

24^e ANNÉE N° 690
30 MAI 1936

Cet après-midi, à St-Germain : Départ du Bol d'Or

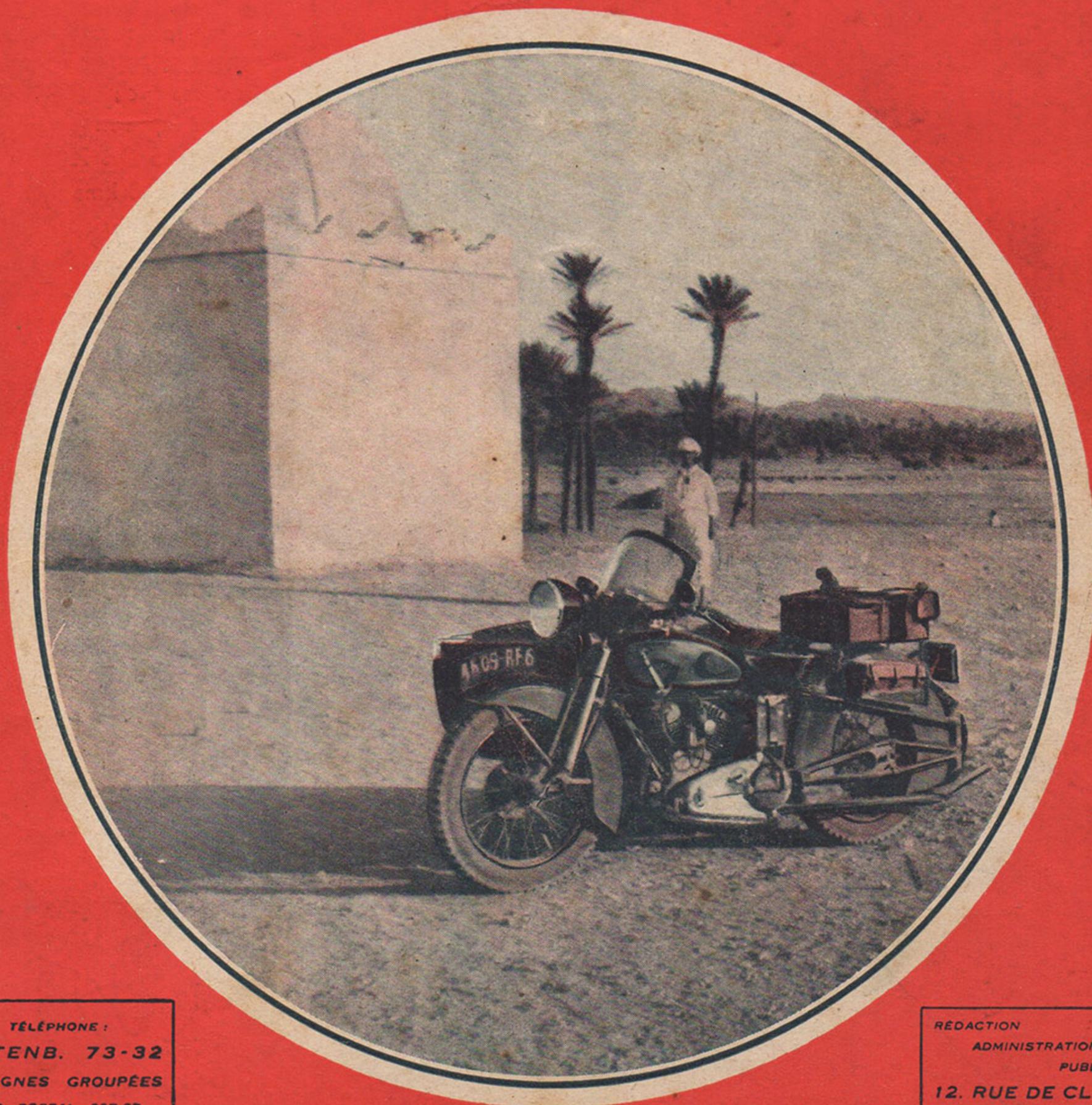
MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTOS SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

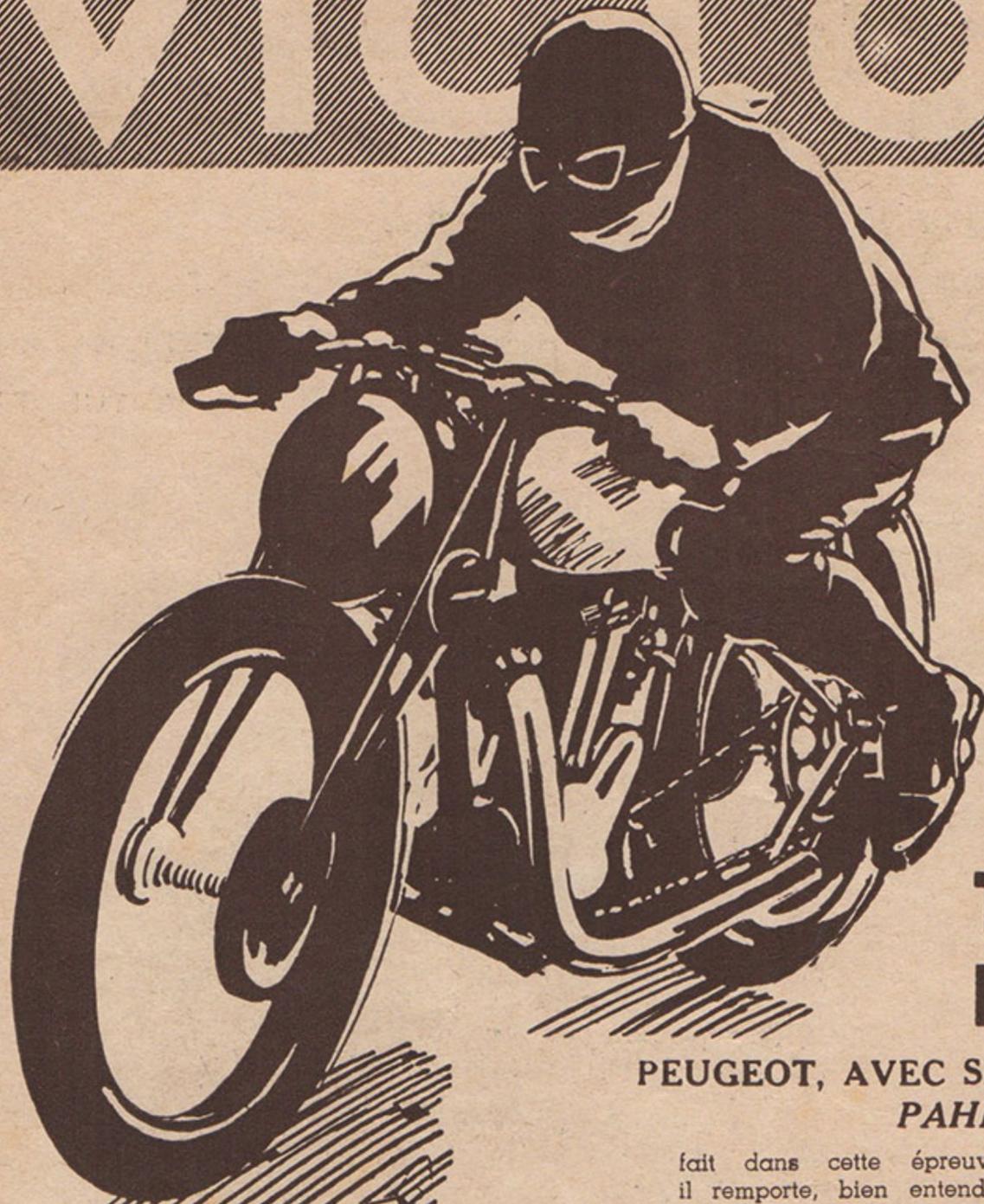


TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C/C POSTAL 297-37

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12. RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

LE MAROC CONSTITUE UN PAYS DE TOURISME IDEAL DONT LES PAYSAGES SONT NOUVEAUX POUR DES YEUX
EUROPEENS, TEMOIN CETTE PHOTO PRISE PRES DE COLOMB-BECHAR.

VICTOIRE



Peugeot
détient toujours
3 RECORDS DU MONDE
(CAT. 500 CMC.)
dont le fameux
RECORD DES 24 H⁰⁰
à plus de 118 kms
de moyenne

TOUR de FRANCE

PEUGEOT, AVEC SES 2 FAMEUX COUREURS
PAHIN et NARCY

fait dans cette épreuve une éclatante démonstration :
il remporte, bien entendu, deux premières places ex-aequo
(catégorie 500) sans pénalisations et deux médailles d'or.
Mais ce qui est mieux encore, il s'adjuge les
3 principales Coupes de l'Épreuve :

COUPE CASTROL
COUPE-CHALLENGE DES MOTOCYCLETTES
COUPE GEO-HAM

décernées toutes trois aux motos qui se sont montrées les
plus régulières et les plus rapides

PAHIN et NARCY ont, en effet surclassé tous leurs adversaires aux
deux épreuves à moyennes accélérées. PEUGEOT montre une fois de
plus qu'une moto peut être à la fois rapide et capable de supporter
un effort prolongé

Pneus DUNLOP -- Chaîne YELLOW

PNEUS DUNLOP
CHAÎNE YELLOW

Peugeot

BEAULIEU-VALENTIGNEY (DOUBS)

Le Champion PAHIN se tient à la disposition des amateurs pour essais et démonstration
au magasin Peugeot : 71 av. de la Grande Armée, Paris-16^e

**LODGE
A L'ESSAI!**

**SANS AUCUN
ENGAGEMENT
NI FRAIS !**

NOUS AFFIRMONS

que les bougies Lodge assurent au moteur une mise en marche plus facile, un ralenti plus régulier, des reprises plus énergiques et une plus grande puissance que les bougies de toute autre marque.

POUR LE PROUVER

aux automobilistes et motocyclistes qui ne connaissent pas encore nos bougies,

NOUS PROPOSONS

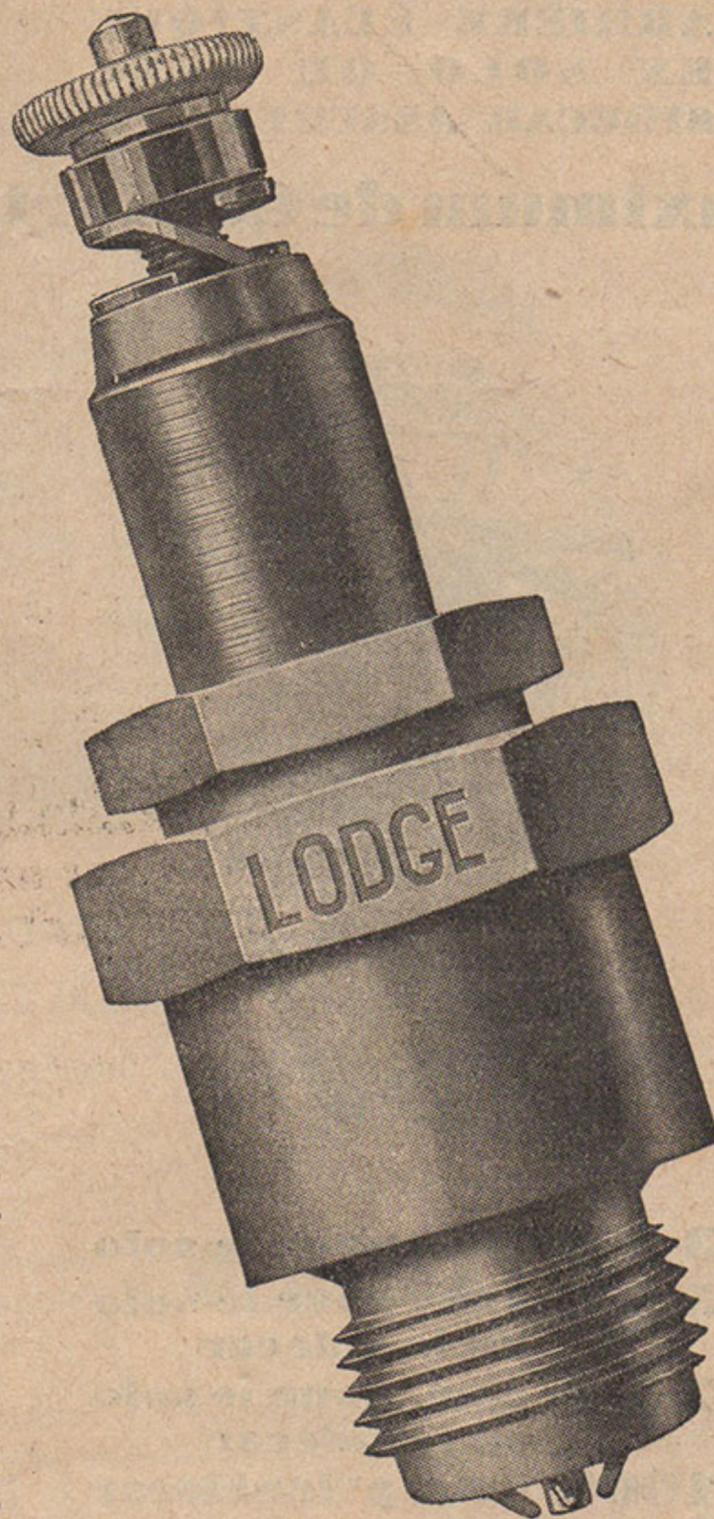
de faire pendant 30 jours un essai à nos frais et sans aucun engagement.

CET ESSAI...

étant réservé aux 1000 premières personnes qui nous en feront la demande, remplissez le bon ci-contre et envoyez le nous sans tarder.

Les renseignements détaillés concernant notre offre vous seront envoyés par retour.

AGENTS GÉNÉRAUX des Bougies LODGE
Éts L. DEKTEREFF & C^{ie}, 88, Av. des Ternes, Paris (17^e)



Nom.....
Rue.....
Localité.....
Département.....
Voiture { Marque.....
ou { Mod.....
Moto { Année.....

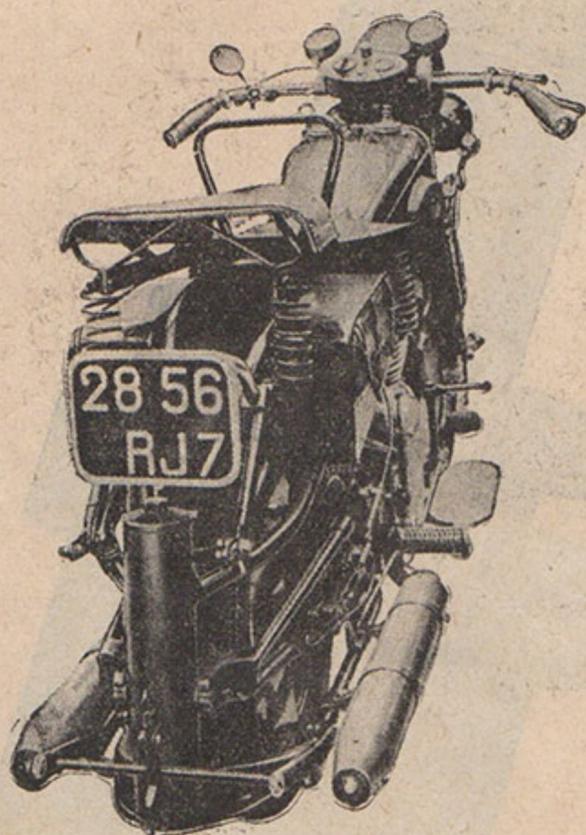
M.R.

Les Motocyclettes

RENÉ GILLET

AVEC SUSPENSION
ARRIÈRE ÉLASTIQUE
EN SOLO OU AVEC
SIDECAR ASSURENT LE

Maximum de Confort



- 3 5 0** cmc. pour le solo
- 5 0 0** cmc. pour le solo
ou le sidecar
- 7 5 0** cmc. pour le solo
ou le sidecar
- 1000** cmc. p^r le sidecar

RENÉ GILLET & C^{IE}

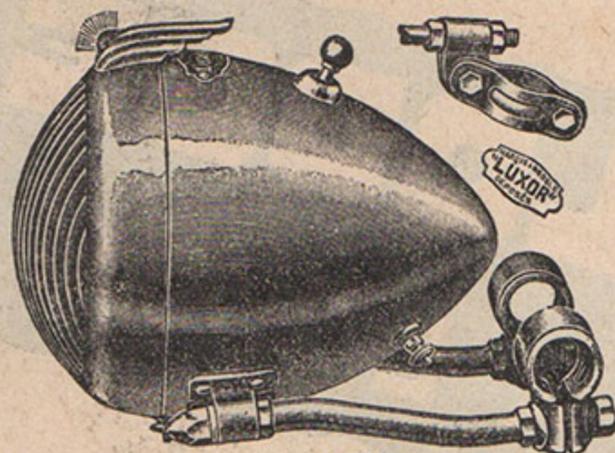
126 bis, Route d'Orléans
MONTROUGE (Seine)

AGENCES :

LYON : 1, Quai Claude-Bernard
ALGER : 5, Chemins des Crêtes, LA REDOUTE

Une nouveauté
pour Velomoteurs

"LUXOR"



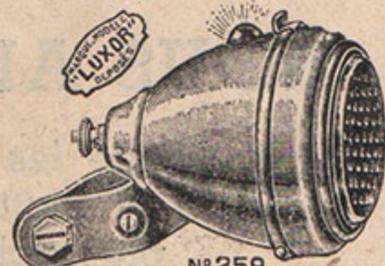
avec verre
b o m b è
diffusant
et commu-
tateur à
rotule
breveté.

N°5292

Prix de vente imposé (sans ampoules) 46 fr. 50

Projecteur diamètre 130
mm. entièrement en laiton
chromé fixation sur gui-
don ou tubes de fourche

Lanterne arr. pour lampe
à ergots, cabochon auto-
réfléchissant.



N°259

Prix imp. (sans amp.) 8 f. 50

TRAIZET et c^{ie} fabricants
32, Rue de Cambrai, Paris-19^e

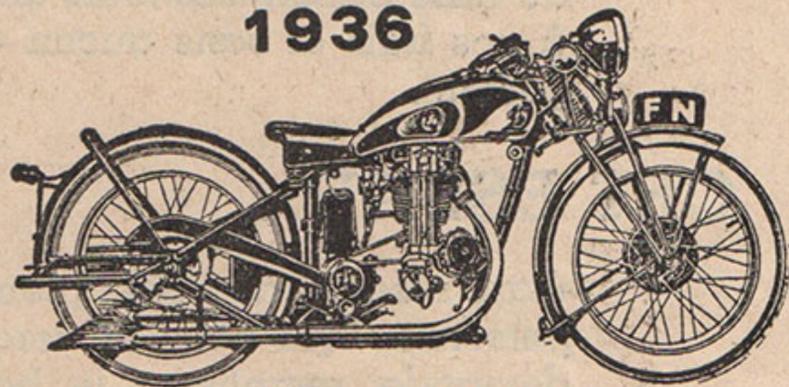


FABRIQUE NATIONALE

D'HERSTAL (Belgique)
4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

NOUVELLES SÉRIES
ET NOUVEAUX PRIX

1936



La 500 cmc. - Supersport

PARIS-NICE 1936

MACHINES M86-SS au départ

4

**MACHINES 1^{res} ex-aequo
sans pénalisation**

MÉDAILLES D'OR

**COUPE DES SIDECARS LOURDS 600 cmc
COUPE DU PALAIS DE LA MEDITERRANEE
COUPE DE L'ÉCLAIREUR DE NICE**

L'équipe de sidecars la plus rapide dans cette épreuve

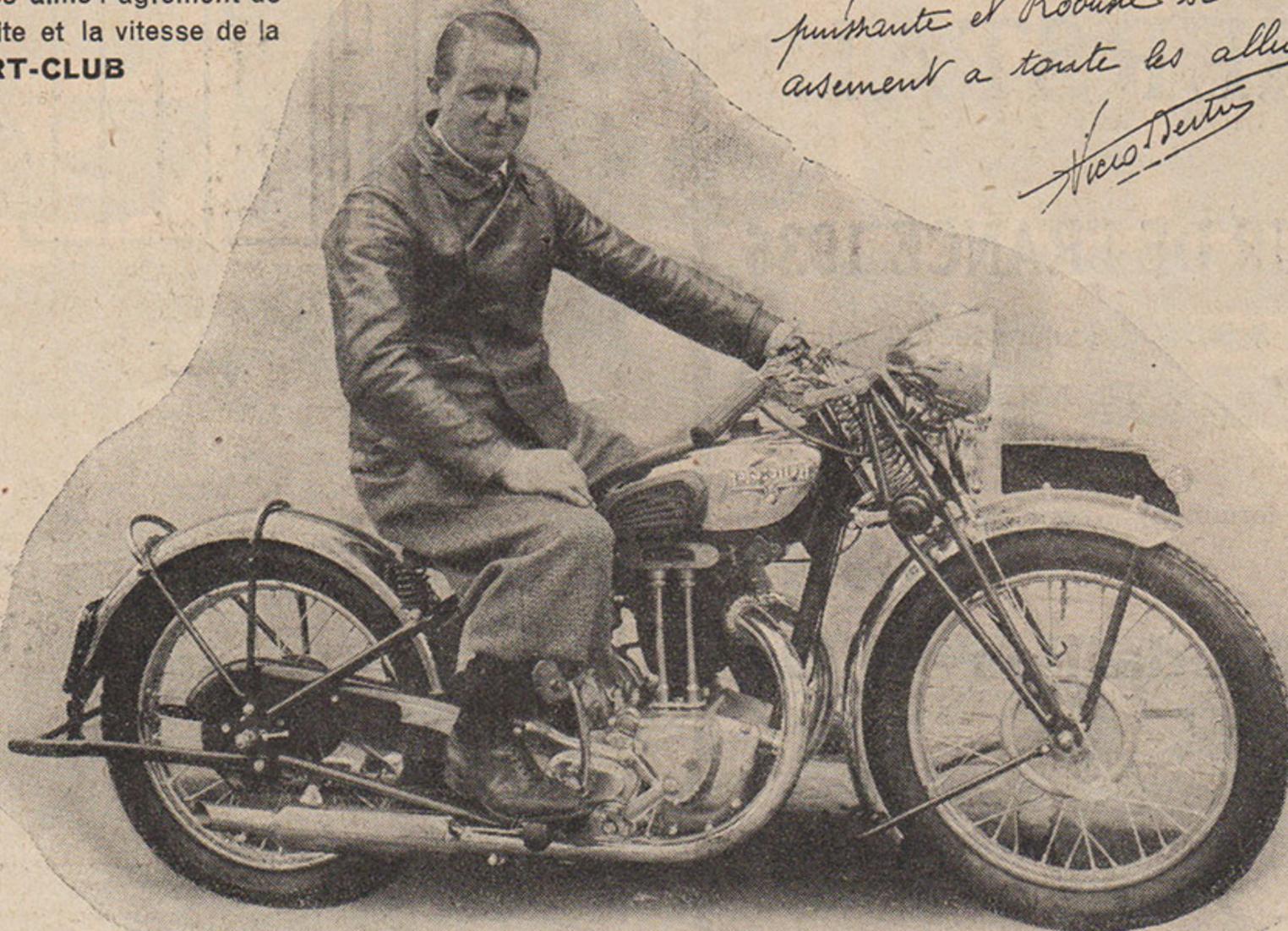
L'excellent coureur

Victor BERTIN

Victorieux au Bol d'or 1935
et dans de nombreuses
courses aime l'agrément de
conduite et la vitesse de la
SPORT-CLUB

*Toujours droite sur bonne
ou mauvaise route, la Sport Club
puissante et Robuste se conduit
aisément a toute les allures*

Victor Bertin



Conçue et mise au point pour le sport, les randonnées à moyenne élevée,
le tourisme rapide, la **350 cmc "SPORT-CLUB"** est un ensemble
aux lignes modernes entraîné par le plus robuste des bloc-moteurs

graissage par circulation automatique, culbuteurs et
guides de soupapes graissés automatiquement étanchéité
complète, ressorts de soupapes en épingle, double
échappement, embrayage à double commande

PRIX

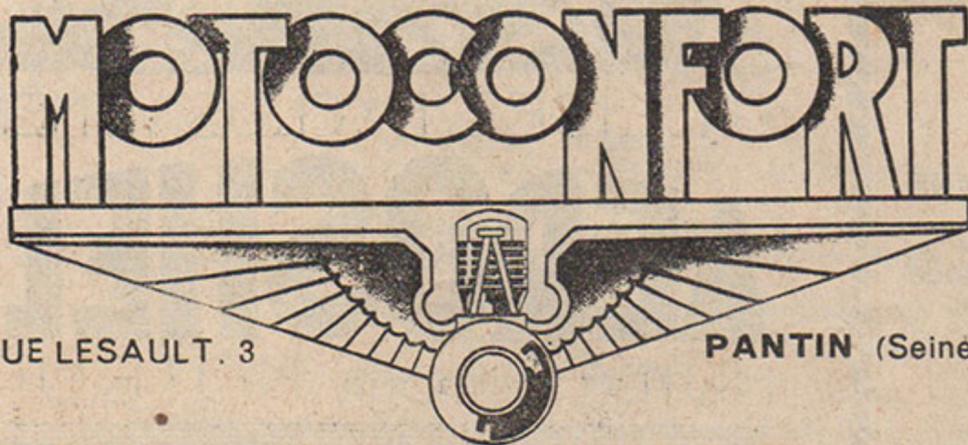
4250 f.

12 Mois de Crédit

— Un An de Garantie

120 kilomètres à l'heure

PNEUS HUTCHINSON CHAÎNE YELLOW



3, RUE LESAULT, 3

PANTIN (Seine)

BON A DÉCOUPER
LA MOTOCONFORT, 3, rue Lesault, Pantin (Seine).
Veuillez m'envoyer gratuitement catalogue et conditions de vente
crédit et adresse de l'agent le plus proche de mon domicile.

N

Rue

"

Départ.

M C 5

GILLET-HERSTAL

n'engage dans le

TOUR DE FRANCE 1936

que 2 MOTOS (catégorie 750 cmc.)

