

24^e ANNÉE N° 692
13 JUIN 1936

Le nouveau vélomoteur Monet-Goyon

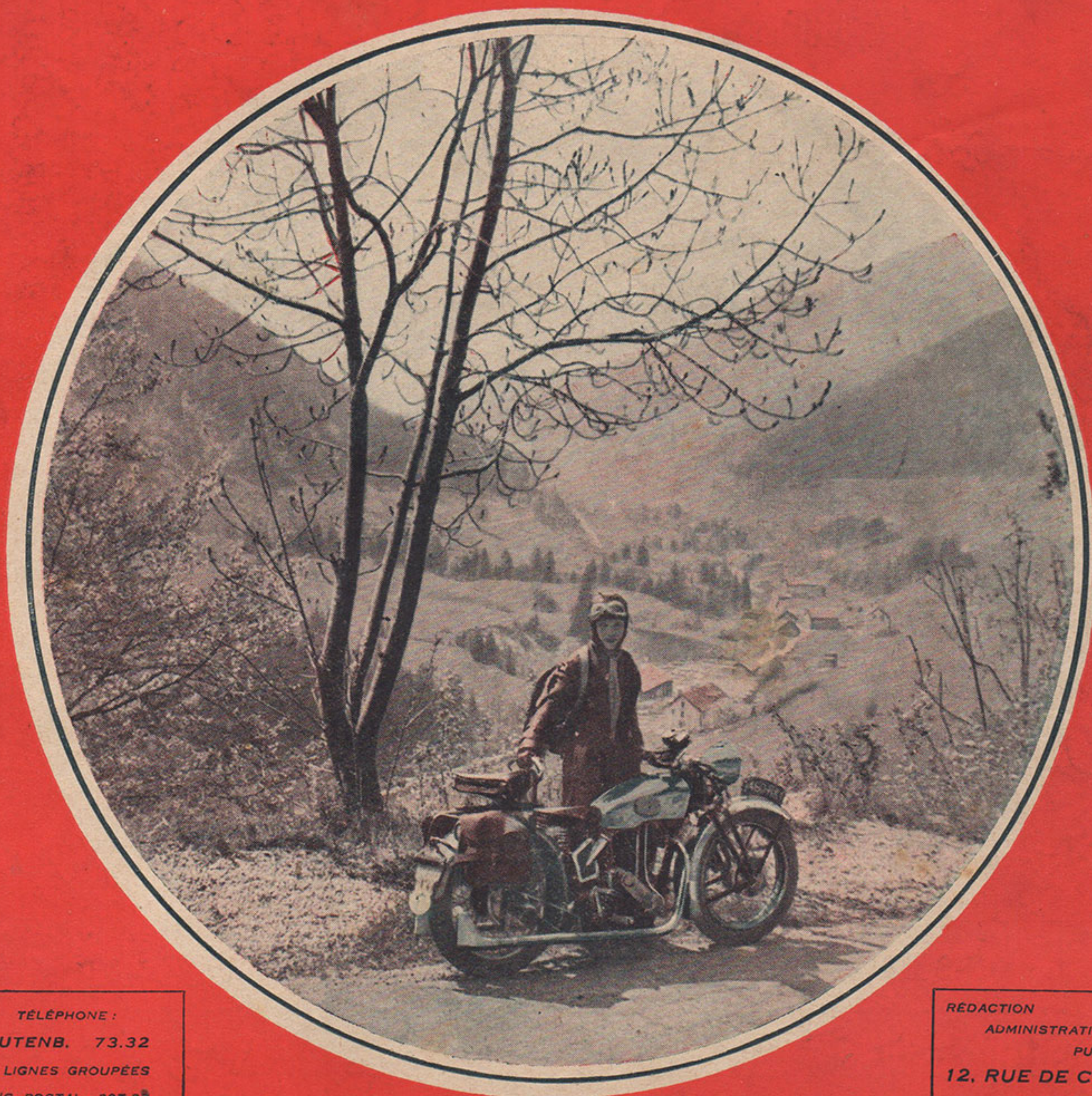
MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} — 25

MOTOS SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TÉLÉPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C./C. POSTAL : 297.37

RÉDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITÉ

12, RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

LA FRONTIÈRE FRANCO-SUISSE A LA FERRIERE-SOUS-JOUGNE (DOUBS).
PREMIER PRIX DU CONCOURS PHOTOGRAPHIQUE DE MAI

LES ÉCLAIRAGES ÉLECTRIQUES
S O U B I T E Z
TRIOMPHEMENT
au **BOL D'OR 1936**

Catégorie 175 cmc.

1^{er} Chocat sur MAGNAT-DEBON

Catégorie 250 cmc.

1^{er} Leroy sur TERROT

Catégorie 350 cmc.

1^{er} Tessari sur VELOCETTE

Catégorie 500 cmc.

1^{er} Craet sur GILLET-HERSTAL
Record général de l'épreuve battu

Tous avec éclairage électrique par

ALTERNATEUR SOUBITEZ

Le plus parfait des Équipements Électriques pour Motos

SOUBITEZ frères, 112, rue de la Paix - LE PERREUX (Seine)

CATALOGUE GRATUIT SUR DEMANDE

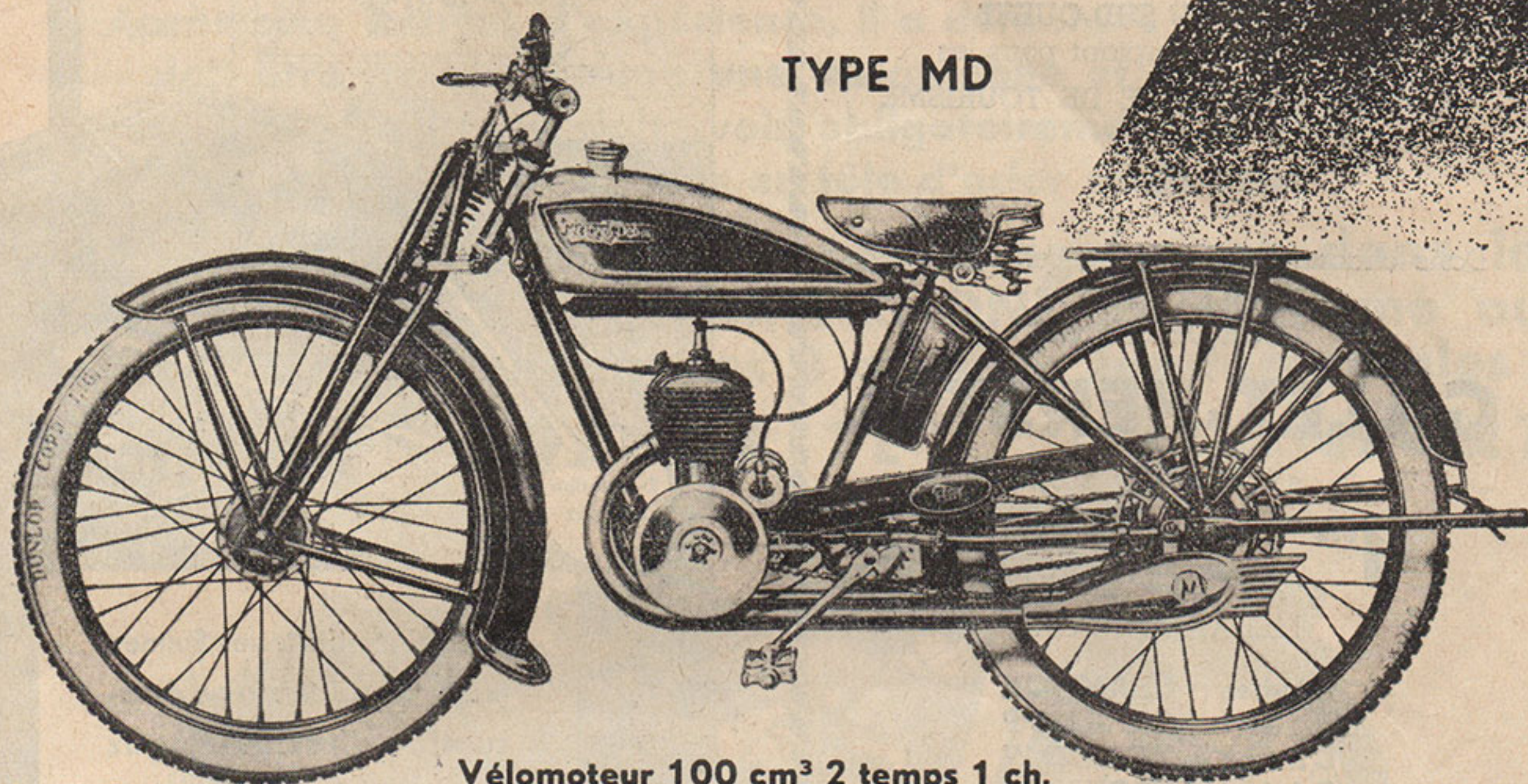
Recette du bonheur :
 Une chaumière, un cœur...
 ...Et un vélomoteur.

Magnat Debon

la marque de qualité



TYPE MD



Vélomoteur 100 cm³ 2 temps 1 ch.

SPÉCIFICATIONS. — Bloc-moteur. — Alésage 48 m/m. — Course 55 m/m. — Culasse détachable. — Deux échappements à sorties parallèles. — Débrayage à deux disques. — Freins à tambour. — Cadre surbaissé brasé. — Selle large réglable. — Garde-boue enveloppants. — Béquille renforcée. — Porte-bagages. — Pneus vélomoto 600x55. — Réservoir moto 8 litres. — Jantes et toutes pièces polies chromées. — Email noir ou gris Régina.

Frs **1.550** »

TYPE MDT. — Mêmes caractéristiques que le type MD, mais avec 2 vitesses Frs **1.695** »

SILENCE
ÉLÉGANCE
ÉCONOMIE
ROBUSTESSE

Vélomoteurs par les avantages qu'ils présentent (ni permis de conduire, ni carte grise), les modèles MD et MDT rendent tous les services qu'on peut normalement demander à une motocyclette légère, grâce à l'étonnant rendement de leur bloc-moteur 2 temps à double échappement, efficacement refroidi par une culasse indéformable en alliage léger et un cylindre fonte de gros diamètre à larges ailettes.

Établissements **MAGNAT-DEBON**, 51^{bis}, Boulevard Thiers - DIJON

Veillez m'adresser franco votre catalogue motos et vélomoteurs

Nom _____ Adresse _____

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

GILLET-HERSTAL

se classe en cat. 750 cmc.

1^{ers} ex M. ANDRIEU
æquo M. DUMOULIN

2 MEDAILLES D'OR
dans le

CIRCUIT DU SUD-OUEST
3^{me} épreuve comptant pour les
COUPES DE FRANCE DE TOURISME



Dans chacune des 2 premières épreuves :
PARIS - NICE
TOUR DE FRANCE

GILLET-HERSTAL

s'était déjà classé

1^{ers} ex M. ANDRIEU
æquo M. DUMOULIN

MEDAILLES D'OR

Bougies CHAMPION
Pneus DUNLOP
Chaîne YELLOW
Eclairage SOUBITEZ



BOL D'OR 1936

1^{er} du classement général
M. CRAET

RECORD de L'ÉPREUVE (motos) sur

GILLET-HERSTAL



CATALOGUE :

61, avenue Rochetaillée, Saint-Etienne
- et 46, boulevard Magenta, Paris -

ÉTANCHÉITÉ ABSOLUE



Fulmen-moto

la plus durable

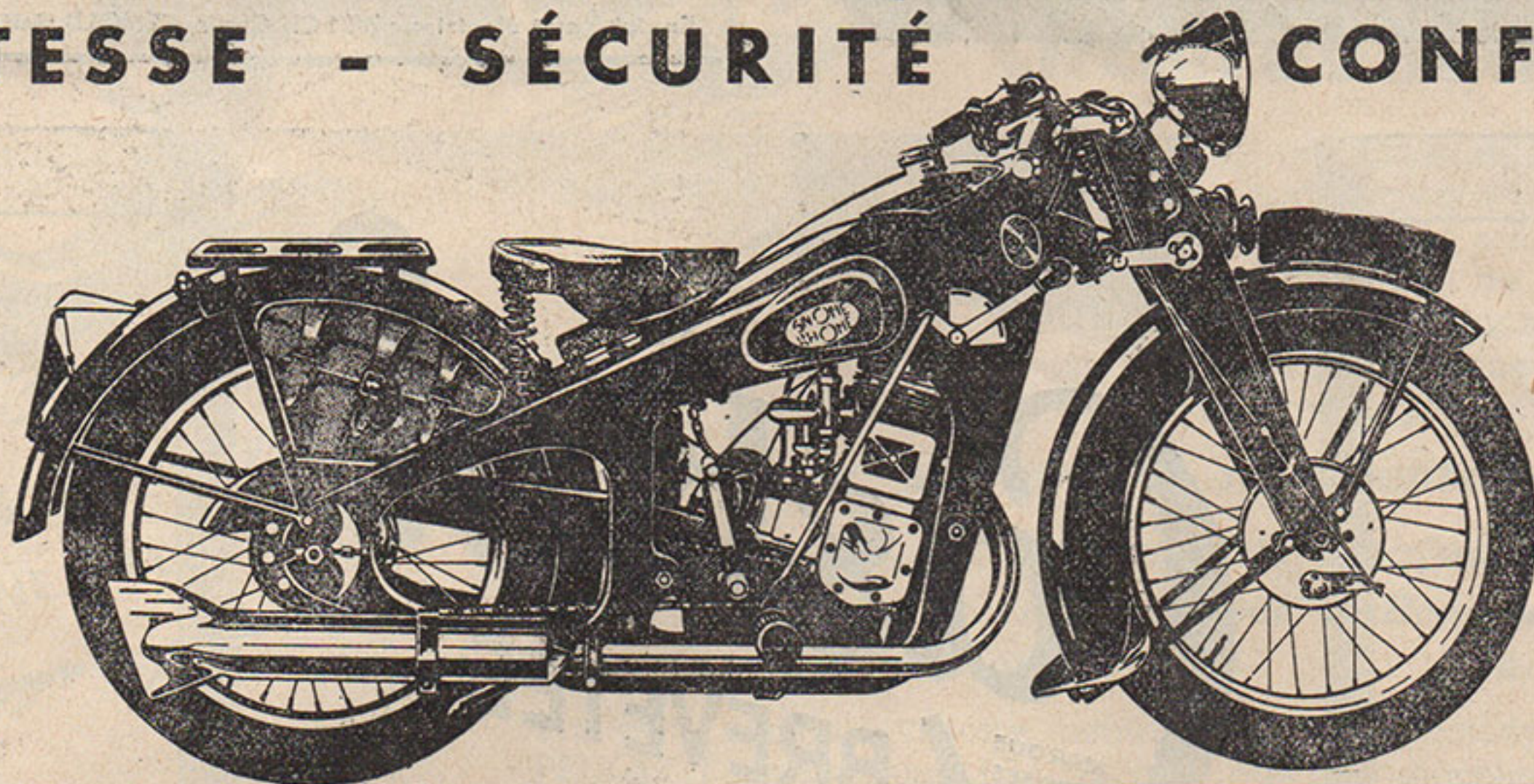
18, Quai de Clichy - CLICHY (Seine)

HELBÉ

GNOME RHONE

a maintenant complètement résolu le problème de la motocyclette.
Après cinq années d'expérience, il a démontré qu'une moto
doit être traitée comme une automobile et non comme
une bicyclette et doit avoir, obligatoirement, un bloc-
moteur et un châssis en tôle d'acier emboutie.

Vous trouverez le maximum d'agrément dans la
conduite des 350^{cc} GNOME RHONE de tourisme ou
de sport qui réunissent ces 3 qualités fondamentales :
VITESSE - SÉCURITÉ CONFORT



350^{cc} MAJOR

100 km.h.

BLOC-MOTEUR

SOUPAPES LATÉRALES

4 VITESSES

3.900 fr. (éclairage en suppl.)

350^{cc} SUPERMAJOR

115 km.h.

BLOC-MOTEUR

SOUPAPES EN TÊTE

4 VITESSES

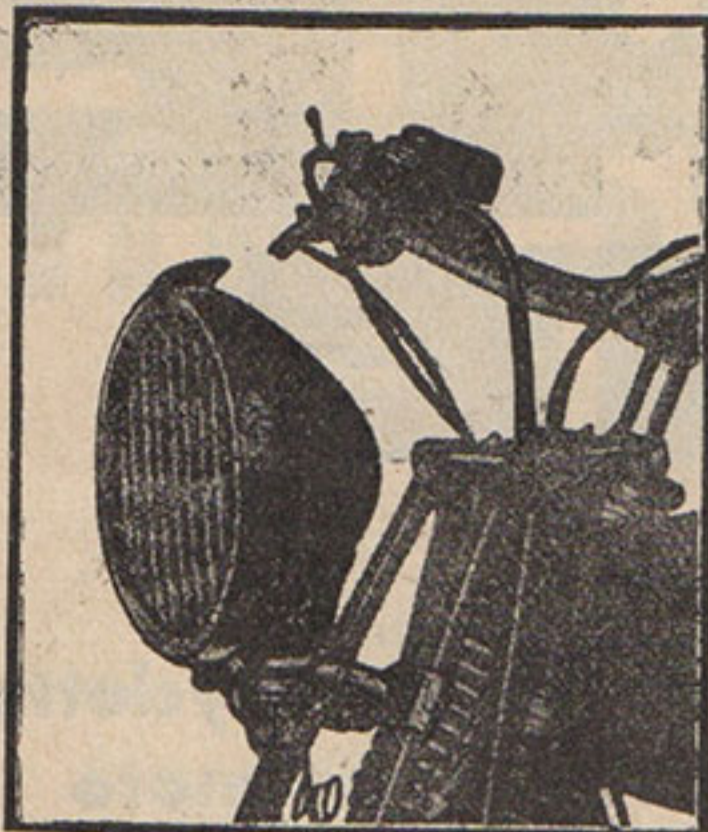
SÉLECTEUR FACULTATIF

4.400 fr. (éclairage en suppl.)

SIÈGE SOCIAL : 150, Boulevard Haussmann, PARIS-8^e. — VENTE : 49, Avenue de la Grande-Armée.
SUCCURSALES : LILLE, 140, Rue Nationale. — LYON, 25, Avenue Jean Jaurès. — MARSEILLE,
185 bis, Rue de Rome. — NANCY, 5, Rue Saint-Julien. — TOULOUSE, 6, Rue d'Aubuisson.
STRASBOURG, 2, Rue Sédillot. — ALGER, 41, Rue Sadi Carnot.

ÉQUIPEMENTS
ÉLECTRIQUES

NOVI



pour
VÉLOS
Vélocycleurs
MOTOS

*les plus puissants
...au meilleur prix.*

Chez tous les bons Agents et à

NOVI

12 à 16, Chemin des Vignes
PANTIN (Seine)



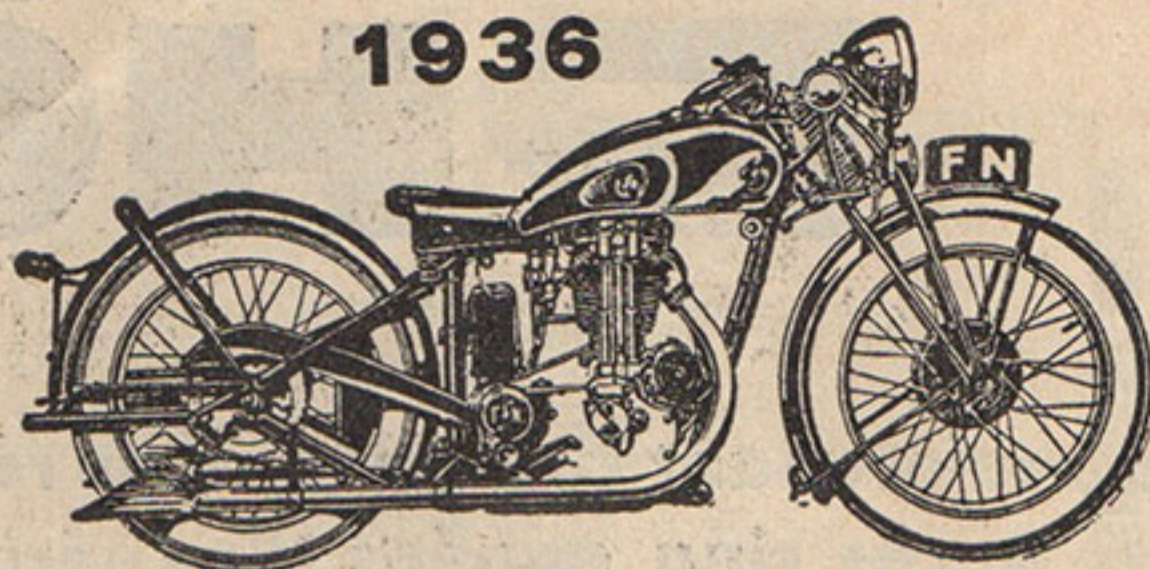
FABRIQUE NATIONALE

D'HERSTAL (Belgique)

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

NOUVELLES SÉRIES
ET NOUVEAUX PRIX

1936



La 500 cmc. - Supersport

BOL D'OR 1936

CATEGORIE 600 cmc SIDE-CAR

**1^{er} GILLOT sur F.N. 600 cc.
Side BERNARDET**

BATTANT le record de la Catégorie
et le portant de 1705 klm 440
à 1789 klm 040

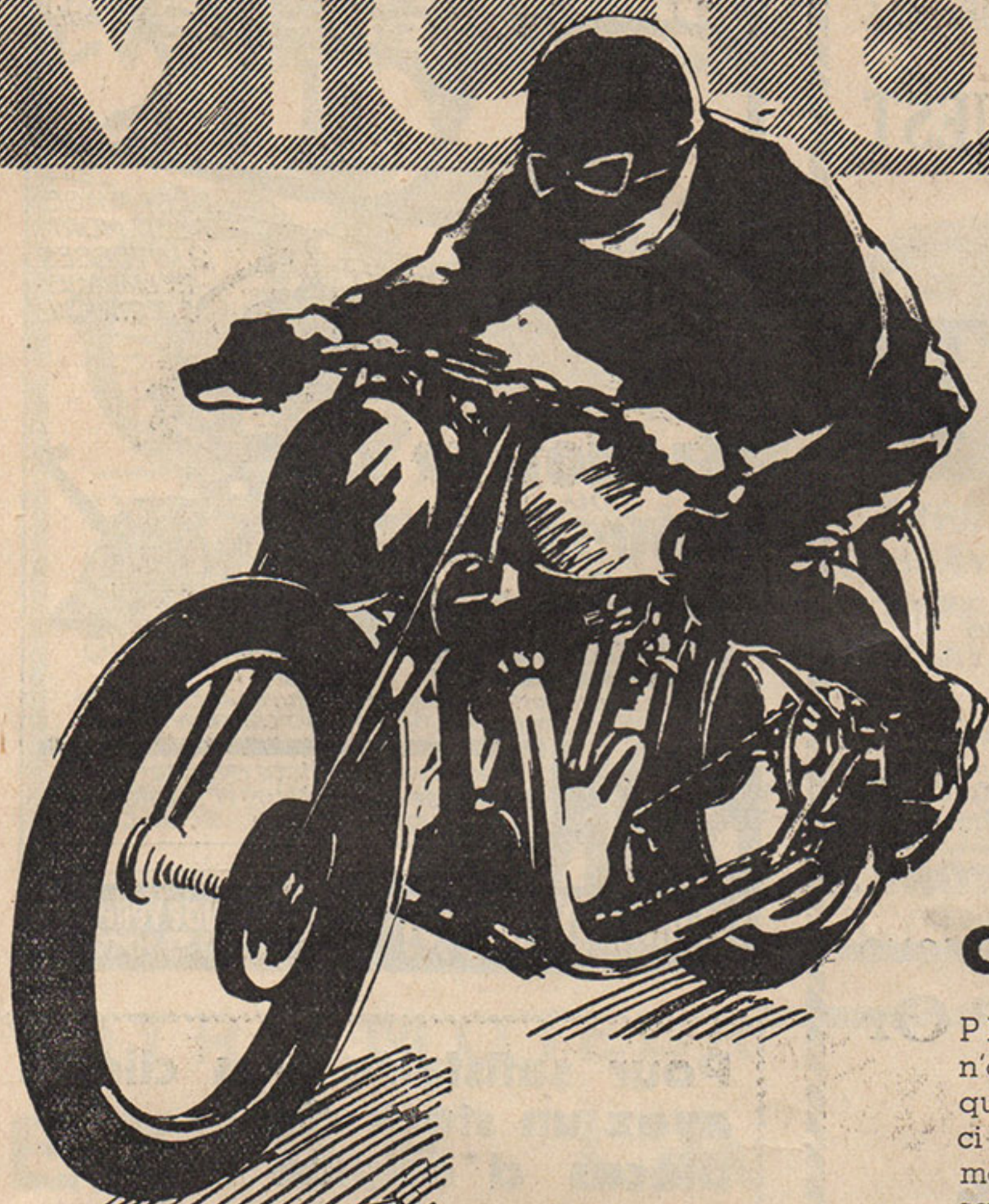
Equipement électrique BOSCH. Chaîne RENOULD. Batterie HUITRIC

Castrol
MARQUE DÉPOSÉE
BREVETÉE S.G.D.G.

**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 COURBEVOIE

VICTOIRE



PNEUS DUNLOP
CHAÎNE YELLOW

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

Circuit du Sud-Ouest

PEUGEOT, par cas de force majeure, n'avait pu engager dans cette épreuve, qu'un seul pilote : un de ses agents. Celui-ci avait la responsabilité de représenter la marque dans cette importante épreuve, sur sa machine personnelle, une « 515 » 5 CV, de grande puissance.

PEUGEOT avec son unique représentant se classe

1^{er} ex-æquo, catégorie 500 cmc, avec NARCY
Agent de la marque à Bourges.
1 sans pénalisation -- Médaille d'or

Par cette nouvelle victoire, acquise avec une motocyclette usagée, PEUGEOT prouve une fois de plus que ses machines, qui allient la surpuissance à la robustesse, ne connaissent aucune défaillance et peuvent, à l'impromptu, s'aligner dans toutes les grandes épreuves de tourisme... et gagner.

Peugeot

BEAULIEU-VALENTIGNEY (DOUBS)

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

DANS LE
Circuit du SUD-OUEST

la moto 350 cmc.

