? Car les essais de consommation faits la veille ne servaient plus à rien, puisque l'on avait remplacé le gicleur de 520 par un autre de 580. Finalement la décision fut prise de l'arrêter et ce fut Françoise qui le relaya. Vanderschrick avait couvert 126 kms 148 dans l'heure. L'arrêt dura exactement 2 m. 11 sec. ce qui fit tomber la moyenne à 119 kmh.

Françoise partit très vite dès le départ. Rappelons qu'aux essais il avait atteint 132 kmh. sur certains tours.

Mais le vent qui soufflait à 5 m./sec. le freinait considérablement, c'est ainsi que devant le poste de chronométrage il passait à 4.700 t.-m. tandis que dans la ligne droite opposée, le moteur tournait à 5.200 t.-m. Et pour la seconde fois, les organisateurs eurent la même inquiétude : le record des 2 heures.

Jusqu'à la dernière minute personne n'osait se prononcer et finalement ce fut avec joie que les chronométrateurs nous apprirent la performance : 248 kms 210 avaient été couverts en 2 heures, tandis que le précédent record, qui ap-

partenait à Denly sur A.J.S. en 1929 était de 246 kms 711.

Ainsi un record sur lequel personne ne comptait, tombait, et comme plus tard il l'a été démontré, la performance aurait pu largement être améliorée, si la Saroléa avait eu un réservoir plus gros, autorisant 2 heures de marche sans ravitaillement.

Mais revenons à la tentative. François s'arrêta, après 1 h. 10 passée en piste, et Vanderschrick pour la seconde fois le relaya.

Malheureusement, au deuxième tour, on vit apparaître ce dernier poussant sa machine. Un rapide déculassage nous permit de constater la rupture de la soupape d'échappement et la crevaison du piston. Dès lors, il n'était plus question de continuer. Ainsi cet accident stupide, mit fin à la tentative de records.

Souhaitons revoir bientôt cette équipe à l'œuvre et espérons qu'elle modifiera sa machine quelque peu, réservoir plus grand, freins efficaces, n'obligeant pas les coureurs à freiner sur le moteur

**Les dirigeants de la F.F.M.  
remettent aux équipes de  
moto-ball les coupes 1948.**



■  
**Une photo-  
graphie prise au cours  
de la tentative de records franco-belge à  
Montlhéry**  
■

500 mètres avant le ravitaillement pour s'arrêter.

Et en attendant, souhaitons leur bonne chance, car avec une bonne préparation, les records des 3 à 6 heures sont sûrement à leur portée.

### RECTIFICATION

« Nous avons lu sur le numéro 935 du 21 janvier 1949 le classement du Moto-Cross de Lézignan d'Aude.

Nous nous permettons de vous apporter certaines modifications en ce qui concerne les coureurs adhérent à notre club.

Nous regrettons particulièrement que M. Labau, qui a participé au Cross, n'ait pas donné la définition exacte des concurrents : or, nous lisons :

Catégorie 150 cmc. : 1. Laffite (M.C. Biterrois); 2. Fabre (M.C. Biterrois).

Catégorie 250 cmc. : 3. Clément (M.C. Biterrois).

Catégorie sidecars : 2. Rolland (M.C. Biterrois).

alors que tous ces concurrents ne font partie que du Tourist-Motor-Club-Biterrois.

Nous vous faisons remarquer qu'aucun coureur du M.C. Biterrois n'a participé à cette compétition ».

Le Président du M.C. Biterrois.

Donc acte.

### LA REMISE DE NOTRE CASQUE D'HONNEUR :

C'est en réalité le 13 février prochain, à la fête organisée à Maule (S.-et-O.) par l'A.M.S. que notre Casque d'Honneur 1948 sera remis à Georges Houel, et non pas au banquet annuel de l'A.M.S. comme annoncé précédemment.

### REMISE DES TITRES DE CHAMPIONS DE FRANCE DE MOTO-BALL. DIVISION NATIONALE ET EXCELLENCE

#### RESULTATS OFFICIELS

Orly-Thiais est champion de France division excellence, capitaine Laville, équipiers : Aubertin, Bourguin, Charlot, Molin, Michel, Martin.

Troyes champion de France division Nationale, capitaine Devliegher, équipiers : Mulot, Thévenout, Champenois, Fayelle, Labarbe, Pierre, Vice-Président M. Barré.



### FEDERATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME COMMUNIQUE OFFICIEL

Au cours de sa réunion du 13 janvier 1949, le Comité de la F.F.M. a pris les décisions suivantes :

**Affiliations.** — Après examen des dossiers et après avoir enregistré les avis favorables émis par les Ligues Motocyclistes Régionales intéressées, les affiliations des clubs suivants ont été prononcées :

Moto-Club d'Arles ; Moto-Club Sétis et sous réserve de fournir des renseignements complémentaires :

Union Motocycliste de l'Aube ; Moto-Club de la Nievre.