Pilotées par M. ANDRIEU
M. DUMOULIN

qui terminent sans pénalisation et
rempoortent

2 Médailles d'Or

Bougies CHAMPION

Pneus DUNLOP

Chaîne YELLOW

Eclairage SOUBITEZ

C'est, pour GILLET-HERSTAL
la confirmation de sa double victoire

A PARIS-NICE 1936

PREMIÈRES PLACES EX-ÆQUO
2 Médailles d'Or

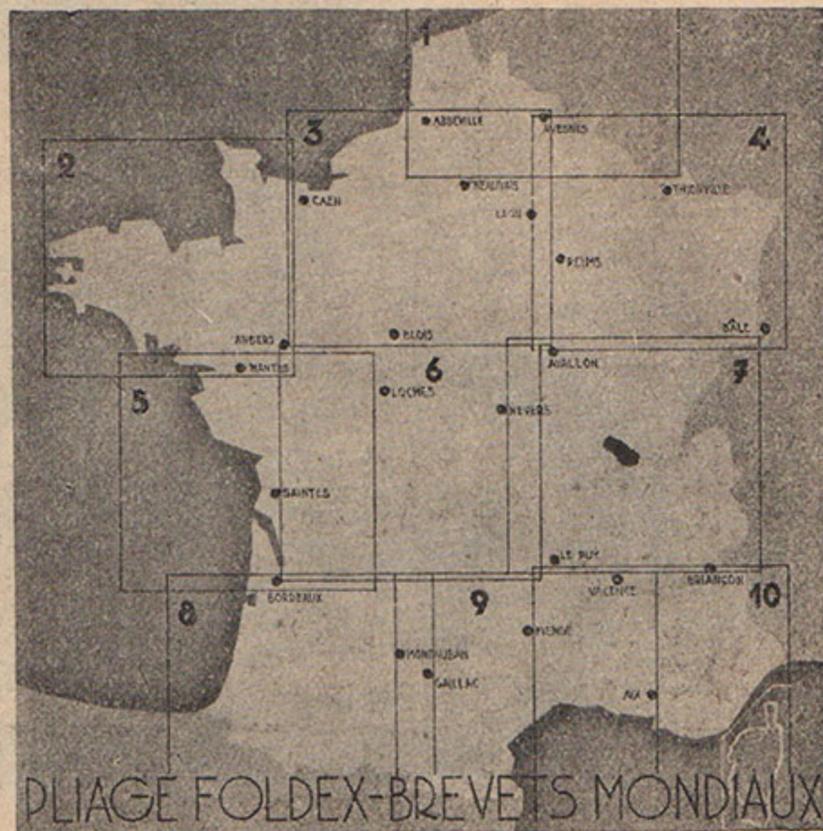
Catalogue

59, avenue Rochetaillée — SAINT-ETIENNE

Les motos du Tour de France et Paris-Nice
sont exposées chez GILLET-HERSTAL

46, boul. Magenta, PARIS

LES CARTES RÉGIONALES SHELL



L'INDISPENSABLE DOCUMENTATION DU
MOTOCYCLISTE A LA PAGE

vont paraître !...

COMMANDEZ DÈS MAINTENANT LA CARTE
QUI VOUS INTÉRESSE A VOTRE GARAGISTE
OU LIBRAIRE OU ENVOYEZ UN MANDAT
DE 8 FRANCS A LA

SOCIÉTÉ DES PÉTROLES JUPITER
42, RUE WASHINGTON-PARIS-8^e
C. C. P. Paris 142.90



UTILISEZ EXCLUSIVEMENT

AEROSHELL

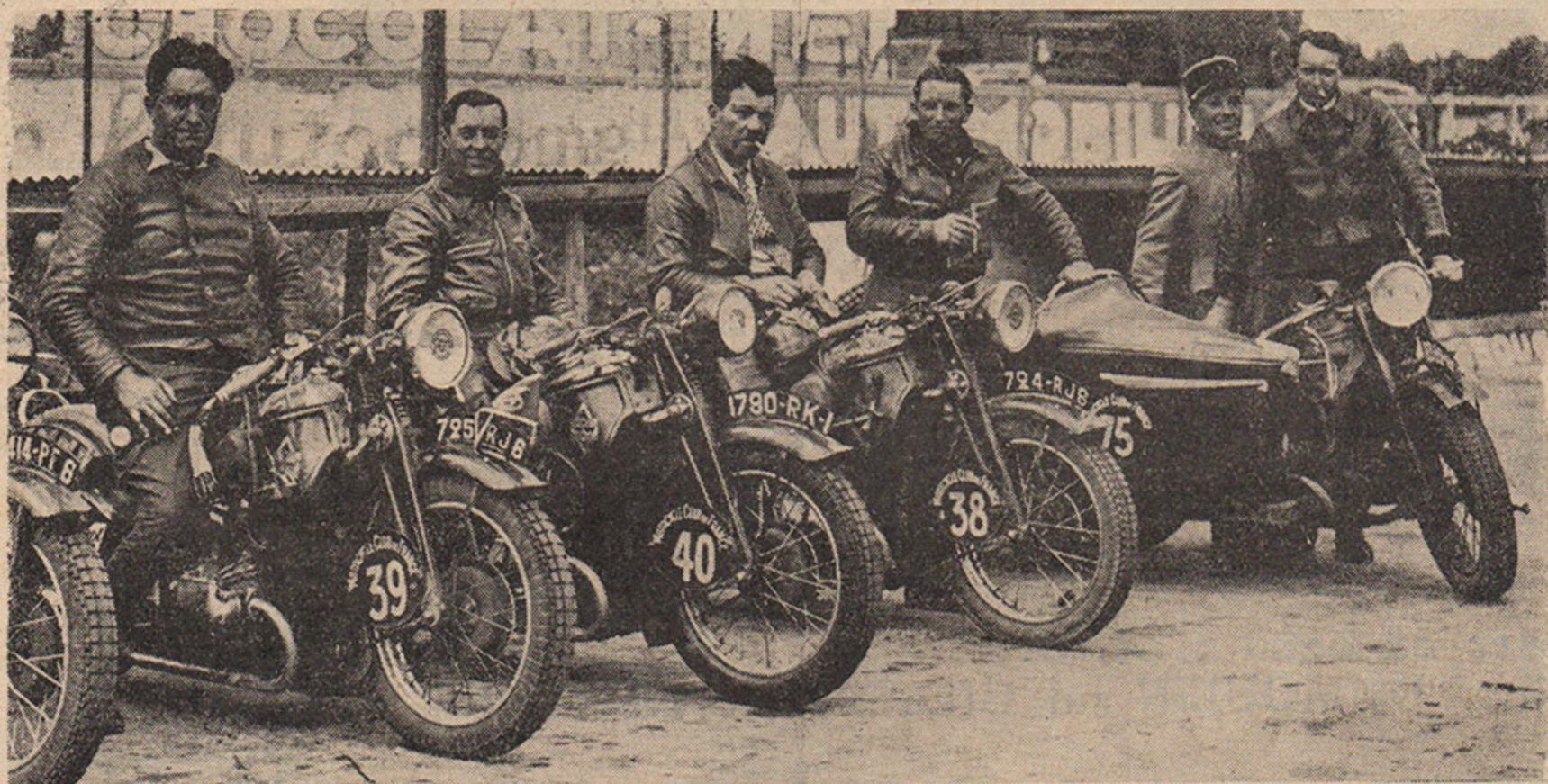
HUILES POUR MOTEURS

LES QUATRE

GNOME RHONE

engagées officiellement dans le

TOUR DE FRANCE



BERNARD - NAAS - DUPRAT - sur MOTO 500 cmc. TYPE CV2
PELUS - REGIN - sur sidecar 750 cmc, type X, armée.

TERMINENT TOUTES SANS PÉNALISATION
se classent 1^{ères} ex-œquo avec MÉDAILLE D'OR

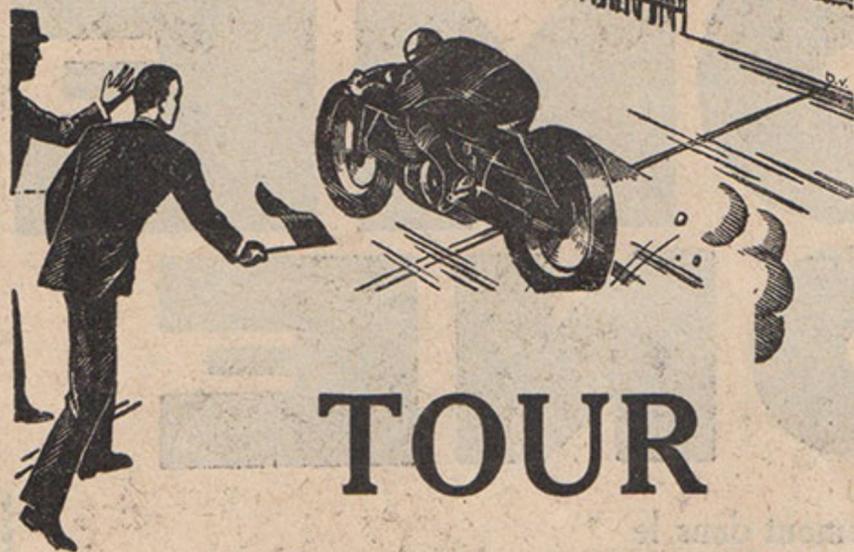
L'équipe NAAS -
BERNARD-DUPRAT s'attribue la COUPE SHELL

L'équipe NAAS -
BERNARD-PELUS s'attribue la Coupe GILARDONI

L'équipe NAAS - s'attribue la COUPE CHALLENGE
BERNARD - DE L'ÉCHO DES SPORTS
DUPRAT - PELUS

SIÈGE SOCIAL : 150, Boulevard Haussmann, PARIS-8^e. — VENTE : 49, Avenue de la Grande-Armée.

La chaîne **YELLOW**
court et gagne!



TOUR DE FRANCE

(Motocyclettes)

CATÉGORIE 350 cmc.

**1^{er} ex-æquo : MERCIER
sur AUTOMOTO**

CATÉGORIE 500 cmc.

**1^{er} ex-æquo : PAHIN, NARCY
sur PEUGEOT**

CATÉGORIE 750 cmc.

**1^{er} ex-æquo : ANDRIEU et
DUMOULIN sur GILLET**

SIDECARS — CATÉGORIE 600 cmc.

**1^{er} VOIVENEL
sur MOTOBÉCANE**

Toutes équipées avec

YELLOW

la chaîne française de qualité
Vente en gros: 83 rue Charlot. Paris (III^e)

AUTOMOBILISTES MOTOCYCLISTES

N'ACHETEZ PAS VOTRE
MOTO OU VOTRE VOITURE
AVANT D'AVOIR VISITÉ

L'EXPOSITION
PERMANENTE

DUFAYEL-AUTOS

PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ
24, Rue de Clignancourt - PARIS
TÉLÉPHONE : NORD 37-50

VENTE DES GRANDES MARQUES
NEUVES ou D'OCCASION
A CREDIT
CONDITIONS EXCEPTIONNELLES

3 produits indispensables pour
le nettoyage et l'entretien :

PRIMES

1° Pour préserver et
raviver l'émail :
Standard.

A NOS

LECTEURS



2° Pour faire reluire
émail, nickel, chrome
chiffon Las-Stick

3° Enfin, après
nettoyage, pour vous
laver les mains S.D.H.



Valeur 1: 16 fr. — 2: 18 fr. — 3: 6 fr. — Les 3: 40 fr.
Abonnés 1: 9 fr. — 2: 10 fr. — 3: 3 fr. — Les 3: 18 fr.
Lecteurs 1: 12 fr. — 2: 12 fr. — 3: 5 fr. — Les 3: 25 fr.
Port 1: 3.50 — 2: 1.50 — 3: 2 fr. — Les 3: 6 fr.

DOLLAR

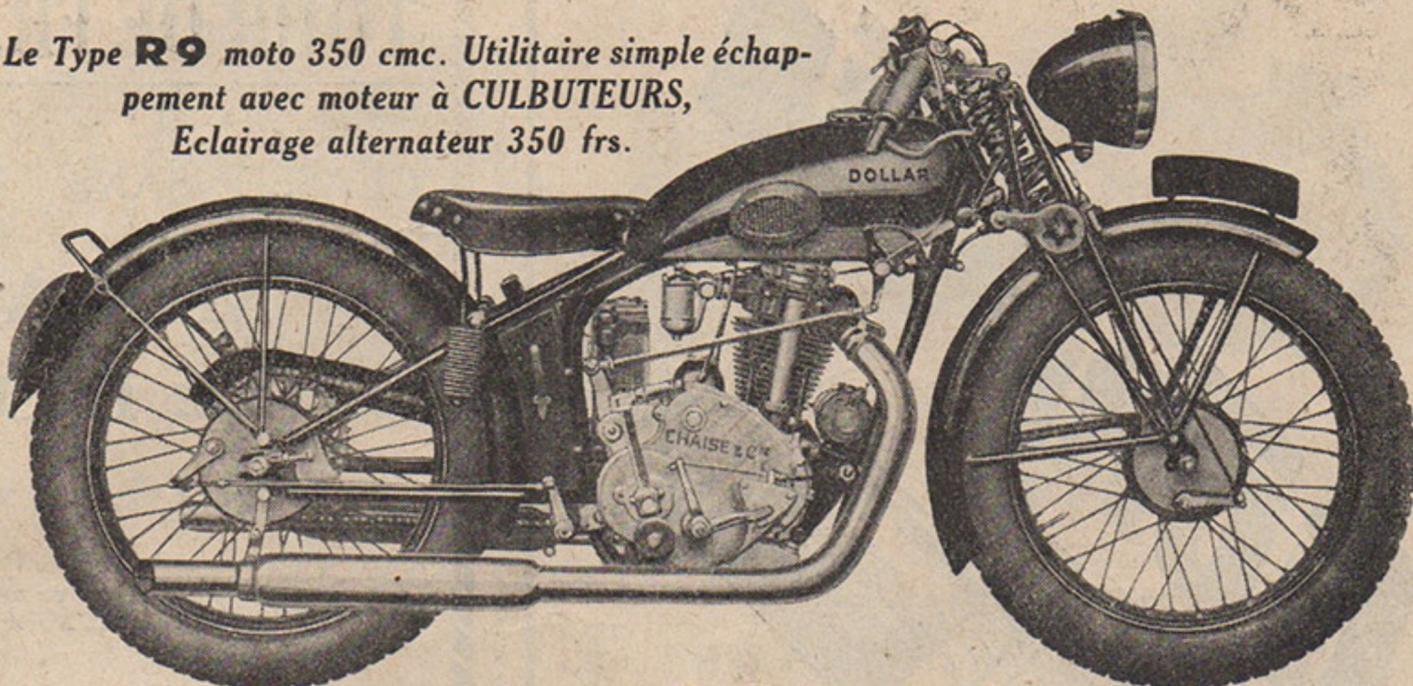
O. M. I.
34, rue Aug.-Lançon - Paris 13^e

La dernière création de DOLLAR

3550 Fr.

Le Type **R 9** moto 350 cmc. Utilitaire simple échappement avec moteur à **CULBUTEURS**,
Eclairage alternateur 350 frs.

CADRE : tube renforcé
BEQUILLE : centrale
RESERVOIR : nouveau modèle
FREIN Av 150 - Ar 170
GUIDON : orientable
Grande Sacoche
PNEUS : 26X3.50
SELLE caoutchouc
MOTEUR : culbuteur régime 4000 tm
PUISSANCE : au frein II CV. Moteur incliné
Traissage automatique
Embrayage à disques



Type R 9²

LA PERFECTION DES FABRICATIONS

NADELLA

A CRÉÉ LA RENOMMÉE DU ROULEMENT A AIGUILLES

LA RETENUE D'AIGUILLES

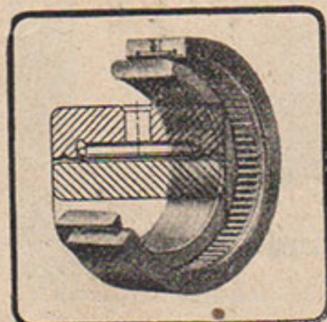
NADELLA

EN A ASSURÉ L'USAGE PRATIQUE

LA DIFFUSION DES ROULEMENTS

NADELLA

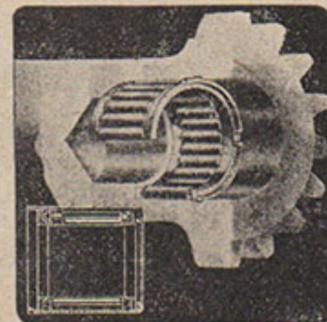
EN EST LA PREUVE INCONTESTÉE



ROULEMENT A RETENUE
D'AIGUILLES



CARTOUCHE D'AIGUILLES



15-17, RUE GUSTAVE-EIFFEL
LEVALLOIS-PERRET (SEINE)

Mentionnez toujours «MOTO-REVUE» en écrivant aux annonceurs

VOTRE MOTEUR
EXIGE LA
BOUGIE MICA



adoptée par

MOTOBÉCANE - TERROT
NEW-MAP - MAGNAT-DEBON
MONET - GOYON
MOTOCONFORT
KOEHLER - ESCOFFIER
MOTOSACOCHE

GURTNER

USINES à PONTARLIER (Doubs)
Dépôt à PARIS, 3, Imp. Compoint (17°)