AUTOMOTO

licence GILLET-HERSTAL
pilotée par M. MERCIER
se classe PREMIERE ex-aequo

MEDAILLE
D'OR

confirmant ainsi

3 PREMIÈRES PLACES EX-ÆQUO
Médailles d'Or

DANS

Paris-Nice

ET LE

Tour de France

Pneus DUNLOP
Chaîne YELLOW
Bougies CHAMPION
Éclairage SOUBITEZ

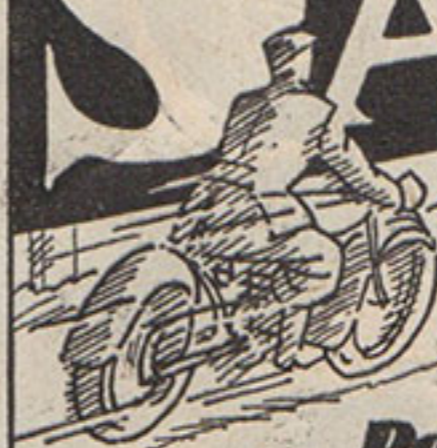
AUTOMOTO

61, avenue Rochetaillée, Saint-Etienne
et 55, av. de la Grande-Armée, Paris

BLOCS MOTEURS

74-98-100 CM³

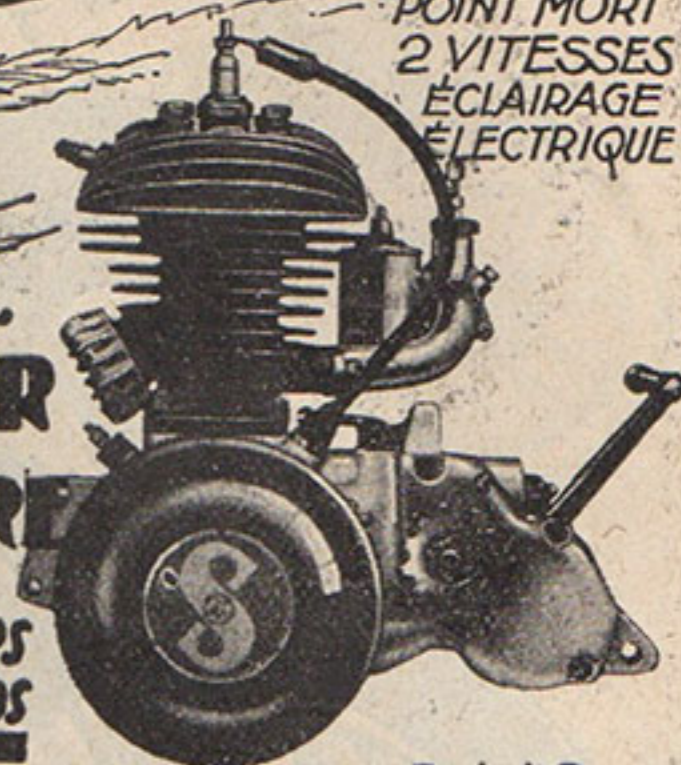
SACHS



DÉBRAYAGE
POINT MORT
2 VITESSES
ÉCLAIRAGE
ÉLECTRIQUE

Pour
VÉLOMOTEUR
OU
MOTO-LÉGÈRE

avec
tous les avantages
des grosses motos



La meilleure performance en 24 heures du Bol d'Or
7504 kms 800 à 62 kms 700 de moyenne

BON

Pour avoir la liste des marques
munies de ces moteurs et le Catalogue

M

William DUMONT 12, Av^{ue} Claude Vellefaux
PARIS-XE

Pour satisfaire vos clients
ayez un stock de
pièces d'origine

AMAC

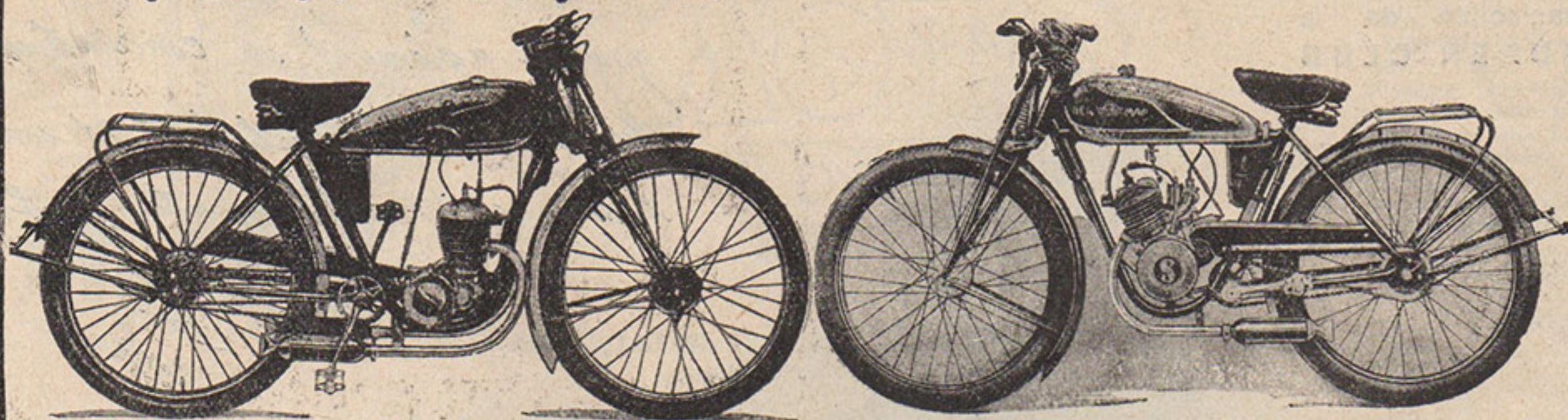
Petit stock avec tableau mural. .. 478 fr. 85
Grand stock — — — .. 1690 fr. 70
Stock carburateur à aiguille .. 294 fr. 60
Stock carburateur vélomoteur .. 243 fr. 45

*Demandez conditions spéciales
pour Agents patentés à :*

Sté Am^e AMAC, 40, rue de Villiers, LEVALLOIS
Dépôt de Paris : R. MUNRO, 198, boulev. Pereire
Dépôt de Lyon : H. GARNIER & C^{ie} - 4, r. de Marseille

NEW-MAP

SES MODÈLES 1936 "BABY"



TYPE A. D. - MONOVITESSE 1.595 f
DÉBRAYAGE, MOTEUR AUBIER & DUNNE

TYPE F. S. - 2 VITESSES 1.695 f
DÉBRAYAGE, MOTEUR SACHS

TYPE A. D. S. 2 - 2 VITESSES 1.775 f
DÉBRAYAGE, MOTEUR AUBIER & DUNNE

TYPE Z. 2 - 2 VITESSES 1.595 f
DÉBRAYAGE, MOTEUR ZURCHER

TYPE B - MONOVITESSE, DÉBRAYAGE, MOTEUR NEW-MAP 1.495 f

Tous nos modèles peuvent être livrés en "PRÉSENTATION SUPER LUXE" comprenant :
Selle 29x29, Garde-boue à bavolets AV et AR, Pneus 60%, Jantes chromées, etc. Supplément 100 fr.

Usine à LYON : 122-124, Avenue Lacassagne

E. FROTEY, 12, Rue Jean-Nicot - PARIS
Téléphone : SÉGUR 20-09 Métro Invalides

VOTRE MOTEUR EXIGE LA BOUGIE MICA

Adoptée par
Motobécane
Terrot
New-Map
Magnat-Debon
Monet-Goyon
Motoconfort
Koehler-Escoffier
Motosacoche

la première
BOUGIE
FRANÇAISE
garantie

1 an

GUARINER

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

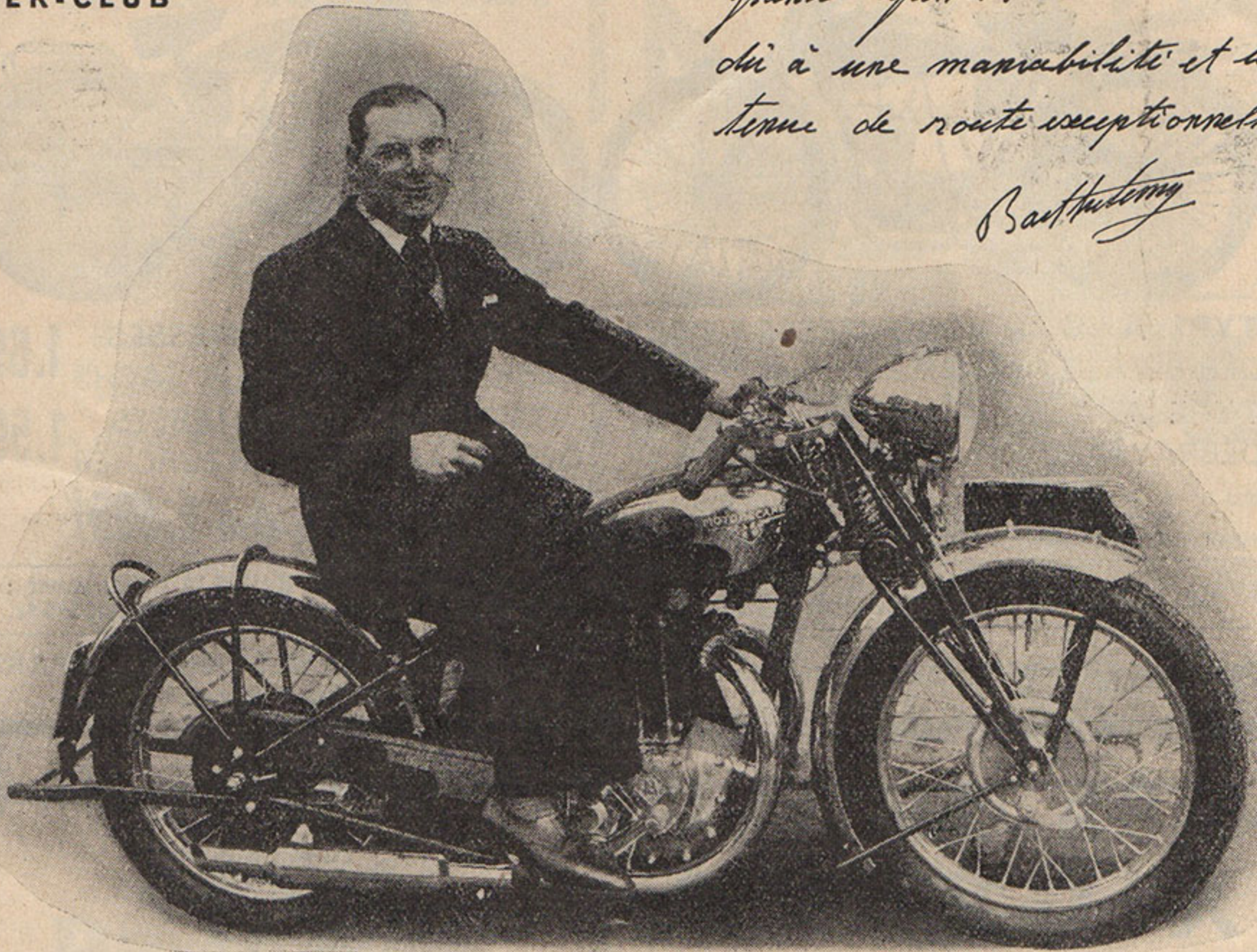
LE CHAMPION

Henri BARTHELEMY

Détenteur de 17 records du monde, apprécie les qualités de vitesse et de maniabilité de la **SUPER-CLUB**

La "Super-Club" est une très belle machine dont le grand agément de conduite est dû à une maniabilité et une tenue de route exceptionnelles

Barthelemy



La 350 cmc "SUPER-CLUB" est la machine du sportif !

Vitesse : 120 kilomètres à l'heure - un an de garantie

Bloc-moteur "S" à graissage par circulation automatique, culbuteurs et guides de soupapes graissés automatiquement, ressorts en épingle
Etanchéité absolue

PRIX

4250 f.

12 mois de crédit

MOTOBÉCANE

3, RUE LESAULT, 3

PANTIN (Seine)

BON A DÉCUPER
Ateliers de la MOTOBÉCANE, 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 _____
Dép. _____

11.442



MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI - FONDE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR : CAMILLE LACOME

ABONNEMENTS

UN AN	6 MOIS	3 MOIS
52 N ^{os}	26 N ^{os}	13 N ^{os}
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.

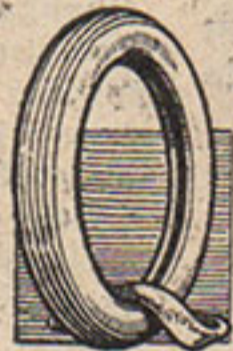
REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE

12, rue de Cléry - PARIS (2^e)

Tél. GUT. 73-32 (4 lig. gr.)

C.C. Postal 297-37

REPRISES



QUAND nous achetons une machine neuve, nous demandons qu'on nous reprenne l'ancienne en compte et nous essayons d'en tirer le prix le plus élevé que nous pouvons. Cela est très humain. De plus l'agent qui nous vend notre nouvelle machine est désireux de ne pas manquer une affaire et en général il nous accorde pour la reprise de notre ancienne machine un prix aussi élevé qu'il le peut. Souvent même le prix qu'il nous en offre est très supérieur à la valeur réelle de notre vieil engin et il sacrifie une partie ou même la totalité de sa commission. Et il lui reste sur les bras une machine dont la vente est incertaine et qu'il ne pourra en tout cas revendre qu'après l'avoir remise en état, car il tient au bon renom de sa maison. Si la marque de l'ancienne machine est une de celles qu'il représente, il voudra encore bien moins discréditer cette marque en vendant une machine défectueuse. N'oublions pas que l'acheteur d'une machine d'occasion oublie très vite qu'il n'a payé qu'un prix très réduit et montre des exigences égales à celles de l'acheteur d'une machine neuve.

Dans certains cas il y a une entente entre le constructeur et le motoriste et c'est le constructeur qui fait totalement ou partiellement les frais de la reprise. Il peut en résulter certaines difficultés. Si un agent accorde pour la reprise un prix trop élevé, le constructeur pourra ne pas accepter ces conditions. Le motoriste, dans ce cas, se trouvera dans une situation difficile. S'il n'a pas fait la proposition de reprise par écrit, mais oralement, il n'a légalement aucune obligation et l'acheteur qui, lui, s'est engagé par écrit, devra, s'il veut prendre possession de la machine neuve, payer la différence entre l'estimation de la machine de reprise par le constructeur et celle faite par l'agent. Ou bien l'agent paiera de sa poche et aura fait une vente à perte ou tout au moins sans bénéfice. Pour éviter des discussions et même des procès, nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs, de demander au motoriste un engagement écrit fixant le prix de la reprise.

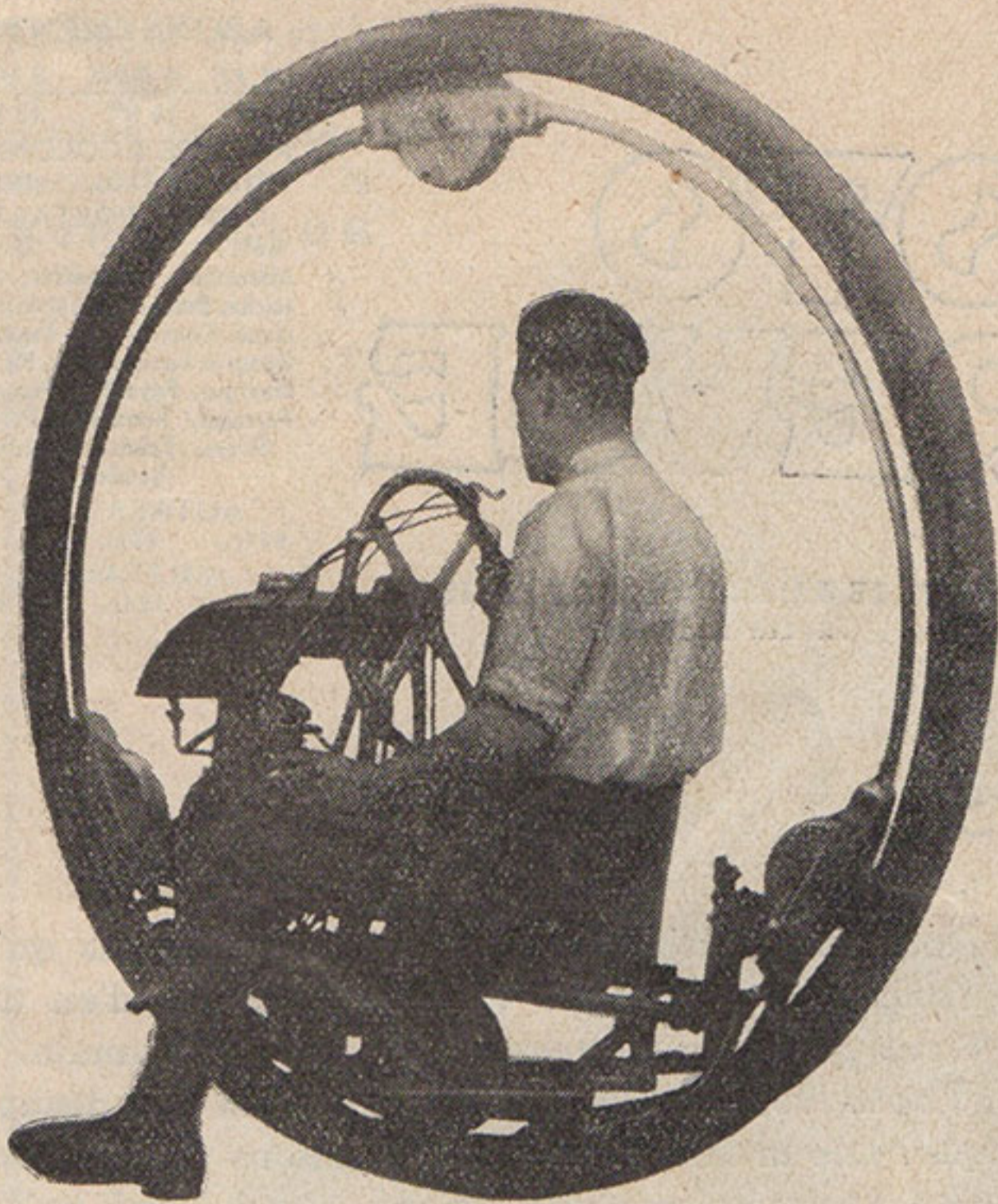
On pourrait penser à établir un barème pour les reprises. Quelques constructeurs l'ont fait et cela est extrêmement sage. Mais n'ayons pas trop d'illusions sur l'efficacité de cette mesure. La concurrence joue et l'agent, pour ne pas rater l'affaire, consentira une remise de prix sur la machine neuve. Cela en principe est interdit, mais se pratique cependant en sous-main.

En réalité le métier de motoriste n'est pas rose.

Moto Revue

SOMMAIRE:

Informations	524
Rendement... Gaspillage	525
Le Pou du Ciel, par F. de Laborde	526
Le nouveau vélomoteur Monet-Goyon, par Max End	527
Le Coin du Photographe, par Georges Dubranle	528
Dernières indiscretions avant le T.T.	529
De Paris à Belgrade, par G. Capliéz	530
Echos du Bol d'Or ..	532
Le Problème de la Moto, par Demarquez	533
Le Camping, par R. H.	534
Le Deux-Temps, par Regairaz	535
Paris - Les Pyrénées - Paris	536
Tribune Libre du Cyclecar	537
Constructeurs, Fabricants	538
Sports	539
Clubs	540
Moto-Revue Belge ..	541



Informations

La motorail construite par notre abonné, M. Théâtre. Elle est mue par un moteur deux temps de trois chevaux et aurait fait plus de cent kilomètres à l'heure. (Document reçu pour notre concours de photographies).

◆ **COLS OUVERTS.** — Les cols du Mont-Cenis, du Lautaret et d'Aubisque sont ouverts depuis quelques jours à la circulation.

◆ **PASSAGE SOUTERRAIN.** — Un nouveau passage souterrain est ouvert à Paris, c'est celui de l'avenue de Tokio, qui a été construit en vue de l'Exposition de 1937.

◆ **CONCOURS D'ELEGANCE.** — C'est le 2 août à 15 heures qu'aura lieu, au Casino de Charbonnières-les-Bains le traditionnel concours d'élégance pour motos et sidecars.

◆ Les constructeurs ou agents qui désirent y participer sont priés de se faire inscrire auprès de M. Arbaud, 41, rue de la Bourse, Lyon.

◆ **RICHARDSON EN 500 AU T.T.** — On sait que Richardson, vainqueur des 500 professionnels) au Bol d'Or 1935 courra le Tourist Trophy anglais en 250 cmc., au guidon d'une Excelsior. En dernière minute, nous apprenons que King's Motor vient de l'engager également en 500 cmc. ainsi que Cauchy, sur Vincent-H.R.D.

◆ **RONDES AU BOIS DE BOULOGNE.** — La vitesse limite autorisée au Bois de Boulogne est de 30 à l'heure. Des agents motocyclistes de la police parisienne y font de fréquentes rondes afin de faire respecter et surtout de sanctionner les fautes de conduite commises par les automobilistes imprudents.

◆ **UNE NOUVELLE DOUGLAS.** — La vieille marque anglaise, spécialiste du flat-twin vient de sortir un nouveau modèle à soupapes latérales dénommé « Aéro ». Il se distingue par un kick-starter à position réglable et nos confrères anglais en disent grand bien.

◆ **L'ECURIE N.S.U. EN 1936.** — Les coureurs qui courront en 1936 pour la firme allemande, sont : Steinbach, Sœnius, Mellmann, Flenhmann, Roth, Schumann, et l'as anglais Mellors.

◆ **GUTHRIE ACCIDENTE.** — La vedette de l'équipe Norton essayait la 500, lundi dernier, lorsque, dans un S, la machine se mit à flotter pour une raison inconnue.

Guthrie sortit de la courbe et heurta violemment le talus. Son casque le sauva d'une blessure sérieuse et à part une commotion et quelques égratignures au visage et aux mains, il s'en tira à bon compte. Mais la machine devra être sérieusement revue, car elle a été plus touchée !...

◆ **MUNKS EST BORGNE.** — A la suite d'un coup, Austin Munks qui se distingua déjà dans le Manx Grand Prix a perdu l'œil gauche... Mais cela ne l'empêchera nullement d'être au départ de l'épreuve en septembre.

◆ **EVOLUTION... D'UN COTE.** — « Les engins à moteur progressent à pas de géant; les piétons, eux, vont toujours à la même allure. » Extrait d'un discours du Dr Wade, orateur du Safety First Council de Bradford.

◆ **PROGRES ?** — On propose aux îles Hébrides de réduire la largeur de certaines routes qui ont besoin d'être reconstruites de 14 à 10 pieds!

◆ **UN MUSEE DES INVENTIONS.** Pour perpétuer le souvenir des inventeurs, des plus modestes aux plus géniaux, le Concours Lépine a décidé de constituer un Musée des Inventions qui sera ouvert à tous les objets présentés et primés à l'une ou l'autre de ses manifestations, tant à Paris qu'en province, depuis son origine.

En attendant que cette initiative soit assurée d'une place correspondant à son importance, une première rétrospective sera offerte au public, du 5 au 26 juillet, à l'Exposition de Dinard.

◆ **CONSOMMATION... D'UN TRAMWAY.** — Les tramways disparaissent progressivement. Heureusement : la consommation annuelle d'un de ces engins en électricité nécessite l'emploi de 45 tonnes de houille, ce qui représente la production d'une mine pendant quarante jours environ.

◆ **LA NOUVELLE B.M.W.** — La nouvelle 500 cmc super-sport B.M.W. à cul-

buteurs, cadre en tubes est vendue pour atteindre 140 à l'heure. Le régime de son moteur à cette vitesse est d'un peu plus de 5.800 tours et ses rapports de boîte sont : 14, 8,8, 6,6 et 5 à 1. Un levier placé sur la droite du bloc-moteur peut suppléer à une défaillance éventuelle du sélecteur et est fort utile pour mettre au point mort, à l'arrêt.

◆ **LES MOTOS ET LE CANADA.** — Les motocyclettes anglaises luttent avec succès au Canada contre la concurrence américaine.

Le département de la Défense Nationale de l'Ontario vient de placer une commande à la B.S.A. Cycles, Ltd., de Birmingham pour une série de motocyclettes. C'est la première commande qu'une maison anglaise a reçu en motos pour le compte d'un département de l'Etat Canadien, depuis pas mal d'années.

La qualité des machines anglaises était bien appréciée jusqu'ici, au Canada, mais les fabricants américains possédaient un gros avantage sur leurs concurrents anglais, étant donné la proximité où ils se trouvent. Les anglais ont étudié la question de très près et sont à même de s'imposer aujourd'hui au Canada.

◆ **POIGNEE PLOMBEE.** — Certains constructeurs de voitures montent une chicane dans la pipe d'admission, chicane qui ne doit être enlevée qu'une fois la période de rodage terminée. B.M.W. emploie un autre système sur ses machines neuves : un plombage spécial empêche d'ouvrir les gaz à plus de la moitié environ. Si le client enlève ce système avant que la période de rodage indiquée par le constructeur ne soit terminée et qu'il arrive un accident au moteur, la garantie ne peut plus jouer.

◆ **TROUVAILLES SCIENTIFIQUES.** — Le Laboratoire National de Physique, dont les recherches depuis sa fondation qui remonte à 1900, ont puissamment contribué au développement scientifique de l'industrie britannique, a fait procéder à des expériences qui devraient éventuellement venir en aide à l'aéronautique, faciliter l'élimination du bruit dans les immeubles et simplifier la pêche à l'anguille.