**Championnat des Conducteurs 1949.** — Le Comité a arrêté les grandes lignes du règlement du « Championnat des Conducteurs Français 1949 », actuellement à l'étude. Les principaux points de ce règlement sont les suivants :

Le Championnat est ouvert aux conducteurs français de motocyclettes de 350 cmc et 500 cmc. Il y aura un Champion pour la classe 350 et un Champion pour la classe 500.

Le nombre de conducteurs admis à participer au Championnat sera limité à 16 pour les deux classes. Les conducteurs désirant participer au Championnat devront s'inscrire à la F.F.M. qui désignera d'office un certain nombre de ces conducteurs sur avis d'une Commission consultative de coureurs. Les places restant disponibles seront attribuées aux conducteurs ayant obtenu le meilleur classement dans une épreuve éliminatoire qui sera courue à Monthéry le même jour que l'épreuve qualificative du Bol d'Or.

Trois courses compteront pour le classement du Championnat et les conducteurs seront obligés de prendre part à ces trois courses dans la même classe pour participer au classement.

Ces courses seront les suivantes : Une course à Monthéry ; La Coupe Motocycliste de Champagne. Le Grand Prix de France Motocycliste.

Elles devront comporter un parcours minimum de 120 kms.

Le classement sera établi par addition de points correspondant aux places obtenues dans les trois courses. Ces points seront attribués comme suit :

Le premier comptera 8 points ; le second 5 points ; le troisième 4 points ; le quatrième 3 points ; le cinquième 2 points.

Le conducteur ayant obtenu le record du tour dans sa classe comptera 2 points.

Dans chaque épreuve il sera établi un classement spécial pour les conducteurs participant au Championnat.

Le conducteur déclaré « Champion de France en 350 cmc. » et le conducteur déclaré « Champion de France en 500 cmc. », recevront chacun une médaille et un prix de 50 000 francs en espèces offerts par la F.F.M.

**Commission de Moto-Cross.** — MM. Baule, Bedon, Bouvet, Castel et Violet ont été désignés pour faire partie de la Commission de Moto-Cross.

**Carburant de course pour 1949.** — Conformément au vœu exprimé par la F.F.M., le Comité décide que toutes les mesures des possibilités, le carburant utilisé dans les courses de vitesse sera de l'essence de tourisme à 80 d'octane.

**Compresseur.** — Le Comité décide d'autre part de maintenir l'interdiction du compresseur dans les courses de vitesse pour 1949.

Paris, le 20 janvier 1949.

Le Secrétaire général : C. FOURREAU.

**MOTO-CLUB DE NORMANDIE** — A la suite de notre réunion du 12-1-49, le vote des membres actifs a donné la composition du bureau suivante :

Président d'honneur, M. Wolf. Président actif, M. Gressent. 1<sup>er</sup> Vice-Président, M. Dubinger. 2<sup>e</sup> Vice-Président, M. Dumont. Secrétaire, M. Champeaux. Trésorier, M. Savalle. Capitaines de route : 1 Chérance, 2 Lhernault, 3 Thoulun. Contrôleurs : Giverny, 2 Colmar, 3 Hoville.

**MOTO-CLUB ROCHELAIS.** — Dans une atmosphère jeune, dynamique et particulièrement sympathique s'est déroulé le dimanche 16 janvier le deuxième banquet annuel du M.C.R. depuis la libération.

Malgré quelques déflections de dernière heure dues à l'épidémie de grippe qui sévit actuellement, une quarantaine de convives ont fait honneur à un menu particulièrement soigné et copieusement arrosé, préparé par le maître traiteur M. Plisson.

« Manette dans le coin » dès le début sous l'impulsion de metteurs en scènes bénévoles et dévoués tels que nos camarades Durand et Barillet pour ne citer que ceux-là.

Au « trou charentais » aimablement offert par notre supporter numéro 1, notre grand ami Molard, qui tient aussi au Bar Parisien notre siège social, la carburation était tout à fait parfaite et le Président dans un impromptu de circonstance

s'efforça d'exprimer à tous ses remerciements et sa satisfaction.

Avant de céder la place à tous les acteurs de « Radio-Motard », il fit ses regrets au sujet des absents et n'eut aucune peine à susciter de nombreux bans aussi nourris que vibrants à l'adresse de tous les amis du M.C.R.

« Dyna », la chienne mascotte du club qui en saison ne manque pas une sortie, eut aussi sa petite part.

Les chanteurs, les danseurs et les musiciens s'en donnèrent ensuite à cœur-joie, maintenant tard dans la nuit cette magnifique ambiance si conforme avec notre slogan : « Toujours amis — Toujours unis ».

**LIGUE MOTOCYCLISTE LANGUEDOC-ROUSSILLON** — Compte rendu de la réunion de la Ligue Motocycliste Languedoc-Roussillon, tenue à Béziers le 15 janvier 1949 et au cours de laquelle le bureau suivant a été élu pour 1949 :

Président Brengues (Béziers) ; Vice-Présidents Thévenet (Montpellier), Bonafoux (Carcassonne) ; Secrétaire Roudier (Béziers) ; Trésorier Ventresque (Narbonne) ; un délégué et un suppléant par club. Pour Carcassonne : délégué Bonafoux ; suppléant Baral.