AUTOMOTO

DANS LE

TOUR DE FRANCE 1936

CLASSE SANS PÉNALISATION

MEDAILLE

~~~~ D'OR ~~~~

*sa nouvelle 350 cmc. culbuteurs
licence GILLET-HERSTAL*

**Pilotée par
M. MERCIER**



Pneus DUNLOP
Chaîne YELLOW
Bougies CHAMPION
Eclairage SOUBITEZ



Catalogue

61, avenue Rochetaillée — SAINT-ETIENNE



Magasin de vente :

55, avenue de la Grande-Armée, 55

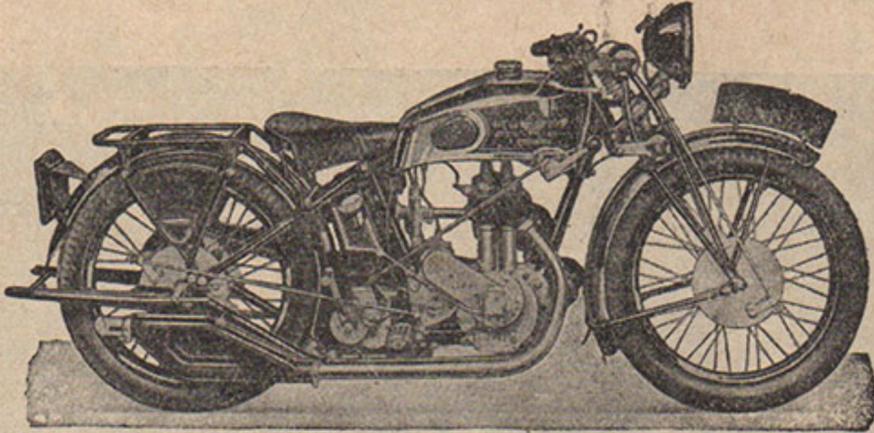
NEW-MAP

La Motocyclette
de Grand Luxe

Série 4 cv.

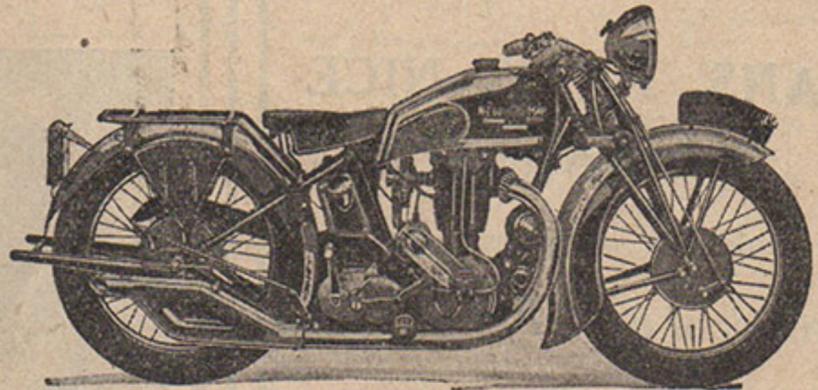
POUR LE TOURISME

POUR LE SPORT



TYPE J. T. L. 3. MOTEUR JAP,
SOUPAPES LATÉRALES

PRIX : **3.675** fr.



TYPE O. H. V. L. 3. MOTEUR MAG
CULBUTEURS DOUBLE ÉCHAPPEMENT

PRIX : **4.975** fr.

Catalogues et Renseignements sur demande

Usines et Bureaux :

A LYON : 122 et 124, AVENUE LACASSAGNE

STOCK PARIS ET NORD :

E. FROTEY, 12, Rue Jean-Nicot - PARIS

Téléphone : Ségur 20-09

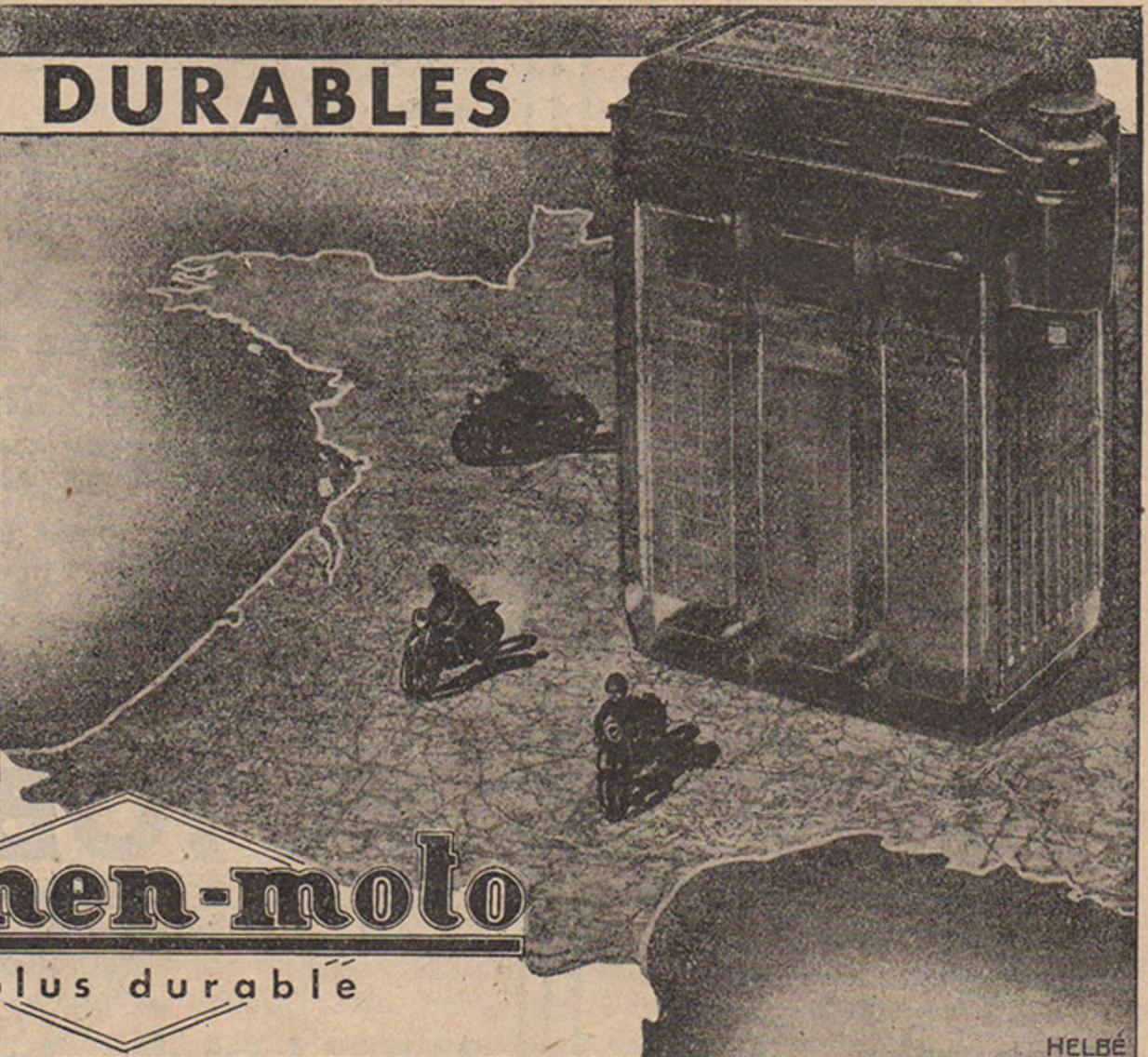
Métro : Invalides

LES PLUS DURABLES

Ce qui ne sera jamais imité, c'est la longévité extraordinaire des batteries Fulmen. Fabriquée avec des matières premières sélectionnées, subissant en cours et en fin de fabrication un contrôle extrêmement sévère, la **Fulmen-moto vous servira longtemps et sans défaillance.** Exigez-la de votre fournisseur.

Fulmen-moto

la plus durable



HELBÉ

Palmarès 1936

DANS PARIS-NICE

les équipes MOTOBÉCANE
enlèvent la Coupe du
Président de la République

AU CRITERIUM DE VITESSE DE MOTO-REVUE

1^{er} BOURA dans les trois épreuves en
catégorie 500 cmc et 600 cmc side-car.

A LA COTE DE LA TURBIE

1^{er} TUSON en side-car 600 cmc.

AU CIRCUIT DE L'EURE

1^{er} ex-aequo ADNET en 350 cmc., meil-
leur temps des 350 cmc.

AU CIRCUIT D'ANJOU

1^{er} ex-aequo ADNET en 350 cmc.

1^{er} ex-aequo HARDOUIN en 350 cmc.

AU CIRCUIT DE TOURAINE

1^{er} ex-aequo HARDOUIN en 500 cmc.

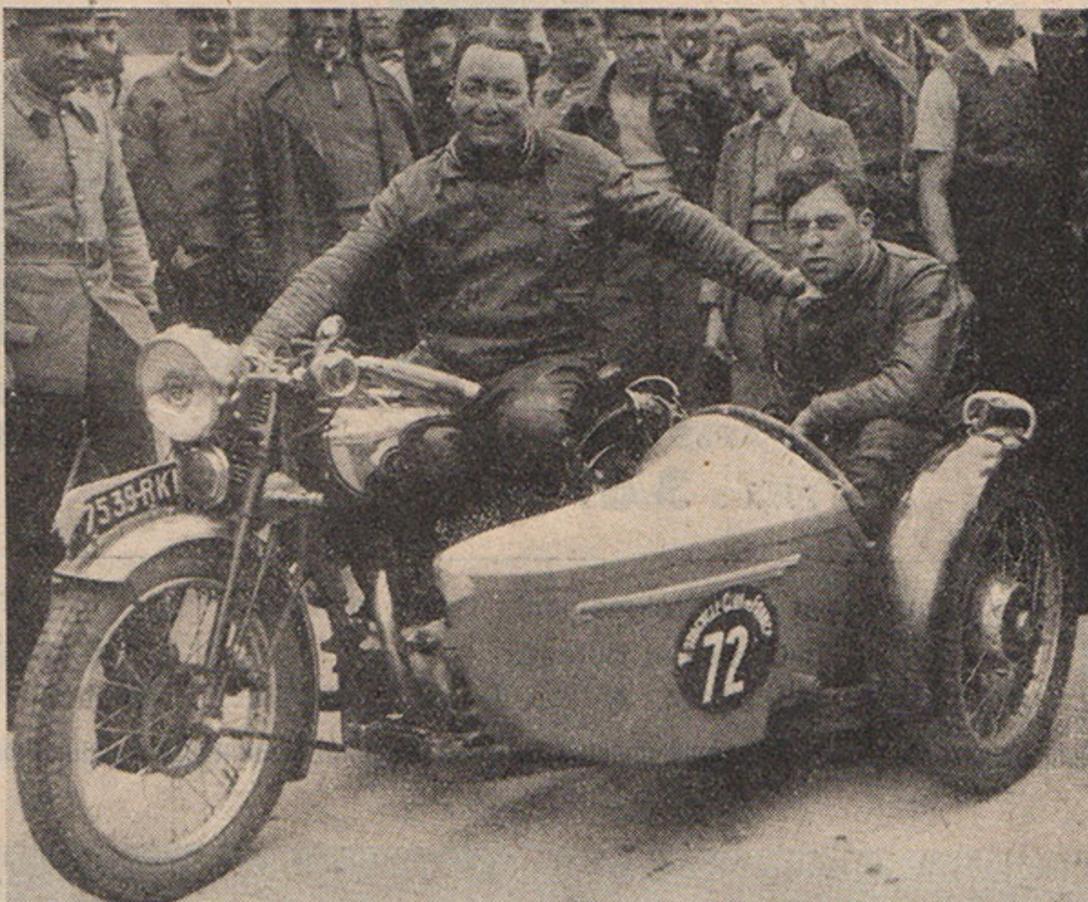
1^{er} ex-aequo JEAN en 500 cmc.

1^{er} ex-aequo VOIVENEL en side-car 600
cmc.

L'équipe MOTOBECANE, seule
a terminé au complet sans
pénalisation, enlevant la
COUPE DU MATIN

Toutes ces victoires remportées sur
500 S. 5 C. GRAND SPORT
350 « SUPER-CLUB »
SIDE-CARS BERNARDET

AU TOUR DE FRANCE *nouvelle victoire de* MOTOBÉCANE



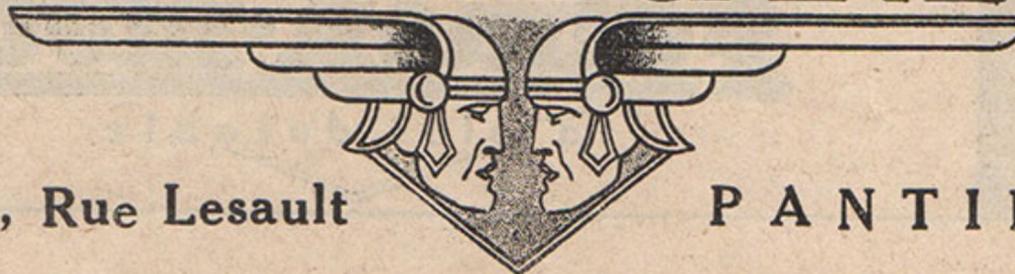
Catég. Side-Car **1^{er}** SANS PÉNALISATION
600 cm³ **MÉDAILLE D'OR**

VOIVENEL AGENT MOTOBÉCANE
46, Rue des Orteaux, PARIS
sur S.5.C GRAND SPORT — Side-car BERNARDET
Chaîne **YELLOW** — Pneus **HUTCHINSON**

Comme dans toutes les épreuves gagnées par
MOTOBECANE

le vainqueur, agent de la marque, courait sur
sa machine personnelle, strictement de série.

MOTOBÉCANE



2, Rue Lesault

PANTIN



MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI - FONDE EN 1913
DIRECTEUR-FONDATEUR : CAMILLE LACOME

ABONNEMENTS		
UN AN	6 MOIS	3 MOIS
52 N°	26 N°	13 N°
FRANCE & COLONIES		
45 fr.	23 fr.	14 fr.
UNION POSTALE		
66 fr.	34 fr.	20 fr.
Allemagne, Argentine, Autriche, Bulgarie, Canada, Belgique, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc, Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie.		
AUTRES PAYS		
84 fr.	43 fr.	25 fr.
MILITAIRES		
25 fr.	12 fr.	8 fr.

REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE

12, rue de Cléry - PARIS (2^e)

Tél. GUT. 73-32 (4 lig. gr.)

C.C. Postal 297-37

PRIORITÉ ILLUSOIRE



La priorité des routes à grande circulation n'existe que dans le Code de la Route, mais pas devant les tribunaux. Ceux-ci ne semblent pas avoir renoncé encore à la trop fameuse théorie de l'axe médian. Ils paraissent considérer que c'est le véhicule qui le premier s'est engagé dans un croisement qui a le droit de passage même si débouchant d'une voie secondaire il traverse une route à grande circulation. Si un conducteur arrive par la voie à grande circulation et tamponne le précédent, il sera infailliblement condamné parce qu'il n'a pas été, selon l'expression sybilline du Code de la Route, maître de sa vitesse, qu'il n'a pas été capable de s'arrêter à temps et autres motifs analogues.

On peut se demander dès lors ce qu'est la priorité. N'est-ce donc pas le conducteur arrivant par une voie affluente qui doit s'assurer que rien n'arrive sur la voie à grande circulation et ne traverser que si aucun véhicule n'est à proximité du croisement? Certes nous ne cessons de prêcher et de pratiquer la prudence, mais précisément parce qu'il y a tant d'usagers qui accumulent les imprudences. N'est-il pas étrange de voir les tribunaux qui doivent punir ces imprudences les encourager? La route à grande circulation doit permettre des moyennes élevées et rester autant que cela est possible, bien dégagée. Et cela implique une observation extrêmement stricte des règles de la priorité. Sinon nous revenons à la priorité générale de la droite et du même coup nous sommes en contradiction complète avec le Code de la Route, c'est-à-dire avec la loi. Et les tribunaux font quelque chose d'aussi ridicule que s'ils condamnaient la victime d'un vol sous le prétexte qu'elle ne s'est pas protégée contre le voleur.

Le conducteur qui circule dans une voie à grande circulation ne devrait avoir à s'occuper que des obstacles qui se trouvent sur cette route et non pas des obstacles qui peuvent surgir des voies affluentes. Les conducteurs et les usagers arrivant par les voies secondaires doivent marquer l'arrêt à hauteur de la bande jaune ou des bornes placées au débouquement. Combien le font? Bien peu assurément. Quand nous roulons sur une route à grande circulation nous voyons à chaque instant des conducteurs débouchant à toute allure de routes secondaires, des troupeaux envahir subitement la route. Tous commettent la faute la plus grave qui existe, celle qui devrait être la plus lourdement punie et qui, en cas d'accident, devrait leur en faire attribuer la responsabilité totale. Au contraire l'incompétence absolue de la gendarmerie et des tribunaux les encourage à violer une des prescriptions essentielles du Code de la Route et à violer la loi. L'effort des clubs automobiles et motocyclistes, celui des Commissions de sécurité doivent tendre non seulement à faire l'éducation de tous les usagers de la route, mais encore à obtenir la création d'une police spéciale motorisée, et celle des tribunaux spéciaux.

SOMMAIRE:

Informations	490
La 500 cmc. F.N. type	
« 86 »	491
Si l'accident n'existait pas, par J.P. Guérin.	493
Motos italiennes	495
Au Maroc, par Ch. Magne	496
Constructeurs, Fabricants	498
Le Bol d'Or	499
Paris-Les Pyrénées-Paris	501
Le Tour de France ..	502
Le Sport	503
Dans les clubs	504

Moto Revue

INFORMATIONS



M. FRANÇOIS PEUGEOT

Administrateur des Cycles Peugeot, nouvellement élu député. Les motocyclistes trouveront en lui un ami qui saura défendre leur cause et obtenir la suppression du permis de conduire qui bride l'essor de la moto.

☒ *Une heureuse suggestion.* Il est question de mettre l'entretien de la piste de Montlhéry à la charge de l'Etat, tout comme s'il s'agissait d'une quelconque route nationale. A notre avis, ce serait tout naturel, l'Autodrome rendant les plus grands services à l'industrie automobile et motocycliste nationale.

☒ *Petite erreur.* Un journal Anglais passa dernièrement dans ses petites annonces, à la rubrique « armes » l'annonce suivante : 493 cc. B.S.A. blue Star £ 25... Il faut croire que le metteur en page s'imaginait que la Birmingham Small Arms ne fabriquait que des fusils, carabines et autres armes à feu.

☒ *L'exposition Anglaise en 1937.* Le Salon anglais de la moto ne se tiendra pas à l'Olympia en 1937, mais à Earl's Court où l'on est en train de construire le « building » qui le recevra ; son prix sera de 1.250.000 livres environ.

☒ *Records de vitesse.* On chuchote que Monneret vise actuellement le record de vitesse pure en 500 cmc. détenu par Taruffi sur Rondine, et peut-être même le record mondial absolu. Il travaille pour cela, en collaboration avec un recordman d'un autre genre de sport mécanique, à une moto munie d'un moteur 500 à quatre cylindres, double arbre à cames en tête et, naturellement, compresseur. Ce moteur entièrement en alliage léger aurait déjà donné plus de 60 C.V. sans compresseur.

☒ *Le cassis du Pont de Neuilly.* Nous avons signalé il y a quelque temps le dangereux double cassis du Pont de Neuilly. Il vient d'être légèrement amélioré - oh ! pas beaucoup ! - mais pour ce faire on a attendu qu'un accident (heureusement purement matériel) s'y produise. C'est un malheureux automobiliste qui en fut victime, il cassa une fusée en passant dessus.

☒ *2.000 engagés dans un rallye.* Mais c'est en Italie ! Pourquoi ce genre d'épreuves ne réunit-il chez nous qu'un nombre restreint d'engagés ? On ne saurait incriminer les organisateurs qui se dépensent sans compter. C'est encore le permis de conduire qui gêne tout ici alors que nos amis transalpins ignorent cette formalité absurde.

☒ *Motoristes ! voila des accessoires à vendre.* En mars, 1.915 contraventions de voirie ont été dressées dans la banlieue parisienne. Beaucoup de ces contraventions proviennent d'accessoires non conformes au code, ou même inexistants : avertisseurs, phares non estampillés, silencieux, rétroviseurs, etc...

Motoristes, examinez les machines de vos clients, vous trouverez certainement quelque chose qui manque... et vous leur rendrez service.



Notre lecteur nantais M. Augès, blessé aux deux jambes a ainsi transformé son vélomoteur. L'engin se déplace à une vitesse de 20 à 25 à l'heure.

☒ *Télégraphistes Anglais.* Il y a actuellement à Londres, 350 porteurs de télégrammes, dotés de véritables motos. Le service en est mieux et plus rapidement fait et on n'a eu à déplorer aucun accident.

☒ *Assurez-vous.* Nous publions d'autre part un article de J.P. Guérin dans lequel sont exposées les principales causes d'accidents et étudiés les moyens à employer pour les réduire. Il est certain que l'idéal serait que tout soit mis en œuvre pour arriver à ce résultat. Mais, comme le fait si bien ressortir J.P. Guérin, c'est une entreprise extraordinairement onéreuse et, hélas, nous sommes encore loin de sa réalisation.

D'autre part, si la malchance veut qu'un accident vous arrive et que vous causiez des accidents corporels à autrui, vous n'ignorez pas que les tribunaux, dont la motophobie est notoire, vous condamneront à peu près à coup sûr à des dommages-intérêts tels que votre bourse n'y suffira pas dans 99 0/0 des cas. C'est pourquoi nous ne saurions trop vous recommander une fois de plus de contracter une assurance suffisante et surtout de la contracter à une compagnie sérieuse. Ainsi garanti vous pouvez, sans pour cela commettre d'imprudences, prendre la route d'un cœur plus serein et l'esprit tranquille, sans avoir continuellement cette obsession que le moindre petit accident peut vous coûter une somme hors de proportion avec les dégâts qui en résulteront et risquer ainsi d'empoisonner votre existence.

☒ *Un bon tuyau.* « Moto-Revue » peut vous faire bénéficier, par l'intermédiaire de son service d'assurance, de tarifs intéressants, aux grandes Compagnies de premier ordre, telles que :

L'Union, l'Urbaine, Le Secours, etc...

En outre, ce service Assurance étend ses opérations d'Assurances à toutes les branches : Incendie, Individuelles, Responsabilité civile, Accidents du Travail, Vol, Bris de Glaces, Dégâts des eaux, etc...

Ecrire à notre « Service des Assurances ».

☒ *Prophétie.* Un ingénieur anglais affirme que d'ici deux ans, tous les autobus de Londres seraient munis de moteurs Diesel... Si cette prophétie se réalise, nous plaignons les Londoniens.

☒ *50 livres pour quelques mots.* La National Safety First Association d'Angleterre offre une prime de 50 livres à qui enverra le meilleur slogan de sécurité avant la fin de cette année. Cela vaut la peine de chercher !...

NOTRE CONCOURS DE PHOTOGRAPHIE

Le premier prix pour les envois du mois de mai a été attribué à M. Dorée, de Vincennes, pour une photographie que nous publierons sur la couverture de notre prochain numéro.

M. Dorée pourra passer à nos bureaux pour choisir le prix auquel il a droit.

Nous rappelons à tous nos lecteurs que le concours leur est ouvert sans aucune condition. Les envois destinés à être publiés dans les numéros de juillet seront reçus jusqu'au 25 juin.

N'oubliez pas que les prix se répartissent ainsi :

1° Un prix à chaque envoi susceptible d'être publié sur la couverture de « Moto-Revue » ;

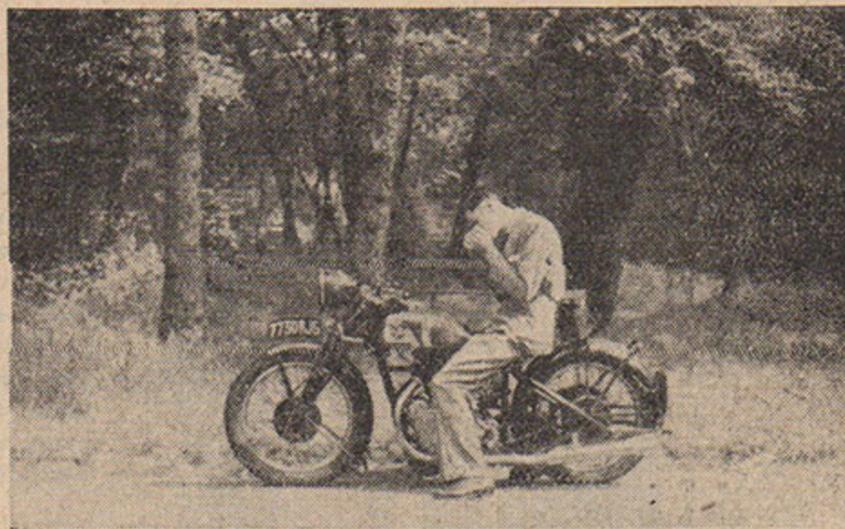
2° Un prix supplémentaire à l'auteur de la meilleure couverture du mois.

Ne manquez pas de mentionner « Concours de photos » sur vos envois.

Une supersport de grande classe

La 500 F. N. "86"

**Une tenue de route impeccable,
des accélérations foudroyantes,
des possibilités de vitesse élevées,
un freinage super-puissant**



COMME exemple de machine de sport ultra rapide mise à la portée de la clientèle, il est certes difficile de trouver mieux que la F.N. « 86 », la dernière production de la Fabrique Nationale d'Herstal.

L'impression première que fait cette 500 est celle d'une formidable robustesse et d'une netteté d'aspect difficile à surpasser. La ligne est séduisante et cependant on sent que les ingénieurs de la F.N. n'ont pas cherché à tout subordonner à l'élégance.

L'élégance de la F. N. « 86 » est, si l'on peut dire, mécanique, elle est la conséquence de conceptions saines, rationnelles.

La « 86 » que j'ai entre les mains était une machine de client, obligeamment prêtée par celui-ci pour le temps nécessaire à un essai sérieux, c'est-à-dire portant sur plusieurs centaines de kilomètres. Son totalisateur accusait lorsqu'il me l'amena 6.782 kilomètres, et je la pris telle quelle, c'est-à-dire sans décalaminage ni préparation d'aucune sorte.

QUELQUES IMPRESSIONS

Le kick-starter, placé sur la gauche du bloc-moteur me dépayse quelque peu, et tel un débutant, à la première impulsion je manque de perdre l'équilibre. Mais le

moteur est tellement facile à faire partir qu'au deuxième coup, ça y est... et sans effort.

Le moteur est froid, je vais en profiter de suite pour voir si cet embrayage à disques ne colle pas. Je débraye (une chose certaine, c'est qu'il est exceptionnellement doux), je pose mon pied sur la pédale arrière... elle descend toute seule! Aucune sensation d'entraînement. Pas possible, la vitesse n'est pas enclanchée. Je lâche prudemment l'embrayage, la machine m'entraîne. Je vais faire une expérience : Moteur au ralenti, je passe d'un doigt les quatre vitesses, puis je rétrograde. Toutes passent aussi aisément, sans heurt... Remarquable!

Le Bois de Boulogne est tout proche, je vais faire, sur l'allée très ondulée qui longe la voie du tramway, les premiers essais de tenue de route. Fourche très souple — entre parenthèses elle est remarquable, empatement constant, grand débattement — frein de direction complètement dessiné, je pousse contrairement à tous les règlements, le compteur à plus de 105, entre la rue des Gravières et la porte des Sablons, l'accélération a été foudroyante, presque l'impression que le moteur n'a rien à tirer. La machine ne dévie pas d'un « poil », aucun dandinement, seule la fourche est animée de trépidations désordonnées, témoins des dénivellations du goudron. Mais voici la porte des Sablons, rétrogradage rapide : troisième, deuxième, première, freins, quelle puissance! La machine s'écrase et je suis à 10 à l'heure quinze mètres au moins plutôt que je ne le pensais.

La porte passée, réaccélération avec la même sensation d'enlèvement vertigineux, le virage au bout du Bd Maurice Barrès est libre, ce sera le premier que

je prendrai vite. Coupé par une ligne de tramway en creux et en biais, il me fait apprécier l'extrême maniabilité de ma monture qui ne s'est nullement déportée malgré l'angle d'inclinaison très prononcé.

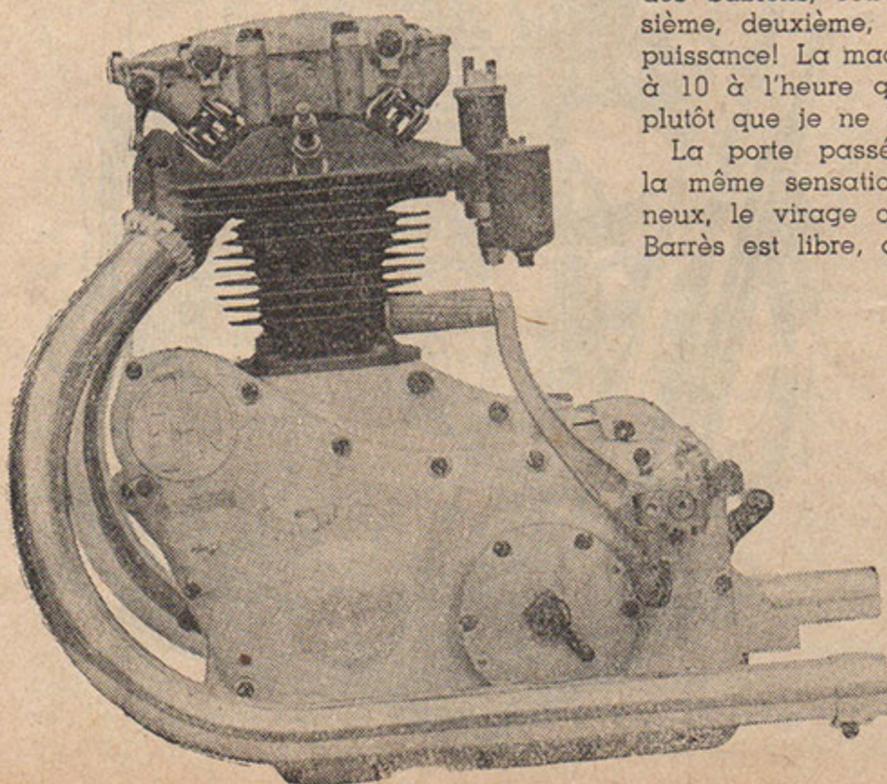
DES CHIFFRES

Une semaine durant j'ai parcouru les routes les plus diverses avec cette F.N., toujours en poussant le moteur le plus possible. Jamais un suintement d'huile n'est venu souiller l'aluminium du carter ni de la boîte à culbuteurs. Le réglage des soupapes — qui s'opère très facilement par des boutons molletés — est des plus stables et je n'ai jamais eu à reprendre le jeu. Comme bruits mécaniques : zéro, aucune vibration à n'importe quelle allure. On n'entend que l'échappement, assez sec en charge et fort agréable pour une oreille sportive, mais très « enveloppé » jusqu'au tiers des gaz, c'est-à-dire au régime utilisable en ville. D'ailleurs jamais il n'a fait retourner un agent sur mon passage.

Ce qui est surprenant, c'est la faible consommation de cette 500 : sur des routes comportant lignes droites, côtes et virages j'ai fait : 115 km. à 76 de moyenne avec un peu plus de 4 litres; 140 km. à 80 de moyenne avec à peine plus de 5 litres; 215 km. à 74 de moyenne avec 8 litres 1/2. A des moyennes de route assez élevées la consommation ne dépasse donc pas 3 litres 600 aux cent kilomètres. Quant à l'huile, le moteur n'en exige qu'à peine 1 litre aux 1.000 kilomètres.

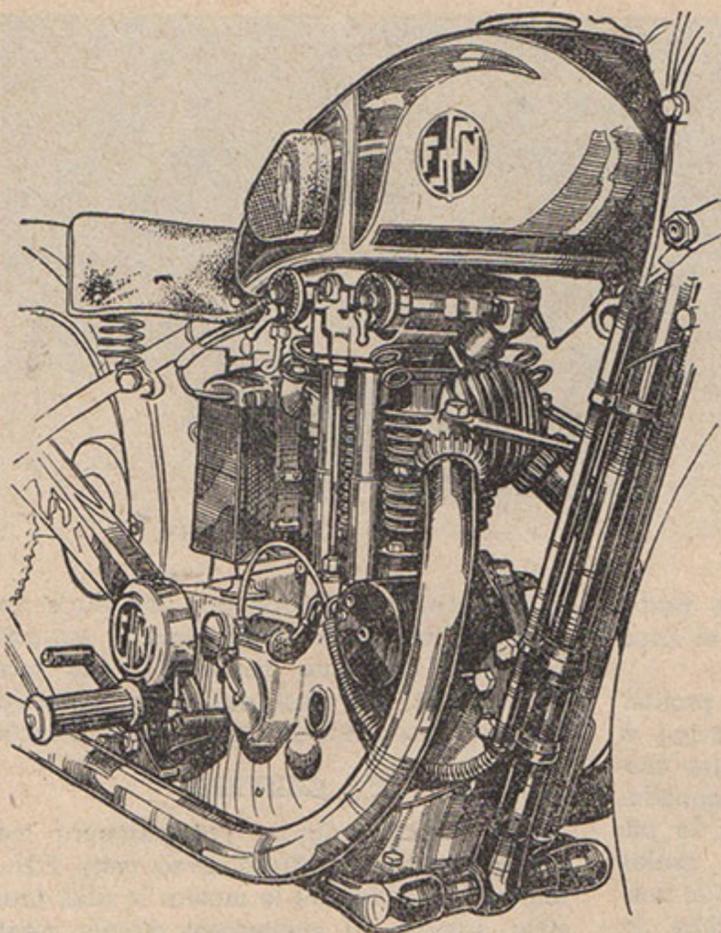