Le rapport pour 1935 publié par le Laboratoire dit que de nombreux essais ont été faits dans les laboratoires aéronautiques afin de suivre et photographier les évolutions de l'air, au moyen de la fumée; ces travaux ont énormément aidé à déterminer le caractère des phénomènes aérodynamiques. Une nouvelle méthode a été récemment mise en œuvre au Laboratoire National, grâce à laquelle il est possible d'observer le déplacement de l'air d'une manière beaucoup plus finement détaillée qu'à l'aide de la fumée diffusée. Elle consiste dans la photographie de l'ombre de petits fragments d'air chaud se déplaçant avec le courant. En se servant d'un film au ralenti, les mouvements qui sont trop rapides pour être suivis à l'œil nu peuvent être ramenés à une allure qui permet de voir clairement le plus petit détail.

rendement... gaspillage



LES meilleurs moteurs ne transforment en énergie qu'un tiers des calories contenues dans les carburants. Et encore c'est là un très beau résultat et bien souvent ce n'est que le quart ou que le cinquième des calories qui sont utilisées. Un très bon Diesel atteint un rendement de 33 à 35 0/0 et son gros avantage est d'employer un combustible peu onéreux. Or, ces questions de prix n'ont pas une valeur absolue et si tous les moteurs employaient du gaz-oil nous verrions les cours de ce produit faire un bond formidable. L'amélioration du rendement thermique a donc beaucoup plus d'importance, car les puits de pétrole ne sont pas inépuisables. Déjà, sans le cracking, il y a belle lurette que la production d'essence se fût avérée tout à fait insuffisante pour la consommation mondiale, et il est prudent de prévoir, dans un avenir heureusement assez éloigné, que le pétrole sera épuisé. Aurons-nous alors assez d'alcool et d'essence synthétique pour remplacer le pétrole et ses produits? Peut-être, mais ces produits coûteront plus cher et en ce qui concerne les essences synthétiques, elles sont tirées de la houille et des lignites dont les gisements ne sont pas inépuisables. Quant à l'alcool, n'oublions pas qu'il ne fournit, à poids égal, guère plus de la moitié des calories que donne l'essence. Si nous parvenions à doubler le rendement thermique de nos moteurs, nous pourrions alimenter un nombre de véhicules deux fois plus grand ou bien alimenter le même nombre de véhicules pendant deux fois plus longtemps. Est-il utile de mettre en valeur les conséquences heureuses qui en résulteraient, en cas de conflit armé, pour les pays n'ayant pas de gisements de pétrole? Et si l'accroissement de la puissance spécifique de nos moteurs a été une conquête technique d'une grosse importance, l'amélioration du rendement thermique a eu encore des effets plus heureux. Ne perdons pas de vue que, par rapport à la puissance développée, nos moteurs dépensent beaucoup moins que leurs devanciers. Alors qu'un moteur de 500 cm³. ne développait pas 10 C.V., il y a un quart de siècle, pour une consommation voisine de 3 litres aux cent kilomètres, un moteur de cette cylindrée, pour une consommation analogue donne une vingtaine de C.V. au moins, ce qui nous permet, à consommation égale, d'atteindre une vitesse nettement plus élevée. Quant à l'alcool, il a le gros avantage de permettre des taux de compres-

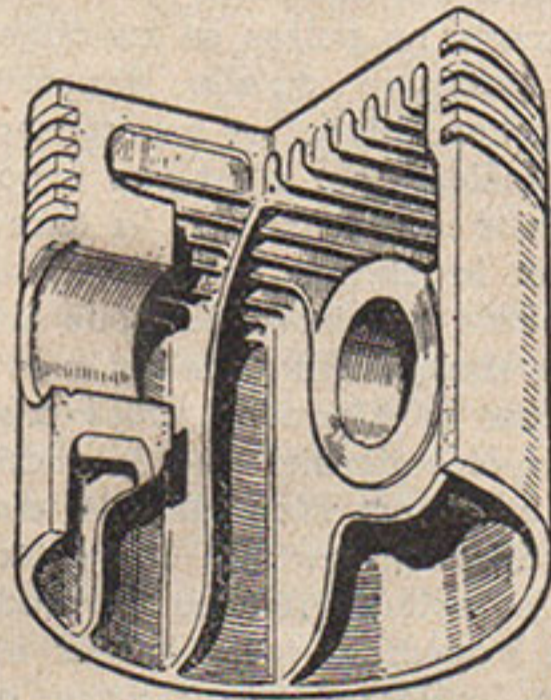
sion plus grands, ce qui améliore le rendement thermique, mais ne suffit pas, et à beaucoup près, à compenser son moindre pouvoir calorifique. La consommation est donc nécessairement élevée et il faudrait que l'alcool put être vendu meilleur marché que l'essence. Ce serait possible si l'Etat exemptait de taxes, mais dans ce cas où l'Etat trouverait-il l'équivalent des sommes qu'il tire actuellement des taxes sur l'essence et qui, après avoir payé les routes, laissent au Trésor un bénéfice astronomique?

On avait autrefois comparé la locomotive à vapeur à un calorifère destiné à chauffer les campagnes. Cela était un peu vrai au temps où le rendement thermique des locomotives n'atteignait pas 10 0/0 des calories contenues dans le charbon. Depuis, la locomotive, par l'emploi des hautes pressions et de la surchauffe, a vu son rendement thermique augmenter dans des proportions considérables, des rendements de 20 à 25 0/0 étant aujourd'hui courants. Mais reve-

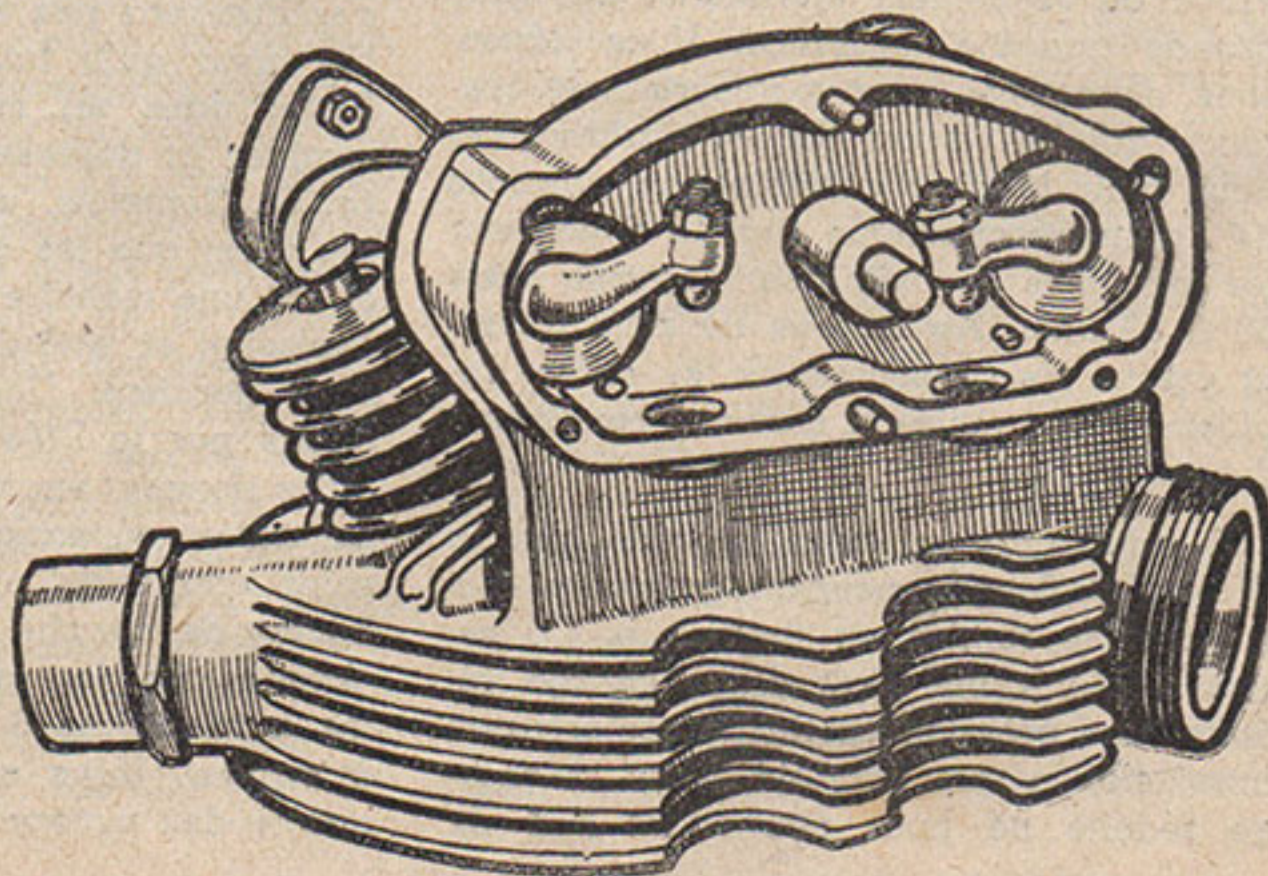
nons à nos moutons, si on peut comparer un moteur à explosion à ces moutons. Eh bien, 35 0/0 des calories dégagées par l'explosion s'en vont avec les gaz d'échappement et avec les tubes relevés ne servent qu'à nous brûler les mollets, à bleuir nos belles tubulures chromées, etc... 25 0/0 sont utilisées (?) à chauffer cylindre, culasse, soupapes, pistons, qui s'en passeraient bien. Et il faut là encore évacuer la plus grande partie dans l'atmosphère pour éviter la distorsion, l'échauffement de l'huile qui brûlerait ou deviendrait trop fluide pour assurer ses fonctions. Il est particulièrement important que le refroidissement de la culasse soit énergique et qu'ainsi des points chauds ne provoquent pas la détonation.

Enfin 10 à 15 0/0 sont absorbés en frottements.

L'idéal serait évidemment de récupérer cette chaleur et de la transformer à nouveau en travail. C'est ce qu'on a fait dans certaines organisations industrielles où l'eau de refroidissement vaporisée par la chaleur absorbée sert à actionner une machine à vapeur, mais on voit mal ce principe appliqué à une motocyclette. Il semble que nos efforts doivent surtout viser à mieux détendre les gaz avant leur sortie du cylindre. Diverses solutions ont été apportées à ce délicat problème. Les uns utilisent des appareillages cinématiques compliqués. Les moteurs toriques où les mouvements des pistons sont commandés par des balanciers et des cames apportent eux aussi une solution intéressante. Un autre procédé consiste à sous-alimenter un moteur et adopter un taux de compression très élevé qui porte, en fin de compression, la charge à une pression voisine de celle à laquelle la



Il est malheureux que l'on soit contraint, afin de refroidir nos moteurs, d'éliminer en pure perte un nombre important de calories qui, si elles étaient utilisées, nous donneraient pas mal de chevaux supplémentaires. Voyez ci-dessus, ce piston qui comporte des ailettes internes pour leur évacuation, et ci-contre cette culasse aux parois épaisses, aux larges ailettes.



LE POU DU CIEL

“fabrication amateur” est dangereux

Neuf morts, six en France et trois en Angleterre, ont enfin convaincu toute la presse technique que le « Pou du Ciel » était, dans son état actuel, c'est-à-dire fabrication amateur, un appareil dangereux : deux morts, trois morts, quatre morts... Ce n'était donc pas suffisant pour essayer, par tous les moyens possibles, de freiner la construction-amateur et déconseiller les essais en vol. Lorsque *Moto-Revue* a crié au danger, nous nous sommes vus classés parmi ceux « qui ne comprennent pas ». « Nous étions des gêneurs : nous n'avions qu'à nous taire ». Cela ne nous a pas clos la bouche. Toutefois le chiffre des victimes Pou du Ciel s'est élevé à neuf et peut-être ne les connaissons-nous pas toutes.

Nous ne triomphons pas... On ne triomphe pas sur des morts. Nous voulons simplement justifier aujourd'hui nos efforts pour freiner la construction-amateur d'un appareil, que l'on a considéré comme un jouet, quand il était l'engin le plus dangereux de tous.

Le 29 juin *Moto-Revue*, et le 1^{er} juillet *l'Actualité Automobile* disaient : « La construction du Pou du Ciel par des amateurs n'est pas une fin. Heureusement du reste, car elle ne manquera pas

de constituer un danger chaque fois qu'un adepte de Mignet ne suivra pas exactement les données du livre : *Le Sport de l'Air*. Il n'y a plus qu'à construire le Pou du Ciel en usine pour voir le mouvement de construction-amateur s'éteindre tout seul. Mais il faut aller vite si l'on ne veut pas voir plusieurs centaines d'adeptes nouveaux essayer de voler, ces mois qui suivent, avec des appareils bien ou mal construits. » A l'époque où paraissaient ces lignes, il n'y

avait aucun accident grave sur Pou du Ciel.

Mais quatre accidents mortels survinrent en peu de temps.

Moto-Revue a publié le 25 janvier dernier : « Les lecteurs de notre revue, motocyclistes très avertis des choses de la mécanique, auraient été particulièrement aptes à mener à bien la construction de l'appareil de Mignet. Mais nous avons eu peur et nous avons peur encore pour le porte-monnaie de quelques-uns d'entre eux et surtout pour leur vie. Nous n'avons pas voulu les engager à construire eux-mêmes un avion, méthode plus illogique encore que de construire soi-même une motocyclette ou une automobile. Non ! Non ! nous ne considérons jamais la construction d'un avion, s'appelle-t-il « Pou du Ciel », comme un jeu de construction pour amateurs. »

N'était-ce pas un cri de prudence ? Par ailleurs, la campagne en faveur du « Pou du Ciel » continuait.

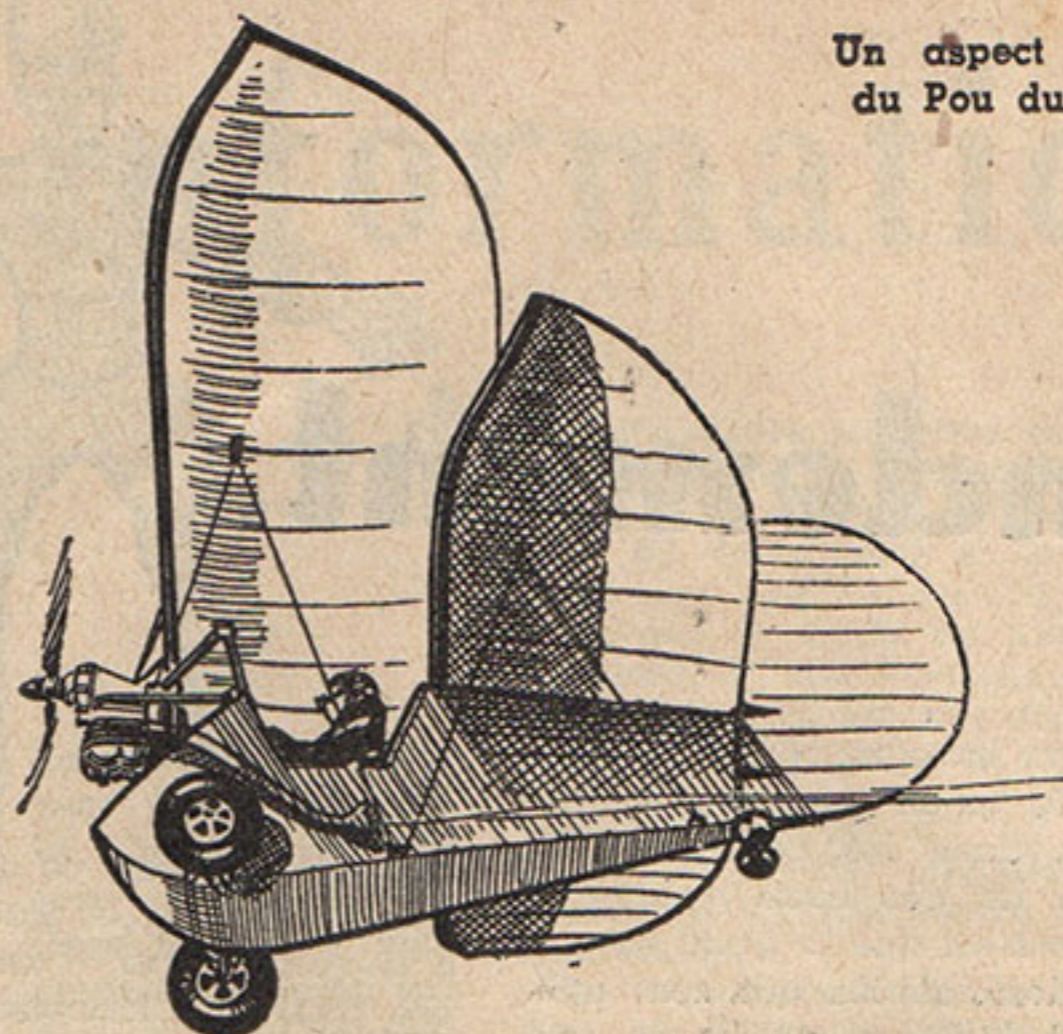
Et la liste des victimes s'allonge de deux unités : il y a six morts, quand nous écrivons dans *l'Actualité Automobile* du 1^{er} avril, à propos de l'accident de M. Kupfer, à Gex (Ain) : « En vol, l'aile de l'appareil se déplaça en arrière, par suite de la perte d'un écrou de fixation de la carlingue, parce que le constructeur-amateur : M. Kupfer, avait omis (ou oublié) d'arrêter cet écrou. La moindre négligence peut donc entraîner une catastrophe. Qu'il est triste pour nous de pouvoir apporter des preuves aussi flagrantes de l'illogisme de la construction-amateur. »

La veille de Pâques, nouvelle victime Pou du Ciel. A *Moto-Revue*, nous écrivons en désespoir de cause : Que va-t-on faire pour mettre fin à de pareils drames ? (no du 18 avril). Et l'unanimité de la presse technique n'est pas encore entièrement réalisée pour combattre impitoyablement la construction-amateur du dangereux « Pou ».

Le jeudi de l'Ascension : deux morts ; l'un en France, l'autre en Angleterre. L'unanimité est enfin réalisée dans la presse technique : les amateurs ne doivent plus voler avant que le « Pou » ait passé à la soufflerie de Chalais-Meudon.

Il aura fallu au moins neuf morts pour convaincre tout le monde du danger « Pou du Ciel ».

Fernand de LABORDERIE.



RENDEMENT et GASPILLAGE (Suite)

détonation apparaît, mais si on augmente ainsi sensiblement le rendement thermique, on diminue la puissance spécifique.

Il faut d'ailleurs constater que le rendement thermique optimum est atteint quand le moteur fonctionne à pleine charge. Or, nous n'utilisons que bien rarement nos moteurs à pleine charge. Nous ne voulons pas fatiguer les organes du moteur. D'autre part, si nous allons vite, la résistance de l'air croît comme le cube de la vitesse, et la puissance nécessaire pour la vaincre suit naturellement la même progression. Et si le C.V. à pleine admission est plus économique par suite du bon rendement thermique, il faut, par contre, un beaucoup plus grand nombre de C.V., et nous usons, malgré l'amélioration du rendement thermique, une plus grande quantité d'essence. Nous dépensons donc plus pour parcourir une distance donnée. Il est donc intéressant de nous tenir le plus possible aux environs de l'allure économique qui se situe pour les machines de cylindrée moyenne entre 60 à 80 kmh. **Au-dessous** de cette allure, la courbe de consommation se relève rapidement par suite du mauvais rendement thermique.

Il semble qu'un autre procédé que la détente prolongée pourrait permettre d'améliorer le rendement thermique. Ce serait d'obtenir en dépit d'une charge réduite, une pression en fin de compression aussi élevée que possible. Mais la charge réduite ne nous permettant pas de

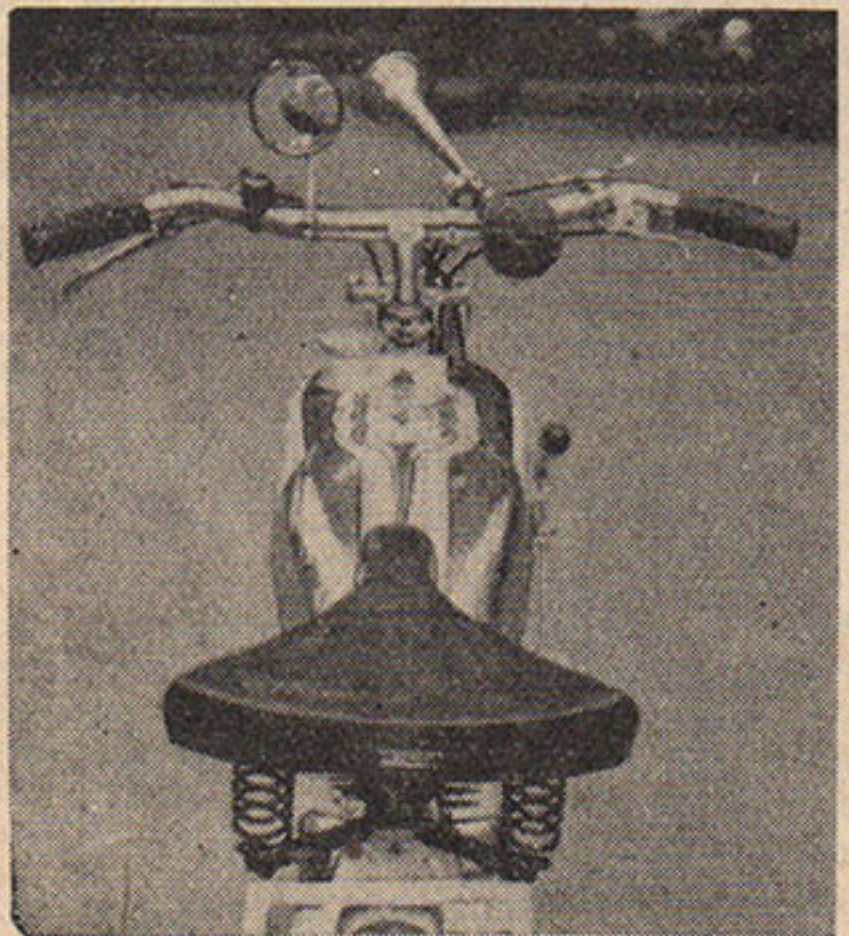
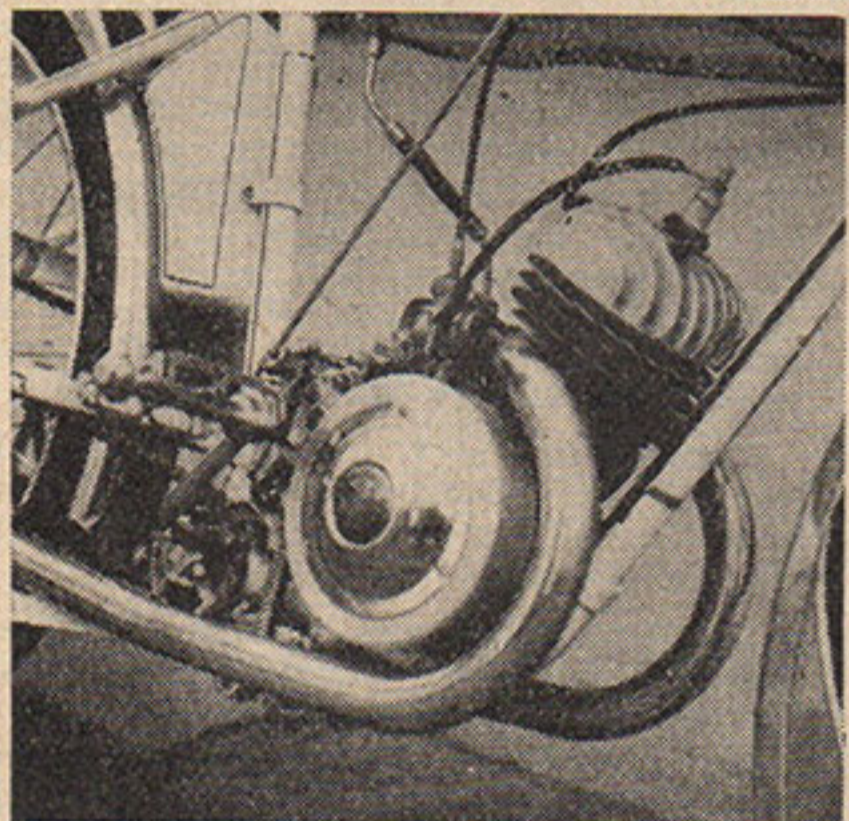
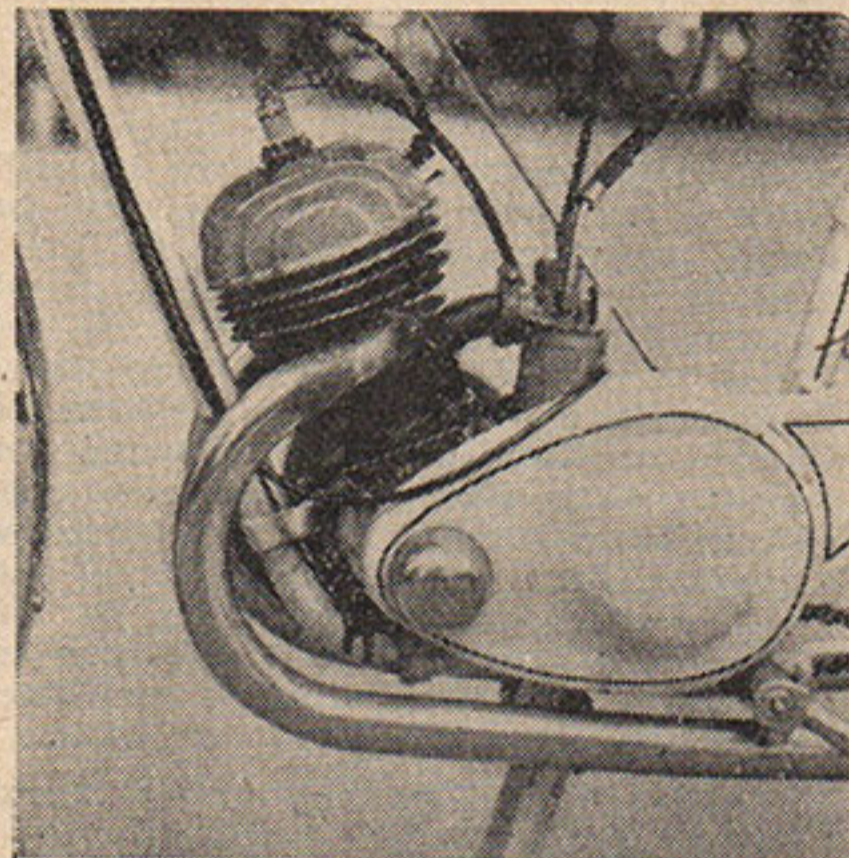
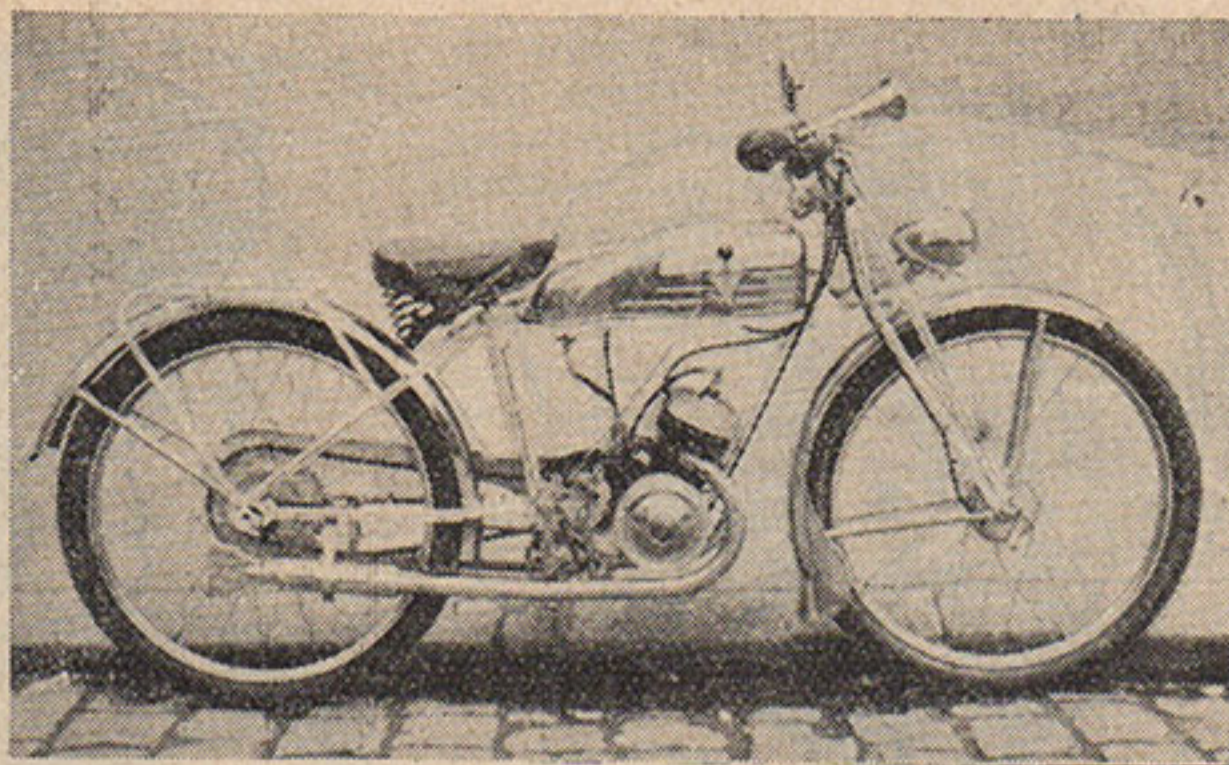
comblent la dépression créée par descente du piston, il nous faut introduire un autre gaz capable de combler cette dépression, soit de l'air, soit des gaz brûlés. Il y a à cela une difficulté, c'est que cette charge inerte ne puisse se mélanger à la charge explosive qu'elle diluerait. Les deux couches doivent se superposer, mais sans se mêler. Cela n'est pas impossible. La difficulté est grande si la charge explosive et la charge complémentaire ont des densités voisines. Si nous introduisons une charge d'air, elle est à la même température et à peu de chose près possède la même densité que la charge explosive et il est bien difficile d'obtenir une stratification parfaite des deux charges. Si le moindre remous se produit, le mélange s'opère et nous aurons en définitive un mélange très pauvre qui ne s'enflammera pas ou brûlera mal. Il semble donc qu'il faille, ainsi que l'a fait Violet dans un moteur très intéressant, combler la dépression au moyen de gaz brûlés. Toutefois, une autre difficulté surgit. C'est que les gaz brûlés sont chauds et ont une moindre densité que la charge explosive et tendront à s'élever à travers cette dernière. Une autre possibilité est offerte par le Diésel, mais les Diésels rapides donnent encore bien des mécomptes. On admet généralement qu'un Diésel doit subir une révision complète après 100 heures de marche, et les compagnies de chemins de fer semblent s'orienter vers les automotrices à gaz pauvre ou même à vapeur. Nous sommes donc bien loin encore des motocyclettes à moteur Diésel.