Organisation d'un Moto-Cross par le M.C.C.

**MOTO-CLUB CHATILLONNAIS** (Tourisme-Sport-Camping). — Tous les membres actifs sont informés que la réunion mensuelle prévue pour le jeudi 3 février est annulée et qu'elle est remplacée par la 17<sup>e</sup> Assemblée Générale Annuelle qui aura lieu le dimanche 24 février 1949, à 9 h. 30 précises du matin, au siège social, Café Roulant, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon (Seine). A l'ordre du jour :

— Rapport moral par le secrétaire. Bilan financier par le trésorier.

— Réélection du Comité de Direction. Organisation 10<sup>e</sup> soirée annuelle.

— Prises des cartes de l'année 1949. Questions diverses.

Etant donné le caractère important de cette assemblée statutaire pour l'avenir du M.C.C., il est recommandé à tous les sociétaires de bien vouloir y assister et d'y être présents à l'heure fixée, s.v.p.

D'autre part, en ce qui concerne les sportifs, ceux-ci peuvent s'adresser au Club pour la délivrance de licences de la F.F.M. qui leurs seront attribuées dans le minimum de temps.

Nous informons également les motocyclistes pratiquants le camping que le M.C.C. étant maintenant affilié à la Fédération Française de Camping, nous sommes donc habilités pour délivrer des licences de campeur à tous ceux qui en feront la demande et avec le minimum de frais. Dans cette dernière activité, rappelons que la Section « Camping » s'est considérablement développée et que cette année nouvelle ne manquera certainement pas de faire de nouveaux adeptes dans ce sport de plein air très agréable.

Isolés de la Banlieue Sud, une bonne occasion de vous documenter sur l'activité du M.C.C. en assistant à cette importante séance. Renseignements gratuits fournis tous les jours en s'adressant à la Permanence du Siège Social du M.C.C.

**MOTO-CLUB DU MORBIHAN.** — Section Lorientaise. Les motocyclistes de la Région Lorientaise qui n'auraient pas été informés de la naissance d'une Section Lorientaise du Moto-Club du Morbihan sont cordialement invités à apporter leur adhésion chez Guével, rue des Abattoirs, ou chez Bernard, rue de Larmor. Dans notre cité

### AUGMENTATION DES TARIFS POSTAUX

EN RAISON DE L'ELEVATION DES TARIFS D'AFFRANCHISSEMENT, NOUS SERONS CONTRAINTS, DANS L'AVENIR, DE NE DONNER AUCUNE SUITE A TOUTE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS NON ACCOMPAGNEE D'UNE ENVELOPPE DUMENT AFFRANCHEE, QU'IL S'AGISSE DE LA CORRESPONDANCE DESTINEE AU SERVICE VICE TECHNIQUE PUBLIQUE, ABONNEMENTS, etc... NOUBLEZ PAS DE MENTIONNER VOTRE ADRESSE SUR L'ENVELOPPE.

D'AUTRE PART, POUR TOUT ENVOI DE LIBRAIRIE, NOUS PRIONS INSTAMMENT NOS LECTEURS DE PRENDRE CONNAISSANCE DES NOUVEAUX PRIX DE PORT ET D'EMBALLAGE INDIQUES DANS NOTRE N° PRECEDENT (PAGE 3 COUV.). TOUTE COMMANDE DOIT ETRE MAJOREE DE LA SOMME CORRESPONDANTE A CES NOUVEAUX PRIX. NOUS NE FAISONS AUCUN ENVOI CONTRE REMBOURSEMENT.

qui ressuscite lentement, les motos sont déjà revenues assez nombreuses pour que, groupés en camarades amis du même sport et des mêmes joies saines de l'air pur, nous puissions rapidement organiser, en liaison avec la Section-Mère de Vanves et les Clubs voisins, une activité motocycliste sportive et touristique intéressante.

Que tous ceux qui aiment la moto se joignent à nous.