Sur route en pointe, bien à plat sur le réservoir, l'indicateur de vitesse est monté au maximum à 138. Pour vérifier cette indication qui ne me semblait que très peu exagérée, je suis monté à l'autodrome de Montlhéry, juge de paix définitif, qui me prouva le bien fondé de mes impressions. Avec le gicleur normal de série et la bougie Lodge H 53 dont je m'étais servi aussi bien en ville que sur la route, le tour de piste fut couvert en 1' 07" 4/5, soit à la vitesse de 135,304... avec phare et silencieux. Un essai fait avec une Lodge BR. 5, bougie de course beaucoup plus froide ne donna aucune amélioration, ce qui prouve que le moteur n'a aucune tendance à l'échauffement.

Sur le circuit routier de 9 km 181, où je pus encore une fois apprécier la tenue en ligne droite et, les capacités de vireuse



Vue du côté gauche du moteur de la « 86 » faisant bien ressortir la belle netteté des grandes surfaces d'aluminium sablé.

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



Sur le dessin ci-contre on voit nettement comment sont constitués les dispositifs de rattrapage de jeu des culbuteurs. Les boutons molletés servent au réglage et les petits écrous à levier sont destinés à bloquer les boutons une fois le réglage obtenu. On remarque également les deux pédales indépendantes du sélecteur.

Ci-dessous la « 86 » vue du côté distribution. Les longs silencieux cylindriques ne déparent nullement la ligne de la machine.

ainsi que le freinage et les extraordinaires accélérations de la 86, je fis mon meilleur tour en 5' 36", moyenne 98,371. C'est plus que beau pour une supersport de série! Au bout d'une heure sur ce circuit, mon totalisateur m'indiqua que j'avais couvert dans ce laps de temps une distance de 97 km. 240.

Je n'ajouterai aucun commentaire à cet exposé très objectif. Quant aux chiffres, ils parlent par eux-mêmes.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Maintenant que nous savons de quoi est capable la 500 cmc F.N. « 86 » voyons comment elle est constituée :

Le cadre est du type dit à semelle, mais la semelle est très large et encadre le bas du bloc-moteur, les deux tubes qui la forment continuent jusqu'au moyeu arrière. La section énorme de ces tubes rassure d'ailleurs dès le premier coup d'oeil sur leur rigidité, encore accrue par de formidables raccords brasés. C'est du reste une des caractéristiques dominantes de ce cadre que la forte section des tubes. La fourche est du type normal, mais elle se caractérise par sa chasse constante, son grand débattement et l'extrême souplesse de son gros ressort. Elle comporte un amortisseur placé à l'axe supérieur et commandé par un gros bouton molleté, bien à portée de la main, des ressorts compensateurs évitent totalement le coup de raquette.

Le réservoir en crosse contient 15 litres de carburant, les freins ont des tambours de 220, très larges, et j'ai dit plus haut tout le bien que je pensais d'eux.

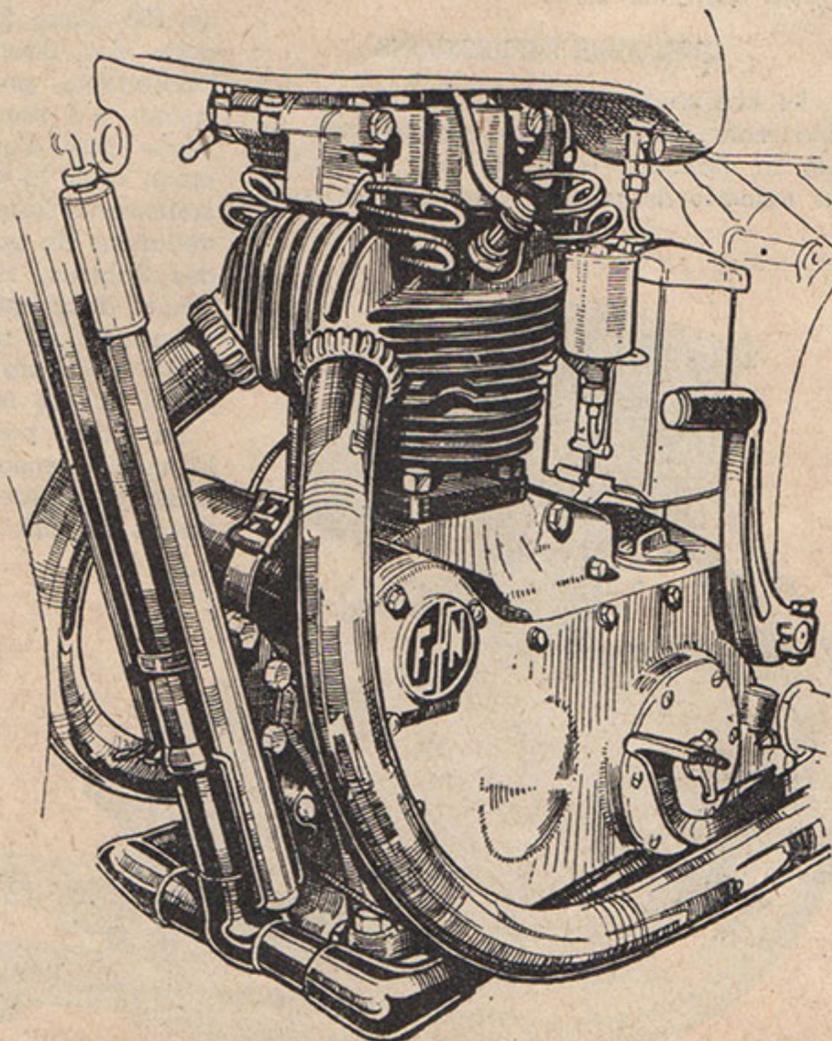
Le moteur, un bloc, a 80 m/m. d'alésage et 99 de course, sa cylindrée est donc de 497 cmc. Sa culasse à double échappement est en bronze et les soupapes sont de fort diamètre, avec de toutes petites queues. Elles sont rappelées par des ressorts en pincettes assez faibles étant donné leur poids réduit. Les culbuteurs sont complètement enfermés dans

un boîtier d'aluminium, très étanche, ils attaquent les soupapes par l'intermédiaire de poussoirs, pour éviter l'ovalisation des guides. Ils sont rappelés par de petits res-

commandée par un sélecteur à double pédale, placé à droite.

Enfin la machine est équipée de pneus de 27x3,25. S.A.Z.

Le dessin ci-contre fait particulièrement remarquer quelques points intéressants du moteur et du cadre : les nombreuses ailettes entre les deux crifices d'échappement, le boîtier d'aluminium enfermant intégralement toutes les parties hautes de la distribution, le bouchon renflard (près du kick-starter) enfin les dimensions impressionnantes des tubes de cadre.



Si L'ACCIDENT



n'existait pas...

J'ai voulu commencer mon article sur une note optimiste, en imaginant un instant le paradis terrestre que serait une circulation intense sans accident de la route; hélas, au moment même où j'écris ces lignes, j'ai en mémoire le terrible accident de Villeneuve-St-Georges, où, dans une collision avec un camion, un autocar fut littéralement pulvérisé. Bilan: 3 morts et 12 blessés graves.

Ce n'est pas faire preuve d'autophobie que de dire courageusement: l'accident de la route coûte chaque année des milliers d'existences au pays. Dans l'intérêt même de l'avenir de la locomotion automobile, sachons regarder le péril en face, et tâchons d'y mettre le hola.

Aussi ne nous proposons-nous pas de reprendre après les autres des analyses qui, pour passionnantes qu'elles soient, sont connues de tous.

Nous avons pensé que derrière cette campagne d'opinions, ce mouvement destiné à créer un état d'esprit, il existait quelque chose de positif, de solide, un « grand œuvre » qui n'attend qu'un signe pour sortir des cartons et se muer en réalités.

C'est pourquoi j'ai demandé pour vous, à l'animateur de ce mouvement, à Maître Royat, ancien bâtonnier de l'Ordre des Avocats au barreau de Lille, de soulever un coin du voile et de m'indiquer quelques unes des grandes lignes du plan suivant lequel il est possible d'organiser la Sécurité en France.

Si l'accident de la route est la rançon du progrès de l'automobilisme, il ne faut pas, a priori, admettre que cette rançon soit inévitable. Il est d'ailleurs faux d'imputer au véhicule lui-même tous les sinistres de la route. Les organes de sécurité des engins actuels — freins, direction, pneus — sont plus sûrs aujourd'hui à 100 kilomètres à l'heure, qu'ils ne l'étaient il y a dix ans à 60 kilomètres à l'heure. Par contre, si la mécanique a évolué favorablement, la route s'est stabilisée depuis de nombreuses années. Je ne nie pas que les revêtements de certaines routes nationales soient de véritables billards, mais je dois avouer qu'au point de vue profil du terrain, courbures des virages, antidérapage, je n'ai trouvé que de rares exemples de modernisation de notre réseau routier.

On pourrait objecter que l'usager prévenu de cette carence routière partielle, devrait de lui-même mettre un régulateur à ses velléités d'imprudence; hélas, comment freinerait-il en temps opportun son véhicule quand il ne sait pas réfréner ses instincts d'indiscipline. Qui n'a, au moins une fois dans sa vie enfreint les règles du code de la route? Qui ne s'est trouvé en face d'usagers de la route,

de cyclistes, de piétons, ignorant les plus élémentaires rudiments de ce code?

Sans dresser la statistique en pourcentage des différentes causes d'accidents de la route, on peut aisément en énumérer les principales:

- Imprudence des conducteurs et plus encore des piétons (40 0/0 des piétons renversés dans les villes négligent les traversées cloutées, et s'engagent sur la chaussée sans vérifier si elle est libre);
- Ignorance ou mépris des règles du Code;

- Enfants imprudents qui, par stupide gloriole, traversent la rue au moment précis où arrive une auto;

- Pneus usés et freins mal réglés;
- Feux aveuglants, phares codés mal réglés;

- Jeu excessif dans les organes de direction;

- Ivresse des conducteurs;
- Absence de glaces de sécurité;
- Fermeture incomplète ou défectueuse des portes.

Et je suis persuadé qu'en lisant cette énumération, il vous viendra certainement à l'esprit d'autres causes d'accidents plus ou moins bizarres et inédites.

Cette situation étant établie, connue de tous les automobilistes et déplorée par les autorités, il peut sembler étonnant que l'on n'ait pas jusqu'ici songé à s'y attaquer sérieusement. A vrai dire, on doit mentionner les initiatives de quelques groupements locaux, de quelques associations pleines de bonnes intentions, mais que peut une poignée de gens décidés devant la masse inerte?

Ce qu'on a fait dans les pays les plus frappés

Il arrive parfois que les événements forcent l'homme à agir. C'est ce qui s'est produit aux Etats-Unis et en Angleterre.

Effrayé par le chiffre astronomique des accidents mortels et des invalidités totales, le président Roosevelt a donné l'impulsion à une campagne nationale en faveur de la sécurité. Les quelques 40 états américains rivalisent d'émulation et d'organisation, et si l'on peut dire que l'ensemble du travail accompli depuis deux ans manque de cohésion, les résultats n'en sont pas moins éloquents, puisque dans certains états on a constaté jusqu'à 31 0/0 de baisse dans le nombre des accidents mortels.

En Grande-Bretagne, l'initiative privée s'est manifestée depuis de longues années sous forme d'une association de Bienfait public dénommée « Safety First »

— Sécurité d'abord. Cette association a joué un rôle éducatif de premier plan parmi les jeunes enfants des écoles que l'on a habitués à savoir se diriger correctement dans les rues et sur les routes. Depuis peu, le ministre des Transports lui-même, en la personne de M. Hore Belisha, a pris en main la direction de la campagne de sécurité anglaise. Il est encore trop tôt pour évaluer les résultats de cette énergique entreprise.

L'organisation de la sécurité routière

Il y a environ un an, la presse automobile saluait l'avènement d'un nouveau confrère. Le titre choisi par cette revue, « La Route Tragique », sembla à certains quelque peu mélodramatique et subversif, et les farouches défenseurs de l'automobile se gendarmèrent tout d'abord contre un mouvement qu'ils crurent autophobe et inspiré peut-être par la politique du rail. Les numéros qui suivirent la première livraison montrèrent la grossièreté de cette erreur et par contraste firent apparaître le courage de celui qui osait s'attaquer à pareil « morceau ». Vous avez certainement lu partout, dans la grande presse, de ces colonnes d'extraits d'articles ou de statistiques publiées par cette revue.

A vrai dire, tout est à faire, et il faudra reprendre le régime automobile depuis sa base. La campagne de réforme devra s'exercer en premier lieu sur les véhicules eux-mêmes. Elle s'attaquera ensuite et dans l'ordre, aux conducteurs, aux routes, au Code — qui nécessite de nombreuses modifications, — aux autres usagers de la route: cyclistes et piétons, et enfin elle fera appel au concours d'une police volante, souple et instruite de tous les problèmes routiers qui exercera un contrôle vraiment efficace. Avant de développer les points importants de ce programme, examinons comment il sera possible d'en financer l'exécution. Car il est malheureux de constater une fois de plus que toutes les entreprises, même les plus nobles, se réduisent à une « affaire de gros sous ».

Alors qu'en Angleterre et aux Etats-Unis on dispose pour l'exécution des campagnes de sécurité de capitaux qui se chiffrent par millions de livres et de dollars, on en est réduit en France à faire appel aux bonnes volontés. Il faut envisager de faire patronner cette œuvre par un comité national de la sécurité, composé de techniciens, de fabricants, d'assurances reconnues par l'Etat, de grands journalistes, de représentants du gouvernement, etc..., qui, par leur influence dans

tous les milieux intéressés pourront diffuser la bonne parole en faisant appel à toutes les méthodes habituelles de propagande : presse, cinéma, affiches, tracts, radio, etc...

En estimant à environ deux millions le nombre de véhicules automobiles en circulation, on envisage de demander à chacun de leurs propriétaires un droit évalué entre 20 et 30 francs par an qui permettrait de financer la campagne, de payer l'installation d'un nombre déterminé de stations de contrôle, de prévoir la rémunération du personnel strictement nécessaire et d'assurer l'entretien du matériel.

Certains possesseurs de véhicules seront tentés de faire la grimace lorsqu'on voudra faire appel — oh, bien modestement — à leur portemonnaie. Qu'ils réfléchissent un instant. Et qu'ils considèrent que leur véhicule comporte un organisme plus fragile qu'un organisme humain et nécessitant par conséquent, au moins aussi souvent que lui, une visite chez le médecin.

Or, 60 0/0 au moins de véhicules en circulation sont des grands malades que l'on ignore délibérément et qui constituent pour leurs propriétaires une source permanente d'insécurité. Le fait de conduire ces véhicules deux fois par an « à la visite » serait amplement suffisant pour établir un diagnostic infailible et pour permettre à l'usager, qui connaîtrait alors la source du mal, de faire effectuer les réparations par qui bon lui semblerait. Et ces deux visites, c'est certes le minimum de ce qu'un spécialiste peut demander pour la vérification des organes vitaux d'une « mécanique ».

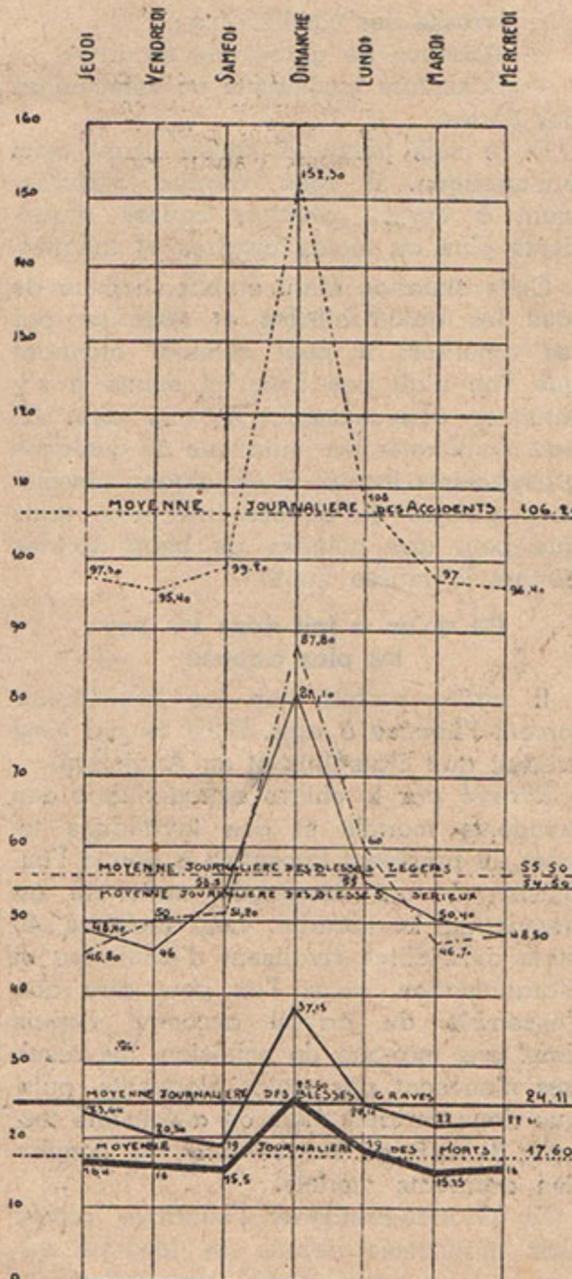
Quand il sera question de s'attaquer aux conducteurs eux-mêmes et d'en éliminer les déficients physiques et mentaux, il y aura certes des pleurs et des grincements de dents. Et pourtant, il est incontestable qu'une sélection s'impose parmi les automobilistes. Notre confrère le Dr Bommier a excellemment montré que la mise en œuvre des organes de freinage d'une voiture demandait à un cerveau idéalement parfait et à des réflexes impeccables un minimum de 1/3 de seconde. Or, sur les machines de série actuelles qui dépassent couramment le 100 à l'heure, il peut se passer bien des choses en un tiers de seconde lorsqu'un accident est imminent. Et ce tiers de seconde théorique se multiplie par un coefficient plus ou moins important suivant que le conducteur est un alcoolique, un malade, un mutilé, un névrosé. Il est certain que sans aller jusqu'à exiger un examen médical de tout conducteur, il sera peut-être nécessaire dans un but de sécurité collective de s'inquiéter des antécédents de certains individus qui, à priori, peuvent sembler inaptes à la conduite automobile.

Passons maintenant à la réforme de la route elle-même. Il peut sembler paradoxal que les pouvoirs publics n'aient pas encore amplifié les grands travaux routiers qui s'imposent et que l'on a timide-

ment amorcés en certains points du territoire. Le rendement des impôts payés par l'automobile devrait permettre de financer plusieurs fois ces travaux. Il est vrai que l'Etat a des trous plus urgents à boucher, et c'est peut-être pourquoi les améliorations, même élémentaires, attendent toujours le bon vouloir des services intéressés.

Quoi qu'il en soit, sans aller jusqu'à demander la construction immédiate d'autoroutes qui coûtent un million de francs au kilomètre, on pourra améliorer le réseau existant sans dépenses extraordinaires et accroître sensiblement son coefficient de sécurité.

C'est ainsi qu'il sera nécessaire de résoudre le problème des arbres. Sait-on que s'ils étaient supprimés ou simplement reculés de 5 ou 6 mètres de la bordure des routes, on réduirait déjà de 30 0/0 le nombre des accidents? Je sais bien qu'une interminable route sans arbres semble aussi longue qu'un jour sans pain, comme le déclare le proverbe classique, mais, sans prétendre les supprimer totalement, on estime avec juste raison que le dégagement des virages, l'espace ou le recul des arbres sur les routes étroites ou propices au dérapage sont indispensables pour augmenter la sécurité routière.



Et les passages à niveau? Devant la fréquence et la gravité des accidents de passages à niveau, l'opinion publique réclama de tous temps leur suppression. Or, que nous disent les chiffres? D'après une statistique, vieille de plusieurs années, il existe en France, en chiffres ronds, 40.000 passages à niveau; 6.000 traversent des routes nationales, 1.000 sont considérés comme dangereux et 500 en raison de la triste expérience acquise doivent être immédiatement supprimés.

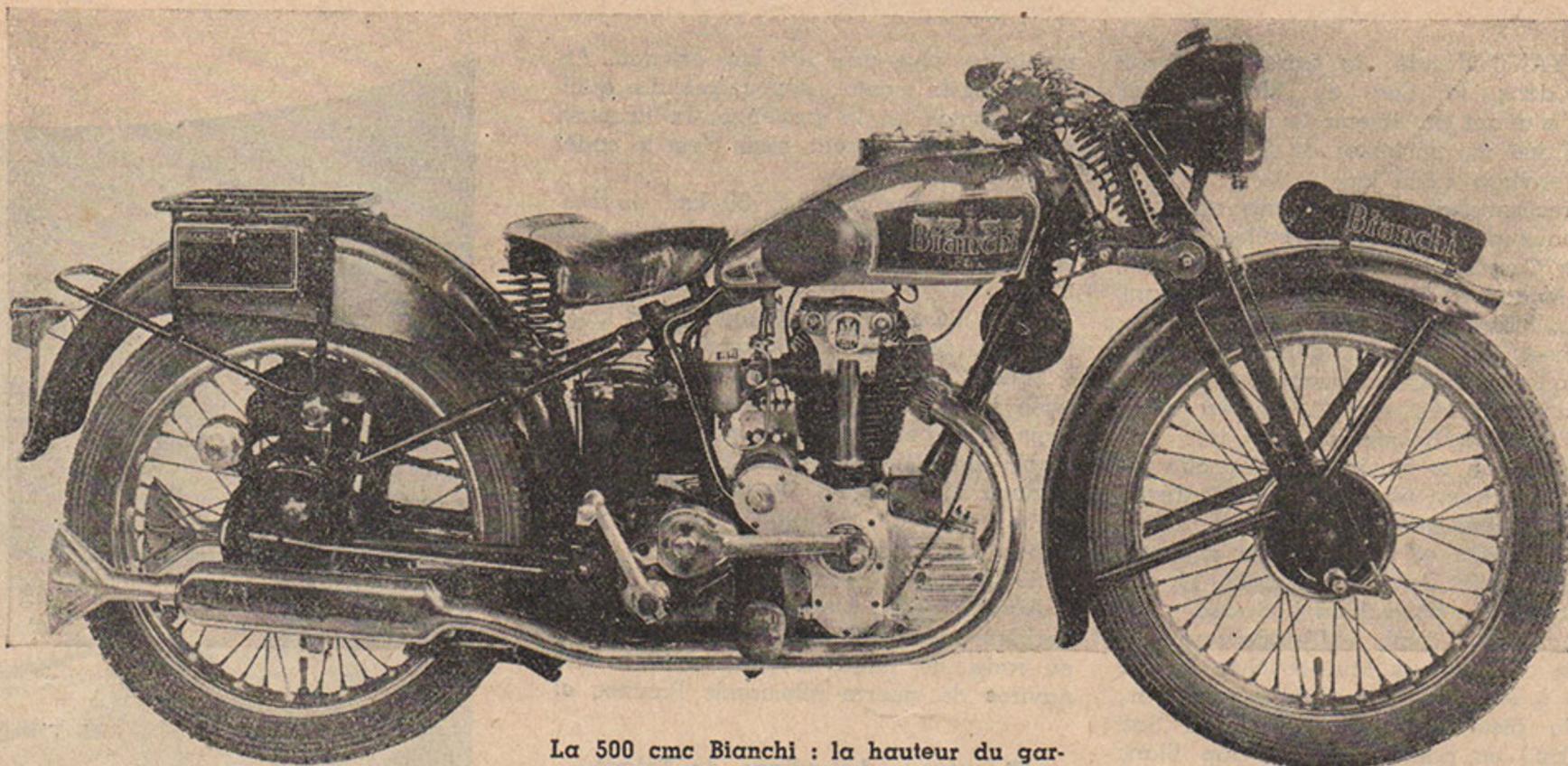
A-t-on idée du budget formidable qu'il faudrait investir dans le remplacement des passages à niveau par des passerelles ou des tunnels? La Commission nationale des grands travaux contre le chômage a établi que le remplacement d'un passage à niveau coûtait en moyenne 2 millions, et que, sur les routes nationales, la dépense unitaire s'élevait à 3 millions, ce qui représente pour ces seuls 6.000 passages importants un budget de 18 milliards de francs, de quoi faire reculer évidemment les plus ardents défenseurs de la sécurité.

Aussi bien, le plan auquel nous faisons allusion ne prévoit-il pas la suppression de tous les passages à niveau; il est relativement facile d'équiper à bon marché tous les passages à niveau de bras signalisateurs mobiles doublés de jour par de retentissantes sonneries et de nuit par des signaux lumineux rouges visibles de loin. Par ailleurs, rien ne s'opposerait à ce que les locomotives possédassent, au lieu des lumignons à huile actuels, deux puissants projecteurs dont les pinceaux lumineux balayant l'espace, l'un horizontalement et l'autre obliquement à 45° en hauteur, rendraient visible la source de danger à une grande distance. De grandes firmes spécialisées ont étudié cette question à fond, et dans plusieurs pays d'Europe, de tels systèmes de signalisation de passages à niveau fonctionnent avec satisfaction.