Le nouveau Vélomoteur MONET-GOYON

MOTEUR VILLIERS

DEUX TEMPS PISTON PLAT

De haut en bas :
Le moteur côté transmission : ensemble net, compact.
Une vue côté volant magnétique. Remarquez les prises d'échappement latérales.
De l'arrière, on note la selle... de dimensions généreuses, le réservoir à la ligne réussie et le guidon rationnel.



Ceux qui suivent régulièrement « Moto-Revue » ont pu constater, tous ces derniers temps, les innombrables perfectionnements apportés aux vélomoteurs. Chaque marque a contribué pour sa part à améliorer sa formule. Monet-Goyon n'est pas resté en arrière puisqu'il vient de doter ses vélomoteurs du nouveau 100 cc. Villiers à piston plat.

« Moto-Revue », en décrivant il y a quelque temps le 250 Villiers fonctionnant suivant le même principe, a souligné les incontestables progrès qu'apporte cette nouvelle technique. Rappelons caractéristiques et avantages pour ceux qui n'auraient pas eu connaissance de cette étude.

Le premier point saillant réside dans la suppression du déflecteur de piston, ce qui, si paradoxal que cela soit, entraîne une moindre consommation de carburant et procure de surcroît les avantages suivants : diminution considérable du volume de la chambre de compression ayant comme conséquence heureuse un sensible accroissement du rendement thermique ; piston symétrique plus léger diminuant les forces d'inertie de l'équipage alternatif et permettant un meilleur équilibrage ; élimination des claquements du piston, réduction de la hauteur totale du moteur.

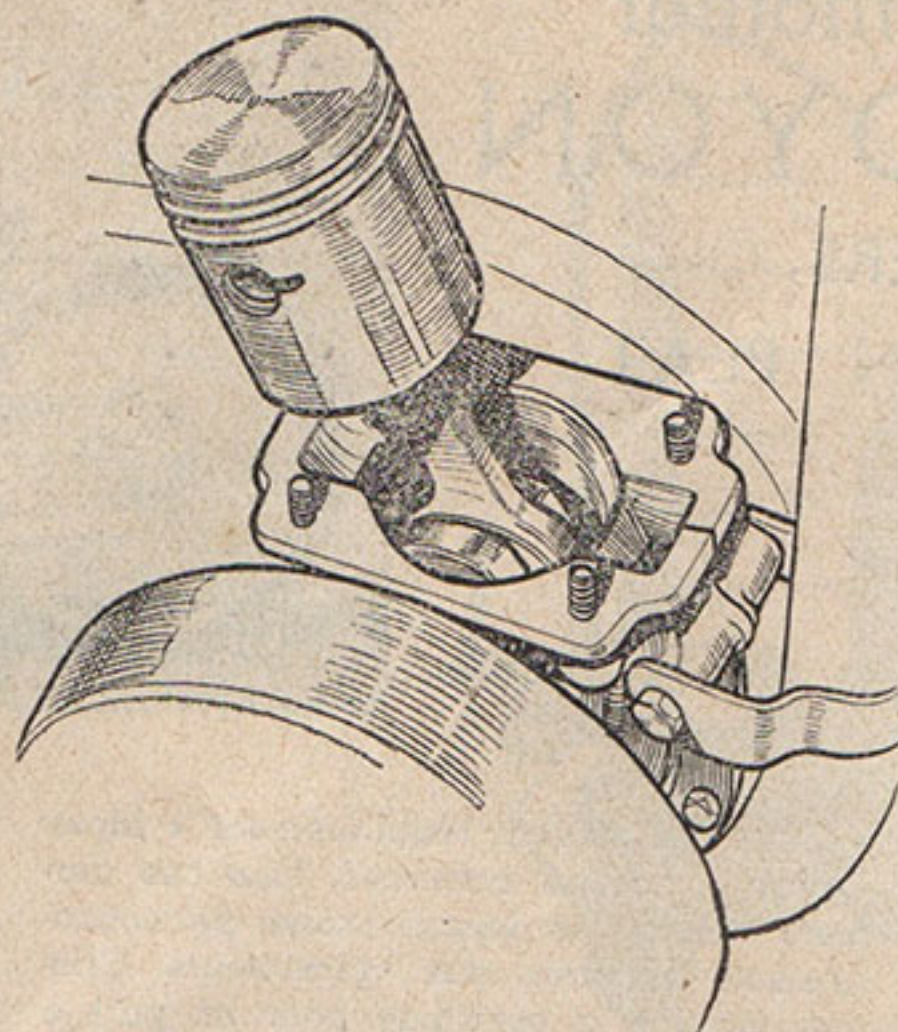
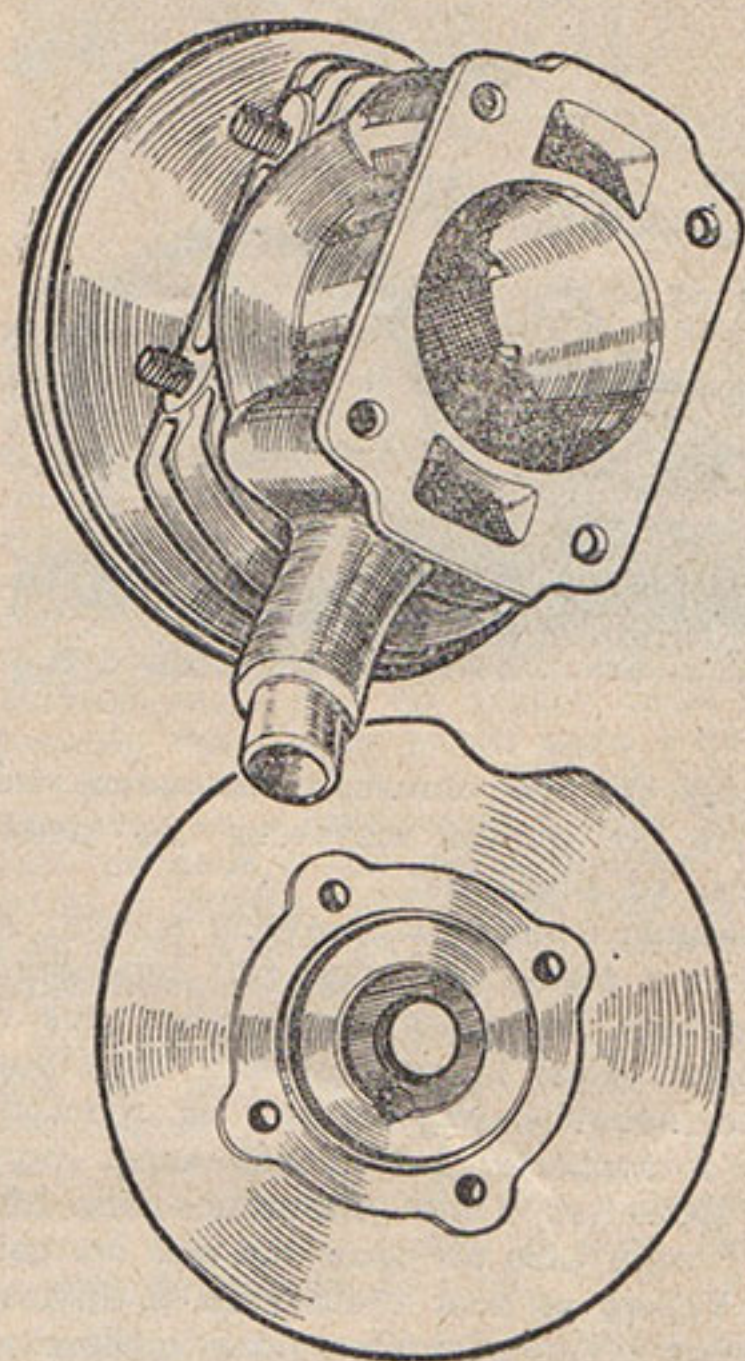
C'est une ingénieuse disposition des lumières qui, malgré la suppression du déflecteur assure une distribution régulière des gaz : ceux-ci arrivent par quatre canaux de transfert, opposés par paire, en avant et en arrière du cylindre, et débouchant tangentiellement à sa circonférence ; l'échappement est assuré par deux sorties latérales diamétralement opposées. Il est assez difficile d'expliquer comment ces gaz admis de part et d'autre, se heurtent, forment une colonne ascendante qui, sans s'y mélanger, surmonte la veine de gaz brûlés et la balaye par les deux sorties d'échappement ; le diagramme, reproduit ici, le fera sans doute mieux comprendre. Sans doute, la majorité de la clientèle motocycliste préfère-t-elle aux belles théories, les résultats tangibles. Les voici énumérés après avoir été vérifiés et contrôlés à maintes reprises : meilleur refroidissement et graissage plus uniformément réparti sur le cylindre, moindre gommage des segments, encrassements extrêmement réduits et très espacés ; d'autre part : plus de puissance avec moins de consommation ; enfin : meilleur ralenti. Tous ces

progrès ont été obtenus sans qu'ait été perdue la qualité maîtresse du deux-temps, sa simplicité.

Présenté comme un nouveau moteur, le Villiers à piston plat n'est pas cependant né d'hier ; les motocyclistes n'ont pas à redouter, dans le cas présent, les aléas d'une nouvelle fabrication ; ils n'auront pas à supporter les conséquences parfois fâcheuses d'une préparation trop hâtive ; voilà plus de deux ans que les usines Villiers se sont attelées au problème, bureaux d'études, laboratoires, ateliers et services d'essais ont collaboré, la commercialisation définitive n'ayant été décidée qu'après les plus dures et les plus probantes épreuves.

Je signale en passant que d'autres recherches du même genre ont été faites en Allemagne ; j'ai eu dernièrement l'occasion d'essayer une voiturette D.K.W., munie d'un deux cylindres deux temps également à pistons plats, essai confirmant les avantages notés ici, ce qui prouve irréfutablement que cette technique est bonne, que les résultats heureux obtenus ne sont pas hasardeux, mais au contraire définitifs pour la totalité des séries construites d'après cette technique. Parfois une innovation importante réserve des surprises désagréables ; dans une même série, certains moteurs sont de rendement remarquables, d'autres, sans raison apparente, donnent des résultats décevants. C'est qu'alors le problème n'a pas été étudié à fond, que certaines coïncidences, certains tâtonnements empiriques ont pu laisser croire le problème totalement résolu alors que certains points d'apparence minime, mais d'importance capitale avaient échappé aux ingénieurs. Pour ce moteur Villiers, rien de pareil à craindre ; je le répète : le problème a été étudié scientifiquement sous toutes ses faces, l'expérience sur de nombreux exemplaires a démontré que rien n'était resté dans l'ombre, la concordance des résultats obtenus dans deux maisons différentes, travaillant chacune de son côté administrant la preuve finale.

Ce long aperçu pourrait laisser supposer que la nouvelle BMA Monet-Goyon, n'est nouvelle que par son moteur. Celui-ci aurait pu évidemment être monté dans les cadres des autres modèles. Mais les constructeurs ont préféré compléter et moderniser toute la machine. En signalant simplement qu'il existe deux types dont l'un est monovitesse à débrayage et



Voyez ci-dessus le piston plat, à gauche le cylindre (remarquez les deux entrées de transfert) et la culasse sans bossage de déflecteur.

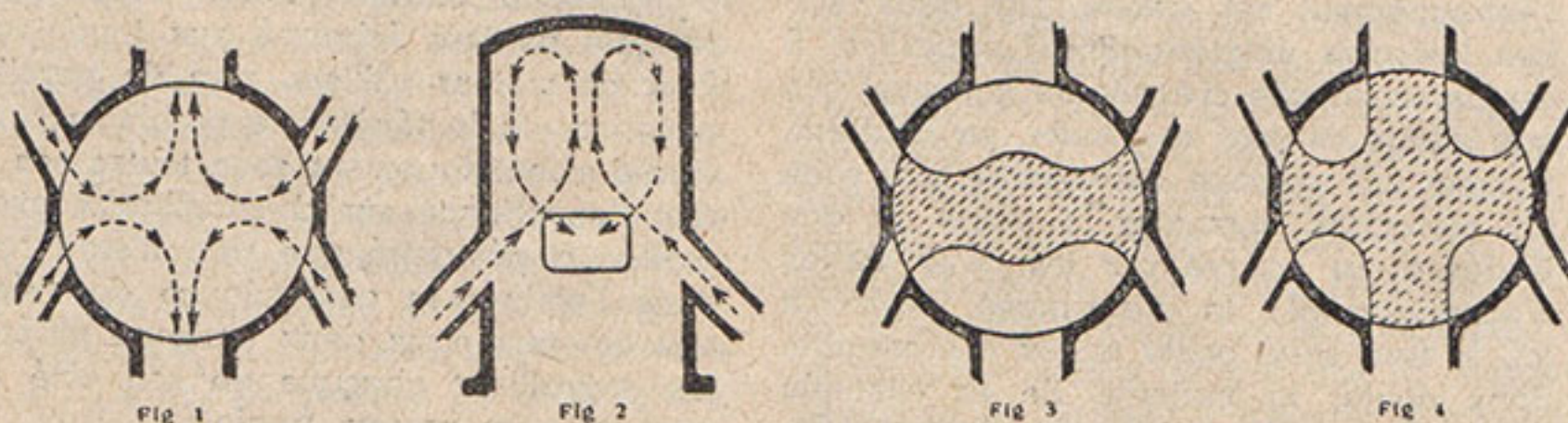
l'autre à deux vitesses (différence de 175 fr. au catalogue), je détaillerai plus particulièrement ce dernier que j'ai essayé.

La boîte à deux vitesses et débrayage du type moto est accouplée au moteur par chaîne bien garantie contre la boue par un élégant petit carter, et contre les chocs par des amortisseurs au plateau de la roue arrière, le tout bien groupé dans le berceau du cadre, entièrement brasé, avec fourche haubannée. Un gros réservoir en crosse, d'une contenance de 7 litres, une large selle bien surbaissée, lui donnent une belle allure petite moto; des pneus de forte section: 600 X 55, un porte-bagages, un gros phare, une solide béquille centrale, complètent la ressemblance.

La finition est très poussée, elle est de présentation grand luxe; la machine qu'on m'avait confiée était ivoire et chrome, vraiment soignée dans tous les détails; c'était un modèle rigoureusement de série, prélevé parmi ceux livrés à la succursale de Paris.

Mes impressions? Je me bornerai à rappeler les avantages énumérés au début de cet article, au cours de la description du moteur; ils se sont tous trouvés confirmés, particulièrement pour la puissance; ce deux temps est rapide, il cramponne terriblement, même au bas régime; grâce à cette qualité, les constructeurs ont pu étudier les rapports des deux vitesses de la boîte en sorte que la première serve autrement qu'au simple démarrage ou à la montée de côtes très dures; cette première est agréable à utiliser pour les reprises, le moteur monte en régime alertement et, en raison de la bonne multiplication, l'accélération de tout l'équipage est rapide. J'ai roulé longtemps en première sans pouvoir constater un échauffement anormal du moteur; j'ai apprécié son silence, également son ralenti, enfin sa grande souplesse.

C'est incontestablement un nouveau et très important progrès dans le domaine du vélomoteur.



La figure 1 montre dans le plan horizontal comment les gaz venant de chaque paire de transferts s'entrechoquent et se déploient à travers le cylindre. La figure 2 montre dans le plan vertical comment les vapeurs gazeuses se rencontrent et gagnent le haut du cylindre. La figure 3 montre la zone comprise dans une section juste au-dessus de l'orifice d'échappement, les parties hachurées étant celles qui se trouvent au-dessus, les parties non hachurées celles qui se trouvent en-dessous. La figure 4 montre la zone comprise dans une section du haut du cylindre, les zones remplies de gaz affectent la forme d'une croix, du fait que les colonnes gazeuses s'entrechoquent l'une l'autre.

LE COIN DU PHOTOGRAPHE

L'anatomie d'un appareil

ARRÊTER sa moto sur le bord de la route et admirer longuement les sites merveilleux, n'est-ce pas là un des plus grands attraits des grandes randonnées du week-end ou du temps des vacances! Mais la mémoire de l'homme n'est pas si fidèle que les plus beaux tableaux ne s'estompent lentement à mesure que le temps fuit. Aussi quel prix attacherons-nous, plus tard, à ce souvenir matériel qu'est une photographie, reflet d'un paysage lointain, que nous ne reverrons peut-être pas de longtemps — ou jamais — Comme nous comprenons alors pourquoi l'appareil photographique est un des plus fidèles compagnons du motocycliste.

× ×

Quel appareil choisir?

La lutte entre la plaque et la pellicule a fait couler trop d'encre pour que nous revenions sur ce sujet. Ce qui a fait la vogue de la photo a été la grande commodité d'emploi de la pellicule, celle-ci se chargeant n'importe où, légère, incassable, ayant conquis la majorité des amateurs. Loin de nous l'intention de médire de la plaque qui compense quelques inconvénients par de précieuses qualités. Aussi les dilettantes de la photo ne se sépareront-ils jamais de leur appareil à plaques, plus lourd, plus encombrant que l'appareil à pellicules, mais qui leur a donné tant de joies.

Différents modèles sont susceptibles de donner satisfaction aux amateurs.

Que l'appareil soit un modèle Box ou pliant, on y retrouve toujours une chambre noire, dont l'arrière sert de réceptacle à la surface sensible, en l'occurrence la pellicule. Cette chambre noire est munie à l'avant d'un objectif plus ou moins lumineux. Sur la monture de l'objectif, est placé un obturateur et en général un diaphragme. Voyons à quoi peuvent servir ces accessoires.

L'obturateur sert à laisser passer la lumière un temps plus ou moins long pour qu'elle vienne impressionner la surface sensible.

Le diaphragme sert à doser la quantité de lumière qui entre dans la chambre noire.

On voit donc tout de suite que ces deux accessoires sont liés l'un à l'autre par des constantes très serrées. Si pour une photo de sport, vous êtes obligé de vous servir d'une grande rapidité de l'obturateur, il vous faut admettre pendant ce temps très court une grande quantité de lumière, donc ouvrir votre diaphragme le plus possible. Et ceci ne se fait pas sans inconvénient.

Si votre diaphragme est ouvert au maximum, il est indispensable de faire une mise au point sévère, car seuls seront nets les objets se trouvant à la distance à laquelle la mise au point a été faite.

Par contre, si nous nous trouvons en présence d'un paysage, permettant une vitesse d'obturation lente, nous pourrions admettre moins de lumière, c'est-à-dire fermer notre diaphragme. Ceci nous permettra d'avoir une netteté satisfaisante de presque tous les plans, seuls les plans très proches étant flous.

Georges DUBRANLE.

DERNIÈRES INDISCRÉTIONS AVANT LE



● Voici quelques précisions sur les 250 et 500 cmc. D.K.W. qui sont engagées dans le « Lightweight » et le « Senior ». Ce sont, à peu de chose près, celles de l'année dernière, auxquelles la mise au point a apporté de petits perfectionnements, comme : puissance accrue, tenue de route améliorée et gains de poids.

● Rappelons que la 250 cmc. D.K.W. de l'année dernière a remporté le Grand Prix d'Europe sur le circuit de l'Ulster, a gagné en outre 7 courses internationales et battu 8 records du monde. Joli palmarès. Aussi la D.K.W. est-elle considérée comme très dangereuse dans le « Lightweight ».

● Les cadres D.K.W. de cette année diffèrent essentiellement de ceux de l'année dernière en ce sens qu'ils sont soudés entièrement au lieu d'être brasés. Des alliages spéciaux ont été étudiés pour les tubes afin de gagner du poids.

● Une étude a été faite également sur les pneus qui sont plus légers et plus résistants. Les moteurs sont, bien entendu, des 2 cylindres 2 temps, à chambre de combustion commune, et à pompe d'alimentation contrôlée automatiquement par un diaphragme. Ce diaphragme repose sur une grille et s'ouvre par la pression des gaz ; dès que la pression diminue, le diaphragme reprend sa position.

● Les radiateurs sont plus étroits grâce à une tête de culasse étudiée spécialement et qui comporte des ailettes ;

Les tuyaux d'échappement sont fixés au cadre par des blocs en caoutchouc.

● Quant à la puissance, bien que le secret soit assez rigoureux à ce sujet, il paraît que le 250 cmc. atteint 29 C.V. !... Si le 500 cmc. est au même tarif, voilà une jolie cavalerie, et bruyante, avec ça !...

● La suspension Neiman a été retenue pour la fourche. Elle comporte trois jeux d'anneaux en caoutchouc faisant ressort et compensateur. Des jeux spéciaux sont étudiés pour chaque type de circuit.

● La selle et le coussin arrière offrent une solution de continuité qui permet de passer facilement de la position « circuit » à la position complètement à plat. Chaque siège est étudié pour chaque coureur.

● Les Excelsior « Manxman » auront la distribution Rudge à 4 soupapes radiales. Les soupapes seront commandées par trois paires de culbuteurs, deux paires portant les écrous de réglage. L'arbre à cames en tête est conservé mais, pour la circonstance, tourne dans le sens inverse de celui du 2 soupapes ordinaire.

● La nouvelle culasse Excelsior est un bel exemple de travail dans le genre bronze d'aluminium. Les ailettes ont une courbure déterminée de façon à amener un courant d'air forcé sur la bougie.

● Une innovation en matière de carburation est le fait d'avoir monté les deux cuves à essence séparément du carburateur. Elles sont fixées au cadre par montage flexible. Naturellement les ouvertures d'admission sont down-draught.

EST-CE LE DECLIN DU T.T. ?

● Contre 104 concurrents inscrits l'an passé, il n'y en a que 82 cette année. C'est la catégorie senior (500 cmc.) qui est de beaucoup la plus touchée. Elle ne compte en effet que 21 partants dont 7 Norton, 4 Vincent H.R.D., 3 Velocette, 1 New-Imperial, 2 A.J.S., 1 N.S.U., 1 D.K.W., 1 Husqvarna, 1 marque non désignée.