**AMICALE MOTOCYCLISTE FLERIENNE** (Tourisme-Sport-Camping). — Samedi dernier à eu lieu au siège social, une réunion du Comité de l'A.M.F. en vue de jeter des bases pour 1949. Il a été décidé d'utiliser les dates des 19 juin et 4 septembre retenues au calendrier des fêtes pour organiser deux grandes manifestations de sports mécaniques. Un programme de gymkana entièrement remanié va être mis au point et sera proposé aux Comités de fêtes de la région. Le Comité a également décidé de tenter des exhibitions de moto-ball au cours de la prochaine saison. Le montant des cotisations pour 1949 a été fixé à : Membres actifs : 200 frs. Membres honoraires : 100 frs. Membres bienfaiteurs : 500 frs. Il est rappelé à tous nos membres qu'il est nécessaire qu'ils se mettent à jour au point de cotisation dès le début de l'année, s'ils veulent continuer à bénéficier des ristournes accordées par les Compagnies d'Assurances. La date de l'Assemblée Générale annuelle a été fixée au dimanche 23 janvier prochain, à 9 h. du matin, à l'Hôtel de la Poste. A la suite d'accidents graves survenus récemment dans la région, le Comité recommande instamment à tous les motocyclistes le port du casque qui doit être la seule coiffure à mettre au cours de l'année 1949, un gros effort de propagande a été fait et nous enregistrons ces jours plus d'une centaine de membres actifs, munis de machines. Motocyclistes et automobilistes de la région, adhérez au grand Auto-Moto-Club de Basse Normandie : L'Amicale Motocycliste Fleriennne. Renseignements tous les jours au Siège Social, Hôtel de la Poste, 15, rue Nationale, à Fiers-de-l'Orne (Tél. 3.03).

**MOTOCYCLE-CLUB DE LYON ET DU RHONE.**

— Le Motocycle-Club de Lyon et du Rhône, l'un des doyens des grands clubs motocyclistes français, a fait revivre vendredi 7 janvier 1949 une vieille tradition en organisant au Palais d'Hiver le Bal de la Moto. Deux attractions et une tombola coarsèrent cette réunion très amicale. De nombreux lots, plus de 200, avaient été généreusement offerts par la plupart des constructeurs et agents de Marques à Lyon. Pour une reprise, l'assistance était nombreuse et les absents eurent tort, car ce fut une soirée particulièrement réussie où la gaieté et la franche camaraderie ne se départirent jamais. Parmi les honorabilités présentes, citons au hasard le Président d'honneur, président de la Ligue du Lyonnais, M. Bouvard, le Capitaine Desbiens, représentant le Gouverneur, le Président de la Commission sportive de l'A.C.R., M. P. Deydier, le Colonel de Beaudreuil, sans oublier les champions R. Amort, Despland, V. Martin, enfin le Président actuel, le Dr Deligand. Tous les mérites de cette réussite revinrent au Comité des fêtes du M.C.L. et tout spécialement à son président, M. Cochet, qui fut parfaitement secondé par MM Steneger et Sabatier. Il est rappelé à tous les membres du M.C.L. que l'assemblée générale aura lieu le vendredi 18 février 1949 à 21 heures précises.

**MOTO-CLUB DU PERCHE.** — On nous informe de la constitution à Nogent-le-Roi du M.C.P. Moto-Club du Perche, composition du bureau : Président M. Leclerc. Vice-Président M. Jumeline. Secrétaire M. Grémillon. Trésorier M. Bourgeteau Pierre.

**MOTO-CLUB CLODOALDIEN.** — Le M.C.C. de son assemblée générale annuelle au cours de laquelle il devait être son bureau 1949. Voici les résultats obtenus. Président d'honneur M. Chaveton, maire de St-Cloud. Président : Sura Joseph. Vice-Présidents MM. De Reviere, Méliol et Anquer. Commission sportive : Président, Moine Fernand. Membres : Martin et Méliol. Commission touristique : Président, Anquer Raymond. Membres : Leroy et Petit. Secrétaire, Létang Roger. Adjoint Buffavent. Trésorier Légois Marcel. Adjoint Barillet. Délégué F.F.M. et Ligue M. De Reviere, 13, avenue de Suresnes, Saint-Cloud. Membres du Bureau : MM. Godère, Lehman, Duris, Servières. Le président sortant Sura a eu la confiance et tous en ralliant tous les suffrages. Il a prononcé un discours fort éloquent sur l'activité du club pendant la saison 1948 et se propose d'accorder avec son nouveau bureau, d'organiser pour 1949, trois ou quatre moto-cross dans la Seine-et-Oise. Renseignements au Secrétaire, 2, rue Royale, à Saint-Cloud.

**MOTO-CLUB-BALL BITERROIS** (Siège Café de France, place Jean-Jaurès, Béziers). — Président d'honneur M. Tringnant. Président honoraire M. Brengues. Présidents MM. Roudier et Estournet. Secrétaire M. Faure. Secrétaire adjoint M. Vidal. Trésorier M. Milhe. Trésorier adjoint M. Viala. Membres : MM. Barbazan, Rubio, Maury, Robert, Rouanet, Gardes, Caux. Commission Sportive : Président Estournet. Secrétaire M. Sennault, Sibade, Cros Roger, Cros Albert, Robert, Rubio, Viala, Cau, Moner, Bertrand, Estournet fils, Albouy. Carte. Comités sportifs MM. Sibade et Rubio. Pharmacie M. Viala.



V. ou éch. cyclecar d'Yrsan mot. Ruby 600 cul. ref. eau b. ét. c. moto 350 cul. épave allem. ou angl. V. M. Goyon 100 cc 3 vit. b. ét. Lafargues, 11 bis r. Pasteur, Chatou, S.O.