D'autres problèmes resteraient évidemment encore à résoudre, d'autant plus qu'en cours d'exécution ce plan pourrait encore révéler des lacunes. Mais reconnaissons qu'en l'attente de cette perfection théorique, la mise en œuvre de tous les points du plan actuel constituerait déjà un perfectionnement notable sur le néant actuel.

Il faut s'attendre à des récriminations, à beaucoup de protestations. On peut estimer que 40 0/0 seulement des usagers donneront leur accord et soutiendront de leurs encouragements cette vaste campagne de sécurité en France. Mais les grands mouvements sociaux n'ont-ils pas toujours été inspirés par une minorité? Quand on sera convaincu qu'il est aussi nécessaire de faire établir le diagnostic des maladies de la mécanique que le sien propre, il y aura déjà un grand pas de franchi. Et l'on pourra constater alors que les accidents de la route seront en sérieuse régression.

J.P. GUERIN.



La 500 cmc Bianchi : la hauteur du garde-boue arrière laisse supposer un important débattement de la roue.

MOTOS ITALIENNES

à suspension arrière

LA prestigieuse victoire de Guzzi en 500 cmc., ainsi qu'en 250 au dernier Tourist Trophy anglais de l'Ile de Man a eu un retentissement mondial, et le fait que les deux machines de Stanley Woods avaient des cadres à suspension arrière a provoqué chez les constructeurs italiens un regain d'activité dans ce sens. Avec l'enthousiasme qui caractérise les races latines, puissamment secondés par les encouragements du Duce, d'une part, et par la compréhension d'une clientèle essentiellement motocycliste et très enthousiaste d'autre part, ils se sont immédiatement mis au travail, si bien qu'à l'heure actuelle une demi-douzaine de marques ont mis sur le marché des mo-

dèles à suspension arrière parfaitement au point.

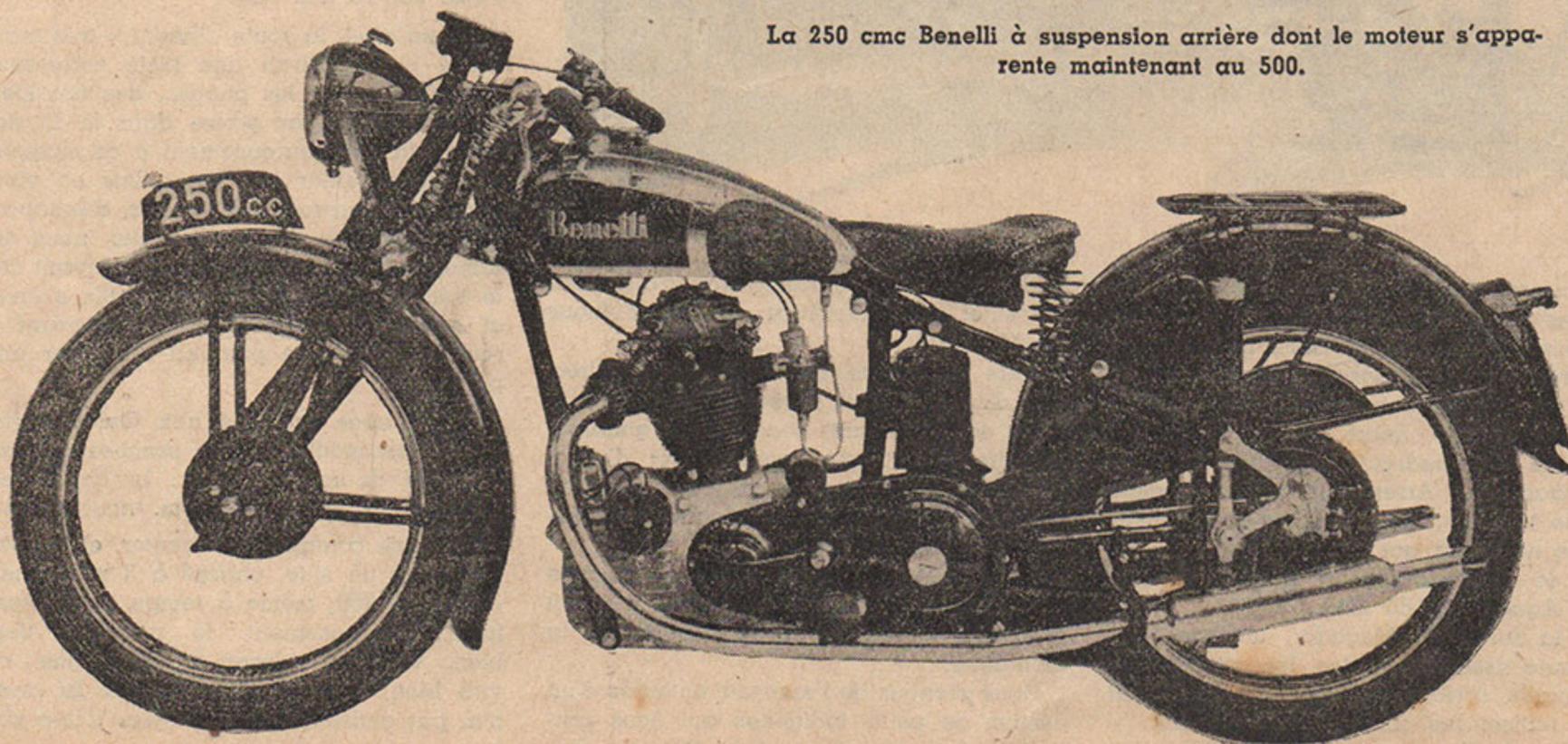
Nous présentons aujourd'hui dans cette page deux des productions les plus remarquables dans ce sens et des plus cotées de l'industrie motocycliste transalpine : la Bianchi et la Benelli.

La suspension Bianchi se compose de deux glissières disposées parallèlement de part et d'autre du moyeu arrière et légèrement inclinées vers l'avant. Les glissières tubulaires contiennent les ressorts de suspension. L'axe de la roue est d'autre part maintenu par une fourche articulée derrière la boîte de vitesses sur un axe de fort diamètre, ce qui rend

tout flottement latéral impossible. Des amortisseurs réglables à friction permettent de doser à volonté la souplesse de cette suspension.

La suspension de la Benelli s'apparente à celle de la Bianchi du fait qu'elle comporte deux tubes disposés semblablement et contenant des ressorts et une fourche centrale souple articulée de la même façon. De plus, les pièces coulissantes portant les pistons qui compriment les ressorts sont guidées par deux glissières à la façon des tiges de pistons d'une locomotive. Là non plus, aucun flottement latéral n'est donc à craindre. Des amortisseurs réglables complètent également le système.

La 250 cmc Benelli à suspension arrière dont le moteur s'apparente maintenant au 500.



CHAQUE COUP DE FREIN VOUS COÛTE QUELQUES CENTIMES

AYANT décidé de faire un circuit dans le Sud du Maroc, mais n'ayant pu obtenir le congé sollicité, je dus me contenter de 3 jours pour faire environ 1.350 km.

Je recommande ce circuit aux amateurs de beaux paysages et de belles photos : Rabat, Casablanca, Azemmour, Mazagan, Safi, Mogador, Agadir, Tiznit, Taroudant, l'Atlas, Marrakech, Casa, Rabat.

Samedi soir 25 avril, départ de Rabat pour aller coucher à Mazagan, à 192 km. où nous arrivons vers 22 heures, après avoir traversé Azemmour.

A Mazagan, le patron de l'hôtel où nous descendons est un ancien sidecariste ; inutile de dire que les « motards » sont bien accueillis et que les prix n'y sont pas prohibitifs. Pension Cambola, 11, rue Richard-d'Ivry, notez bien l'adresse.

Dimanche 26 avril. — L'étape sera plus longue car il nous faut coucher le soir même à Agadir. Nous partons vers 7 h., par la piste côtière qui mène à Safi (145 km.) en passant par le Cap Blanc et Oualidia.

Au début, route goudronnée jusqu'à 25 km. environ, puis passable avec quelques trous, et l'on ne retrouve le goudron qu'une trentaine de km. avant Safi. La route est très pittoresque. Un ravitaillement d'essence possible à Oualidia (à peu près à mi-chemin) en allant vers Safi. Safi. Arrêt pour prendre quelques pho-

meilleure, plus que 104 km. environ. Arrêts dans la montagne pour prendre quelques photos, et la moyenne, la fameuse moyenne s'en ressent, mais c'est le cadet de mes soucis...

La nuit nous prend à 80 km. du but, nous continuons et arrivons à Agadir vers 10 h. 30, après un autre arrêt à une cantine.

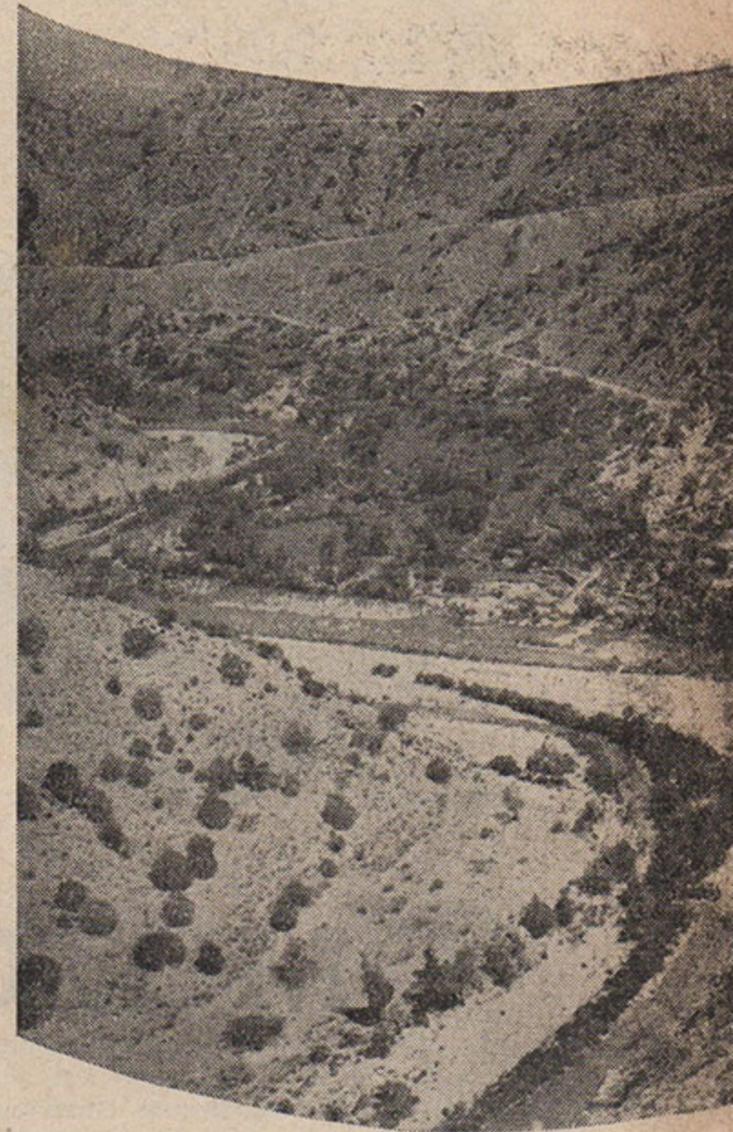
Notre journée a été d'environ 518 km. ; la 350 a bien marché jusqu'ici.

Lundi 27 avril. — Nous passons la matinée à visiter la ville et à voir quelques amis. Une petite mise au point chez l'aimable motoriste Taillandier avec qui nous parlons un peu moto. Du haut de la montagne, de la casbah d'Agadir, nous avons une vue magnifique sur la rade et le Souss.

Agadir Irir (la forteresse de l'épaule en berbère) est devenue célèbre par le séjour en rade, de juillet à octobre 1911, des navires de guerre allemands Panther et

Ci-contre : Le village de Talaat Nous et l'Oued N'fis, route de Taroudant à Marrakech, dans le Grand Atlas (Il ne faut pas manquer les virages).

Ci-dessous : Agadir et sa montagne, sur laquelle est juchée la casbah.



tos, comme de juste ; plein d'essence, petit tour de la ville en vitesse et nous repartons sur Es Sebt (25 km.) bonne route goudronnée. Nous passons l'oued Tensift, puis Telmest (essence) et nous arrivons à Mogador, route assez bonne, quelques tronçons non goudronnés (163 km. de Safi). Mogador. — Arrêt pour déjeuner, visite rapide toujours, coup d'œil aux fameuses dunes de sable qui ont bien diminué depuis le reboisement, et nous repartons vers Agadir (à 185 km.).

A la sortie de Mogador, un bon bout de route assez mauvaise, les attaches de ma malle arrière en sautent, petit arrêt pour utiliser les courroies de secours.

Enfin, à Tamanar, la route redevient

Berlin, prélude de l'accord franco-allemand au sujet du protectorat du Maroc (nous dit Michelin).

Vers 11 heures, nous partons en direction de Tiznit, puis revenons reprendre la route de Taroudant. Bonne route goudronnée traversant une grande forêt d'arganiers. Tout au long de la route, presque tous les kilomètres, s'échelonnent de superbes casbahs rouges.

Taroudant est entouré d'une muraille crénelée (de 6 km. paraît-il) mais il y fait si chaud qu'il nous tarde d'arriver à la montagne.

Nous prenons de l'essence, entourés d'un essaim de petits indigènes qui nous parlent en français et sont fiers de nous dire

TOURISME

Trois jours

qu'ils l'apprennent aux cours du soir. Ils nous avisent que la route va être mauvaise sur 35 km.

Et, en effet, la route devient « très mauvaise » ; on dirait une piste entretenue uniquement par les pneus... des touristes.

Par endroits, on passe dans le lit des oueds, (à sec heureusement à ce moment) et il faut veiller que les galets ne viennent pas caresser les tuyaux d'échappement. Sur cette partie de route, nous entamons une danse macabre, et devant cette désolation, la sacoche à outils s'ouvre et sème son contenu, nous obligeant à revenir en arrière pour en récupérer une partie.

Enfin, nous arrivons aux Ouled Berrehil et c'est meilleur. Nous sommes presque au pied de la montagne ; le Tizi N'Test dont le col est à 2.400 m. nous attend.

La route commence à monter, et j'avoue que pour un side, chargé à 3 personnes, avec une 350, même à temps, c'est assez juste. Heureusement, la première tient bien. Vive le sidecar en montagne, on vire bien, c'est le principal car la route n'a, par endroit, que la largeur d'une voiture.



Dans le Grand Atlas marocain. Devant Tahnaout en allant à Taroudant, il faut quelquefois aider la police de la route. Un bon motocycliste doit savoir piloter... un chameau.



Dernières photos, et en route. La température est de 10°. Nous avons 425 km. à faire.

Tagadirt N'Bour, Asni, les gorges de Moulay-Brahim, Tahanaout, arrêt pour déjeuner au bord d'un ruisseau, et nous arrivons à Marrakech.

Visite à M. Juncas, le sympathique agent de Monet, nous rencontrons M. de Fontguyon, bien connu des lecteurs de « Moto-Revue » par ses récits.

Puis nous quittons Marrakech pour traverser la monotone plaine de Ben Guerir et ses 37 km. de ligne droite; Mechra ben Abbou, Settat.

Nous y dinons et revenons à Rabat (330 km. environ de Marrakech).

Cette petite randonnée a été faite avec une 350 Monet 2 temps, avec side Bufflier, 3 personnes et quelques bagages. Pas une seule crevaison, sans doute à cause

de la présence d'un vieux pneu de secours.

Je me permets de conseiller aux sidecaristes le frein sur la roue side pour la montagne tout au moins. En s'en servant judicieusement, c'est très utile.

Résultats techniques... : 1.350 km. environ. Moyenne à faire pâlir les amateurs de vitesse, avec 22 photos, trois superbes coups de soleil (mon nez a fait peau neuve) mais cure de plein air et provision de bonne humeur.

Ch. MAGNE.

AU MAROC de vacances

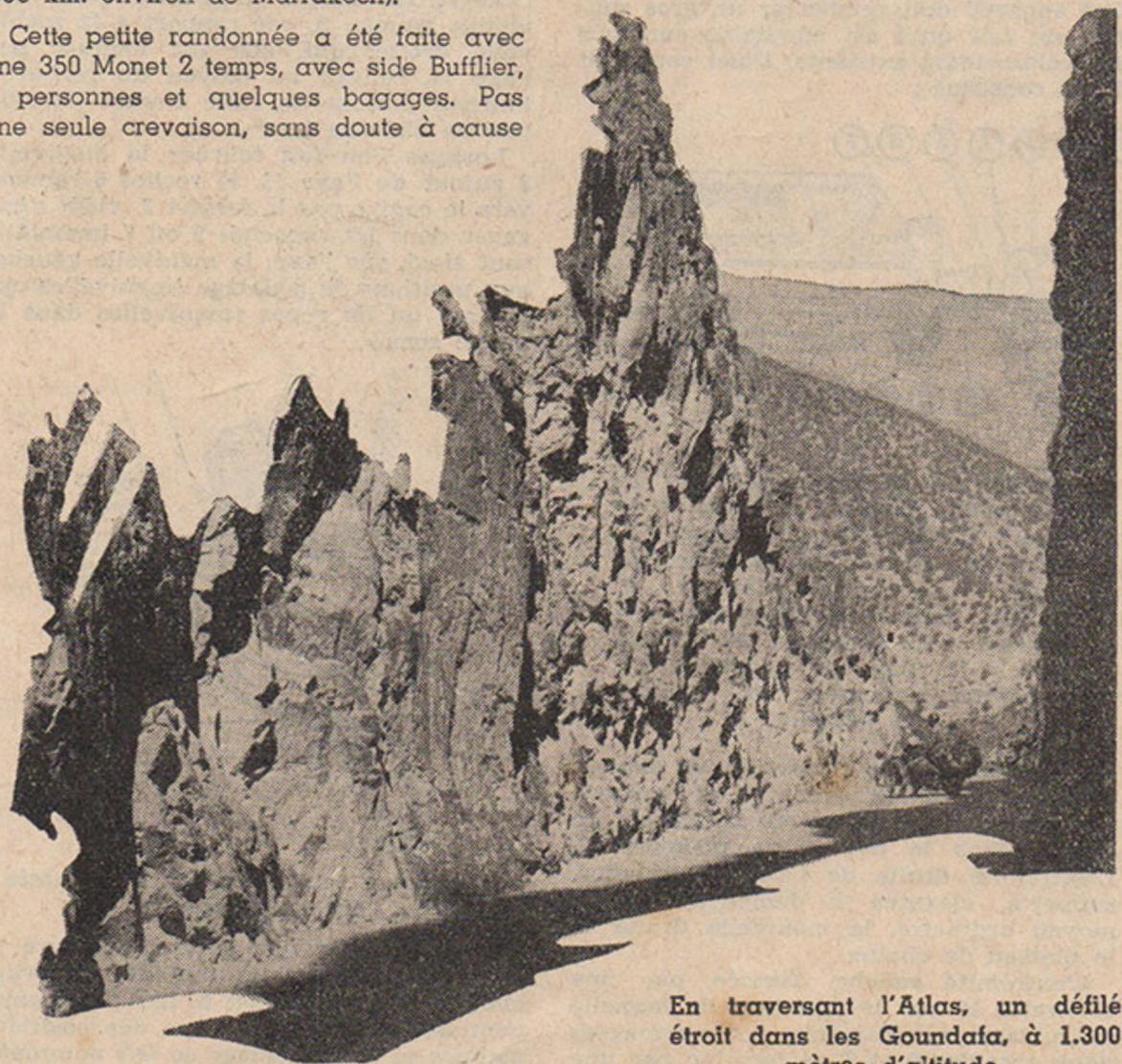
Du col, la vue est magnifique et nous nous y attardons. D'un côté, la plaine du Souss et de l'autre les Goundafa.

Nous nous sommes même bien attardés car la nuit nous surprend dans la descente; grâce à ma bonne Soubitez et mes deux phares, tout va très bien. Je dois dire que j'apprécie vivement d'avoir monté le frein sur la roue du side, et que la maison Bufflier m'en a fourni un très bon. Ce n'est pas de trop en montagne.

Nous nous arrêtons à Ijoukak-Goundafa pour passer la nuit, à l'hôtel de l'Agoundis, Maison Tournellec, nom bien français. Nous y mangeons très bien, pour pas cher, et avons des chambres très propres.

Le tout à 1.300 mètres d'altitude, en un site très pittoresque car un petit torrent passe sous les fenêtres. Aux environs, les ruines de la mosquée de Tinnel, la casbah Goundafa, etc... Etape, 215 km.

Mardi 29 avril. — Il faut songer au retour, et c'est dommage. Ijoukak est à 45 km. du Tizi et à 95 km. de Marrakech. Je recommande aux lecteurs de « Moto-Revue » de s'y arrêter, ils ne le regretteront pas.



En traversant l'Atlas, un défilé étroit dans les Goundafa, à 1.300 mètres d'altitude.

CONSTRUCTEURS FABRICANTS

BOUGIE LODGE A L'ESSAI ★

Voici une offre fort intéressante des Ets Dektereff, agents généraux de la fameuse bougie Lodge : sans engagement, ni frais, les Ets. Dektereff offrent aux lecteurs de « Moto-Revue » une bougie Lodge à l'essai. Les intéressés trouveront dans ce même numéro, une page entière leur donnant toutes indications utiles pour cet essai gratuit.

UN EVENEMENT EN CARTOGRAPHIE ★

Nous avons signalé l'an dernier les cartes « France entière » éditées par Shell qui, grâce à l'ingénieux système de pliage Foldex, permettaient d'avoir à l'échelle de 1/1.000.000^{me} toute la France sous une seule couverture.

Encouragée par le succès de sa carte France entière, Shell lance sur le marché, une série de cartes régionales au 1/400.000^{me}. Le grand intérêt de ces cartes est - toujours grâce au pliage Foldex - que chacune d'elles couvre

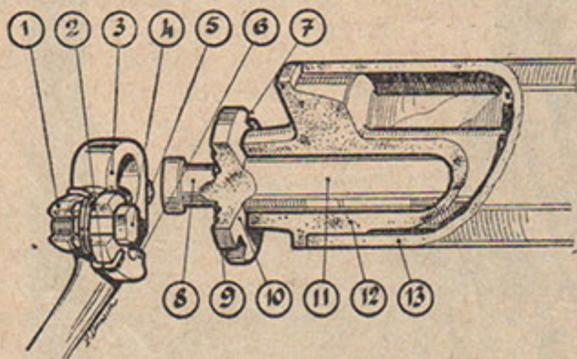
une très large région (60.000 km². en moyenne) tout en présentant des détails aussi complets que possible. Toute la France se trouve détaillée dans les 10 cartes suivantes :

- N° 1 : NORD, BELGIQUE.
2 : BRETAGNE, COTENTIN.
3 : REGION PARISIENNE.
4 : EST, ALSACE-LORRAINE.
5 : VENDEE, CHARENTES.
6 : CENTRE, AUVERGNE.
7 : LYONNAIS, JURA.
8 : SUD-OUEST.
9 : LANGUEDOC.
10 : SUD-OUEST, CORSE.

En 10 cartes, Shell a donc trouvé le moyen d'offrir une cartographie complète et détaillée de la France. Ajoutons que ces cartes fourmillent de détails touristiques, comportent les plans des principales villes et présentent une agréable hardiesse de coloris qui, malgré l'abondance des détails, permet une lisibilité parfaite.

Déclancheur de pédales pour Vélomoteurs *

Tous les possesseurs d'anciens vélomoteurs à pédales non déclanchables seront certainement intéressés par le nouvel appareil qui vient d'être mis sur le marché. Il s'agit d'un déclancheur de pédales, permettant de les ramener toutes deux dans une position fixe, et sur le même plan. Cet appareil doit remporter un gros succès, du fait qu'il est adaptable sur tous les vélomoteurs existants. Voici comment il est constitué :



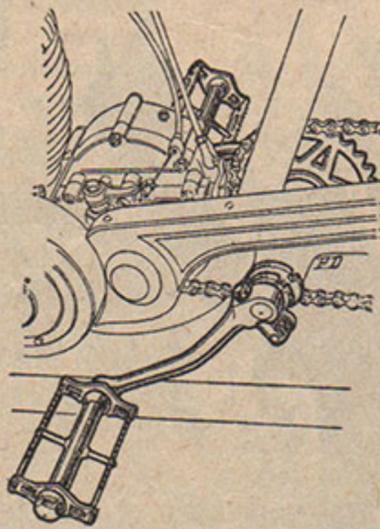
Détail du déclanche-pédales ; la manivelle gauche est sortie de l'axe : 1. Clavette ; 2. Ressort ; 3. Manivelle gauche ; 4. Axe de cliquet ; 5. Ecou de clavette ; 6. rochet ; 7. Encoche ; 8. Partie décollée ; 9. Encoche ; 10. Colerette ; 11. Axe du pédalier ; 12. Coussinet excentré ; 13. Boîtier de pédalier.

L'axe de pédalier 11 tourillonne dans le coussinet d'alu 12 excentré et pouvant tourner pour le réglage de la tension de chaîne dans le boîtier de pédalier 13. L'extrémité droite de l'axe de pédalier, supporte, clavetée à demeure, par le moyeu ordinaire, la manivelle droite et le plateau de chaîne.

L'extrémité gauche, fermée par une colerette 10 sur le pourtour de laquelle et suivant un diamètre, sont ménagées deux entailles 9 et 7, se termine par une partie cylindrique décollée 8.

Ce décolletage qui remplace le méplat ordinaire d'un clavetage a pour but, au mépris de la clavette 1, qui vient faire saillie dans le décolletage 8 et qui est serrée par l'écrou 5, de maintenir latéralement la manivelle gauche 3, tout en lui laissant la liberté de tourner autour de l'axe 11. Le blocage en position de la manivelle gauche 3, par rapport à la manivelle droite, qui elle est bloquée sur l'axe 11, se fait au moyen du rochet 6 tournant autour de l'axe 4 vissé dans la tête de clavette 1.

Lorsque l'on fait tourner la manivelle 3 autour de l'axe 11, le rochet 6 ramené vers le centre par le ressort 2, vient s'engager dans les encoches 9 ou 7 immobilisant ainsi, sur l'axe, la manivelle gauche, aux positions de pédalage (manivelles opposées) ou de repos (manivelles dans le même sens.)

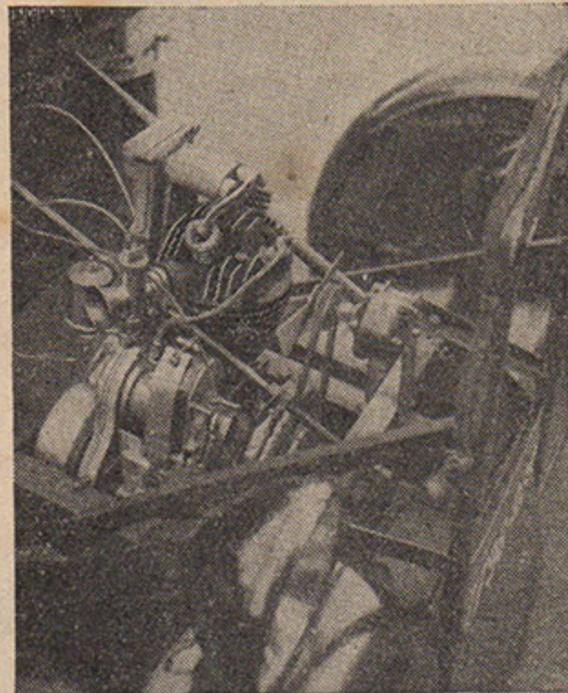


Remarquer ici la position horizontale des deux pédales

Il est à noter que cette manœuvre se fait très aisément en marche en levant avec le doigt le rochet 6. Les pieds amènent les manivelles à l'une des positions voulues et l'encliquetage se fait automatiquement.

LE QUATRE TEMPS ARDEX

M. Tamine, constructeur du cyclecar Ardex, vient de nous présenter son nouveau modèle équipé d'un bloc-moteur quatre temps à culbuteurs. Voici une vue du moteur en attendant une prochaine et plus ample description.



XX^{me} FOIRE DE BORDEAUX

Depuis plusieurs années, le Salon de l'Automobile, de la Motocyclette et du Cycle est l'une des sections les plus visitées de la Grande Manifestation Economique Girondine.

En 1936, les bâtiments vastes et aérés qui le composent s'élèveront comme précédemment à l'extrémité des allées d'Orléans, côté rivière, avec entrée monumentale sur le quai. Une meilleure disposition générale a été arrêtée : les poids lourds en particulier, un peu à l'étroit les années précédentes, se sont vu attribuer un espace à l'air libre très important.

ON DIT QUE...

◆ La voiturette 3 C.V. D.K.W. à moteur deux cylindres deux temps et roues avant motrices fera l'objet d'un intéressant compte rendu dans « l'Actualité Automobile » de juin. Nombre de motocyclistes étant susceptibles d'être intéressés par cette extraordinaire voiturette, nous leur conseillons de retenir dès à présent le prochain numéro de « l'Actualité Automobile ».

◆ « Moto-Revue » préparant dans son hall une exposition de motos de sport et de tourisme quelques intéressants spécimens ont déjà pris place sur les stands de la Maison de la Moto, entre autres : une 500 Motoconfort M5C, une 350 Motobécane Super-Club, une Monet-Goyon LS4 A, deux Saroléa : 350 Grégoire et 500 culbuteurs, une 135 Peugeot, une 500 Gillet-Herstal, une 750 Terrot bicylindres, une 1.000 René Gillet Bernardet.

◆ Cette maison, qui produit divers appareils de mesure et de contrôle à l'usage des motocyclistes, automobilistes et industriels, fabriquerait un nouveau rasoir mécanique d'une extrême précision, mais pour le compte et au nom d'une maison bien connue déjà pour ses sa-sons à barbe.

LE BOL D'OR

Départ aujourd'hui à
16 heures en Forêt de
St-Germain



ET après-midi, à 16 heures, sera donné le départ du Bol d'Or motocycliste. Le nombre de concurrents régulièrement engagés montre combien nos coureurs tiennent en haute estime cette classique épreuve, une des plus probantes du calendrier français. Parmi ces 57 inscrits, il y a des noms connus, des noms d'hommes qui ont fait leur preuve, qui ont déjà une ou plusieurs victoires à leur actif. D'autres nouveaux venus auront à cœur de disputer la palme aux « anciens ». Les spectateurs peuvent donc être assurés d'assister à une lutte sans merci, vingt quatre heures durant. Certes, de par la qualité des engagés, qui mettront tout en œuvre pour s'assurer la victoire, ce Bol d'Or 1936 sera extrêmement meurtrier pour les machines, terriblement dur pour les pilotes. Tant mieux, le progrès est à ce prix, une course qui n'est pas disputée n'est pas une course.