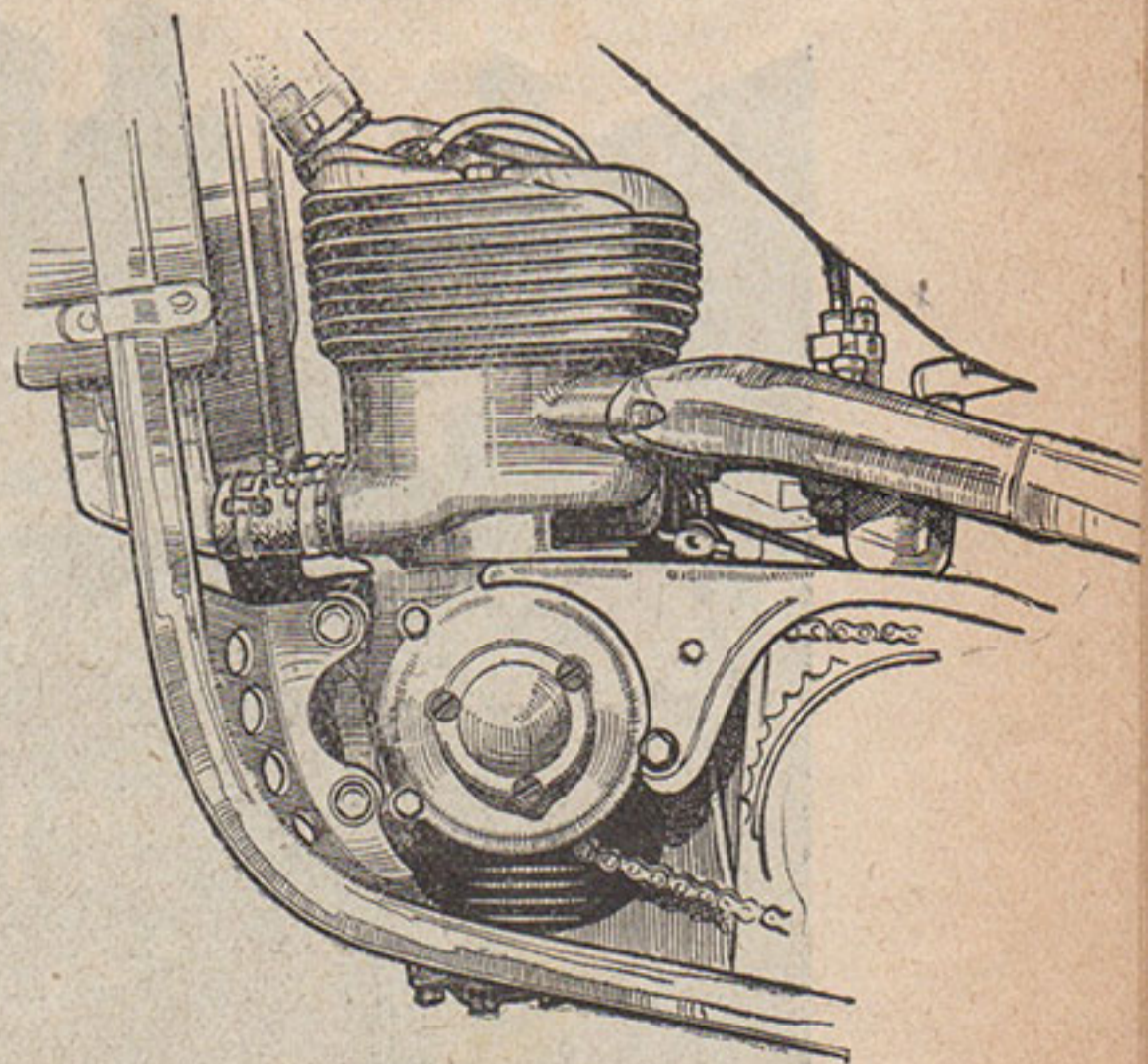
La Velocette courra probablement avec sa suspension hydro-pneumatique. La roue est portée par une fourche oscillante remarquablement rigide dont les mouvements sont contrôlés, à l'exclusion de tout ressort, par le système hydro-pneumatique contenu dans des cylindres coulissants articulés à leur partie supérieure sur le cadre. La distribution des 350 cmc. a subi quelques modifications, il y a maintenant deux arbres à cames attaquant les soupapes par des doigts rectilignes. Les Vincent H.R.D. ont un moteur monocylindrique alimenté par un compresseur Zoller. La tubulure est très longue pour amortir les pulsations. Le compresseur était en arrière du moteur, la tubulure va en avant du moteur, puis revient en arrière vers la soupape d'admission. L'inconvénient, c'est que le moteur ne s'arrête pas aussitôt qu'on coupe les gaz. On sera donc amené à monter un interrupteur d'allumage conjugué avec la poignée des gaz. La Vincent H.R.D. est comme les années précédentes équipée d'une suspension arrière. Guzzi ne courra pas cette année. En somme, au point de vue sportif, nous assisterons probablement à un duel Norton - Velocette dans lequel Norton semble favori. Au point de vue technique, nous verrons à l'œuvre les suspensions arrière et les compresseurs.

En 350 cmc., 27 inscrits, 6 Norton, 12 Velocette, 4 Excelsior, 2 A.J.S., 2 N.S.U., 1 Husqvarna. Notre compatriote Loyer court sur une Velocette.

C'est la catégorie 250 qui attirera particulièrement l'attention ; elle compte, elle, 5 inscrits de plus que l'an passé. Les D.K.W. dont une est pilotée par Stanley Woods, partent favorites. Il n'y a pas moins de 15 Excelsior dont deux sont confiées à nos compatriotes Cauchy et Richardson. 6 New-Imperial, 2 O.K. Supreme, 3 Cotton, 2 Rudge, 1 C.T.S. L'Espagnol Simo, sur Terrot, est inscrit.

Il est extrêmement difficile de déterminer les causes exactes de la réduction

du nombre des inscrits dans le T.T. Les plus grands producteurs de motos anglais ne sont plus depuis bien des années intéressés à cette épreuve, parce qu'ils ont considéré qu'une victoire n'aurait pas pour eux une grande répercussion commerciale, et que d'ailleurs on ne peut guère espérer vaincre du premier coup des marques qui courent sans interruption depuis des années. Et une défaite, par contre, porterait une atteinte sensible à leur réputation. Et il ne faut pas non plus oublier que d'année en année les machines de course coûtent plus cher à construire. En ce qui concerne la catégorie 500 cmc., elles sont devenues si rapides qu'il est difficile de trouver des hommes capables de les conduire sur le difficile circuit de l'île de Man. D'autre part les machines, contrairement à une tradition qui a fait beaucoup pour le succès du T.T., deviennent de plus en plus différentes des machines de série et ne peuvent plus servir de prototypes. On ne peut songer à établir pour la clientèle des machines de 20 ou 30.000 francs. Aussi la situation tend-elle à devenir analogue à celle des courses automobiles, bien que le règlement à la cylindrée ne pousse pas à la construction de monstres comparables à ceux nés du règlement au poids. On se trouve en présence d'un dilemme bien délicat : ou bien on adopte un règlement de course assez large et assez simple comme celui à la cylindrée, et peu à peu les machines tendent à devenir de plus en plus différentes des machines de série, ou bien on impose un règlement très méticuleux, très précis, interdisant par exemple l'usage de compresseurs, de carburants spéciaux, de cylindres et de culasses en alliage léger, et on peut obliger les constructeurs à produire des machines de course qui, dans leur ensemble sont peu différentes des machines de série, mais dans ce dernier cas on freine sérieusement le progrès.



Le moteur D.K.W. 500 cmc. de course. Le double refroidissement air et eau est assez caractéristique.

Par la route vers Budapest

I. — PREPARATIFS DE DEPART

C Et été, mon vieux, j'ai l'intention d'aller à Budapest. Cette phrase s'adresse à mon vieil ami Maurice, un artiste peintre. « Budapest, bien sûr, c'est tentant, mais c'est loin. Tu sais que la peinture se vend mal, par cette crise, et... » — « oui, on sait cela, ce n'est pas gai la vie d'artiste!... mais tu pourras bien réunir à peu près quinze cents francs. Je me fais fort de te faire faire une de ces virées! Réfléchis, mon vieux, trente-cinq jours partis, vraiment tu ne trouveras jamais cela nulle part, pas même à l'Uniprix, si toutefois il s'adjoint un jour un bureau de voyages. »

Je crois que ma proposition était trop tentante, car quelques jours après, tout était décidé.

Je n'attendais que cela pour sortir de mes papiers un projet de voyage en Europe Centrale qui mijotait dans le fond du tiroir aux cartes, guides, etc..., depuis déjà pas mal de temps car, contrairement à mon cher ami Sexé qui, lui, part toujours un peu à l'improviste et voyage en dilettante peu pressé, s'arrête où ça tombe, muscardé comme un impénitent ami de la nature, moi, j'aime à préparer soigneusement ma randonnée; ce n'est pas que je n'apprécie pas sa manière de voyager, car j'ai fait avec lui de bien beaux voyages, mais un peu plus de méthode sied mieux à mon caractère et à mes moyens pécuniaires. De plus, je ne suis pas comme lui qui peut se faire comprendre en plusieurs langues; je ne

connais que le français et encore! Aussi faut-il que tout soit bien préparé d'avance.

Pendant huit jours, on peut me voir courir les consulats pour les visas, les banques pour acheter marks, couronnes, liras et autres pengoes, à l'usine pour un rapide décalaminage, et prendre quelques pièces de rechange, etc..., etc..., et puis un beau matin la 515 lourdement chargée, bâchée de deux gros sacs sans compter celui sur le dos du passager, prend allègrement la route de l'Est.

Rien à dire de cette nationale 19 qui nous mène rapidement à Troyes. Je voudrais ce soir coucher à Colmar et avec ce temps qui se couvre, les virages des Vosges seront peut-être arrosés et glissants; il faudra sérieusement ralentir et... crac! ça y est: un terrible coup de tonnerre et un gros nuage noir que ce grand bruit a sans doute contrarié, se met à verser toutes les larmes de son corps. Vite un arrêt; endossons rapidement le grand imperméable et fermons en vitesse fermetures éclairs, boutons pression, etc...

Un bon motocycliste ne s'embarasse guère d'un orage; il sait que ce n'est qu'un petit moment à passer; il fait la tortue, rentre sa tête dans la carapace de son cuir et pense que tout à l'heure le vent de la course l'aura bientôt séché. Mais qui entends-je? C'est le passager qui murmure qu'on pourrait bien s'arrêter un peu, qu'on n'est pas aux pièces, que cela ne durera certainement pas longtemps.

II. — BON TEMPS POUR LE BLE, MAUVAIS POUR LA MOTO

S OYEZ bon pour votre passager, c'est là un conseil qui devrait être affiché dans les clubs. Aussi, ayons pitié de lui, réfugions-nous dans cette grange, parmi ces braves paysans lorrains qui nous accueillent par un: « Ah! c'est du temps béni, c'est ça qui est fameux pour la culture ».

Ça tombe toujours; une demi-heure se passe, le vieux cultivateur n'en finit plus de louer Dieu, il exagère; par contre, son fils, plus moderne, me rassure un peu: ça ne peut pas durer, selon lui, et puis il s'intéresse à la cinq cents qui ruisselle, me parle de soupapes en tête, me pose des colles, si bien que, fort piètre mécano que je suis, j'ai bien de la peine à lui formuler une vague explication et que, la pluie finie, je le quitte plein d'admiration pour ses connaissances mécaniques!

Munich: La Hofbrau, la célèbre
taverne.



Ci-dessus:
Stuttgart: le restaurant Schonblick
A gauche:
En Forêt Noire:
de grosses fermes
pittoresques.

Filons, pas trop vite cependant, c'est bien mouillé. Voici maintenant Plombières, puis Gérardmer. Un petit détour pour admirer le lac, sur le bord duquel des campeurs intrépides essayent de se sécher; je crois qu'ils auront du mal; un brouillard intense est survenu et c'est par un froid bien humide que nous prenons les virages de la Schlucht et que nous décidons de nous arrêter dans un hôtel modeste au sommet du col.

Le lendemain matin, vite un coup d'œil dehors. Hélas, ce maudit brouillard est toujours là. Un naturel du pays que j'interviewe m'assure que ça peut durer plusieurs jours. Aussi pressons le départ. La descente sur la vallée de Munster est pourtant bien jolie, mais par ce temps, nous ne verrons pas grand' chose. Les magnifiques sapins des Vosges se profilent gigantesques sur un écran de ouate. De ci, de là, une éclaircie permet au regard de plonger dans la vallée, mais que de beaux horizons cachés, le passager ne s'en console pas.

Voici Munster, qui essaye un pâle sourire dans la brume. Pas un chat, tout le monde dort ou bien sont-ils tous dans ces églises qu'on aperçoit. C'est dimanche aujourd'hui, et cette ville déserte

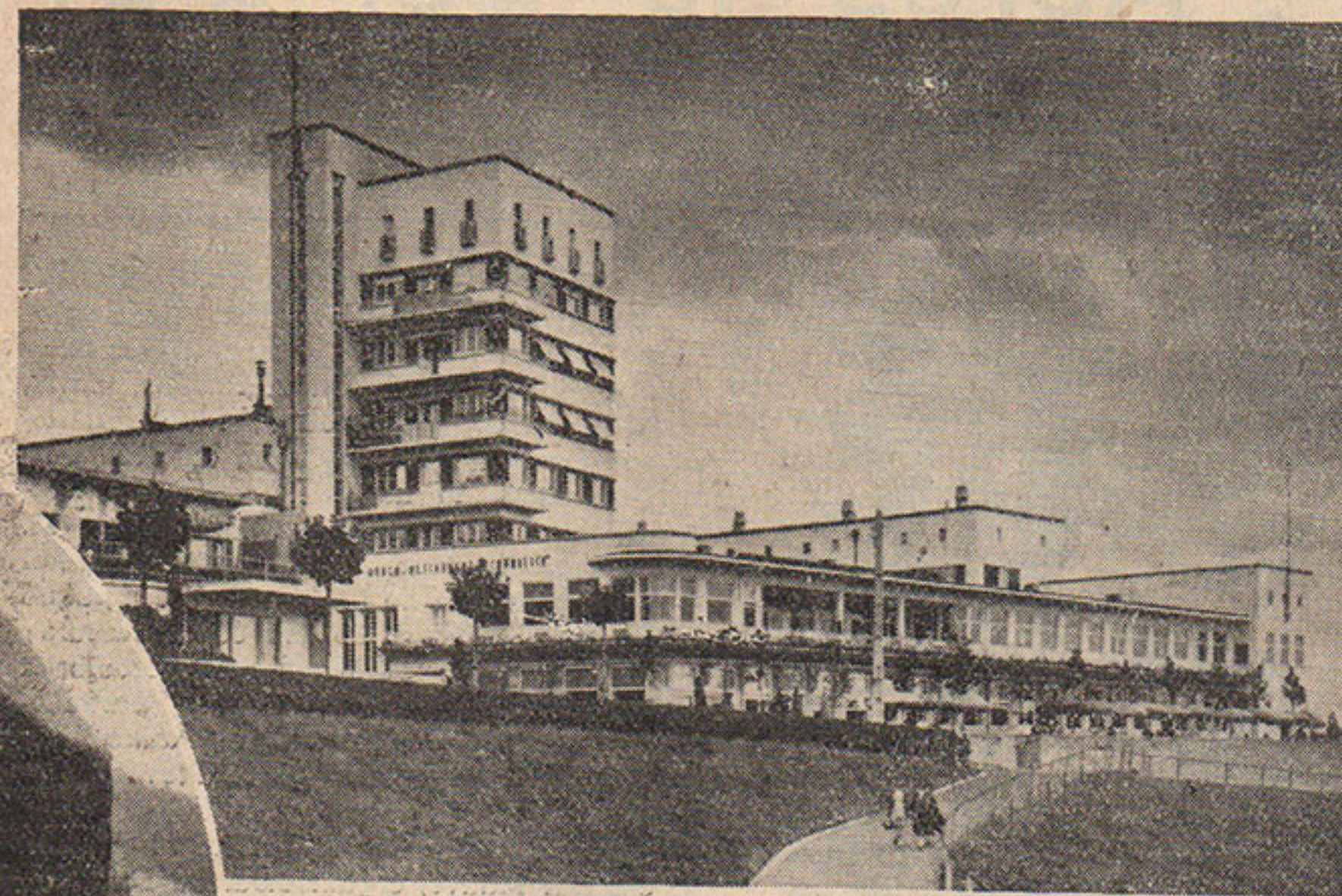
dans le brouillard me fait penser à Londres où les dimanches sont tout pareils à celui-ci.

Mon ami qui connaît la région, me propose, pour nous réchauffer, d'aller boire, en guise d'apéritif, une bouteille du vin blanc fameux à Kaiserberg. C'est un petit détour, mais qui en vaut la peine, quel charmant petit pays! Avec ses vieux ponts, ses maisons moyennâgeuses si touchantes dans leur vétusté, et cette ruine romantique de château sur la colline qui domine la ville; rien n'a bougé depuis bien longtemps, même les braves vignerons, les petites filles endimanchées qui s'en vont écouter le prêche du pasteur, tout cela semble échappé du carton de Hausi, le bon dessinateur alsacien.

Par un paysage de jolis vignobles, nous arrivons à Colmar, bien froid et bien vide lui aussi. Tout est fermé. Continuons, non sans avoir jeté un coup d'œil à l'Hôtel de Ville, délicieux bâtiment Renaissance, et à d'autres charmantes et vétustes habitations. Continuons; mais je m'y perds dans ce circuit à la recherche des vieilles maisons, par où sortir de la ville? Miracle, voici un agent de la circulation, mais quoi! il parle à peine français! Décidément nous ne sommes pas loin de l'Allemagne. Enfin, voici la route de Neuf-Brisach où nous arrivons peu après.

On déjeunera ici dans cette ville-frontière où les militaires pullulent et n'ont pas l'air de s'amuser. La ville n'offre guère de divertissement et braves Bidasses, les bras ballants, ils vont cherchant les monuments inexistantes...

Propreté méticuleuse du petit café où nous mangeons sur le pouce, les tables y sont recouvertes d'une nappe immaculée, ma chère. Nous osons à peine y poser la démocratique boîte de sardines et les sandwichs, car c'est seulement pour déguster l'onctueuse bière alsacienne qu'il



y a des nappes. Le patron, bon enfant, ou simplement soucieux pour son napperon, nous apporte des assiettes...

III. — HISTOIRE DES MARKS ET DE L'AIMABLE ROND DE CUIR

E T voici la douane française — douaniers très à la page qui vous tamponnent en un clin d'œil votre carnet de passage — puis le Rhin, qu'un pont de bateaux traverse.

Quand un chaland veut passer, une partie des bateaux formant le pont se détache, se laisse porter par le courant et, l'embarcation passée, revient péniblement, trépidante et haletante de son effort à remonter se replacer à la suite de l'autre partie du pont. C'est là, je crois, le pont-frontière le plus pratique. Si un beau jour (ou plutôt un mauvais) on n'est plus bien avec le voisin d'en face, pas besoin de faire tout sauter, chacun reprend son morceau de pont et l'emmène un peu plus loin.

Douane allemande, vérification du passaport, ouverture des sacs, déclarations des sommes qu'on a en poche, cela prend du temps, surtout que j'ai un tas de billets différents, des couronnes autrichiennes, des pengoes, etc..., mais le beau douanier allemand athlétique dans ses buffletteries, est on ne peut plus correct, malgré la réciproque difficulté à se comprendre.

Vite un petit tour dans la vieille ville d'Alt-Breisach perchée sur sa colline et qui vous a déjà des airs de petit burg. Pourtant, ici, ce n'est pas la belle partie, les somptueux bords du Rhin de Mayence à Cologne, mais la vieille Allemagne est tellement riche en vestiges du Moyen-Age qu'elle vous en fait voir un beau spécimen aussitôt arrivé. Il fait soit tout à coup; la moto aussi a soif d'essence et d'huile. Zut, on a bien des chèques de cinquante marks touristes, mais pas le moindre billet ni la moindre monnaie allemande et c'est dimanche, tout est fermé. A la gare, paraît-il, on pourra changer. Non, ni au buffet non plus, alors?

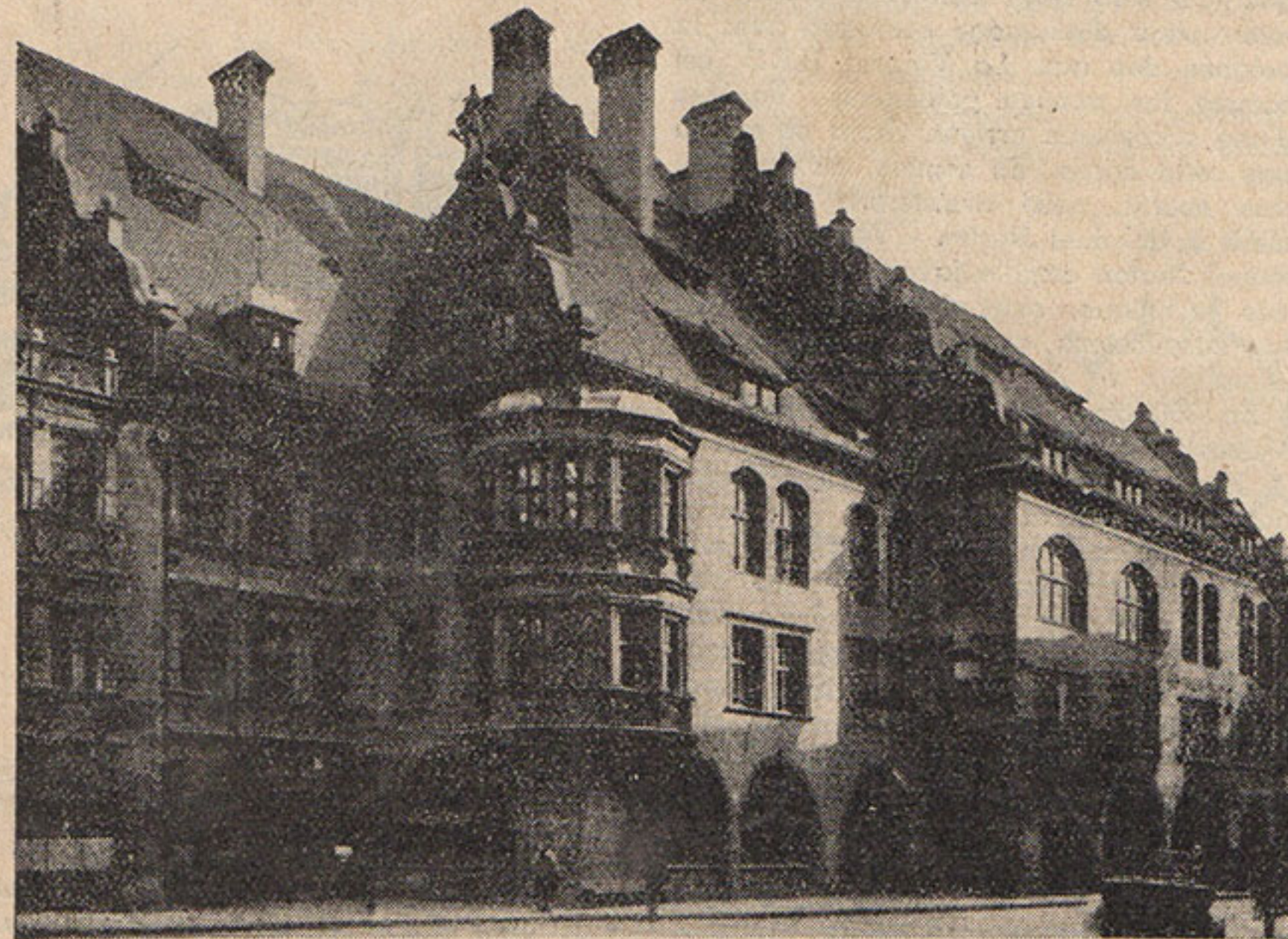
Alors en face il y a la caisse d'épargne. Le Directeur est sorti, les bureaux sont fermés, mais la bonne va courir après son patron et vingt minutes plus tard on ressort de la caisse d'épargne nanti d'espèces sonnantes et trebuchantes. En serait-il de même à... Pontarlier pour un touriste allemand? Espérons que oui.

Une telle amabilité nous a donné du cœur au ventre; nous enfourchons la mécanique et en route pour Fribourg-en-Brisgau.

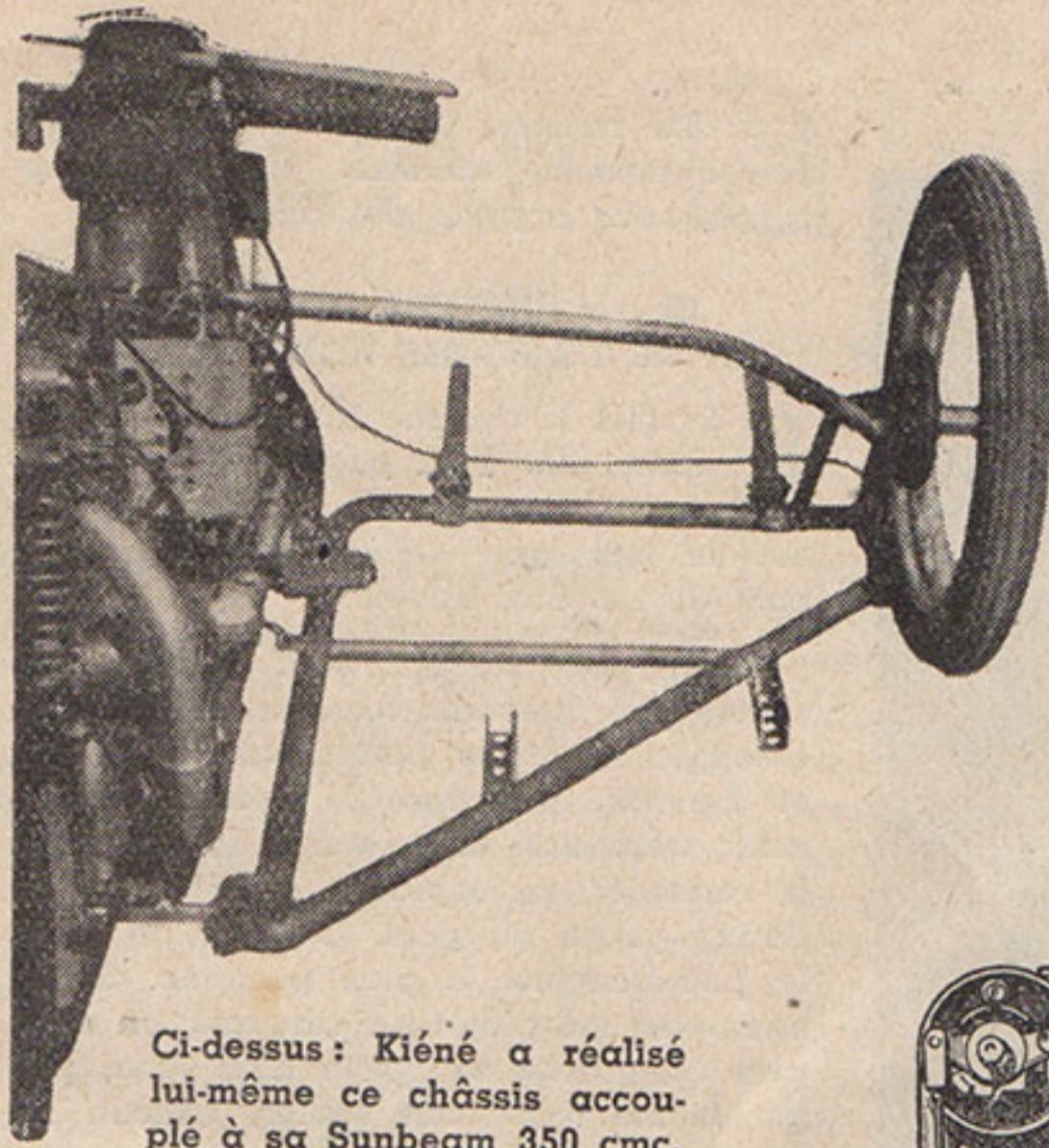
Petit arrêt dans cette ville qui nous permet d'admirer la cathédrale gothique entourée d'une jolie et vieillotte petite place où, parmi d'antiques tavernes et autres beaux édifices, se détache le Kornhaus (la halle aux blés).