**PUCH** 250 4 vit. sélect. p. ét. 95. Saunier à Triel s. S. (S.O.)

**HARLEY** type MP c. nve pn. pari. ét. px 170 à déb. TILLAUD 32 r. Gaillon Pacy-s-S.

**VD 350 lat.** Motob. ex. ét. méc. pns nfs conf. absol. ach. m. ét. 125. TRET Gob. 21-82 poste 78

**B.M.W.** R4 épa. mot. comp manq. 70. coup. con. A. Leclerc 27 r. V. Gaté. Nogent Rotrou.

**HARLEY DAVIDS** 750 42 WL. impecc. ét. de nf garde boue envelop. sé. bipl. MARVIER Gd Garage Moderne, Cros de Cagnes (A.-M.), tél. 230-81.

**MOTOCOFFROT** lat. 4 cv bloc S. BENOIST, Vertus (Marne).

**PART.** vd sidecar Gnome et Rhône 5 cv culbuté type D4 ent. rév. 95. Vis. samedi après midi et dimanche jusqu'à midi 85 r. Jul Lacroix. MEN. 74-89

**FART.** vd Rosengart C. I. 4 cv ent. révise 95. Je ferai repr. vélomoteur vis. 75, bd de Picpus. DID. 65-46.

**INDIAN** 1200 susp. AR pns nfs 2 pns rech. nfs. Pantalonn mont. le tout 90.000. CARION 6 r. St-Pierre, Mouvieux (Nord)

**VELOMOT.** Peugeot 100 f. tél. susp AR régl. nf vert chromé 75.000, 51 bis, bd de Lelasseur, Nantes (L.-Inf.).

**ECHANGES**

A.J.S. 500 comp. imp. 4 v. sélect. V ou éch 500 angl. tours. Moulins, 12. Ecole Prolongée, Gonnevillier, sam. et dimanche

**ECH.** ctre moto réc. voiture Samson 7 cv châssis rally C. I. 4 pl. ét. parf. 5 pns nfs, 210, 14, rue Collanges, Levallois.

**YACHT** de mer 7m. x 2m5 b. grée voiles 50 m2 vds 195.000 ou éch. tr. belle moto FERRINEL 1° r. F. Dupont, Suresnes.

**JONGHI** 100 cc. sé. ctre 250 DKW. FAUSSIER, 5, r. Talma 16°. Tél. Jasmin 19-29.

**ARTISAN** const. Radio constr. meuble radio P. Luxe ctre mot. RADIO RN, 104, bd Rochechouard, Paris, 18°.

**ECH.** Amil. spl. 5 CV con. mot. ou vds 95.000, j. photo. MOULÉNE Lucien, à Bagnac (Lot).

**ON DESIRE ACHETER**

CH. side écr. RENCON 17 rue St Maur, Maisons Alfort

**ACH.** moteur Train 350. BASTIDE à Casteljaloux, L.-et-G.

**PART.** ch. 500 All. Angl. ou Motob. superc. pr rais. TOUNISSOUX 9 av. Ch. de Foucauld, Paris-12°. DID. 39-41.

**CH.** garde-boue AR, porte-bagages origine, selle Paguta pr BMW R51, moteur Zundapp DS 350, Roger CROS, 20, rue Estrabaud, Béziers (Hérault).

**ACH.** 125 Puch ou Ardie à rév. Roux, 81 r. Sablonat, Bordeaux

**ACH.** Harley Ogar ou Jawa. Chauvel, 23 r. Carnes, Nantes

**AU MAROC** Besoin urgent de 6 moteurs R. Gillet 750 neufs type Armée et de six boîtes vitesses. S. BENABOU, 1, rue Hugo d'Hefville, Rabat.

**ACH.** 500 TT orig. Angl. état impeccable à partir modèle 39, adr. avec détail ou photo à A. RUESCH, Villaret (J.B. Suisse).

**CH.** mot. mauv. état 250 Victoria roue AR compl. Env. détaills, prix, CARBILLET R., r. de Rome, Issoudun (Indre).

**PART.** ch. 250 ou 350 1946 à 48. VERNEDE, 46, r. St-André des Arts, DANTON 83-41.

**AVIS IMPORTANT**

Une bonne récompense sera donnée à la personne qui nous signalera un local de 20 à 40 m2.

au rez-de-chaussée ou sous-sol sec, accessible

ou fond de cour, (même s'il y a petite construction à faire).

Ce local est destiné à un dépôt de

**PAPIERS D'IMPRIMERIE**

Et le plus près possible du 12, RUE DE CLERY - PARIS-2°

Où il y a lieu de s'adresser pour renseignements.

C'est URGENT

MERCI.

**GARAGISTES !**

AMELIOREZ L'INSTALLATION ELECTRIQUE DE VOTRE MAGASIN PAR DES REFLECTEURS ALBALITES A 900 FRS L'UN (EMBALLAGE ET PORT EN SUS). VISITER A MOTO-REVUE, PHOTO SUR DEMANDE. JOINDRE ENVELOPPE TIMBREE. MOTO-REVUE, 12, RUE DE CLERY.