RISQUONS DES PRONOSTICS...

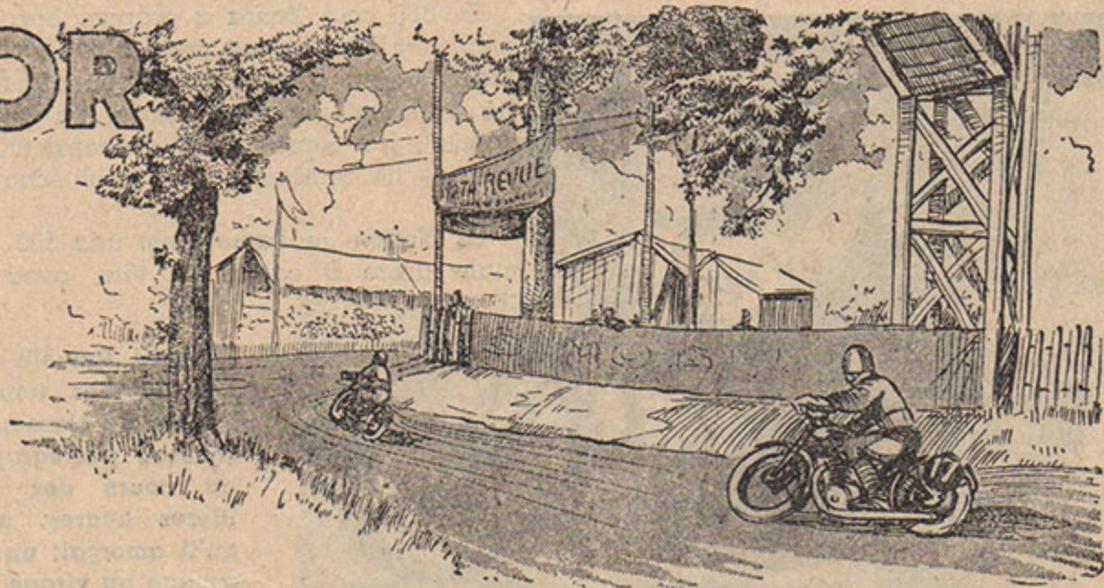
Ne vous attendez pas à ce que nous vous donnions ici des pronostics précis, l'issue de la bataille est beaucoup trop incertaine pour que cela nous soit possible. Nous nous contenterons d'examiner simplement, dans les différentes cylindrées, les concurrents qui ont le plus de chances de terminer en bonne place. Pour ce faire, reprenons la liste des engagés.

Les 125 cmc. :

Quelques noms connus : Maucourant, Wech, Kohler, Duc. Les trois premiers peuvent fort bien fournir le vainqueur, mais l'amateur Duc, de l'A.M.C.F., est bien capable de les mettre tous d'accord. Quant à Richard et Soubie, ce sont les deux X... de la course.

Les 175 cmc. :

Ici, deux concurrents émergent nettement du lot, tant par leurs qualités que par la vitesse de leurs montures : Delaherche et Chocat. Si Delaherche veut bien réfréner son ardeur habituelle et ne pas jouer au « petit fou », nous ne sommes pas loin d'en faire notre favori. Mais cette fois... c'est 24 heures qu'il faut tenir ! Chocat sera pour lui un très rude adversaire, le plus rude de tous sans doute. Baudart pourrait bien jouer les troisièmes larrons. Quant à Alexandre Thévenot, sa machine est vite, certes, mais nous ignorons tout de lui en tant que pilote de Bol d'Or.



Les 250 cmc. :

Voici peut-être la seule classe pour laquelle nous oserons formuler un pronostic précis : Le Roy doit gagner, comme il a gagné l'an dernier et l'année d'avant. Résistant physiquement, pourvu d'une « mécanique » très vite à laquelle il peut tout demander, nous ne voyons personne pour l'inquiéter sérieusement, d'autant plus qu'aux dernières nouvelles, Jean Roulin ne prendra pas le départ. Evidemment, il y a bien Mariani qui a déjà gagné un Bol d'Or, mais nous ne croyons pas qu'il soit assez vite pour lutter efficacement contre un adversaire de la trempe de Le Roy.

L'amateur Guyonnet peut fournir une belle performance, il l'a prouvé à l'Eliminatoire, mais aujourd'hui le temps à tenir est quadruple ; toutefois, nous avons confiance en lui.

Les 350 cmc. :

Nous sommes en présence de 14 engagés desquels émergent tout de suite cinq noms : Fourel, Lhéritier, Tessari, Passet et Venin. Il y a bien deux pilotes officiels de Gillet Herstal, évidemment ce ne doit pas être les premiers venus, ils ont noms Hufkens et Craët.

Donc, parmi les cinq hommes ci-dessus, quatre peuvent certainement prétendre à la victoire : Fourel, Lhéritier, Tessari et Venin, si sa machine tient. A notre avis, Tessari, athlète puissant, doit prendre l'avantage, mais il ne faut pas perdre de vue que Fourel, qui s'est magnifiquement comporté au dernier Bol d'Or, Venin, dont l'endurance et la ténacité sont légendaires sont aussi des vainqueurs plus que possibles. Quant à Lhéritier, s'il tient les 24 heures, il doit prendre une place tout près des premiers.

Les 500 cmc. :

Catégorie chargée, les deux grandes figures du dernier « Bol », Boura et Patuelli, s'y trouvent. Avec eux une poignée d'hommes rapides tels que Richardson, Herzog, Tabart, Boinel, Pouillot et enfin, grosse sensation, un mystérieux X... sur une B.M.W. qui vient de l'autre côté du Rhin. Cet X... sera bien l'X... de la catégorie. A lui de démentir ce que nous allons dire. Autant qu'on puisse en être certain lorsqu'il s'agit d'une épreuve

d'aussi longue haleine, il ne faut pas chercher le vainqueur ailleurs qu'en Boura ou en Patuelli, avec peut-être une toute petite préférence pour Boura qui a sur son jeune rival l'avantage d'une longue expérience. De plus, Patuelli n'est pas actuellement dans une forme physique éblouissante, très surmené qu'il est par son travail. Malgré tout, nous lui faisons confiance.

Parmi les autres concurrents, au tout premier rang Richardson qui sera extrêmement dangereux pour les leaders à la moindre défaillance. Tabart, le vainqueur des 500 l'an dernier, Herzog, qui est rapide et résistant, Vinjen, Pouillot qui fit si belle impression à l'Eliminatoire, et enfin Boinel que nous remarquâmes aussi.

Les sidecars 350 cmc. :

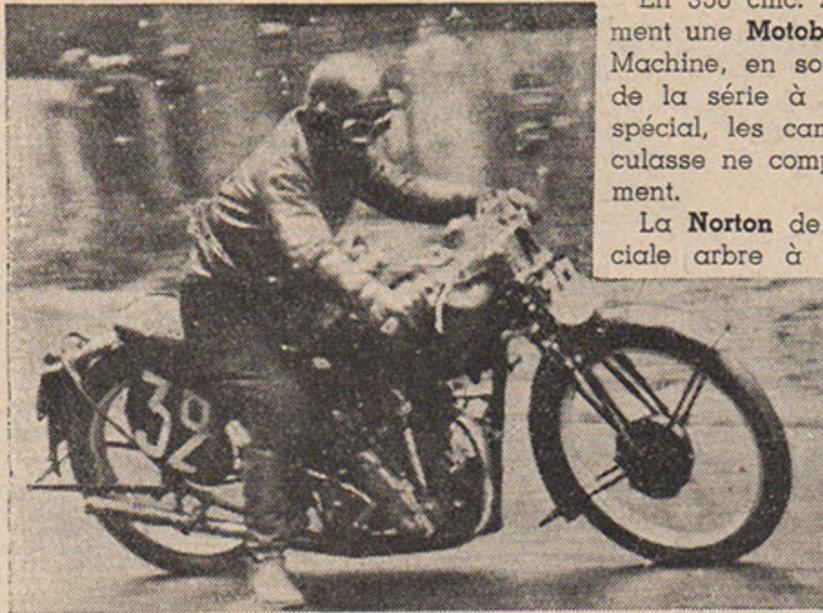
Quatre engagés seulement, mais une lutte admirable en perspective, en effet nous voyons engagé pour la première fois dans le « Bol » un des meilleurs pilotes de sidecar de France, le Lyonnais Aimé Despland, il trouvera un adversaire digne de lui en Kiéné. La bataille sera donc rude, et quoique nous voyions Despland triompher, il est certain que Kiéné lui mènera la vie dure. Et ceci sans compter que Ghekière est de taille à faire mieux que se défendre.

Les sidecars 600 cmc. :

Gillot, Barthélemy, Françoise, Debée ! Quatre pilotes qui, tous, peuvent triompher. On connaît Gillot, extrêmement résistant, très bon pilote, Barthélemy a fait ses preuves et s'est montré très vite à l'entraînement. Françoise a gagné deux Bol d'Or et est recordman général des sidecars, Debée est un amateur avec lequel les meilleurs doivent compter. Nous voyons le vainqueur en Gillot ou Françoise, mais Barthélemy sera très difficile à décamponner, quant à Debée, moins rapide, il ne faudrait pas que nos trois « officiels » aient beaucoup de « pépins » s'ils ne veulent le voir terminer en vainqueur. En résumé, issue des plus incertaines.

LE RECORD GENERAL... 350 OU 500 ?

Le record général du Bol d'Or que détient actuellement René Boura, est de 2.056 km. 560. Sera-t-il battu ? Voilà une



En 350 cmc. Boura a préparé spécialement une **Motobécane** avec bloc-moteur S. Machine, en somme assez peu différente de la série à part le carter en alliage spécial, les comes et le carburateur. La culasse ne comporte qu'un seul échappement.

La **Norton** de **Patuelli** est une 500 spéciale arbre à comes en tête, avec cy-

Edmond Patuelli qui, l'an dernier termina second du classement général, photographié au cours des dernières heures, alors qu'il amorçait un dérapage au virage des tribunes.

question, certes, embarrassante que vont se poser tous ceux qui assisteront à la ronde. Néanmoins, nous croyons pouvoir y répondre par l'affirmative... sauf graves ennuis mécaniques des leaders. A notre avis, le vainqueur général du Bol d'Or 1936 doit couvrir environ 2.200 km.

Et qui battra ce record? Sera-ce enfin une 500? Comme l'an dernier, avec conviction, nous répondrons oui. Tant pis si les événements nous donnent tort! C'est la logique même qui le veut. Pourquoi le Bol d'Or serait-il éternellement l'épreuve, ou, contrairement aux autres, les 500 ne feraient pas la meilleure performance générale. A notre avis, le vainqueur général du Bol d'Or sera donc un des deux hommes que nous avons désignés comme vainqueur des 500: Boura ou Patuelli.

LES MACHINES

Maucourant et **Leblond** piloteront des **M.R.** équipées du bloc-moteur **Sachs** 125 cmc. deux temps à deux vitesses du modèle bien connu.

Richard et **Soubie** auront des **Sphinx** équipées d'un moteur à culbuteurs, deux vitesses, à cylindre en alliage léger chemisé.

Duc aura sa 125 cmc. à culbuteurs habituelle.

Chocat montera une 175 **Magnat-Debon** à culbuteurs du modèle commercial « compétition » à quatre vitesses.

Quant à **Dupont**, il a une bien curieuse 175 cmc. deux temps dont le moteur **D.F.R.** est à refroidissement par eau. Le radiateur est placé à l'avant.

Le Roy a la même **Terrot** 250 cmc. que l'an dernier, mais équipée d'un nouveau moteur, encore plus rapide. Bien entendu, simple échappement, quatre vitesses.

En 350 cmc., **Fourel**, **Lhéritier**, **Tessari** et **Passet** pilotent des **Velocette**, celle de **Fourel** est la K.T.T. dernier modèle, à cadre à semelle, les trois autres sont des types 1934 à cadre interrompu. Rien de sensationnel pour les moteurs qui sont tous à culasse bronze.

Nous verrons encore **Venin** avec sa fameuse machine à moteur **Jap**, cadre double berceau, double commande du frein arrière... et pneus de 27 X 2,75.

Les **Gillet Herstal** sont des 350 cmc. compétition avec fourche à suspension **Neiman** par anneaux de caoutchouc.

lindre aluminium, culasse bi-métal cadre moyeux, jantes, réservoir, etc..., allégés.

Les **Saroléa** de **Richardson** et de **Pouillot** sont des monotubes « Grégoire » du modèle bien connu.

La **Stella** de **Capucciati** a un cadre en double berceau, un moteur **Jap** racing dernier modèle et un radiateur d'huile composé de tubes très fins disposés sur le côté du réservoir.



René Boura, recordman général du Bol d'Or, sur une 350 **Norton** avec 2.056 km. 560 et est engagé cette année sur une 500 **Motobécane**.

La **Prester-Jonghi** de **Despland** est du modèle bien connu. C'est une 350 à culbuteurs du type compétition. Elle a subi une mise au point spéciale et on la dit fort rapide. Quant à son sidecar **Bufflier**, c'est un modèle de course, avec petit marchepied sur le côté de la roue, pas de suspension. C'est celui avec lequel il a triomphé au Grand Prix d'Hyères.

Maurice Le Roy (**Terrot**) gagnant des 250 cmc. l'année dernière et en 1934 semble qualifié pour faire la passe de trois.

La 350 **Sunbeam** de **Kiéné** comporte différentes particularités dues à des modifications faites par son propriétaire. Son cylindre en alliage léger tourné dans la masse, n'est pas chemisé. Son réservoir d'huile est traversé par de petits tubes dans lesquels s'engouffre l'air. Il forme ainsi radiateur. Son sidecar est de sa fabrication: châssis triangulaire en tubes, fusée de roue supportée par une tôle de 4 mm. renforcée par tube soudé à l'autogène.

La 600 **Motobécane** de **Barthélémy** dérive directement du modèle de série 500 cmc. Culasse en bronze simple échappement, elle est munie d'un side spécial, extrêmement bas, remarquablement profilé, roue flasquée. Il est prévu pour être chargé de lest et non pour recevoir un passager.

La 600 **F.N.** de **Gillot** est du type M. 86 « Grand Prix » qui fut présenté au dernier Salon, la culasse est en bronze et comporte un seul échappement. Son sidecar **Bernardet** est du type Grand Sport normal avec châssis étroit et caisse d'un format très réduit, fermée de manière à recevoir le lest réglementaire.

Françoise, primitivement engagé sur **Norton-Précision**, prendra en réalité le départ avec un sidecar **Vannod**. Sa Norton est une 500 cmc. « International » du modèle universellement connu, avec cylindre en alliage léger chemisé, culasse bi-métal, ressorts en épingles. Il y a apporté certaines modifications telles que le remplacement de tous les roulements à aiguilles du moteur par des roulements à galets. Quant à son sidecar **Vannod**, c'est un « Aéroprofil » spécial admirablement profilé, très surbaissé. Il ne comporte aucune suspension et son poids, sans lest n'atteint pas 40 kilos.

L'ORGANISATION

Rappelons que l'entrée du circuit est situé sur l'Avenue des Loges à 500 mètres de la gare et du château, qu'un garage pour vélos, motos et autos est prévu pour les véhicules des spectateurs et qu'en outre un camping très bien organisé fonctionnera pendant la durée de la course. Le prix des places est de: 5 francs à la pelouse; 8 francs au passage; 12 fr. 25 et 20 fr. 25 dans les tribunes.



PARIS - les PYRENEES - PARIS

(XV^e année) 8 au 12 Juillet

La Direction du 3^e Bureau de la Sûreté Nationale, au Ministère de l'Intérieur, a en mains, depuis quelques jours déjà, la demande d'autorisation de notre **Paris-Les Pyrénées-Paris**. Et le Pouvoir Sportif, l'U.M.F. va recevoir les règlements au courant de cette semaine.

C'est en effet du 9 au 12 juillet que se disputera notre épreuve. Dans ses grandes lignes, elle sera la même qu'en 1935, c'est-à-dire que les concurrents seront répartis en deux groupes, le groupe blanc et le groupe rouge. Le groupe blanc comprendra les classes 6 et A (motos 175 et 250 cmc.), Bs et F (sidecars 350 et 600 cmc.) et H, I, J, (cyclecars 350, 500 et 750 cmc.).

Le groupe rouge comprendra les classes B, C, D, E, (motos 350, 500, 750 et 1.000 cmc., sidecars 1.000 cmc.), et K (cyclecars 1.100 cmc.). Les moyennes à soutenir sur route seront de 50 kilomètres à l'heure pour les blancs, et de 55 km. pour les rouges.

MEME FORMULE

Nous avons beaucoup cherché une formule idéale pour faire le classement de ceux qui accompliront parfaitement le concours de régularité. Et nous n'en avons pas encore trouvé une qui nous donne entière satisfaction. Nous voudrions éviter que les concurrents, ayant accompli un parcours de 2.400 kilomètres, soient mis hors course, à l'arrivée à Montlhéry, pour une petite panne, ou même une crevaison.

Non, ce n'est pas une tâche aisée que de classer les concurrents d'une épreuve de régularité. Les concurrents mal préparés lâchent dans la première étape et c'est pourquoi il est utile comme dans Paris-Les Pyrénées-Paris, de faire une première étape très longue et en partie nocturne. Mais après cette élimination initiale on est fort embarrassé! Le fait est que les cols, sauf par mauvais temps, ne peuvent plus provoquer d'éliminations ou même de pénalisations. Impossibilité d'autre part d'imposer des moyennes trop élevées, source d'accidents. On pourrait penser à des contrôles secrets, mais cette dernière solution est impraticable sur de longs parcours, et il faudrait pénaliser l'avance sur l'horaire, mais engager ainsi les concurrents à ménager leurs machines, ce qui n'est pas précisément notre but.

Une épreuve finale à moyenne accélérée donne des résultats discutables, car ce n'est pas la vitesse des machines, mais leur régularité et leurs qualités touristiques que nous voulons développer. Restent donc des épreuves annexes destinées à départager les ex-aequo. C'est à la vérité un procédé bien artificiel.

Nous croyons qu'il y a un point extrêmement important pour l'usager, c'est la facilité de mise en marche. Ne serait-il pas intéressant, à tous les départs d'étape, de faire une épreuve de départ à froid en allouant par exemple 30 secondes pour ce départ et en infligeant 1 point de pénalisation par 30 secondes supplémentaires. Une coupe serait attribuée en fin d'épreuve; cette formule ne plaît guère.

Autre point important: le freinage, mais si on veut des résultats sérieux, les difficultés sérieuses se présentent. L'accélération-freinage n'a pas la moindre signification. Il faudrait en principe prévoir: 1^o) une distance déterminée qui devrait être parcourue en un temps déterminé; 2^o) une ligne blanche à laquelle les concurrents freineraient et on mesurerait la distance. Celle-là non plus ne donne pas satisfaction à tout le monde.

On pourrait penser à récompenser la machine la mieux équipée pour le tourisme, mais que de contestations en perspective. Même remarque pour un concours du concurrent le mieux équipé, et pourtant ce serait bien utile quand on voit l'état de certains concurrents. Autre possibilité, étudier un parcours extra routier comme dans les trials anglais, venant s'ajouter au parcours normal, avec pénalisation pour le footing, etc... Mais est-ce possible. Ce serait d'ailleurs plutôt une épreuve d'hommes que de machines.

Pour l'épreuve de freinage, ne pourrait-on recourir à un freinomètre? Ce serait la solution du problème.

Une épreuve de silence? Très difficile à organiser et possibilité de truquages par les concurrents. Une épreuve de maniabilité, mais nous tombons dans le gymkhana et dans les acrobaties.

QUE FAIRE ?

La formule est, on le voit, extrêmement compliquée. Nous étudions surtout celle qui consisterait à départager les équipes non pénalisées, en vue de l'attribution des coupes.

Le concurrent établirait lui-même, au premier tour de circuit à Montlhéry, sa moyenne type, et il devrait se rapprocher le plus possible de cette moyenne, tour par tour, dans les 8 ou 10 tours qu'il aurait à faire.

QU'EN PENSE-T-ON ?

Vous, lecteur sportif ou concurrent de concours d'endurance, voyez-vous la formule type ?

Hâtez-vous de nous la communiquer: nous saurons vous en récompenser par une petite prime. Et nous vous remercions dès maintenant pour la contribution que vous apporterez ainsi à la cause du sport motocycliste et au perfectionnement de la motocyclette.

Bol d'Or MOTOCYCLISTE

Liste des engagés
avec leur numéro
de course



Eugène Mauve, le « père »
du Bol d'Or, et son infatigable organisateur.

Motos jusqu'à 125 cmc.

1. Maucourant (M.R. Sachs)
2. Leblond (M.R.)
3. Richard (Sphinx)
4. Soubie (Sphinx)
5. Wech (Prest. Aub.-Dunne)
6. Kolher (X...)
7. Kolher (X...)
8. Duc André (A.M.C.F.)

Motos 175 cmc.

10. Chocat (Magnat-Debon)
11. Alex. Thevenot (Terrot)
12. Dupont (X...)
14. Baudart (M.C.P.)
15. Delaherche (S.M.C.F.)

Motos 250 cmc.

18. Le Roy (Terrot)
19. X... (Magnat-Debon)
20. Mariani (X...)
21. Coutant (X...)
22. Guyonnet (S.M.C.F.)
23. Martin R. (A.M.C.F.)
24. Tisserand (M.C.I.F.)

Motos 350 cmc.

28. Fourel (Velocette)
29. Lhéritier (Velocette)
30. Tessari (Velocette)
31. Passet (Velocette)
32. X... (A.J.S.)
35. Cliquet (X...)
36. Barré (X...)
37. Schmidhauser (A.M.C.F.)
38. Chollet (M.C.M. Alfort)
39. Rouchy (M.C.F.)
40. Bernard (M.C.P.)
41. Bunel (M.C.F.)

Motos 500 cmc.