(A suivre).

G. CAPLIEZ.

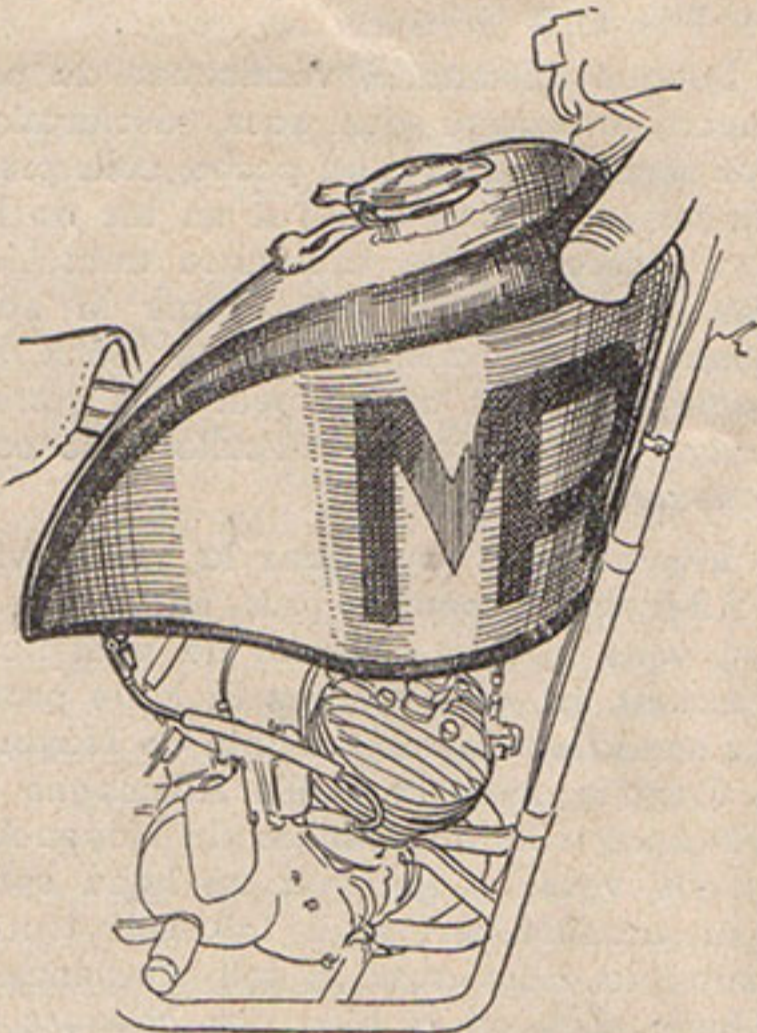
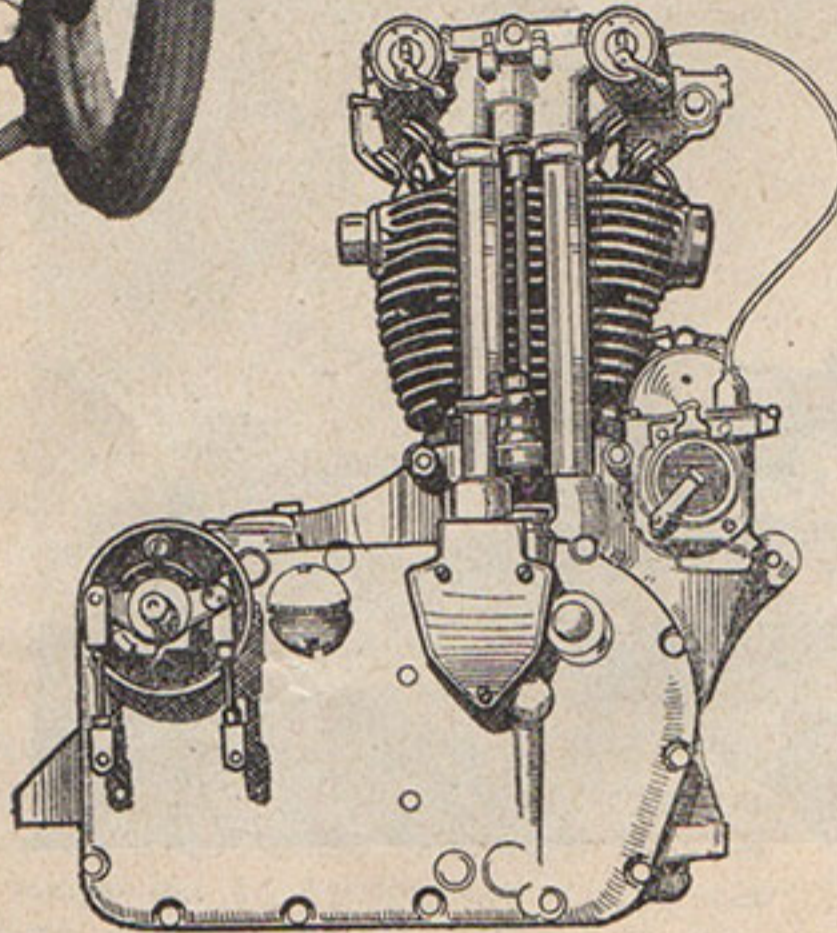


Après le Bol d'Or

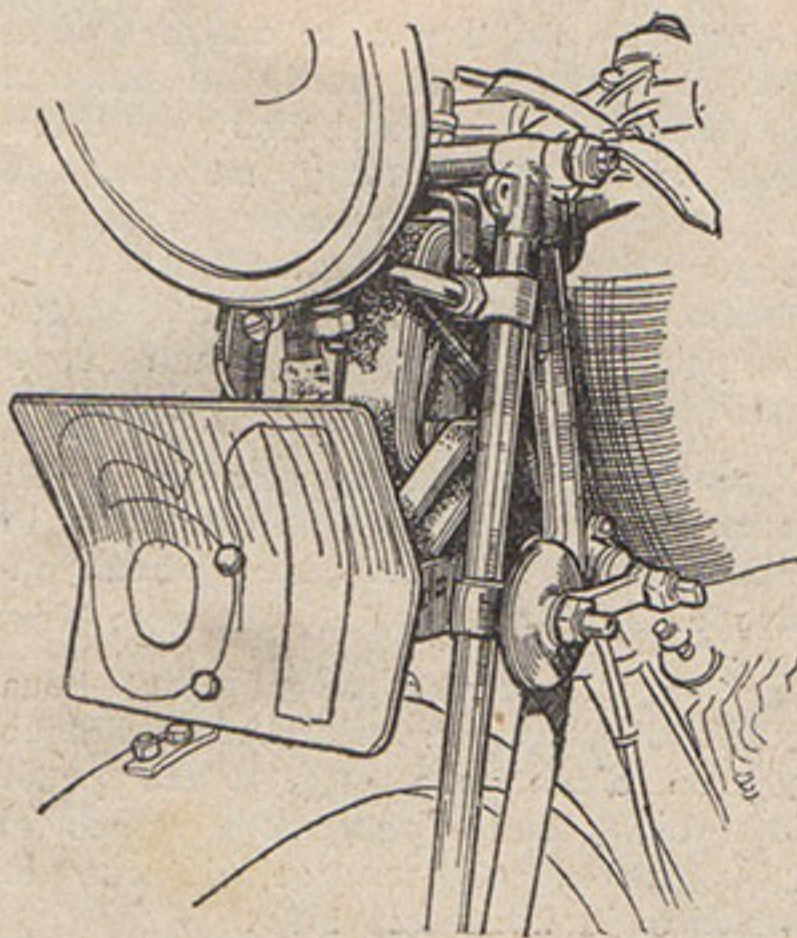


Ci-dessus: Kiéné a réalisé lui-même ce châssis accouplé à sa Sunbeam 350 cmc.

Ci-dessous: le 600 cmc. F.N. que Gillot mena à la victoire, battant le record des sidecars.



L'imposant réservoir des M.R. n'affectait en rien l'excellente tenue de route de ces silencieuses petites machines.



La Gillet-Herstal 500 cmc. qui a battu le record des motos était munie de la suspension avant à anneaux en caoutchouc.

LES OBSEQUES DE BOURA

Les obsèques du regretté Boura ont eu lieu à Saint-Maur-des-Fossés, cimetière Condé, vendredi 5 courant.

Malgré un temps extrêmement pluvieux, une affluence considérable d'amis avait tenu à rendre un dernier hommage au sympathique coureur. Le cercueil disparaissait sous une multitude d'immenses couronnes et parmi lesquelles nous avons remarqué: le personnel de la Motobécane; les ateliers de la Motobécane; les coureurs de la Motobécane; les amis de la Motobécane; les Ets. Quervel; les Ets. Gillet d'Herstal; l'Amicale des Coureurs Motocyclistes de France; l'U.M.F.; l'A.C.F.; l'Autodrome; la Sté. Grieschaber; les coureurs motocyclistes et participants du Bol d'Or; l'Association Moto-sidecariste de France; l'Amicale Motocycliste de France; Ses camarades; le Moto-Club de

Paris; le Sporting-Moto-Club Parisien; le M.C.F., ainsi qu'une couronne bleue et rouge aux couleurs de « Moto-Revue », etc..., etc...

Parmi les personnalités et amis de l'ancien coureur:

M. Bardin, Directeur général de Motobécane; M. Dahan, Directeur commercial de Motobécane; M. Joulard, de la Maison Motobécane; MM. Abramidis, Cartagnon (Maison Hutchinson); Tournier (Maison Quervel); M. Bernardet (des Sidecars Bernardet); la maison Castrol; M. Koslowski, de la Maison Gillet d'Herstal; M. Mauve, directeur et organisateur du Bol d'Or, président de l'A.M.C.F., accompagné de M. Cuilher et de ses collaborateurs; M. Printemps; de nombreux coureurs et représentants de Motobécane: Barthélemy, Tessari, Debée, Halhoute, Patural, Andreino, Adnet, Balsa, Bertin, Prevost, Per-etc...

Des discours émouvants furent prononcés par Mauve, organisateur du Bol d'Or; par un délégué de l'U.M.F., et Printemps, au nom de l'Amicale des Coureurs Motocyclistes. « Moto-Revue » était représentée par son Directeur, M. Lacôme, et son collaborateur, M. Max Enders.

A nouveau, nous présentons à la famille éplorée, à sa mère, à sa femme, ainsi qu'à son frère, les plus sincères condoléances de la grande famille de « Moto-Revue ».

▲ Dans les différents comptes rendus de la grande épreuve de la Pentecôte, on n'a pas assez parlé de l'organisation qui, comme le bon vin, s'améliore en vieillissant.

▲ De nombreux détails contribuèrent, cette année, à augmenter l'intérêt de la double ronde de vingt-quatre heures, détails qui confirment la valeur d'un organisateur comme Mauve.

▲ Chaque année il se dévoue sans répit pour « Son Bol d'Or » et le succès de cette année est la juste récompense de ses persévérants efforts.

(Voir suite page 541).

Kiééné, vainqueur en sidecars 350 cmc. au Bol d'Or avec 1.510 km. 846, conduisait une moto Sunbeam. Rappelons à ce sujet que l'agent de Sunbeam est Térigi, le coureur bien connu pour ses multiples victoires en 175 cmc. A ses succès sportifs s'ajoutent ses succès commerciaux.



LE PROBLEME DE LA MOTOCYCLETTE

JE m'aperçois, non sans surprise, que parmi ses opinions injustes, le profane en a d'autres, assez plausibles, pour expliquer le retard de la généralisation de ce merveilleux moyen de transport: la motocyclette. Ecartons ici les jeunes, les sportifs, qui y trouvent comme moi-même, toutes les satisfactions désirables, compte tenu du... prix de revient.

Cette enquête parmi les personnes hostiles à la moto, me révèle trois points principaux, causes certaines de l'éloignement du grand public :

- 1°) L'apparence ;
- 2°) La protection-confort ;
- 3°) La mise en marche et l'arrêt.

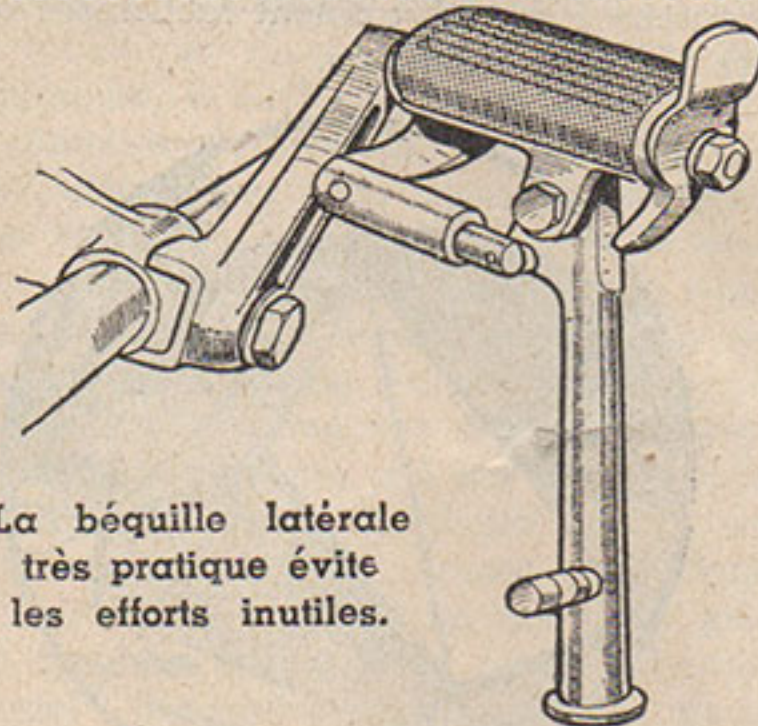
On a établi de belles carrosseries, mais leurs inconvénients étaient tels que le remède était pire que le mal... : inaccessibilité du moteur, ou démontages fastidieux, bruit, effet disparate avec le reste de la machine, oubli des crevaisons..., démontage des roues ridiculement difficile, etc...

De plus, le pilote n'en était pas moins réduit à la gymnastique de mise en marche, ou encore faute de trottoir, à soulever sa machine pour pouvoir la quitter, ne fut-ce qu'un court instant. Monsieur Tout-le-Monde a observé tout cela. Son inquiétude s'est accrue devant toute cette mécanique apparente: tubes, manettes, câbles, leviers, robinets, etc..., tout le moteur lui-même enfin, tout ce qui fait notre fierté à nous, amateurs de belle mécanique, lui paraît compliqué, laid, d'un entretien difficile; la selle elle-même est pour lui une simple « pointure au-dessus » de la selle de vélo... Suivant son point de vue, a-t-il tout à fait tort ?

Nos machines sont presque silencieuses aujourd'hui, mais pendant des années, il a eu peur de la puissance de nos échappements...

Que faudrait-il enfin pour regagner le

Dans l'article suivant, M. Demarquez a essayé d'oublier qu'il est un pratiquant enthousiaste de la moto. Son enquête auprès des profanes rebelles lui donne la conviction que trois ou quatre points seulement retardent encore la diffusion de la motocyclette auprès du grand public.



La béquille latérale très pratique évite les efforts inutiles.

temps perdu, le mal fait par certaines presses, certaines incompétences, et il faut bien le dire par l'apparence même de la moto ?

Un constructeur audacieux et argenté, pourrait poser le problème de la façon suivante, par exemple :

1) Qu'est-ce qui a assuré la formidable diffusion de l'auto ?

2) Quels sont les points qui écartent de la moto les personnes, ni sportives, ni jeunes ?

3) En l'état actuel de la construction motocycliste, est-il possible, sans trop de frais, de créer une motocyclette pouvant lui gagner toute une nouvelle catégorie d'usagers ?

1. — Causes de la réussite de l'auto : Son utilité, sa protection, son apparence nette et surtout le fait que les personnes les plus faibles, peuvent mettre en marche une automobile, sans aucun effort.

2. — Pour la moto, où en sommes-nous :

Utilité : incontestable.

Protection : très insuffisante.

Netteté : elle ne l'est que pour les initiés, les sportifs, etc...

Mise en marche : nécessité absolue de déployer une force physique non négligeable (il en est de même lorsqu'il faut placer la machine sur sa béquille).

3. — Ce constructeur dispose de moteurs bien au point, de solutions mécaniques (cadre, suspension) satisfaisantes.

La création de la moto « pour tout le monde » se résume donc bien à la solution de ces trois points principaux : « Apparence ». « Protection-confort ». « Mise en marche ».

L'apparence. — Recherche d'une simplicité de ligne ne laissant apparaître que les organes indispensables.

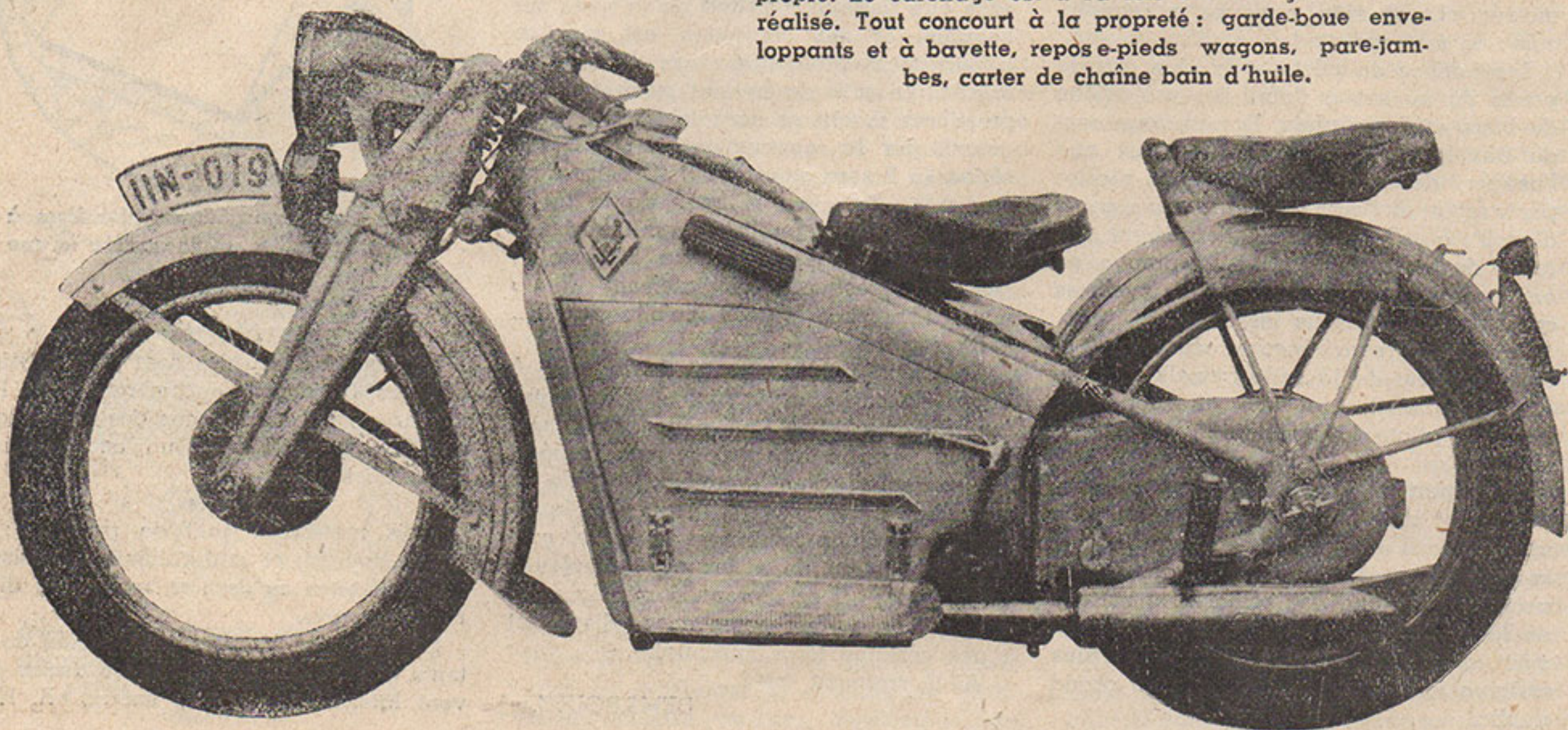
Une protection latérale et du dessous de la machine s'impose avant tout par une simplicité certaine à peu de frais : carrosserie légère (duralumin par exemple) amovible et à démontage instantané : (2 panneaux latéraux et 1 plaque inférieure sous la machine) d'où netteté et entretien nul (un simple coup de chiffon, un coup de brosse pour le dessous).

Le refroidissement reste assuré par l'axe de la machine formant tunnel.

Le guidon sera aussi « nu » que possible. On en viendra peut-être à l'avance-automatique, aux freins conjugués : une seule pédale au pied, à un décompresseur non relié au guidon, d'où suppression de quelques manettes et leviers.

Avec la carrosserie légère, nous rejoignons le deuxième point.

Une moto sur laquelle on peut rouler avec un costume propre. Le carénage est à la fois bien conçu... et bien réalisé. Tout concourt à la propreté : garde-boue enveloppants et à bavette, repose-pieds wagons, pare-jambes, carter de chaîne bain d'huile.



MEFIEZ-VOUS DE LA TROP BONNE CHERE ; AVEC LA CHALEUR CELA PEUT PROVOQUER UNE TORPEUR DANGEREUSE.

LE MATÉRIEL DE CAMPING

TENTES ET ACCESSOIRES

La tente est « l'accessoire » principal du matériel de camping. Il ne faut jamais lésiner sur sa qualité, ni sur ses dimensions. Il vaut mieux prendre une tente spacieuse, convenant pour trois personnes, si vous êtes deux, par exemple.

Examinez soigneusement le tissu : la couleur importe peu ; par contre, la finesse de la toile, sa solidité, doivent retenir toute votre attention. Attachez également de l'importance aux coutures, aux attaches de tendeurs, à la fermeture, aux dispositifs d'aération : ce sont des détails qui, à l'usage, s'avèrent de premier plan.

Il ne faut pas chercher avant tout la légèreté. Ce souci, qui peut se justifier pour les cyclistes et les pédestriens, ne doit pas être votre principal objectif. Même en moto solo, on n'est pas à cinq kilos près, et il faut se souvenir que les tissus extra-légers sont forcément plus fragiles que les tissus plus lourds. La durée de la tente elle-même s'en ressent, et finalement une tente légère, bien que d'un achat moins onéreux (et encore !) revient plus cher à l'usage.

Les différents modèles de tentes Canadiennes

C'est indiscutablement la tente la plus répandue. Selon ses dimensions, elle peut convenir pour un comme pour six campeurs... et même davantage. Les modèles individuels sont généralement réalisés sous la forme dite « Bonnet de Police ». L'haubannage est le plus souvent latéral, en patte d'oie. Les dimensions de ces tentes sont d'environ : hauteur 1 m. 10 ;

Confort-protection. — En effet, des protège-jambes venus d'une seule pièce avec les panneaux latéraux, le tout aussi simple que possible et d'un dessin agréable donnerait enfin à la moto sa ligne personnelle : ce ne serait ni un gros vélo à moteur, ni une auto, mais un autre véhicule : la motocyclette !...

Les jambes du pilote et la plus grande partie du moteur à l'abri des projections de boue et de la pluie, le nettoyage rendu très facile, il n'est pas douteux que l'utilisateur, devant l'économie qu'il réalise par rapport à l'auto, admettra sans peine d'avoir à s'habiller soigneusement les jours de mauvais temps : la preuve en est fournie par les millions de cyclistes qui circulent par tous les temps.

Le confort sera encore accru par le remplacement de la selle actuelle par un « siège-fauteuil » et une direction donnant au pilote la position la plus naturelle.

Le départ et l'arrêt. — C'est le seul sérieux et dont l'importance semble trop méconnue. Il est absolument certain que la suppression de la mise en marche à la manivelle est une des principales raisons de la diffusion de l'auto. C'est là également, pour la moto, la cause « la plus certaine », de son échec auprès du grand public.

largeur, 1 m. 30 ; longueur, 2 m. Le poids varie entre 1 kg. 350 et 2 kg. 200.

Pour deux ou trois campeurs, une canadienne de 2 m. à 2 m. 10 de long, 1 m. 50 à 1 m. 75 de large, 1 m. 30 à 1 m. 80 de haut et avec des murs de 30 à 50 centimètres convient parfaitement.

Les grands modèles, de 2 m. 50 × 2 m. hauteur 1 m. 80, abritent facilement quatre ou cinq campeurs.



Une tente à mât central unique et à base rectangulaire.

Tentes à mât unique

Ces tentes ont la forme d'une pyramide, soit à base carrée ou rectangulaire, soit à base circulaire... ou à peu près (hexagonale, pentagonale, etc...). Un seul mât, central, est prévu pour le montage.