**DIVERS**

**VELO** homme mot. aux. Vap p. ét. 20.000. Groult, Roq.08-07

**1 LOT** de roues réservoirs, boîte cadre épave pour moto marque Franc. et étrang. Delaire 4 imp. de la Gaîté-14°.

**PART.** v. moteur 500 Terrot RSS + 1 culasse nve 12.000. Cherdonet 36 fg St-Denis-10°.

**MOTEUR** Gnome 500 type armée et boîte. Tillaud 12 r. de Gaillon, Pacy sur Eure (Eure)

**V.** four. compl. Jonghi 350 cc guidon Amac complet. JAYS, 53, av. d'Ivry, Paris-13°.

**V.** écl. moto accus b. état. BOURLIER 32 r. Bois Bouron, Yerres (S.O.). Car Bastille.

**V.** cad réserv. roues ar. DKW NZ dyn. delco Bosch G. Rh. MI Harchalle, Songeons, Oise.

**REVIL** (Ets) 82 av. des Ternes Eto. 15-53. Seul spécialiste pour ts équipés et accessoires motos, cycles, autos, tabliers, cuissards, casques, serre-têtes, gants, manchettes de guidon, vestes, sacoches, tansad, poignées tournantes, dessus de selles caoutchouc, accus, sélect., pare-brise, etc...

**VEND** 1 poste soud. arc. Sauvageau Statick 120 am. prix 45.000 frs. 1 grand poêle Godin d'atelier n° 193, prix 15.000, 1 gde cisaille d'établi lame de 200, 10.000. Générat. Volcan type 215ch 15kg. 55.000. Générat. Volcan type 206 ch. 6 kgs. 20.000 frs. Compres. pr peint. ou gonfl. 2 CV triph. 220, 35.000 frs, matériel en b. ét. dble empl. Groupe moto-pompe 5 CV sur charriot 20.000 frs POINARD, 54 rue Etienne Dolet, Cachan (Seine)

**V.** voiturette élec. Peugeot + 4 roues com. + bloc mot. Terrot 4 v. 500 lat. CUBAUD, r. Vigenère, Moulins (Allier).

**INDIAN** Pièces orig. pr 1200 CAV 500 GDA. TAURY 50 rue Mirbeau-17°. ETO. 12-30.

**MOTEUR** 250 2 tps ref. à neuf GERVAIS, Les Mars (Creuse).

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

**VDS** moteur flat-twin 200 cc 4 tps lat. boîte Burmann 3 resp. R. GIRAUD à Châteauneuf du Pape (Vaucluse).

**V.** bloc mot. G. R 350 MI Exh. ét. LAPLANCHE 48 rue Foch, tél. 16-33. Maisons Laiffite.

**V.** Mot. 2 tps 100 bte 3 v. Motob. p. ét. écr. Bonnet 13 r. R. Etienne, Livry-Gargan (S.O.)

**1 cylindre** complet 500 B.S.A. 1 cyl. complet 250 NSU. 1 Triumph epit 350 cub. Plusieurs cyl. toutes marques, pièces pr Norton, BSA, cadre roue, etc. pn. 3.50x18, ttes piéc. pr moto franc. et étrangère. LE CARPENTIER à Wattelot sous Beaumont (S. Infér.).

**ENTREPRENEUR** à domicile montage bonneterie sur mach. cherche trav. voir Concierge, 116, rue Réaumur.

**MOTO** 350 cc Peugeot type P135 absolument neuve et garantie Ecr. Lenoir, à MOTO-REVUE

**VOITURES A VENDRE**

**CITROEN** 11 AL coupé tôlé 7 places et 2 places spider, très bon ét. mécan. garant. roulé 15.000 kms. LAC, 12, r. Cléry

**CARROLET** 11 Citroën motop. impecc. repr. bel. mot. ou side P10 16 r. Justice.

**MERCEDES** rl. belle 170 V. 10 cv 375.000 Ecr. IMBERT 7 rue d'Arsonval, 15°.

**VOIT.** Amphibie 6 HP moteurs toutes pces dét. VOLSWAGEN, 30 bis r. Gare, Châtillon-s-Bagneux (Seine). ALE. 11-21.

**AVEZ-VOUS VOTRE VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE ? EN VENTE A NOS BUREAUX 12, RUE DE CLERY, PARIS**

**Suspensions MONTLHERY** pour toutes motos  
Modèle Spécial rapidement adaptable pour D.K.W.  
Constructeur : R. LAMBOROT, 13, r. de Monchat - LYON  
Tél. : Villeurbanne 69-73 - Dép. à Paris : 28, r. F.-David-16°

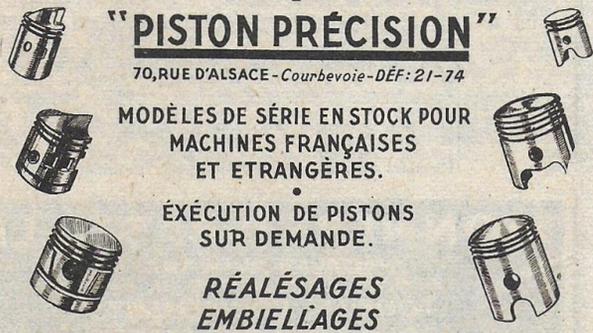
Ce que vous ne trouvez pas ailleurs demandez-le au spécialiste du piston moto

**"PISTON PRÉCISION"**  
70, RUE D'ALSACE - Courbevoie - DÉF. 21-74

MODÈLES DE SÉRIE EN STOCK POUR MACHINES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES.