45. Boura (Motobécane)
46. Patuelli (Norton)
47. Richardson (Saroléa)
48. Pouillot (Saroléa)
49. Capucciati (Stella)
50. Dugué (X...)
51. X... (B.M.W.)
52. Venin (Saroléa)
53. Vinjen (A.M.C.F.)

54. Ruben (A.M.C.F.)
55. Maison (M.C. Picard)
56. Boinel (M.C.P.)
57. Cavin (M.C.P.)
58. Tabart (M.C.P.)
59. Herzog (M.C.M. Alfort)
60. Hufkens A. (Gillet-Herst.)
61. Craet (Gillet-Herst.)

Sidecars 350 cmc.

64. Despland (Prester-Jonghi-Bufflier)

65. Kiéné (Sunbeam)
66. Chekière (M.C.I.F.)
67. Brassine (S.M.C.P.)

Sidecars 600 cmc.

70. Barthélémy (Motob.-Bern.)
71. Gillot (F.N. Bernardet)
72. Françoise (Norton-Vannod)
74. Debée (S.M.C.P.)

STANDS

de RAVITAILLEMENT

Dunlop - Baroclem - Castrol -
Kervoline - Mobiloil - Shell -
Sidecars Vannod.

LE BOL D'OR AUTOMOBILE
Réservé aux Cyclecars et aux
Voitures Automobiles

Départ dimanche 31 Mai
à 17 heures 30

Arrivée lundi 1^{er} Juin à 17 h. 30

Lire tous les renseignements
dans l'Actualité Automobile

LE TOUR DE FRANCE

a été marqué par une importante participation militaire.

Le Tour de France motocycliste qui consistait en un périple de 5.000 km. à moyennes imposées s'est terminé dimanche dernier à l'autodrome de Montlhéry où les concurrents ayant terminé avaient à accomplir deux épreuves à moyennes accélérées sur le circuit de 12 kilomètres. La première de ces épreuves se disputait le matin, la seconde l'après-midi. Elles étaient réservées aux seuls concurrents civils et servaient à l'attribution des coupes. Pendant ce temps, les concurrents militaires auxquels les organisateurs avaient largement fait appel, disputèrent une épreuve en terrain varié. Pendant les épreuves à moyennes accélérées, Pahin, Narcy, Boetsch, Braccini, se distinguèrent tout particulièrement, vivant dans un style excellent. Jean, Naas, Bernard, Dumoulin, Andrieu, Voivenel, Mercier se montrèrent très réguliers. Nous remarquâmes également l'amateur Perrodon dont la tenue fut superbe.

NOS FIRMES

DANS LE TOUR DE FRANCE

L'équipe Terrot se composait de Paul Boetsch en 500 cmc. et de Jean Braccini. Evidemment, en tenant compte du handicap de la cylindrée et bien que la R.S. S. de Boetsch fut extrêmement rapide, cette équipe ne pouvait prétendre au classement des coupes. La vieille marque dijonnaise voulant seulement démontrer, une fois de plus, la robustesse et la rigoureuse régularité de ses machines. Le résultat recherché fut pleinement atteint, Boetsch et Braccini terminant premiers ex-aequo, sans le moindre point de pénalisation, Boetsch s'attribuant la Coupe du Président de la République après avoir fait une démonstration splendide.

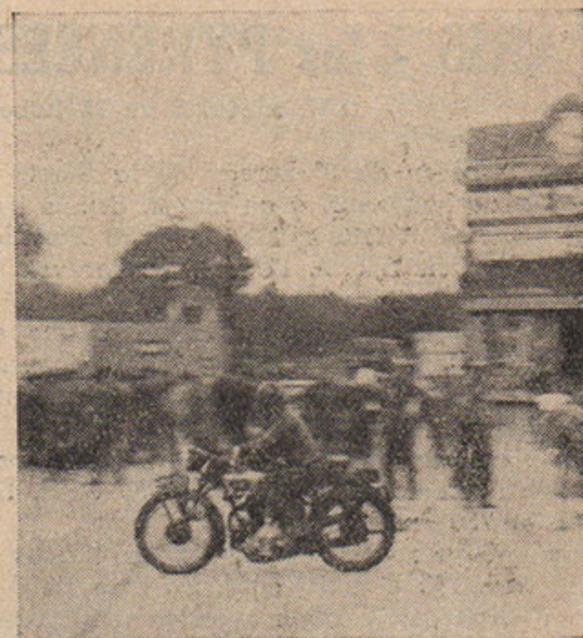
Peugeot avait engagé ses deux pilotes habituels, Pahin et Narcy. Pourvus de machines très vites, excellents conducteurs, ils firent grosse impression à Mont-



lhéry et prirent un net avantage dans le classement pour l'attribution des coupes.

Quatre hommes montaient des Gnome-Rhône flat-twin à transmission acatène. C'était tout d'abord les deux pilotes habituels de la marque, Bernard et Naas, puis Duprat et l'équipe Pelus-Régin en sidecar. Leur excellente tenue n'étonna personne, cette marque étant une vieille habituée du succès dans ce genre d'épreuve. D'ailleurs, avec ces quatre pilotes, l'équipe se vit attribuer le Trophée Gilardoni.

Les « vétérans » Dumoulin et Andrieu pilotaient des 750 Gillet-Herstal; ils ont démontré une fois de plus l'excellence de la vieille marque herstaliennne, se jouant des difficultés de la route. Quant à Mercier, sur la 350 Automoto, il se comporta, lui aussi avec la plus grande régularité. Motobécane, enfin, qui avait engagé



Deux des concurrents qui se montrèrent les plus rapides à Montlhéry : ci-dessus Paul Boetsch (Terrot), ci-contre : Robert Pahin (Peugeot) dont la tenue dans les virages du circuit étonna les spectateurs, photographiés sur la piste de vitesse devant le poste de chronométrage

son agent Voivenel en sidecars 600 cmc. recueille le fruit de ses efforts, puisque ce conducteur termine dans sa classe 1^{er} ex-aequo sans pénalisation. Il est bon d'associer à ce succès de la marque de Pantin, le sidecar Bernardet qui était accouplé à la machine de Voivenel. Notons que c'était aussi un sidecar Bernardet que pilotait Pelus.

Nous devons également signaler toute la satisfaction que Voivenel retira de son équipement d'éclairage et allumage Novi lequel ne lui occasionna aucune difficulté.

LA CHAÎNE YELLOW DANS LE TOUR DE FRANCE

Les chaînes jouent un rôle primordial dans une épreuve comme celle qui vient de se terminer et c'est un sur témoignage de qualité pour la chaîne Yellow que d'avoir été choisie par Mercier (Automoto), Dumoulin et Andrieu (Gillet-Herstal), Pahin et Narcy (Peugeot) et Voivenel (Motobécane).

ET TUBOTOM...

S'il est une panne, bénigne en elle-même, mais susceptible d'être grosse de conséquence, c'est bien le bris d'une tubulure d'essence ou d'huile. Aussi, la plupart des leaders du Tour de France avaient-ils équipé leurs machines de tubulures souples françaises Tubotom. On pouvait les voir sur les Peugeot de Pahin et Narcy; sur les Gnome-Rhône de Bernard, Naas, Duprat et Pelus, Régin sur la Motobécane de Voivenel ainsi que sur la plupart des machines du groupe militaire.

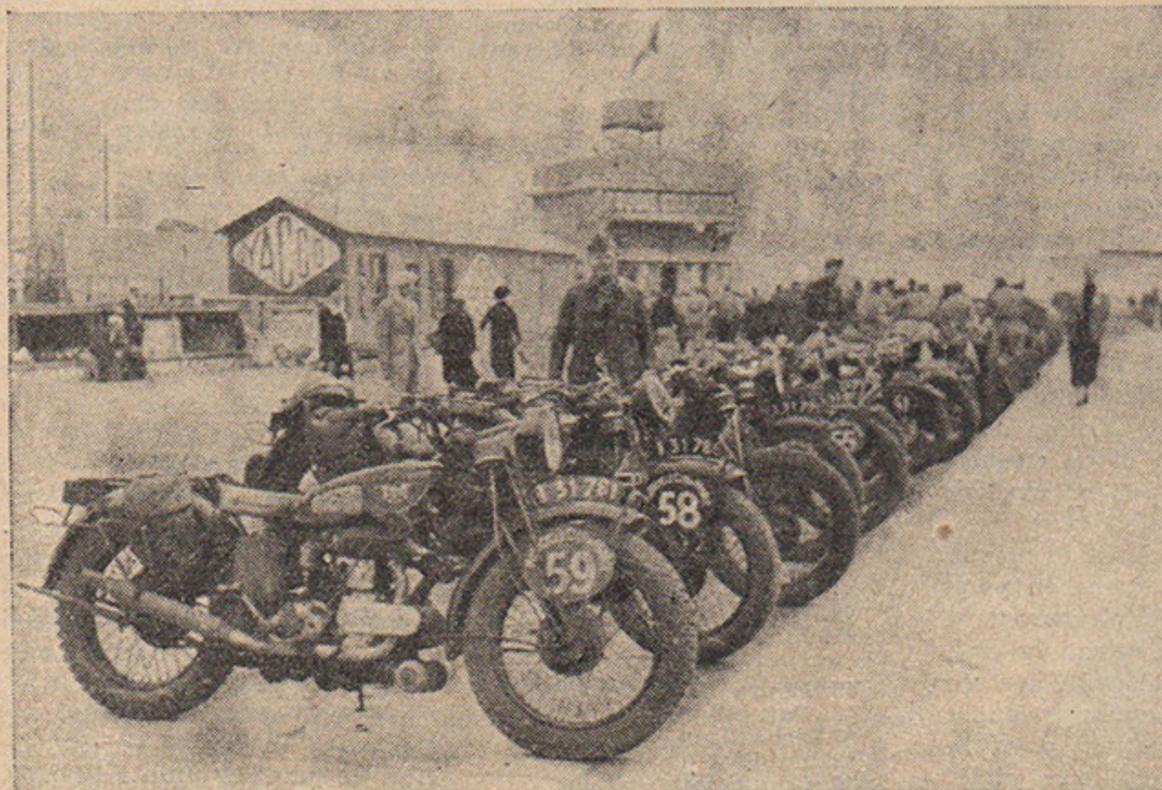
Références indiscutables.

ILS NE CREVERENT PAS...

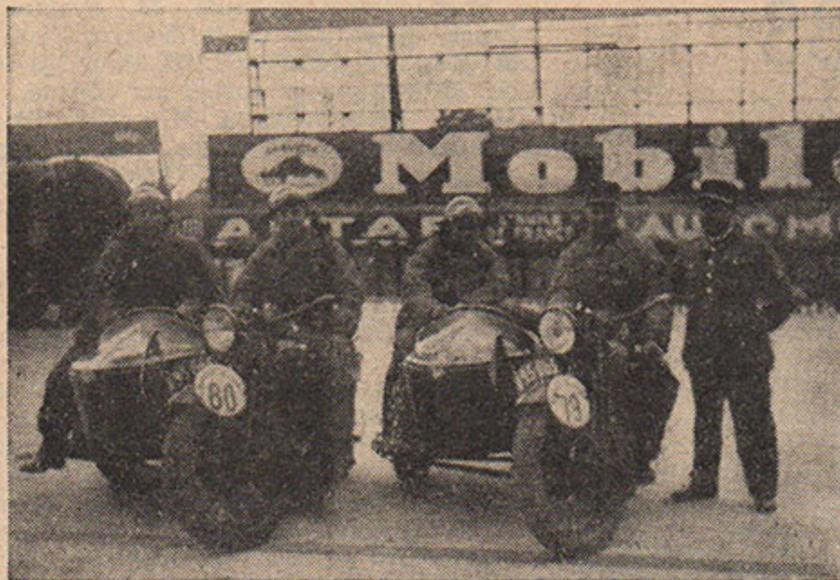
Les pilotes de Peugeot et de Gnome-Rhône n'eurent pas le moindre ennui de pneus durant toute l'épreuve. Ceci est facilement explicable du fait que leurs chambres à air étaient garnies de Bloc-fuite grâce auquel la crevaison n'est plus qu'un mauvais souvenir des anciens jours.

LE CLASSEMENT

Motos 350 cmc. : 1. ex-aequo : J. Braccini (Terrot), M. Mercier (Automoto), tous deux sans pénalisation, médaille d'or.



Devant les stands de ravitaillement l'importante file des 500 cmc « tous terrains » militaires.



Motos 500 cmc. : 1. ex-aequo : H. Naas (Gnome-Rhône), G. Bernard (Gnome-Rhône), R. Duprat (Gnome-Rhône), R. Pahin (Peugeot), C. Narcy (Peugeot), R. Perrodou (amat. MCF), P. Boetsch (Terrot), tous sans pénalisation, médaille d'or.

Motos 750 cmc. : 1. ex-aequo : H. Andrieu (Gillet-Herstal), G. Dumoulin (Gillet-Herstal), sans pénalisation, médaille d'or.

Sidecars 600 cmc. : 1. R. Voivenel (Motobécane), sans pénalisation, médaille d'or.

Sidecars 1.000 cmc. : 1. J. Pelus, F. Régis (Gnome-Rhône), sans pénalisation, médaille d'or.

Voitures 1.500 à 2.000 cmc. : 1. ex-aequo Mme Jourdan (La Licorne), H. Huberdeau (La Licorne), sans pénalisation, médaille d'or.

Les Coupes et Challenges

Challenge du Tour de France, Coupe Castrol (motos) : Peugeot (Pahin).



LESUEUR, SUR PEUGEOT,

A TRIOMPHE AU CIRCUIT DU POITOU

✧ Le Circuit du Poitou, qui a eu lieu le 21 Mai, a donné les résultats suivants :

Groupe bleu : 1. De Baglion (U.M.A.).

Groupe blanc : 1. ex-aequo : Collin (Monet-Goyon) ; Lesueur (Peugeot) ; Robert (M.C.T.) ; Dumoulin (M.C.T.) ; Olive (M.C.T.) ; Renes (M.C.T.) ; Pelie (A.C.O.) ; Betrancourt (U.M.A.).

Groupe rouge : 1. ex-aequo : Hardouin (Motobécane) ; Perrin (Monet-Goyon) ; Morin (U.M.A.).

Coupe interclubs amateurs (offerte par le journal « Le Matin ») : Gagnée par le Moto-Club de Touraine avec Robert, Dumoulin, Olive.

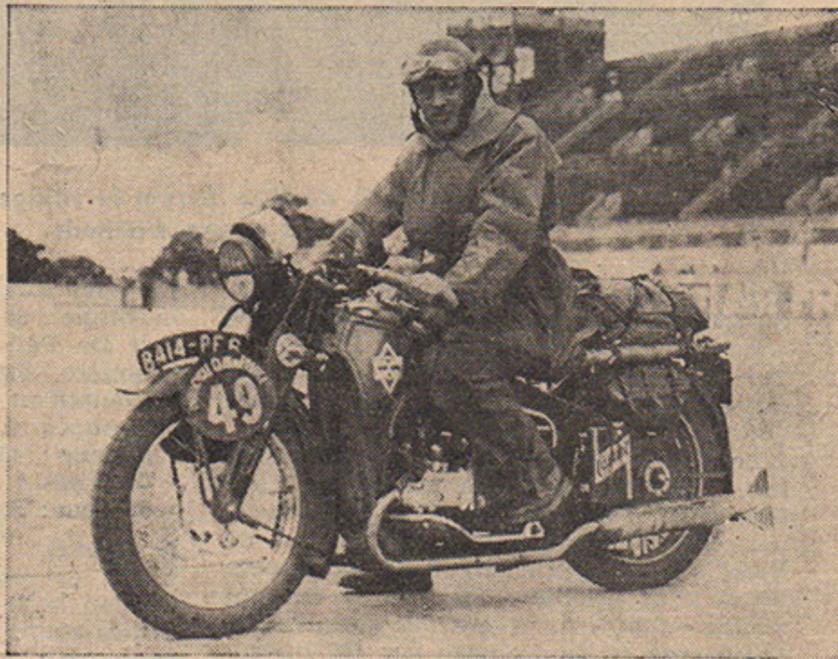
Dans l'épreuve de 100 mètres (départ arrêté, moteur arrêté), disputée dans la côte des Dunes, pour départager les ex-aequo, Lesueur (Peugeot), s'est montré le meilleur.

✧ Résultats :

1. Lesueur, sur Peugeot, 11 s. 2/5 ; 2. Robert (amateur M.C.T.), 11 s. 3/5 ; 3. Betrancourt (amateur U.M.A.), 13 s. ; 4. Hardouin (Motobécane), 13 s. 2/5 ; 5. Dumoulin (amateur M.C.T.), 13 s. 4/5 ; 6. Perrin (Monet-Goyon), 14 s. ; 7. Collin (Monet-Goyon), 14 s. 1/5 ; 8. de Baglion (amateur U.M.A.), 16 s. 2/5 ; 9. Morin (amateur U.M.A.), 18 s. ; 10. Olive (amateur M.C.T.), 21 s. 2/5 ; 11. Renea (amateur M.C.T.), 26 s. 3/5 ; 12. Pehe (amateur A.C.O.), 32 s. 3/5.

Deux des équipes militaires du 9^e B.D.P. qui se comportèrent le mieux. De gauche à droite : Chevalier et le brigadier Rocquet, Brandart et le maréchal des logis Bazaud qui firent le meilleur temps des side-cars dans l'épreuve de « tous terrains » sans pénalisation. A leur côté l'adjutant-chef Pannard.

Le capitaine de Baudreuil qui fit le meilleur temps tous terrains, toutes catégories, remportant la grande médaille d'or.



LE CIRCUIT D'ALEXANDRIE MARQUE-T-IL LE REVEIL DE LA 350 EN ITALIE ?

✧ Il fut un temps, pas très éloigné, où la 175 était reine en Italie, puis les constructeurs transalpins se mirent à « étoffer » ces invincibles petites machines, en firent des 250 qui bientôt se révélèrent de classe internationale. Enfin, ils s'attaquèrent à la 500.

✧ On connaît le résultat de deux années d'étude : la 500 Guzzi gagne le T.T., battant tous les records, la 500 Rondine porte le record du monde de sa classe à près de 20 km. plus haut dépossédant l'industrie allemande d'un des plus beaux bijoux de son trophée. Mais jusqu'ici, les constructeurs italiens semblaient se désintéresser de la 350. Toutes les courses italiennes voyaient dans cette cylindrée, la victoire d'une machine anglaise.

✧ Or, voici qu'au circuit d'Alexandrie l'épreuve des 350 est gagnée par une Miller, pilotée par Benigni, devant la Rudge de Nocchi, la Norton de Necchi et la Velocette de Clemencich, toutes machines parfaitement au point et très vites. C'est pourquoi nous disons : Le circuit d'Alexandrie marque-t-il le réveil de la 350 en Italie ?

✧ Voici le classement :

250 cmc. : 1. Guiseppe Soragna (Benelli 175 cmc.), moy. 101,641 ; 2. E. Lorenzetti (Triumph) ; 3. O. Francone (Sertum).

350 cmc. : 1. Mario Benigni (Miller), moy. 118,457 ; 2. Nocchi (Rudge) ; 3. P. Necchi (Norton) ; 4. Clemencich (Velocette) ; 5. Franchino (Linx).

500 cmc. : 1. Carlo Fumagalli (Bianchi), moy. 132,550 ; 2. M. de Giovanni (Norton) ; 3. N. Pagani (Benelli) ; 4. A. Gerosa (Rudge) ; 5. T. Lambri (Rudge).

Coupe-Challenge des motos : Peugeot (Pahin-Narcy).

Coupe du Président de la République : Terrot (Boetsch).

Coupe Geo Ham : Peugeot (Pahin-Narcy).

Challenge Dunlop : 2^{me} B.D.P. (Bazaud-Rocquet), première dans le tout-terrain. Challenge Ferodo : 19^{me} train (Lachaux Mégel).

Coupe « Paris-Soir » : 3^{me} régiment du génie (J. Baller-Duchemin).

Trophée Gilardoni : Gnome-Rhône (Bernard, Naas, J. Pelus, F. Régis).

Coupe-Chall. « Echo des Sports » : Gnome-Rhône (Naas, Bernard, Duprat, J. Pelus, F. Régis).

✧ Il est intéressant d'attirer l'attention sur le fait que la Benelli avec laquelle Soragna a gagné en 250 cmc. n'est qu'une 175, du modèle à deux arbres à cames en tête, que nous avons déjà décrit.

LE JEUDI DE L'ASCENSION SUR LA PISTE

✧ Quelques rares engagés du Bol d'Or avaient profité du jeudi, jour de l'Ascension, pour affectuer les ultimes essais avant la course.

✧ L'équipe des 100 cmc. SPHINX, composée de Richard, Soubie, Guillerot, conseillés par l'ingénieur Monchablon se livra à un travail qui se révéla plein de fruits. Essais de carburation et de multiplication firent qu'à la fin de la matinée la vitesse obtenue sur le tour de piste passa d'à peine 80 le dimanche précédant à 84 puis, en fin de matinée, à plus de 91, performance qui fait bien augurer des succès de la marque au Bol d'Or.

✧ D'autre part, le jeune Bernard mettait au point sa 350 de série avec laquelle il atteignit 116 à l'heure.

✧ Capucciati, sur sa STELLA à moteur JAP fit quelques tours pour échauffer son moteur et dépassa 145 sans s'aplatir.

✧ Malheureusement, au moment où il se faisait chronométrer pour un essai de vitesse définitif, sa chaîne primaire cassa

BAROCLEM AU BOL D'OR

✧ Comme chaque année, la sportive marque Baroclem assurera l'éclairage du circuit pendant la durée des deux épreuves. Elle aura en outre son stand aux ravitaillements et se tiendra à la disposition de tous les coureurs sans exception pour les ravitailler en batteries en cas de besoin. Cette sportivité de Baroclem méritait d'être signalée.

DANS LES CLUBS



Membres du M.C. de Nice devant le village de Gourdon, à 758 mètres d'altitude.

■ **M.C. DE BORDEAUX ET DU SUD-OUEST.** Circuit du Sud-Ouest. Epreuve comptant pour les Coupes de France de Tourisme, organisé par le M.C. de Bordeaux et l'A.C. de Bordeaux et du Sud-Ouest.

Le 6 juin, la première étape conduira les concurrents à Pau à travers les Landes, leur fera escalader, sous le contrôle des chronométreurs officiels, le Col de Pourtalet (1.792 mètres) d'où ils descendront pour rejoindre Pau, où ils devront encore subir, en arrivant, les épreuves de démarrage et de freinage sur 100 mètres et 200 mètres.

Le lendemain 7 juin, les concurrents rentreront à Bordeaux en prenant un peu le chemin des écoliers par Oloron Ste-Marie, Mauléon, le Col d'Osquich, St-Jean-Pied-de-Port, Bayonne, Labouheyre et Gradignan où sera jugée l'arrivée.

Pourront prendre part à cette épreuve nationale, tous les possesseurs de motocyclettes, sidecars, cyclecars et voitures de tourisme, qui seront répartis en groupes suivant leur cylindrée.

Motocyclettes

Groupe 2 au-des. de 125 jusqu'à 175 cc.
Groupe 3 au-des. de 176 jusqu'à 250 cc.
Groupe 4 au-des. de 251 jusqu'à 350 cc.
Groupe 5 au-des. de 351 jusqu'à 500 cc.
Groupe 6 au-des. de 501 jusqu'à 750 cc.
Groupe 7 au-des. de 751 jusqu'à 1.000 cc.

Sidecars

Groupe 8 jusqu'à 320 cmc.
Groupe 9 au-des. de 350 jusqu'à 600 cc.
Groupe 10 au-des. de 600 jusqu'à 1.000 cc.

Cyclecars

Groupe 12 au-des. de 350 jusqu'à 500 cc.
Groupe 13 au-des. de 500 jusqu'à 750 cc.
Groupe 14 au-des. de 750 jusqu'à 1.100 cc.

Voitures

Classe H au-des. de 500 jusqu'à 750 cc.
Classe G au-des. de 750 jusqu'à 1.100 cc.
Classe F au-des. de 1.100 jusqu'à 1.500 cc.
Classe E au-des. de 1.500 jusqu'à 2.000 cc.
Classe D au-des. de 2.000 jusqu'à 3.000 cc.
Classes A-B-C, au-dessus de 3.000 cc.

Les moyennes imposées seront les suivantes :

1° De Bordeaux à Pau pour la première étape. De Bayonne à Bordeaux pour la deuxième étape :

Groupes 2, 3, 8, 9, 12, 13, 14, H, G, moyenne : 52 km.

Groupes 4, 5, 6, 7, 10, A, B, C, D, H, F, moyenne : 58 km.

2° De Pau à Gabas et retour pour la première étape. De Pau à Bayonne pour la deuxième étape.

Groupes 2, 3, 8, 9, 12, 13, 14, H, G, moyenne : 45 km.

Groupes 4, 5, 6, 7, 10, A, B, C, D, E, F, moyenne : 50 km.

■ **A.M.C. DES TROIS-FRONTIERES.** Voici les résultats des épreuves qui ont eu lieu le 21 mai :

Classement Militaire : Epreuve d'observation : 1. Chanzy Roland ; Epreuve lecture de carte : 1. Kraus Lucien ; Cross-moto-pédestre : 1. Masina Ernest ; Montée de la grimpe : 1. Martel Nicolas ; Mécanique et démarrage à froid : 1. Raval Eugène.

Classement général militaire, dans l'ordre : Masina Ernest ; Volfi Mario ; Raval Eugène ; Sevilla Guérin ; Kraus Lucien.

Classement général civil, dans l'ordre : Masina Ernest ; Volfi Mario ; Raval Eugène ; Sevilla Guérin ; Kraus Lucien ; Jacquemin Gaston ; Zani Ugisto ; Debray ; Puczy ; Dartel Nicolas ; Chanzy Roland ; Poncin Charles.

■ **L'OLYMPIC MOTO-BALL S-Etienne** bat le M.C. de Villefranche-sur-Saône en Championnat de France Région Centre-Est par 6 buts à 1. La partie s'est déroulée par un temps brumeux sur un terrain rendu très gras par les pluies récentes. L'Olympic a montré une homogénéité parfaite de sa ligne d'avant et a une défense très énergique. Villefranche a malgré tout une très vive résistance.

■ **Jeudi 21 mai l'U.M. et A. DIJONNAISE** organisait un match de moto-ball entre les équipes d'Auxerre et de Châlons-sur-Marne.

Résultats : Auxerre bat Châlons par 4 buts à 0. A la fin de la première période 0 contre 0. A la fin de la seconde période, Auxerre 2, Châlons 0. A la fin de la troisième période, Auxerre 4, Châlons 0.

■ **Le M.C. DE VILLEURBANNE** organise avec le concours de la firme Terrot, le dimanche 7 juin à 15 heures dans les Monts du Lyonnais, un rallye monstre (ballon) ouvert à tous les motocyclistes et doté de plus de 100 prix (au premier : une motocyclette).

Engagements gratuits, 74, avenue de Lascé, ou 41, rue de la Bourse, Lyon.

■ **RACING MOTO-CLUB.** Pour les fêtes de la Pentecôte, sortie sur Cosne, par Melun, Fontainebleau, Nemours, Briare, Rendez-vous Porte Dorée, 5 h. 45, départ 6 heures dimanche. A Cosne, baignade, excursion à Sancarre, etc... Retour Lundi dans la soirée.

Renseignements le mercredi à 21 h. 10, avenue du Trône, Paris.

■ **M.C. DE PARIS.** Dimanche prochain : Pentecôte : sortie sur Fresnay-sur-Sarthe, les Alpes Mancelles. Un départ libre aura lieu samedi. Départ dimanche 6 heures précises, Porte de St-Cloud. Itinéraire : Versailles, Dreux (regroupement chez Marius) Verneuil (continuer toujours la R. N. 12 vers Alençon), traverser la ville et prendre la R.N. 138 jusqu'à la Hutte (14 km.) puis prendre à gauche la G. C. 38 jusqu'à Fresnay. Hôtel St-Jacques, 1, rue St-Sauveur.

Tous renseignements, itinéraires, mercredis à 21 h., 52, rue de Bondy, et tous les jours, 19, rue Charles-V.