En général, cette forme est employée

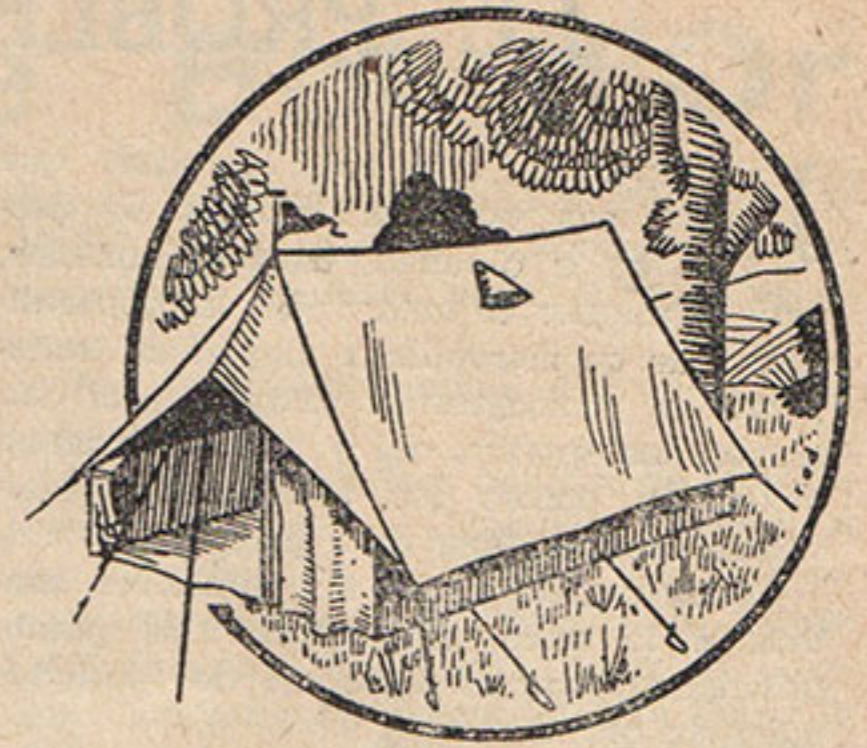
Qu'un constructeur audacieux, quittant enfin l'habitude routine, mette sur le marché une machine très silencieuse, nette et élégante, d'entretien presque nul, qu'elle démarre automatiquement et que l'on puisse s'éloigner quelques instants sans être astreint à l'effort de la mise sur béquille, et ma conviction est que ce constructeur enregistrera un formidable succès. Le prix de revient supérieur des premières machines sera très rapidement amorti par la construction en « grandes séries » : il sera celui qui doit naître d'un jour à l'autre : le « Citroën de la motocyclette ». Une publicité aussi sérieuse que celle de la voiture fera le reste et assurera presque immédiatement à la moto, l'immense succès qu'elle mérite...

En résumé :

Le grand public a peur de la moto à cause de son « apparence ». Nos motos les plus modernes (qui nous enchantent) lui paraissent à lui, profane, compliquées, laides, sales, d'un entretien difficile et les seuls usagers qu'il peut voir (quelques exceptions confirment la règle) sont des sportifs ou de « jeunes » employés ou ouvriers : il est persuadé que la moto est réservée aux personnes disposant d'une certaine force musculaire.

A-t-il vraiment tort ?...

DEMARQUEZ.



Un modèle de canadienne courant. Remarquez l'auvent et l'orifice d'aération.

pour les tentes de grandes dimensions.

Tentes coniques

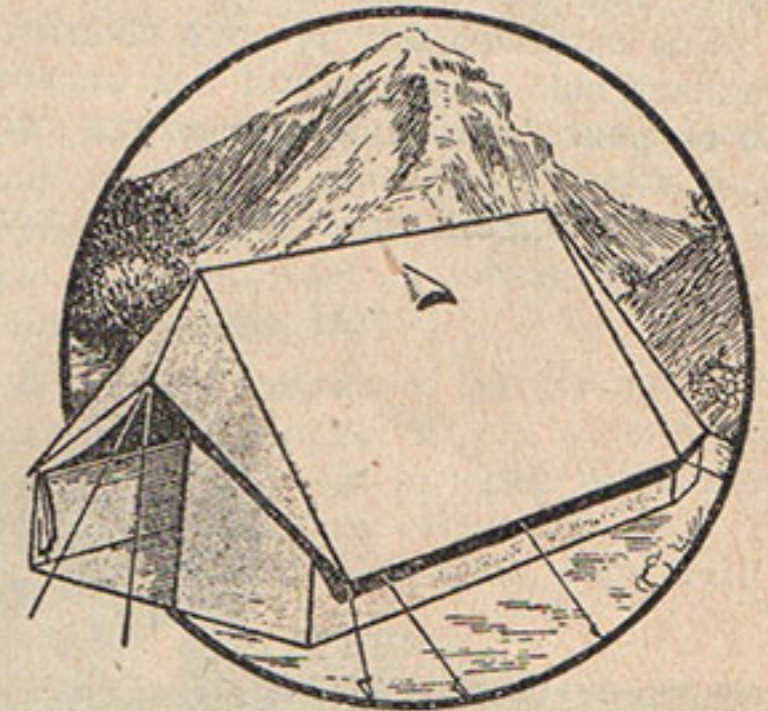
Ces modèles sont moins hauts et moins larges à l'arrière. Convenablement orientés, ils offrent peu de prise au vent, et sont tout indiqués pour le camping en montagne ou au bord de la mer par mauvais temps.

Tentes à armatures et à toiles travaillantes

Les directives qui ont présidé à l'établissement de ces modèles sont : sécurité et confort.

Le tapis de sol fait corps avec la tente ; l'armature est réalisée par des tubes en duralumin à emboîtement. Dans les coups de vent, les toiles travaillent comme les mâts, un des éléments de l'armature étant souple (jambes de force élastique).

La tente et l'armature constituent un ensemble homogène dont tous les éléments concourent à la résistance.



Une autre canadienne, identique à la précédente, mais munie d'une abside.

Absides

Les tentes à absides sont plus spacieuses, les bagages n'encombrant plus l'intérieur comme c'est le cas des tentes sans absides. Il en résulte un accroissement du confort.

Mâts

Trois matériaux sont en présence : le riz, le bambou et le duralumin. Choisissez de préférence ce dernier, malgré la différence de prix.

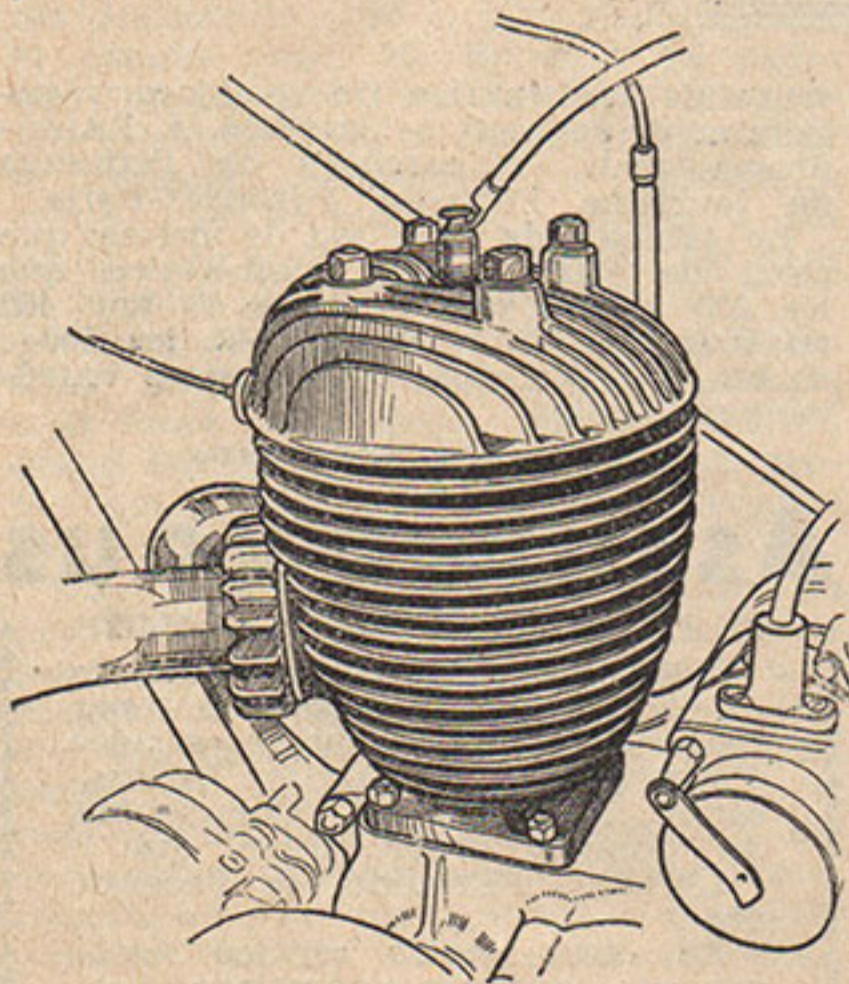
Les mâts en V dégagent l'entrée de la tente et donnent une meilleure assise par vent latéral.

(à suivre) R. H.

Se deux-temps

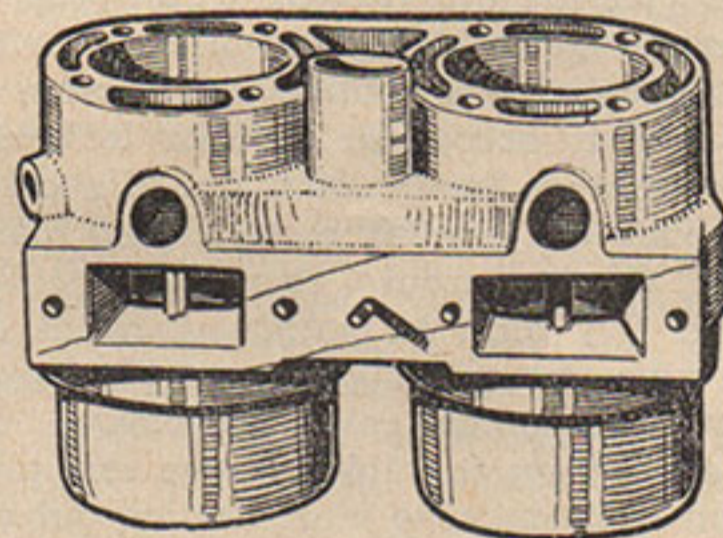
(Suite du précédent numéro)

D'après tout ce que nous avons dit, le problème essentiel c'est l'évacuation des gaz brûlés que la chasse de gaz frais ne permet pas d'opérer de manière absolument satisfaisante. Nous devons beaucoup plus compter pour cela sur le vide que produisent les gaz brûlés lancés à une grande vitesse dans le système d'échappement. Etant donné la faible durée de l'ouverture de l'échappement, il est nécessaire que nous utilisions au mieux cette dépression. A toute allure, les pulsations de la colonne gazeuse s'atténuent et les gaz circulent d'un mouvement presque continu entre le carburateur et l'échappement. Pour créer une dépression aussi forte que possible à l'échappement, il faut détendre immédiatement les gaz à leur sortie du cylindre et c'est pourquoi une chambre de détente à la sortie du cylindre est rigoureusement indispensable. Nous utilisons alors au mieux l'effet Kadenacy. Nous évitons de plus certaines interférences qui se produisent à la sortie des gaz et qui se traduisent par une chute de puissance à certains régimes. On sait que dans les concours, les résultats donnés par un silencieux sont très inférieurs pour les deux temps. On enregistre des pertes de puissance de 15 et même 20 0/0. Cela vient de ce que le silencieux est à l'extrémité d'un tube, sans aucune chambre de détente à la sortie du cylindre. Les gaz qui arrivent à toute vitesse dans le silencieux se heurtent contre les chicanes ou contre les obstacles quelconques qu'on utilise pour briser l'élan des gaz. On aurait des résultats bien meilleurs si les gaz arrivaient au silencieux déjà détendus en partie.



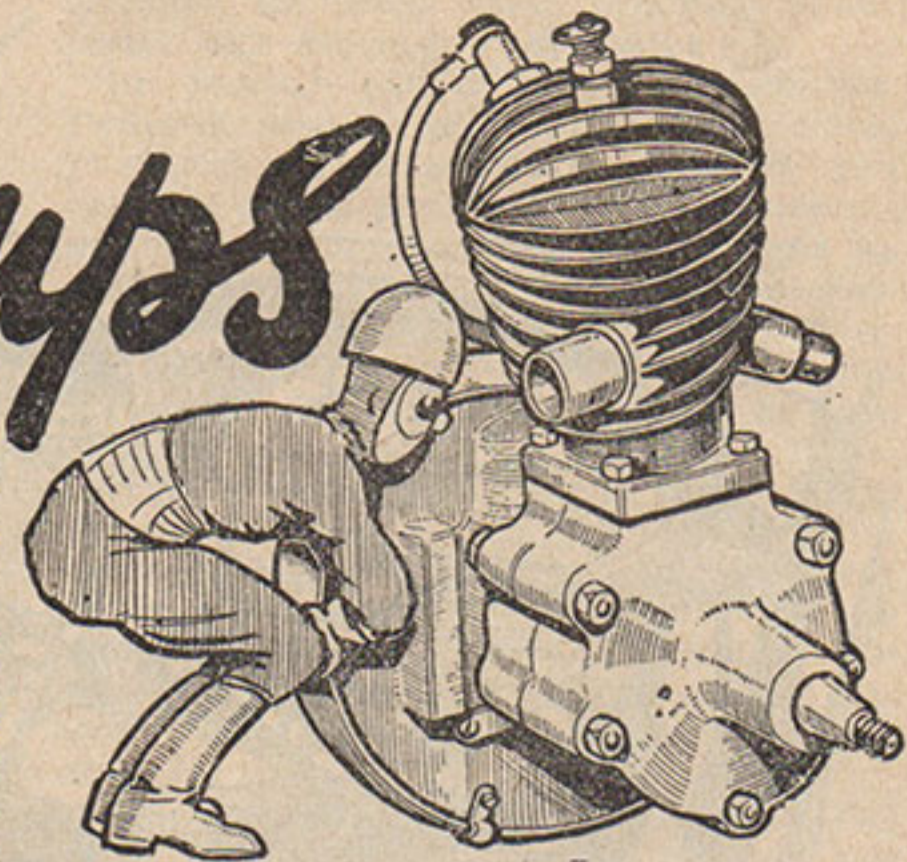
Les moteurs actuels, aux cylindres abondamment garnis d'ailettes, à parois épaisses, ignorent la distorsion.

Que l'on cherche à améliorer le rendement ou à rendre le moteur moins bruyant, il faut donc une chambre de détente à la sortie du cylindre et un silencieux à l'extrémité de la tubulure (ou des tubulures). Quant aux dimensions de la tubulure, à la forme et au volume de la chambre de détente, ils ne peuvent être déterminés qu'expérimentalement, ainsi d'ailleurs que presque tous les éléments d'un moteur deux temps. Rien n'est plus difficile, plus délicat, plus riche en surprises, que l'étude d'un deux temps. Le deux temps a donné des déboires à nombre de constructeurs qui ont été trompés par son apparente simplicité et ont cru qu'ils réussiraient du premier coup dans leur entreprise et n'ont en définitive produit que des loups. Nous avons vu rapidement disparaître ces mauvais deux temps, mais ils ont contribué à discréditer le deux temps. Par contre, d'autres constructeurs ne se sont pas laissés décourager par les échecs du début et ont réussi à nous donner de merveilleux moteurs.



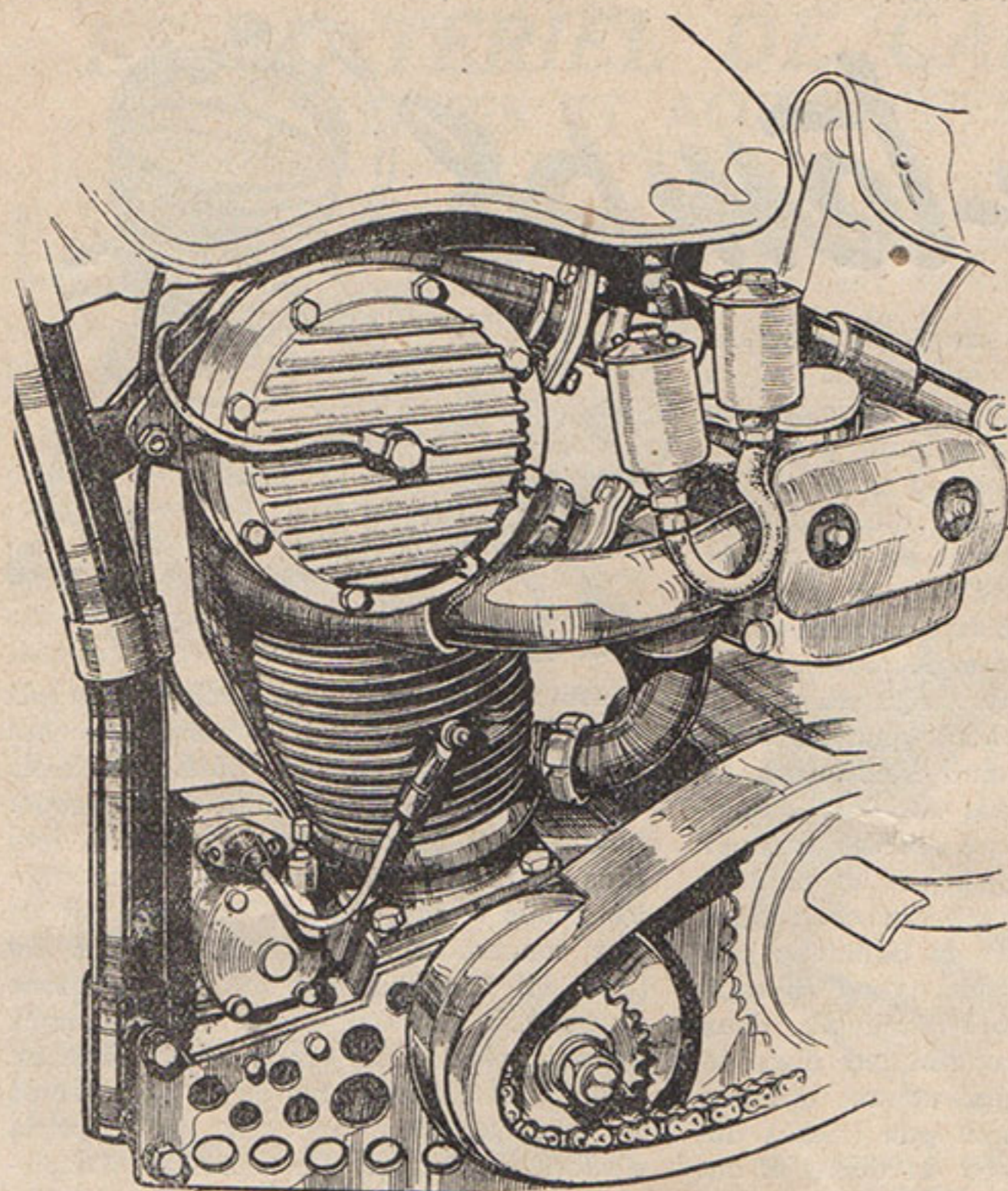
Groupe deux cylindres d'un deux-temps à refroidissement par eau.

Un des plus gros problèmes, c'est la distorsion du cylindre. Dans un quatre temps, la distorsion de la culasse, si elle est détachable, n'a qu'une répercussion assez faible sur le cylindre, un glissement léger de la culasse restant possible (cela ne veut pas dire qu'elle soit sans effet sur la marche du moteur par suite de la déformation des sièges de soupapes, sans compter qu'une culasse inégalement refroidie présente des points chauds). Sur le deux temps, nous avons d'un côté les orifices d'échappement et de l'autre le canal de transfert qui est refroidi par les gaz frais. Il y a un défaut grave et il nous faut trouver le moyen de favoriser les échanges thermiques entre les orifices d'échappement et le canal de transfert, et d'autre part multiplier la surface de refroidissement aux environs des orifices d'échappement. Les parois épaisses en fonte n'apportent qu'une solution imparfaite au problème. Le cylindre en aluminium chemisé ou non (système Cross)



constitue une grosse amélioration et est appelé à se répandre. Le refroidissement par liquides est encore préférable, mais il a de gros inconvénients. Il augmente notablement le poids et le porte à peu près au niveau de celui d'un moteur quatre temps à soupapes. C'est au point de vue commercial un sérieux obstacle. De plus, un radiateur est un organe assez vulnérable. L'hiver, quand il gèle, nous devons prendre des précautions spéciales. Mais il est incontestable qu'un deux temps à refroidissement par eau est capable d'efforts prolongés. La chambre d'explosion ne présente pas de points chauds. La température de fonctionnement étant moindre, les déformations du piston sont beaucoup plus limitées. Il devient beaucoup plus facile de trouver une bougie qui tienne (on se rappelle les difficultés qu'on éprouvait de ce fait sur certains deux temps à grand rendement). En course, bien qu'on n'emploie plus guère le deux temps classique, mais des deux temps suralimentés et à balayage en équicourant, dont « Moto-Revue » a indiqué souvent les avantages, le refroidissement par eau ou par liquides tels que l'éthyl-glycol est de plus en plus employé.

L'écran déflecteur présente de sérieux défauts. Tout d'abord, il offre une grande surface en contact avec les gaz. Le piston en alliage léger évacue plus facilement la chaleur vers les segments et ainsi il ne se forme pas de points chauds susceptibles de provoquer la détonation du mélange. Le ferraillement caractéristique des premiers deux temps était en partie dû à des détonations et il a disparu avec le piston en alliage léger. L'écran déflecteur, quel que soit le soin avec lequel il est dessiné, est sujet à la distorsion. Aussi, le refroidissement joue-t-il dans le deux temps un rôle considérable et on est frappé de l'immense développement des ailettes. On a aussi remédié à un autre défaut de l'écran déflecteur, celui de couper en deux la chambre d'explosion. On a modifié la culasse de telle manière qu'au moment de l'explosion l'écran vienne s'encaster dans la culasse du côté admission, l'explosion se produisant dans une chambre constituée par la culasse et l'écran déflecteur côté échappement. On a donc singulièrement atténué les défauts de l'écran déflecteur. Malgré tout, on a tendance à utiliser



A gauche :
Un moteur deux-temps de course : l'Impéria à deux pistons opposés et compresseur.

A droite :
Coupe d'un cylindre montrant le canal de transfert et les lumières d'admission et d'échappement.

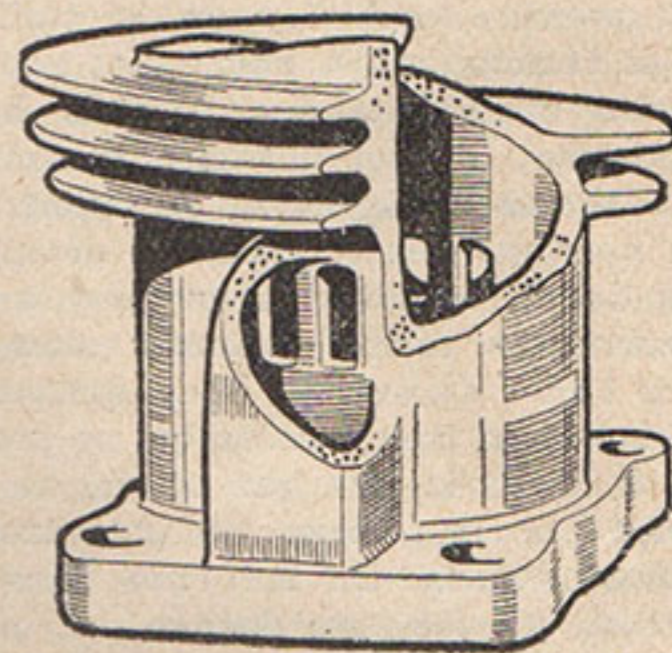
des pistons à fond plat et à régler la marche des gaz sans déflecteur par le procédé que nous avons indiqué plus haut en utilisant la force vive des gaz.

On considère généralement qu'un petit deux temps est d'une réalisation plus facile qu'un gros et cela est exact. A quoi donc est due cette supériorité du petit deux temps sur le gros. Laissons de côté certaines questions communes au deux et au quatre temps, comme la vitesse linéaire du piston et le poids des organes alternatifs. Nous croyons que la question du refroidissement est essentielle. Plus la cylindrée est petite et plus grande est proportionnellement au volume la surface

de refroidissement. Un petit moteur est donc plus facile à refroidir qu'un gros, et un meilleur refroidissement permet d'éviter les points chauds, limite la distorsion à une valeur acceptable, facilite le graissage, ménage les bougies, etc... Un autre avantage est que les perturbations d'une faible masse gazeuse sont moins importantes. Il y aura en particulier moins de gaz frais qui s'échappent par l'échappement, d'où marche plus économique. Le jeu d'un piston de faible alésage sera plus réduit et l'étanchéité meilleure, ce qui est un point essentiel dans un deux temps. Un petit moteur fonctionne plus souvent sous une charge suffisante pour éviter les ir-

régularités de fonctionnement et on sait quel tort a fait au deux temps son mauvais ralenti. Bref, on peut admettre qu'il ne faut pas dépasser une cylindrée unitaire de 250 à 350 cmc., et qu'au delà il est préférable, comme le font Scott et Aubier et Dunne, d'avoir recours à des polycylindres.

En somme, le deux temps classique, comme tous les mécanismes existants, n'est pas parfait et nous n'avons pas essayé de dissimuler ses défauts : puissance spécifique médiocre, consommation assez élevée, difficulté de trouver la carburation parfaite, fonctionnement irrégulier au ralenti à vide ; mais d'autres défauts ont disparu : ferraillement, difficulté de trouver une bougie convenable, serrage dû à la distorsion. Mais, en contrepartie, nous pouvons inscrire d'énormes qualités : grande puissance aux faibles régimes d'où accélération brillante, souplesse, merveilleuse aptitude à fournir



des coups de collier, couple régulier qui ménage la transmission et le pneu arrière, extrême simplicité, bon marché, et tout cela nous fait regretter qu'on le néglige de plus en plus. Etablir un bon deux temps n'est pas facile et il est prudent de s'en tenir à des cylindrées assez faibles en sorte que le deux temps doit être le moteur type de la machine populaire et utilitaire. Dans ce domaine, il est imbattable.