EXÉCUTION DE PISTONS SUR DEMANDE.

RÉALÉSAGES  
EMBIELLAGES



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

**MOTO - GUZZI**  
74, RUE DE ROME - PARIS-8°

Recherche Agents dans les départements métropolitains encore libres ainsi que pour la suspension brevetée BSB - 100 cmc. jusqu'à 1000 cmc.

**LISEZ...**

*L'actualité Automobile*

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



**MOTOCYCLISTES**

Je possède plusieurs petites voitures à échanger contre motos ou vélomoteurs : 4 CV Rosengart - 201 Peugeot - Amilcar M 3 - Renault Mona-4 - Citroën 10 CV - Nombreuses autres petites voitures et toutes ces voitures sont en parfait état général.

Vis. : 75 Bd. de PICPUS — DID. 65-46

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

**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°)

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs



**S.T.E. CENTRALE  
DE  
PIÈCES MOTO**

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

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL

PIGNONS TOUTES MARQUES

ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES

RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES

CARTERS de BOITES et de MOTEURS

ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESSES —

EMBIELLAGES — REALESAGES — REPARATIONS DE

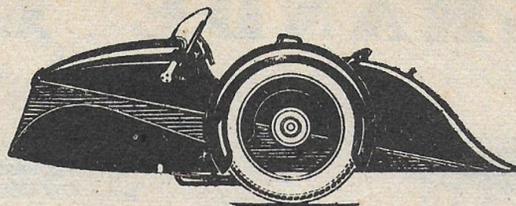
DYNAMOS — MAGNETOS et VOLANTS MAGNETIQUES

Redressage de Cadres et Fourches Motos et Vélocipèdes

Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M.P.

LE SIDECAR  
SANS CONCURRENCE

**L.SIMARD**



Livable sans bon très rapidement

12, rue Antoine-Primat, VILLEURBANNE, Rhône

1<sup>er</sup> Grand Prix Tarare — 1<sup>er</sup> Français Genève

1<sup>er</sup> Grand Prix Bordeaux — 1<sup>er</sup> Français Berné

1<sup>er</sup> Course de La Barraque. Un Patmarès éloquent

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

EN VENTE LIBRE

Commandez aujourd'hui votre

**SCOOTER BERNARDET**

Chez l'agent qualifié

**marcel perrin**

Motos — Sidecars — Vélocipèdes

Moteurs auxiliaires — Cycles

TOUTES LES GRANDES MARQUES

LIVRAISON RAPIDE

50, av. Edouard-Vaillant, 50

BOULOGNE - BILLANCOURT

Tél. : MOL. 29-62

Métro Porte de St Cloud

POIGNÉE TOURNANTE DOUBLE

**SAKER**

AIR ET GAZ

*De toute beauté*



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

MOTOS DRESCH D.F.R.

**DRESCHMOTOR**

Pièces détachées d'origine

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

Téléphone : ETAMPES 497

REPARATION — REDRESSAGE

Fabrication de Fourches et Cadres

Agent « CUCCIULO »

**H. DERCHE**

8, rue Labat — PARIS

MON. 56-89



**R. B. GRAZZINI**

précurseur de la suspension adaptable

FOURCHES TELESCOPIQUES - SUSPENSIONS

ARRIERES AVEC NOUVEL AMORTISSEUR

HYDRAULIQUE POUR TOUTES CYLINDREES

16, rue du Marché-Popincourt — PARIS-11<sup>e</sup>

Téléphone : ROquette 17-03

**AUTO-RENOVATION** Tél. : PER. 52-74

1, Boulevard Bineau, 1 - LEVALLOIS - PERRET

PIECES ADAPTABLES : MOTOBECANE

TERROT, MONET-GOYON, PEUGEOT

DOLLAR, et toutes marques FRANÇAISES

Spécialités Réalésages, Embellages, Expéd. prov.