■ **AMICALE MOTOCYC. DE FRANCE.** Rassemblement de Compiègne. Coupe de l'Amitié. L'organisation de cette grande journée continue, aussi bien à Paris qu'en province. A ce propos, nous demandons aux clubs de province ayant envoyé leur accord à cette fête, de nous indiquer s'ils désirent, en plus des départ indiqués au cours des circulaires adressées à tous les clubs, qu'il soit organisé un départ dans leur localité.

Nous remercions les clubs ayant déjà affirmé leur présence le 21 juin.

Nous rappelons que, afin de mieux expliquer aux participants et aux clubs les règlements du départ et de la Coupe, une réunion est prévue le samedi 6 juin à 21 heures, Salle du Tambour, Place de la Bastille.

En invitant les clubs et isolés, nous leur demandons de venir apporter les suggestions ou idées qu'ils jugeraient utiles à la réussite de cette journée qui sera la grande journée du sport motocycliste.

Retenez deux dates : le 6 juin : salle du Tambour ; le 21 juin : au Rassemblement-Rallye de Compiègne.

La « Coupe de l'Amitié » est toujours exposée à « Moto-Revue ».

■ **Le M.C. DU FURAN** a fait disputer dimanche dernier son annuel Circuit du Grand Bois. Cette épreuve d'endurance et de régularité, une des compétitions « amateurs » les plus pénibles, obtint un succès éclatant. Le parcours choisi dans un terrain extrêmement varié ne comportait pas moins de 75 0/0 de routes particulièrement mauvaises. Après les 150 premiers kilomètres (2 boucles de 75 kilomètres) une heure de neutralisation était accordée aux concurrents qui accomplirent en sens inverse les 2 boucles du matin. Sur 20 partants, 11 seulement terminèrent l'épreuve. Voici d'ailleurs les résultats dans l'ordre :

Chambaud (M.C.F.), 7 ; Sabat (Saint-Etienne, 8 ; Favre (U.M.F.), 12 ; Rava (Rive-de-Gier), 16 ; Ségur (St-Etienne), 17 ; Moreau (St-Etienne), 22 ; Marion (St-Etienne), 30 ; Mouton (Rive-de-Gier) 60 ; Léogier (Rive-de-Gier), 84 ; Royet (St-Etienne), 100 ; Perrin (St-Etienne), 7, (déclassé).

Classement par équipes : M.C.F. St-Etienne (Eq. 1), 10 points ; M.C.F. St-Etienne (Eq. 2), 26 points ; M.C.F. Rive-de-Gier, abandon ; M.C.F. St-Chamond, abandon.

TOUR DE FRANCE : *DOUBLE VICTOIRE* Pour les **SIDECARS BERNARDET**

1^{er} Catégorie
500 cc.
Side-car

VOIVENEL
sur
MOTOBÉCANE

1^{er} Catégorie
1000 cc.
Side-car

PELUS-REGIN
sur
GNOME-RHONE

SANS PÉNALISATION — MÉDAILLE D'OR

avec sidecars **BERNARDET** strictement de série

5. RUE DES BRUYÈRES, BOURG-LA-REINE (Seine)



TOUR DE FRANCE
TRIOMPHE POUR
TUBOTOM

Naas
Bernard Duprat
Pelus sur GNOME

Pahln
Narcy sur PEUGEOT

Voivenel sur MOTOBÉCANE
et
BIEN D'AUTRES ENCORE
avaient adopté les

Tubulures souples TUBOTOM
SÉCURITÉ MAXIMUM

OTOM 2 rue Edith-Cawel
Courbevoie (Seine)
Téléph. Déf 21-63



MONOCAR
La Voiturette la plus économique
VENTE A CRÉDIT DEPUIS 100 F. PAR MOIS
Gratuitement notice sur demande
1 RUE BELIDOR. PARIS. 17^e

2995
FRS.

MOTOBÉCANE

du vélomoteur 3 vitesses à
la rapide 500 Super-Sport, et
tous les sidecars

BERNARDET
chez le spécialiste
BARTHELEMY

Ses nombreuses victoires, ses
records, ses dix ans d'expé-
rience en course, seront

**Votre meilleure
garantie**

Comptant - Crédit - Reprises
Occasions - Réparations
Mise au point - Échanges

1, b^d Voltaire - Asnières
Grésillons 15 - 97

MOTOCYCLISTES



Par addition d'ANTHÈME Avoine des
chevaux-vapeur, transformez vous-même
le CARBURANT NATIONAL à 30 %
d'Alcool en SUPERCARBURANT-IDEAL.
Supertubillant. Antidétonant. Décalami-
nant. Le bidon dose pour 35 litres,
franco contre mandat de 5 fr.
Le 1/2 litre pour 300 litres. 25 fr.

Franco aux lecteurs de cette revue
CE N'EST PAS UNE DÉPENSE

C'EST UN GAIN

Etabl. DESPARMET
41, Av. de Rueil, NANTERRE (Seine)

F. TOUTIN

149, bd Jean-Jaurès, 14, r. du Port
CLICHY (Seine)
Tél.: Péreire 10-41

Concessionnaire de
PRESTER - JONGHI - BMW
GNOME-RHONE - TERROT
MONET-GOYON - B. S. A.
TRIUMPH - SAROLÉA - F. N.
MOTOBÉCANE - ZUNDAPP
GILLET-HERSTAL - DAX
SIDES : BELGIAN, PRÉCISION
VANNOD

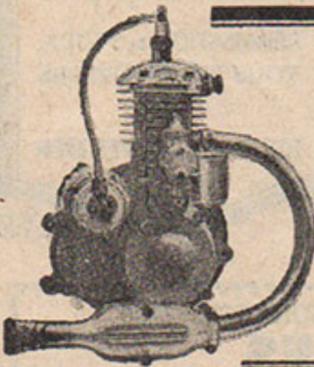
Comptant, crédit, reprises, occasions
Ateliers avec outillage moderne

Réparations toutes marques
20 années d'expérience.
Dépannage gratuit
Stock pièces détachées, accessoires

SILENCIEUX WILMAN



18 FR. A SPÉCIALE PRIMÉ AU CONCOURS 25 FR.
6 et 8 c. de MÈPPE à COURBEVOIE
SEINE. TEL. DÉPENSE 49 65

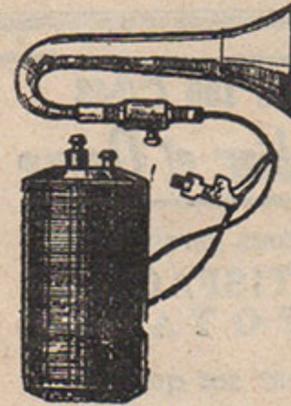


STAINLESS

100 cmc. Culasse aluminium
MOTEURS COMPLETS
et toutes pièces détachées

Seul constructeur des
MOTEURS STAINLESS

J. GARDETTE
VILLEFRANCHE-8/S. (Rhône)



L'AVERTISSEUR MOTO E.T.
A DÉPRESSION pour
2 et 4 temps

le plus puissant - Présentation luxueuse
Réglage de son à volonté - Pose facile
Livré complet - Prix : 65 francs
Tout appareil ne donnant pas satisfaction est repris
Envoi contre remboursement

LES ACCESSOIRES AUTOMOBILES E.T.
24-26, Rue Louis-Blanc - COURBEVOIE (Seine)

Tél. Défense 06-20

**TOUT L'ÉQUIPEMENT
MOTO**

Articles anglais
et américains

Gants fourrés	12 fr.
Serre-tête	12 fr.
Bas sport	15 fr.
Cuissards	20 fr.
Lunettes (Inca)	25 fr.
Sacoques (2)	35 fr.
Blousons	50 fr.
Casques moto	59 fr.



THE MOTORIST

41, av. des Ternes, PARIS
26, rue des Acacias

RAGLAN PARACUIR 79 fr.
RAGLAN CUIR 3/4 165 fr.

Grand choix de vêtements et équipe-
ment de moto, pêche, chasse, etc.

Demandez le catalogue spécial Camping

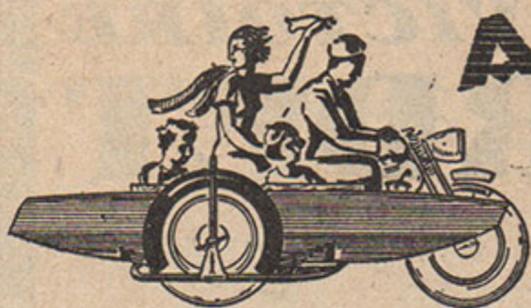
CADEAU contre 4^e en timbre poste UN CANIF et
les catalogues BONPRIME de 5 francs
OUVERT LE DIMANCHE - BONS de la SEMEUSE



**TOUT L'ÉQUIPEMENT
POUR LE CAMPING**

Tentes « Islands »	79 fr.
Tissu métallisé	
1,90 x 1,20 x 1,05	
Sacs couchage	72 fr.
Kapock 1,95 x 0,70	
Matelas pneumatique de- puis	75 fr.
Sleeping M.5., MIO, etc...	
Réchaud Juwel	39 fr.
Tentes Palomine et Guinée, depuis	99 fr.
1.300 articles de camping sé- lectionnés « Belle Etoile »	





A L'EAU A L'EAU

motocyclistes

AVEC LE GLISSEUR NAUTIK

transportable sur
chassis de side-car



LES. E. BUFFLIER

31 Cours E. ZOLA. LYON

Modèle visible à PARIS, Maison DEPREZ 187 bis, rue Armand Sylvestre COURBEVOIE (près la gare d'Asnières) et 7, rue Meslay à PARIS
Ouvert dimanches et fêtes

La Maison Américaine

27. Rue d'Alsace, Paris (10^e) — Télép. Nord 70-99

CATALOGUE
ILLUSTRÉ
sur DEMANDE

Tout l'équipement
motocycliste



SPORTS
TOURISME
CAMPING
MOTO



Grand choix de tentes
tous modèles depuis 89 fr.
Matelas pneum. gar. 59 fr.
Blouson « L'eau glisse,
l'air passe » spéc. recom-
mandé 69 fr. 50
Blouson imperm. genre
daim toutes teintes 85 fr.
Culotte motocyc. 36 fr. 75
Culotte golf b. drap 35 fr.
Sac touriste imp. 15 fr. 75
Sacoche spéciale pour mo-
to avec poche extérieure
bordée et garnie cuir 36 fr.



LES 3 ROUES

SANDFORD et MORGAN

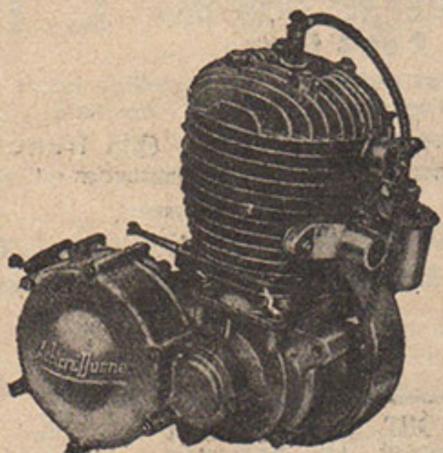
(d'origine Anglaise)

Les plus célèbres et anciennes Marques du Monde

2 et 4 cylindres

2 et 4 places

Agent général pr la France : SANDFORD, 72, av. des Ternes, PARIS



Le 100 C/M3 Aubier et Dunne

vous garantit la
**SATISFACTION
T O T A L E**
par ses qualités
d'ENDURANCE
de PUISSANCE
de SOUPLESSE

**BLOCS-MOTEURS 2 Vitesses, point mort, débrayage
et MONOVITESSE**

Manuel d'entretien et liste des Constructeurs qui montent nos
moteurs sont adressés franco sur demande aux

Moteurs Aubier et Dunne

SAINT-AMAND-LES-EAUX
(Nord) Téléphone 123

TERIGI

l'As aux innombrables victoires Grand Prix de l'U.M.F.,
Grand Prix de Lorraine, etc.) est à votre disposition pour
toutes vos réparations ou mises au point.

Son nom est une référence, la mise au point
de ses machines de course en est une autre

N'HÉSITEZ PAS A LUI DEMANDER CONSEIL AU
136, rue de Tocqueville — PARIS (17^e)

AGENCES :

EXCELSIOR - NEW-IMPERIAL - SUNBEAM - MONET-GOYON-KEHLER-ESCOFFIER



LONGUE VIE

à votre moteur avec

BEMOTO dans l'huile du
carter

BÉMOCYL superlubrifiant
à mélanger à l'essence

GRAISSE BEMO graphitée

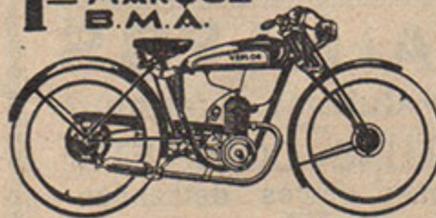
ÉCONOMIES

d'huile, d'essence, de répara-
tions, de temps de rodage

G. MOUSCADET 12, rue des
Hospitalières S^t-gervais, Paris-4^e
Turbigo 63-00

VERLOR

1^{RE} MARQUE
B.M.A.



Suspension arrière
Mise en route Moto
Guidon AVA 123
Présentation g^e Luxe

RÉPARATION & STOCK
TOUS VÉLOMOTEURS

105 Av^e PARMENTIER
PARIS
XII^e

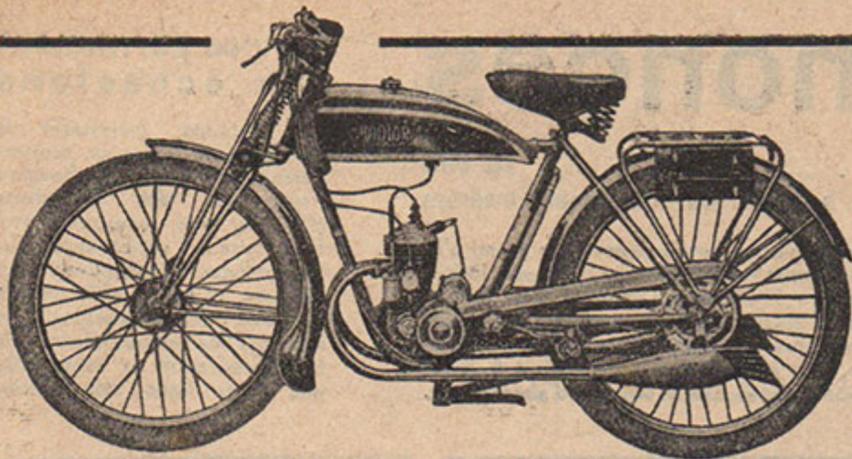
Pub. G.S.

VOUS TROUVEREZ A NOS BUREAUX DES TRIPTYQUES

(Motos et Autos) pour vous rendre au LUXEMBOURG
ou en BELGIQUE et des cartes de PASSAGE en
DOUANE pour la SUISSE (motos seulement) délivrées
séance tenante. Prochainement, nous délivrerons des
triptyques autos pour la SUISSE et l'ITALIE, l'ALLE-
MAGNE (motos et autos) valables un mois ou bien
pour l'année en cours. La demande doit en être faite
4 jours d'avance.

Tous renseignements à notre
"Service Touristique"

A toute correspondance, joindre timbre pour réponse.

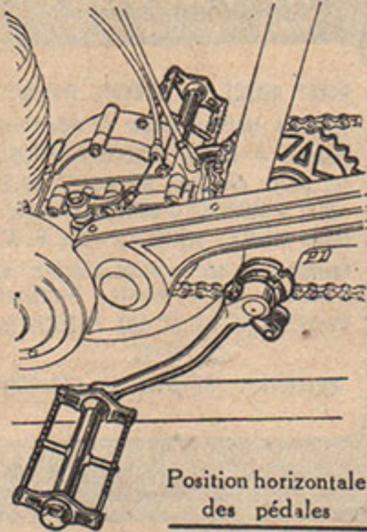


RADIOR

Présente son nouveau vélomoteur

DÉMONSTRATION **SUPERCONFORT** USINES
 ESSAI GRATIS J. CHAPOLARD
 CATALOGUE Fco Réservoir grande contenance BOURG (Ain)
 Équipement grand tourisme
 SES RÉPUTÉES MOTOS 2-3-4 CV. RADIOR-NERVOR-JAP
 Ses Cycles Route-Sport-Supertouriste et Tandems de précision
 Voir modèles exposés "RADIOR" 82, boulevard Voltaire, PARIS

MODERNISEZ VOTRE VELOMOTEUR AMÉLIOREZ votre confort



en montant le
Déclanche **L. P.**
Pédalier
 adaptable aux principales marques

Prix: 50 frs.

Notice franco

Position horizontale des pédales **EICHEL Fres** 50, Av. Marceau COURBEVOIE



LA PIÈCE DÉTACHÉE POUR MOTOS

ETS P. CHAPIS

112, Rue Marius-Aufan - LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Stock important de Pièces Détachées pour toutes Marques de Motos et Boîtes de vitesses - Spécialité de Réalésages de Cylindres Motos, Autos et Industriels
 Tous Pistons en stock - Rectification de Vilebrequins et réglages de Bielles.

REMISE EN ÉTAT DE TOUS EMBIELLAGES MOTOS

ÉCHANGE STANDARD DE MOTEURS USAGÉS

CONTRE

MOTEURS JAP NEUFS

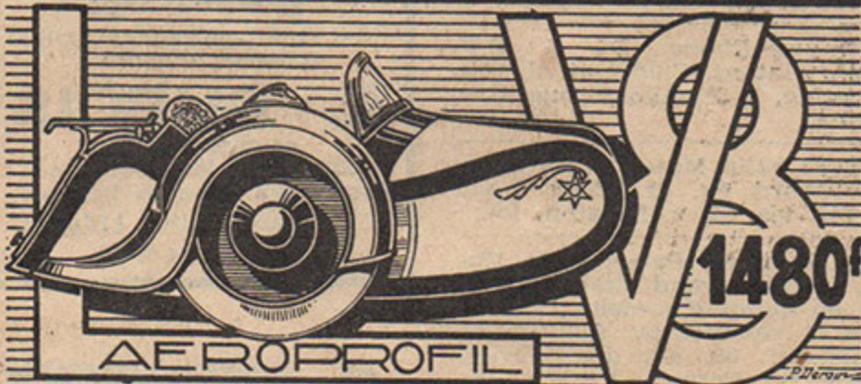
Bielles - Galets - Roulements - Soupapes Guides - Pignons de Boîtes intérieurs et de Chaînes - Pignons sur modèles et spéciaux Chaînes tous pas.

Stock de 100 Cylindres d'occasion et 200 Boîtes de vitesses neuves

Révision générale de moteurs et boîtes

DEVIS GRATUITS - DEMANDER CONDITIONS ET TARIFS

S IDE **Y** ANNOD **P** UTEAUX



Le confort de l'automobile...

Un Vélomoteur ?
 Une moto légère ?
 OUI ! Mais équipés avec le moteur

GEM
 100 cm³, - 4 temps
 à culbuteurs
 Distribution breveté S.G.D.G.

Changem. de vitesse par selecteur au pied breveté.

MONOVITESSE ET DEUX VITESSES

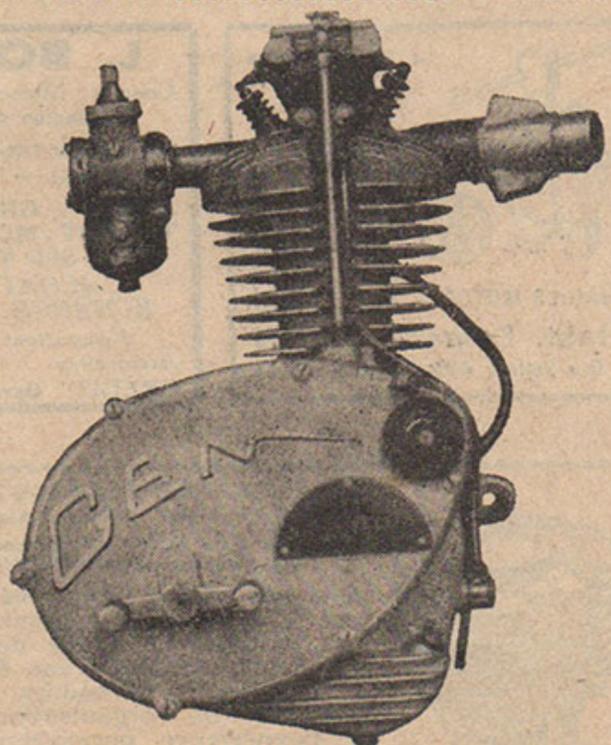
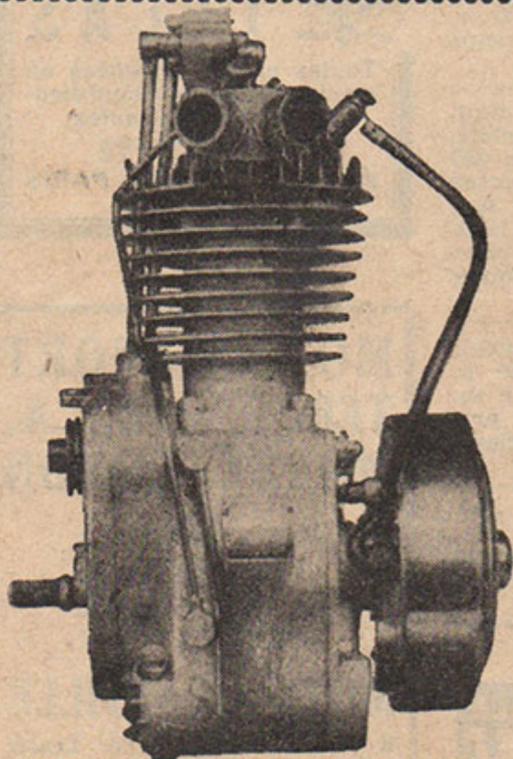
Silence - Souplesse - Surpuissance
 Résistance - Le plus économique,

Consom. GARANTIE: 11,1/4 d'essence aux 100 k
 1/2l. d'huile aux 1000km.

Pour tous renseignements

Moteurs GEM

13, Avenue Stéphane Mallarmé; PARIS (17^e)



nos petites annonces

PRIX de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces 10 Frs

Une bonification de 20 %, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes : 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 % ; 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer ; 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées : aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Toute annonce non parvenue dix jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout abonné d'un an a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

service permanent des occasions

Nos abonnés, moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une feuille du **Service Permanent des Occasions** (15 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine. Ne manquez pas de nous informer de la réalisation de la vente, afin que votre fiche soit retirée.



LES MEILLEURS!!

S.A. Fr. PISTON BORG 34, Av. du Roule, Neuilly
Téléphone : MAI 55-55

AGENCE GÉNÉRALE ZÜNDAPP
16, RUE AUGUSTE BAILLY
ASNIERES

GRANDE-ARMÉE-MOTOS
A. PRÉVOST
Maison fondée en 1897

MOTOS A VENDRE

B.M.W. 3 C.V. culb. ét. nf occas. un. cause naissance Cloup II, r. Ursulines rz-vs Ode 14-17.

500 B.S.A. ét. bleu tte eq. part. ét. à vendre 3.900 frs. Concierge, 9, r. André Del Sartre.

B.S.A. 500 e. bleu bon état 4.500 à débattre. Daubian, 65, r. Lavoisier, Houilles.

Gnôme-Rhone V2 500 mec. impec. 3.500 c. achat voit. Grisel, 4, Allée Foch, St-Cloud. S.-et-O.

Gnôme-Rhone D4 5 C.V. culb. état nf. Cladel 61 al. rob. Etienne, Pavillons-sous-Bois, Seine.

Très belle Majestic 500 Spec. tab. bord eq. gr. tour. T-sad 2 val. vis. 22, r. Nélaton, 15^e.

Revil ex. Palais de la Moto, le plus grand choix de Paris en motos d'occasion, garanties et vendues av. facilités de paiement. 82, av. des Ternes, angle Bd Pereire, Paris.

F.N. 350 cc. 500 cc. lat. 500 cc. culb. ent. régénérées com. nves. mécan. chrome émail, impeccables. équip. élec. neufs. Prix sensationnels. F.N. 4, r. Pierret, Neuilly-s.-Seine (sauf samedis après-midi).

Motobécane 250 lat. bloc mot. reserv. selle chromée éclair. accus 1.200 frs. Motobécane 250 culb. bloc mot. résér. jantes garde-boue chromée éclair. Accus 1.600 fr. Terrot 350 luxe 4 C.V. C. nve éclair. Accus 1.800 fr. Meyer 79 av. de Bourg la Reine, Sceaux (Seine).

Mot. Néracar 250 cc. excel. ét. tr. b. m. tout indiquée p. ecclésiastique, anc. machine m. peu roulé bien conservée prx déris. 700 Laval, chirurgien-dentiste, La Rochelle.

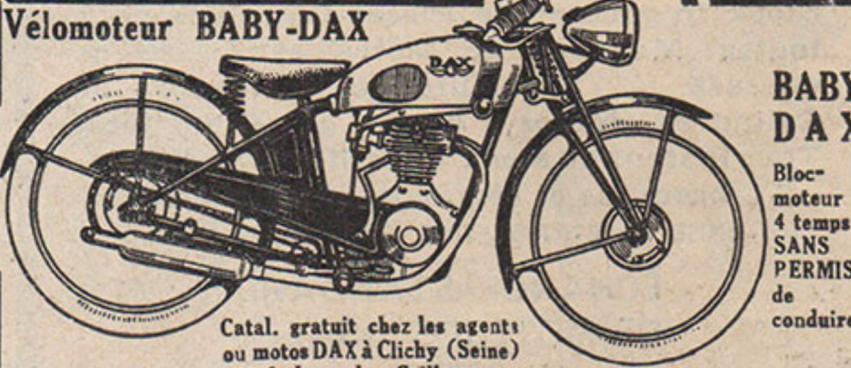
René Gillet 750 Sport t. sad. bas prix. Arbey, 2 cité St-Martin, 10^e, le soir après 18h.30 dim. tte la journée.

AGENCE GÉNÉRALE B.M.W.
16, RUE AUGUSTE BAILLY
ASNIERES

AGENT DIRECT des GRANDES MARQUES Occasions revisées, Atelier de réparations Fourches et Cadres. STOCKISTE OFFICIEL des pièces détachées MOTOBÉCANÉ KOVI - SOUBITEZ - GURTNER - AMAC Chaîne RENOLD - BRAMPTON - Acc. V. W. Fourniture de toutes pièces détachées et accessoires suivant modèles. Réalésages VENTE AU DÉTAIL ET AUX MOTORISTES ET AGENTS EXPÉDITION PROVINCE ET ÉTRANGER

26, Avenue Grande-Armée - PARIS
Métro : OBLIGADO Téléphone : ETO 54-81
Compte Chèque postal : Paris 1597-79

Vélocoteur BABY-DAX



BABY DAX
Bloc-moteur 4 temps SANS PERMIS de conduire
Catal. gratuit chez les agents ou motos DAX à Clichy (Seine) 6, Imp. des Cailloux

Pour obtenir un rendement supérieur de votre moteur mélangez à votre essence.

FIREZONE OIL

Pour réduire les réparations dues au mauvais graissage mélangez à votre essence.

FIREZONE OIL

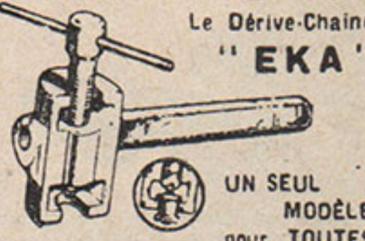
Pour diminuer votre consommation mélangez à votre essence.

FIREZONE OIL

Le meilleur et le plus ancien des lubrifiants, le seul dont l'efficacité ait été contrôlée officiellement. (Laboratoire de l'A.C.F.)

Pour faire apprécier les qualités de ce merveilleux lubrifiant les Établissements LEQUIME 6, Rue du Kremlin, KREMLIN-BICÈTRE (Seine) vous enverront éco contre la somme de fr. 7 en mandat ou timbres-poste un bidon échantillon d'un quart de litre de FIREZONE OIL suffisant pour mélanger à 80 l. d'essence

Le Dérive-Chaine "EKA"



UN SEUL MODÈLE pour TOUTES CHAINES MOTOS - Frs : 11 50
Établ. Edmond KAHN
9, Rue Béliador. PARIS - Étoile 36-96

L. BOULARD
Coureur Motocycliste Dirt-Track Champion de France 1934
19, Grande rue-BOURG-la-REINE (Seine) - Téléphone 608
Agence : GNOME et RHONE TERROT - MOCONFORT etc... Side VANNOD
ACHAT - VENTE ECHANGE - OCCASIONS
Réparations - Mise au point Accessoires - Pièces détachées
CRÉDIT Ouvert le dimanche matin

TERROT

Pour vendre, acheter, échanger consulter d'abord :

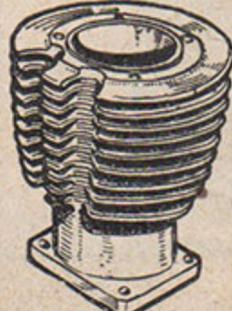
A. DUBOIS
ex-chef Service Réparation Monet-Goyon Recordman Bol d'Or 175 cmc.
56, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS
Tél. Péreire 19-73

STATION SERVICE LUCAS



Toutes pièces détachées en stock pour l'équipement électrique motos et autos.
PH. DOTTI
213 ter, Boul. Péreire, PARIS
Téléphone 57-84

NE PERDEZ PAS VOTRE TEMPS la preuve est faite tous les jours... que votre intérêt est de vous adresser aux **Établissements PERTUISOT**



pour vos pièces détachées, qu'elle qu'en soit la marque ; vos remises en état de moteurs et boîtes de vitesse ; vos REALÉSAGES ; vos EMBIELLAGES Redressage de cadres. - Soudures Parce que l'organisation, l'outillage et l'expérience permettent d'assurer la qualité et des prix justifiés ainsi qu'une GARANTIE effective

Éts PERTUISOT, 23, rue des Acacias, PARIS
Téléph. Étoile 12-46 Maison fondée en 1906

MOTOCONFORT TERROT - B.S.A. MONET-GOYON

sont visibles à LA PLUS BELLE ET LA PLUS GRANDE EXPOSITION

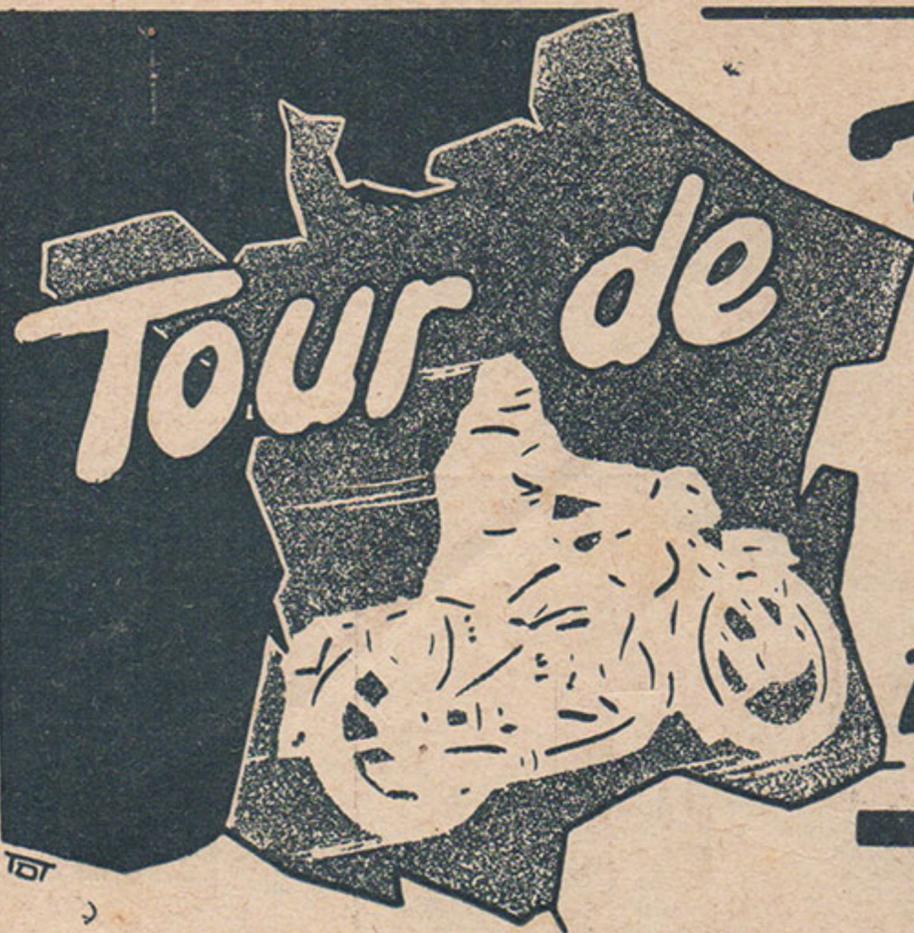
MOTO - BASTILLE
6, Boulevard Rich rd - Lenoir
PARIS-Bastille

Reprise - Crédit



**UNE HUILE SUPERIEURE
POUR TOUS LES MOTEURS
PERMETTANT DE REALISER
LE MAXIMUM DE RENDEMENT
ET D'ECONOMIE**

SOCIÉTÉ ANONYME DES HUILES CASTROL
20, Rue du Moulin des Bruyères, 20 — COURBEVOIE (Seine)



France

4875 kms.

10-24 Mai 1936

TERROT

triomphe dans les deux catégories où ses machines étaient engagées

Catégorie 350 cc 1^{er} ex-æquo J. BRACCINI

Catégorie 500 cc 1^{er} ex-æquo BOETSCH

tous deux sur motocyclette **TERROT**

terminant SANS PÉNALISATION, enlevant 2 MEDAILLES d'OR

et la

COUPE DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Pneus Dunlop
Chaîne Brampton

Veuillez m'adresser franco votre catalogue motos
NOM :
ADRESSE :

ETABLISSEMENTS
TERROT
2 Rue A. Colomban
DIJON

MAGASIN DE VENTE : **30, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE - PARIS**