RAPIDITE — QUALITE

MOTOS ( PARIS - NORD ) CYCLES

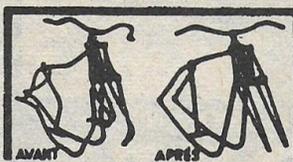
AGENCES GNOME - RHONE — MOTOBECANE

Réparations rapides et garanties — pièces détachées

accessoires, réalésages, embellages, émailage, chromage

Expéditions en Province

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



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

**MONNERET - BASTILLE**

Spécialiste de la Moto

SIDECARS LEGERS H. B. DISPONIBLES

Ensembles vélomoteur side H. B. en magasin

Montage rapide sur toutes motos jusqu'à 350 cmc. — Réparations - Pièces détachées

Agent de toutes les grandes Marques - 7-9, Bd Beaumarchais - PARIS - Tél. TUR. 96-56

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

# GRANDE EXPOSITION

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

Téléphone : ETOile 24-66

METRO ARGENTINE ET PORTE MAILLOT

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

ACHAT -- VENTE -- ECHANGE -- REPRISE

AGENT GENERAL EXCLUSIF  
FRANCE ET COLONIES

## GILERA

SOUS-AGENTS DEMANDES POUR LES COLONIES

MOTOS NEUVES ETAT DE NEUF ET OCCASIONS REVISEES  
et garanties six mois



Libre sans bon :

SCOOTER A.G.F. 128 cc. bloc moteur Lardy 4 vit. sélect. susp. AR. fourche télescopique vitesse 75 kmh.

Pour les premières commandes livraison immédiate.

121.086 francs

Nous disposons de quelques pneus de Moto-Cross. Sièges AR MERAT. Chaines. Pièces détachées. Accessoires, etc... Expédition France et Colonies

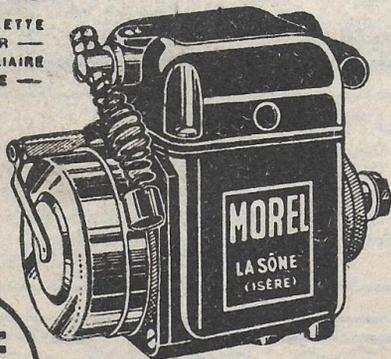
Prenons toutes motos récentes en dépôt vente. Paiement comptant.

B.M.W. R.3 250 culb. sélecteur fourche télescopique. — NORTON 500 Grand Prix 1948 course suspension AR, fourche télescopique 165 kmh. — NORTON 500 16 H 4 vitesses sélecteur. — 5 NORTON 500 16 H 4 vitesses sélecteur luxe. — NORTON 500 E.S.2. culb. 4 vitesses sélecteur. — NORTON 500 18 culb. 4 vitesses sélecteur. — B.M.W. R 73 750 cmc. bicycl. 140 kmh. suspension AR fourche télescopique — HARLEY-DAVIDSON 750 luxe état neuf. — INDIAN 750 suspension AR. — B.S.A. 500 WM 20. MATCHLESS 350 rapide luxe état neuf, fourche télescop. — MATCHLESS 500 culbut. 4 vitesses sélecteur. — ARIEL 350 culb. 4 vitesses sélecteur. VELOCETTE 350 sport 4 vitesses sélecteur. — B.S.A. 350 cmc. culb. 4 vitesses sélecteur. — B.S.A. 500 cmc. bicycl. 4 vitesses sélecteur. — N.S.U. 350 sport 4 vitesses sélecteur. — TRIUMPH 350 sport 4 vitesses sélecteur. MATCHLESS 350 sport 4 vitesses sélecteur luxe. — RUDGE 500 sport 4 vitesses sélecteur (6.000 kms). — SAROLEA 350 sport 4 vitesses sélecteur neuve, fourche télescopique. — TRIUMPH 500 Twin Tiger 100. — ARIEL 1000 cmc. 4 cyl. 1948, fourche télescopique, 160 kmh. — ROYAL-ENFIELD 500 cmc. 1948 suspension arrière, fourche télescopique. — 2 D.K.W. 500 cmc. bicycl. suspension arrière. — ARIEL 500 cmc. RH suspension arrière, fourche télescopique. — TERROT Grand Sport 250 cmc culbut. 4 vitesses sélecteur. — MOTOBECANE 125 cmc. bloc

Une production de qualité **MOREL**

## MAGNETO

POUR MOTOCYCLETTE  
— VÉLOMOTEUR —  
ET MOTEUR AUXILIAIRE  
— DE BICYCLETTE —



MAVAS

ÉTABLISSEMENTS

## MOREL

USINES :

LA SÔNE (ISÈRE)

DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE LA SÔNE (ISÈRE) TEL. 19.

AGENCE À PARIS : 49<sup>bis</sup>, AV. HOUCHE - TEL. WABRAM 65.23 ET 65.24

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

Matières plastiques - Ébonites - Rivets

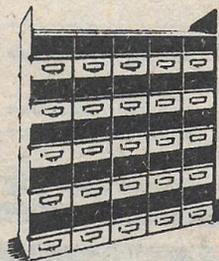
D 14



AVEC

## LES CASIERS METALLIQUES

à rayons multiples



3 ENSEMBLES  
15 - 20 - 25 - 30 cases

4 COMBINAISONS  
Cote-à-cote, dos-à-dos, en hauteur

notice 14 sur demande

PUBLI  
ROG

ETABLISSEMENTS DUVAL

BUREAUX DE VENTE :

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