REGAIRAZ.

Paris - Les Pyrénées - Paris

LA FORMULE

NOUS l'avons annoncée dans notre dernier numéro ; voici ce que nous envisageons et que nous venons de déposer à l'U. M. F. Le classement sera établi à l'arrivée à l'Autodrome. Puis on procédera à un deuxième classement que nous pourrions appeler classement général.

Tous les concurrents classés auront à effectuer sur le circuit de 12 km. 500 de l'autodrome de Montlhéry un nombre de tours précisé dans le tableau annexe à une moyenne que chaque concurrent établira lui-même par le temps de son premier tour, mais qui ne pourra être inférieur aux temps de base indiqués pour chaque cylindrée dans le tableau annexe. Par la suite, chaque tour sera chronométré et les écarts de temps, en plus ou en moins, sur chaque tour, par rapport au temps du premier tour étant additionnés, il sera compté un point par seconde d'écart, les fractions de seconde ne comptant pas. Le concurrent comptant le moins de points sera classé premier du classement général. En cas d'ex-aequo, c'est le concurrent qui aura réalisé la

plus forte moyenne totale par rapport au temps de base minimum qui sera classé avant l'autre.

Dans le cas où, lors de son premier tour, la moyenne établie par un concurrent serait inférieure au temps de base du tableau, la différence en moins comptera double. Exemple : si le concurrent doit faire un temps minimum de 13' et qu'il en mette 16 à accomplir son tour, il lui sera décompté 3 (minutes) \times 60 (secondes) \times 2 = 360. C'est alors son deuxième tour qui servira de base pour les suivants, à condition toutefois que sa moyenne lors de ce deuxième tour soit supérieure ou égale au minimum de base. Sinon, ce serait alors le troisième tour qui servirait de base, et ainsi de suite.

Le concurrent qui n'aura pas accompli le nombre de tours qui sera assigné à sa classe ne pourra compter pour le classement général de l'étape à moyennes accélérées. Le contrôle sera fermé 15 minutes après révolution du temps total de base accordé.

Un concurrent qui pour une cause quelconque n'aura pas été classé dans le classement général ne perdra pas

toutefois le bénéfice de sa place régulièrement acquise à l'arrivée à l'Autodrome pour le parcours de l'épreuve de tourisme Paris-les Pyrénées-Paris.

Le tableau de base est le même que celui de l'an dernier, c'est-à-dire que les 250 auront une base de 60 km. 402 au tour, les 350 : 64 km. 743, les 500 : 68 km. 181. En somme, moyennes extrêmement faciles.

Assurez-vous

A LA MAISON DE LA MOTO

Nous informons nos abonnés qu'ils peuvent bénéficier par l'intermédiaire de notre service d'assurances, de tarifs intéressants, aux grandes Compagnies de premier ordre, telles que : L'Union, l'Urbaine, le Secours, etc...

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

TRIBUNE LIBRE DU CYCLECAR

À la suite de l'appel passé dans le numéro 687 de « Moto-Revue », j'ai reçu pas mal de lettres de lecteurs concernant le cyclecar, lettres provenant de tous les coins de la France. Tous, je les remercie de témoigner ainsi de l'intérêt qu'ils portent à la campagne que nous menons. Cependant, qu'ils veuillent bien ne pas s'étonner si leur lettre n'est pas publiée aussi rapidement qu'ils pourraient le souhaiter. Nous examinons, publions et commentons les lettres d'après leur ordre de réception au journal.

★ M. O. Brien, de Lyon, situe parfaitement le problème du cyclecar :

Cyclecar trois roues. Moteur 500 cmc., culbuteurs enfermés, à pincette ou autre. Moulin Jap, Mag, enfin quelque chose de costaud et de nerveux, qualité primordiale du cyclecar. Boîte quatre vitesses et marche arrière. Un changement de vitesse pratique et facile.

Transmission carter enfermé bain d'huile. Moteur à l'arrière avec ventilateur. Trois roues plus une de secours avec freins genre F.N. de Milhous. Pare-brise rabattable avec essuie-glace. A l'avant, place pour roue de secours et gros bagages, tente, valise, etc... Deux places confortables car un cyclecar trois-roues n'est pas fait pour le transport en commun. Capote efficace avec pare-côtés.

Enfin, une fabrication très soignée, un montage costaud. Moteur et organes facilement accessibles, pas de luxe mais du « très utile ». Un prix de 6.000 fr.

Notre abonné, en somme, est tout à fait de mon avis. Il voit exactement ce que doit être le cyclecar populaire et, s'il demande quelque chose de costaud, il a garde d'envisager des solutions par trop coûteuses sortant des possibilités du trois-roues.

★ Je remercie tout particulièrement M. Paul Brissant, d'Annonay, lequel a eu la gentillesse de m'adresser une documentation très importante sur la voiture populaire, formule S.I.A. J'ai lu et étudié ces documents avec le plus grand intérêt et comme vous, M. Brissant, je pense que l'on pourrait tirer de ces divers projets quelques sérieux enseignements pour le cyclecar. Néanmoins, je persiste à croire que la meilleure solution « actuelle » du trois-roues populaire est dans la formule du « tout-à-l'arrière ».

★ Reçu de M. Charles Andriot, à Paris, deux intéressants projets de cyclecars trois-roues, tous deux conçus dans un grand esprit d'économie. Le premier projet, qui est le plus attachant, est ainsi décrit par son auteur :

Une seule roue à l'arrière avec un pneu unique de forte section qui augmenterait l'adhérence et éviterait une suspension arrière très coûteuse à établir. Un bloc-moteur très court. Les deux places en tandem pour que les trois roues gardent bien l'aplomb lorsqu'il n'y aura qu'un passager. Sièges genre transatlantiques pour qu'ils soient le plus possible l'un de l'autre, sans se gêner, et que le passager arrière puisse allonger ses jambes sous le siège avant.

★ On verra dans cet article le croquis de ce projet, qui au point de vue économie semble parfait. Je ne pense pas qu'il

réalise toutefois le type du trois-roues populaire. Le moteur, situé derrière la roue arrière, constitue une masse inerte particulièrement dangereuse dans les virages sous l'action de la force centrifuge. De plus, ce moteur sans capotage plairait-il à la clientèle ? J'en doute fort. Son refroidissement ne sera-t-il pas déficient puisque situé dans la zone de dépression arrière que l'on remarque sur tout véhicule en mouvement. L'absence de suspension arrière n'est pas à envisager pour un engin rapide. Les chocs sont alors transmis directement au châssis occasionnant des vibrations dangereuses, lesquelles, nous le savons, sont la cause principale de toutes les ruptures. Quant aux places en tandem, cela plaira certainement peu aux usagers.

★ Lettre de M. Guy Boursier, à Boulogne-sur-Seine :

Je suis parfaitement d'accord avec vous quand vous dites qu'un cyclecar donne plus de joies qu'une voiturette 5 C.V. A puissance égale, il est plus nerveux et, de plus, lui est supérieur au point de vue économie.

Que M. Venangeon regarde un peu les cyclecars modernes. Il verra qu'ils n'ont rien à envier aux voiturettes pour leur présentation et pour leur aérodynamisme (à ce point de vue, je trouve vraiment chic celui de M. Maget, il fait vraiment honneur à son propriétaire).

D'un autre côté (quant à avoir une voiture, autant pouvoir y loger quatre ou cinq. Autrement, pour deux personnes de bourse modeste comme la plupart des motocyclistes, je trouve que le cyclecar fait très bien l'affaire.

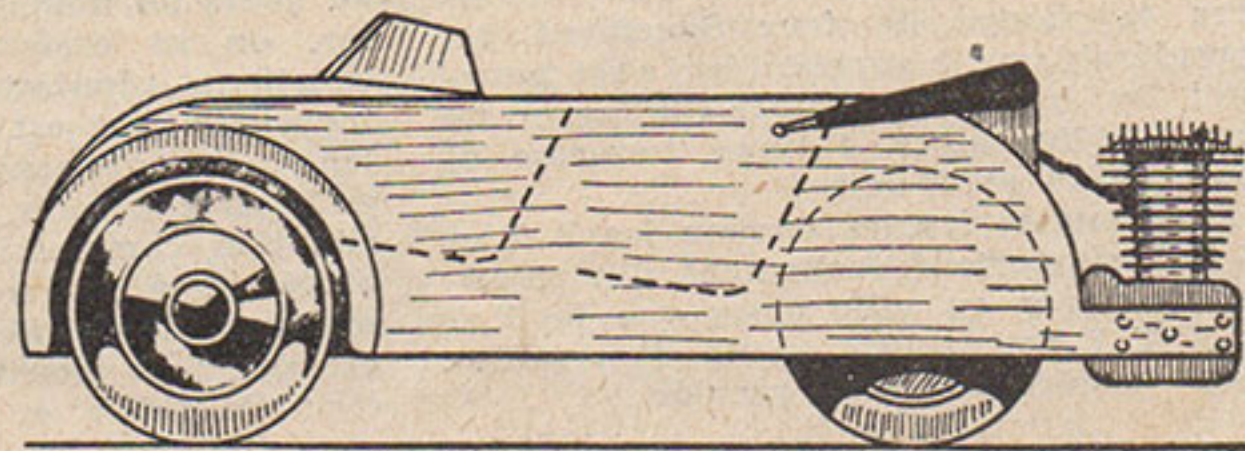
★ M. G. Bertrand, de Rouen, nous donne son opinion de cyclecariste pratiquant :

Je possède un cyclecar deux cylindres en V, refroidissement par air, deux vitesses par chaînes, de marque très connue. Voyons-en tout d'abord les avantages :

Il est hors de doute que le prix de revient kilométrique est inférieur à celui d'une petite voiture. La consommation essence ressort à 6 à 7 litres environ ; celle en huile à 1/3 de litre aux cent kilomètres. L'entretien est facile, car tout est accessible. Le moteur lui-même est complètement à l'air sans aucune protection. La vitesse est suffisante en palier, très agréable en côte où l'on gratte pas mal de voitures ordinaires. Enfin, une capote permet d'être relativement à l'abri en cas de mauvais temps.

Mais la médaille a son revers et, sans vouloir aller jusqu'à un éreintement

Vue schématique du trois-roues conçu par notre lecteur M. Ch. Andriot. Moteur derrière la roue motrice, deux places en tandem.



complet, un usage assez prolongé m'autorise aux réflexions suivantes :

Le moteur est à soupapes latérales. Celles-ci sont en plein air au lieu d'être protégées de la poussière. L'arrêt des ressorts a lieu par l'archaïque et ridicule méthode de la clavette... Les culasses ne sont pas détachables... La surface des ailettes de refroidissement est insuffisante. Le graissage se fait par pompe à huile perdue, ce qui est une cause de la consommation exagérée de lubrifiant. Enfin, le moteur n'est pas protégé de la pluie, ce qui occasionne bien du plaisir au démarrage quand le véhicule est resté une heure ou deux, arrêté sous la pluie. Le changement de vitesse par clabots est très simple, mais une marche arrière devrait être obligatoirement montée sur tous les modèles.

La suspension est insuffisante. A l'avant, les ressorts à boudins ne sont pas assez longs et devraient être munis d'amortisseurs. A l'arrière, la variation d'empattement est une source supplémentaire d'usure des chaînes. Le freinage est insuffisant, surtout à l'arrière où le collier est une lame d'acier s'enroulant autour d'un tambour. En cas de pluie, l'eau rend ce frein presque inexistant.

Enfin, la carrosserie est à deux places et n'est pas assez large. Il faudrait au moins un mètre de largeur pour deux passagers. Et pourquoi s'entêter à ne pas livrer une troisième place ou un genre spider pour loger un enfant ?

Quant à la direction, elle est livrée directe et sans amortisseur. Or, sur route bombée ou mauvaise, la conduite s'avère très fatigante, voire dangereuse. Une amélioration extraordinaire est obtenue par le montage d'un frein de direction qui coûte 92 francs, mais le constructeur s'entête à ne pas vouloir le livrer en série.

Les roues ne sont pas interchangeables et amovibles, ce qui nous remonte à l'époque d'avant-guerre. Aucune roue de secours n'est prévue : il est si agréable de réparer un pneu sous la pluie vers deux ou trois heures du matin...

La capote est insuffisante car rien n'est prévu sur les deux côtés et l'eau et la neige ne se gênent pas pour venir tenir compagnie aux passagers. Dernier point, le cyclecar est livré sans aucun outillage, ce qui est le comble...

Je verrais très bien un cyclecar amélioré où des méthodes modernes remplaceraient la routine et qui permettraient d'avoir un engin aussi pratique que la moto et presque aussi confortable que la voiture. Pour mon compte personnel, je me moque éperdument de l'emplacement du moteur : soit à l'avant, soit à l'arrière, pourvu qu'il marche bien. Mais de grâce, faites-nous un trois-pattes confortable avec trois bonnes places, une capote im-per-mé-a-ble, un moteur bien protégé, des solutions rationnelles.

Beaucoup d'anciens motocyclistes viendront au cyclecar quand on leur présentera un engin racé et bien exécuté à un prix d'environ 7.000 à 8.000 francs.

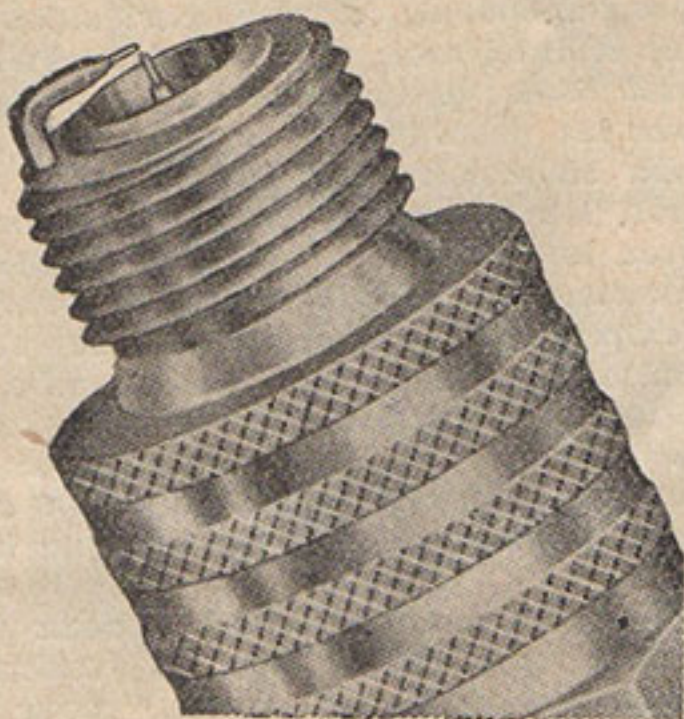
(à suivre)

R. TESSIER.

CONSTRUCTEURS. FABRICANTS

« SUPER-PLATINE » ★

Jusqu'ici, en raison du prix très élevé du platine irridié (25.000 frs le kilog), celui-ci n'avait été employé que pour la pointe de l'électrode centrale. Dans la bougie Gurtner « Super-Platine » les deux électrodes (masse et centrale) ont leur pointe en platine irridié.



Remarquez les électrodes fines en platine irridié.

Les avantages que confèrent les deux pointes sont considérables...

Le platine irridié étant excessivement résistant à la désintégration par l'étincelle, on a pu réduire leur dimension et avoir des électrodes très fines 0,5 mm. sans craindre une usure prématurée et un changement dans leur écartement, les deux électrodes étant inusables.

On sait qu'une étincelle jaillit plus facilement entre deux pointes fines (affinité pour les pointes), qu'elle est plus chaude sans dispersion (aigrettes, houppe) et que pour une étincelle d'une longueur donnée, l'intensité du courant demandé est moindre et on peut augmenter la longueur de l'étincelle tout en soulageant bobine et condensateur. Etant donné la finesse des électrodes, l'échauffement est très rapide; l'agencement général de la bougie a pu être également transformé.

Les résultats sont pratiquement ceux qu'on est en droit d'attendre.

L'étincelle jaillira bien entre les pointes à froid (départ) malgré des pertes à l'isolant, par condensation ou encrassement; les pointes seront chaudes presque instantanément et le moteur tournera rond immédiatement, même sur un engorgement passager (starter mal réglé), la mise à feu se faisant dans un milieu bien dégagé entre deux pointes fines, avec une étincelle de bonne qualité, le ralenti, la reprise, l'accélération, la puissance même sont augmentés; le moteur sera non seulement plus nerveux, mais également plus souple au ralenti en ville.

Les risques d'encrassement étant moindres la marge de fonctionnement est considérablement augmentée; c'est pourquoi les bougies « Super-Platine » ne sont établies qu'en 4 types tourisme et sport en 14 et 18 mm.

Des bougies froides comme les S 7 et X S 7 supportent facilement des ralentis prolongés en ville alors que la T 7 et X T 7 voient leur limite d'auto-allumage considérablement reculée.

SONGEZ AUSSI A VOUS

Après avoir signalé tant et tant de méthodes et de produits pour l'entretien et la beauté de la moto, n'est-il pas logique que l'on pense un peu à son conducteur en lui donnant pour lui-même quelques conseils sinon pour sa beauté, tout au moins pour son hygiène. Le visage du motocycliste perpétuellement fouetté par l'air chargé de poussières, de goudrons et autres ingrédients plus ou moins nocifs, supporte généralement mal l'effet du rasoir; c'est-à-dire que dans la plupart des cas c'est le rasoir qui est incriminé alors que l'irritation de la peau est causée par la soude, l'ammoniaque et autres produits chimiques contenus dans certains savons à barbe. Il y a à ceci un remède radical: la crème à raser. Celle-ci possède trois avantages: suppression du blaireau, gain de temps, suppression de l'irritation. A la suite d'une communication dans une revue scientifique, un essai a été effectué de la crème à raser Adyar; non seulement elle facilite la coupe du rasoir, mais elle assouplit la peau et la protège contre les intempéries. Ce sont là autant d'avantages pour le motocycliste. Nous nous sommes adressés au fabricant, il nous a fait voir d'élogieuses références, surtout il nous a offert, pour les lecteurs de « Moto-Revue » un échantillon suffisant pour essai sérieux, qui sera envoyé franco contre 0 fr. 75 en timbres. Adressez donc vos demandes à « Moto-Revue » qui les transmettra.

POIGNEE TOURNANTE

La maison Roléo spécialisée dans les nécessaires de motocyclette, vient de sortir une poignée tournante à action rapide, très pratique et d'un fonctionnement sûr, chose qui n'est pas à dédaigner. Cette



poignée possède un autre avantage, elle est reversible, ce qui permet de la monter indifféremment à droite ou à gauche. La traction du câble s'effectue par enroulement dans une gorge. L'usure du câble est minime, celui-ci étant bien graissé, travaille sans fatigue anormale. En résumé c'est une poignée idéale, qui permet d'avoir continuellement le contrôle de la vitesse sous la main et de ne pas lâcher le guidon, même légèrement.

H. BARTHELEMY ★

On peut avoir un glorieux palmarès sans pour autant être orgueilleux. Quand de surplus on met à la disposition des clients l'incontestable expérience acquise au cours de nombreuses années de courses, on se crée et l'on conserve une excellente réputation dans le milieu motocycliste. Tel est le cas de H. Barthélemy, l'agent asniérois de Motobécane; en quelques mois il s'est fait une belle situation commerciale grâce à son amabilité et à sa compétence. Sa grande pratique de la moto et du sidecar (il est agent de Bernardet), lui a valu une clientèle fidèle et sans cesse croissante.

LES CASQUES F.N. ★

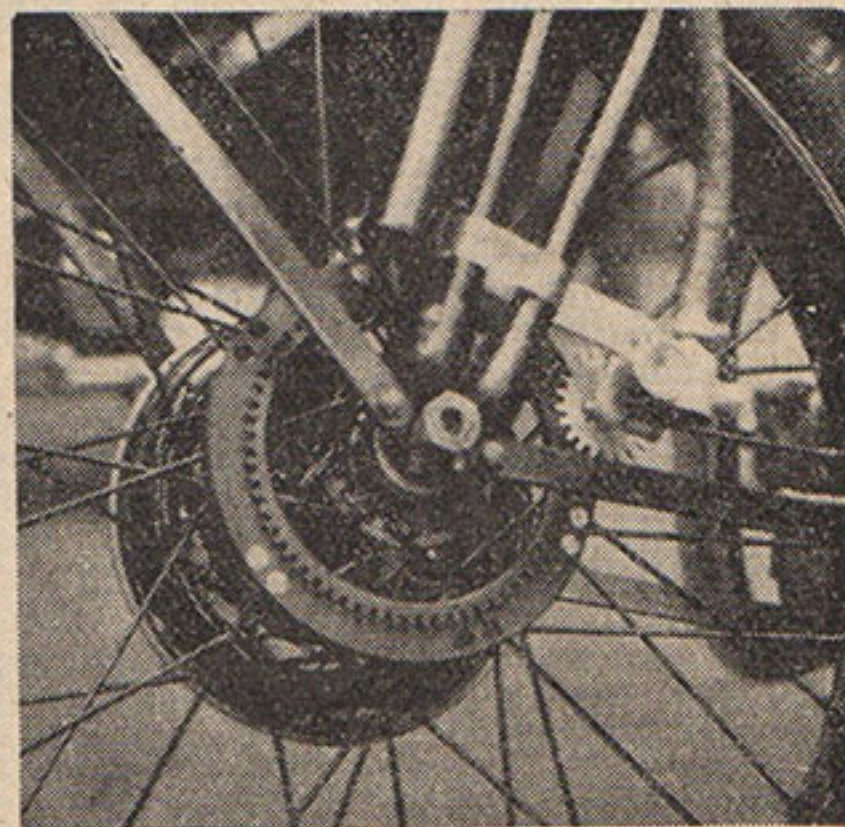
Nul motocycliste n'ignore les avantages qu'offre un bon casque protecteur. Il a même été question de rendre le port de ce dernier obligatoire, mais ne reprenons pas cette polémique. Le casque est indispensable aux conducteurs et aux passagers soucieux de leur sécurité, mais encore faut-il choisir un casque qui soit réellement efficace. Les différents cas-



ques FN, construits par des spécialistes, résistent aux chocs les plus violents, grâce à la matière employée pour la calotte intérieure incassable et indéformable. La suspension par lanières indéchirables et réglables permet d'éviter la transpiration. La garniture intérieure est interchangeable. La ligne est des plus élégante et le port nullement fatigant. FN présente un nouveau modèle de casque, avec chauffe-oreilles électrique réglable se branchant directement sur les accus.

CHEZ JAEGER

La nouvelle couronne de l'indicateur des vitesses est d'une seule pièce, en matière moulée incassable; elle est munie d'un flasque protecteur supprimant les risques fâcheux de rencontre des rayons avec le pignon de commande du flexible.



La prise de compteur Jaeger.

LE GRAND PRIX DE GENÈVE

Sur un circuit entièrement nouveau et installé en un temps record s'est disputé le Grand Prix de Genève.

Aux essais, Milhoux, sur 500 cmc. F.N. avec un tour en 1' 42" (102 kmh.), et Staerklo, sur sidecar N.S.U. 600 cmc. avec un tour en 1' 59" (90 kmh.) s'étaient montrés les plus rapides.

Les 250 cmc.

57 tours : 162 km. 150

Sur 18 inscrits, 14 partants, 9 arrivants. Dès le départ, Simo (Terrot), est en tête, suivi d'Aldrighetti (Benelli), de Voigt (Imperia), de Boetsch (Terrot), et de Sunnqvist (Husqvarna).

Mais Aldrighetti et Sunnqvist passent, et Port (Rudge) remonte de sa 8^{me} place. Au 5^{me} tour, Bourquin (Monet-Goyon), et Roulin (Clément) qui a cassé son sélecteur, sont doublés. Simo abandonne.

Jusqu'au 33^{me} tour, les deux hommes de tête se suivront constamment à quelques centaines de mètres d'intervalle.

Au 33^{me} tour, Sunnqvist, se sentant perdre peu à peu sur son rival — il en est à environ 500 m. — s'arrête pour régler ses freins et son embrayage. Il en profite pour ravitailler, mais perd 3 minutes. Cela permet à l'Italien de le doubler deux fois.

La moyenne du leader est de 90 kmh. 086.

Le meilleur tour a été accompli par Sunnqvist en 1 m. 49,3 s. (moy. 93 km. 600).

Au 51^{me} tour, Boetsch casse une tige de soupape. Sunnqvist est donc second à 2 tours.

Classement final

1. Aldrighetti (Benelli), en 1 h. 48 m. 45 s.; moy. 89 kmh. 456; 2. Sunnqvist, 55 tours; 3. Voigt, 52 tours, etc...

Les 350 cmc.

72 tours : 205 km. 200

Sur 18 inscrits, 15 partants, 10 arrivants.

D'emblée se dessine la lutte, telle que nous la verrons jusqu'au bout, entre trois hommes: Sandri, sur MM, Mellors, sur Velocette, Richnow, sur Rudge. Ce trio d'as terminera en tête, tous trois dans le même tour et seuls.

Le premier tour est, à lui seul, fatal à deux des trois concurrents suisses: Casagrande est victime d'un piston remplacé la veille (pas assez de rodage); Haenni rompt les boulons d'accouplement de son tambour de frein arrière.

Mellors enregistre son meilleur tour en 1 m. 42 s. (100 kmh. 590), Sandri, en 1 m. 43 s. (99 kmh. 610).

Au 20^{me} tour

1. Mellors (Velocette), 35 m. 14 s.; 2. Sandri (M.M.), 35 m. 14,3 s.; 3. Richnow (Rudge), 36 m. 04,3 s.;

et au 30^{me} tour

1. Sandri (M.M.), 52 m. 41,1 s.; 2. Mellors (Velocette), 52 m. 42,2 s.; 3. Richnow (Rudge), 53 m. 43,1 s.;

Juste après la mi-course, au 39^{me} tour, Simo abandonne. Cette fois c'est une

chute. Boetsch fait le meilleur tour de l'épreuve: 1 m. 41 s. 3 (101 km. 585).

Mellors gagne dans les lignes droites. Son rival est plus vite en virage et toujours presque coude à coude jusqu'au 28^{me} tour, où le tenant de M.M. reprend le commandement. La distance croît même entre les deux hommes durant 8 tours, mais se réduit ensuite graduellement jusqu'au 45^{me} tour. Là, Mellors passe son adversaire une dernière fois, même durant 5 tours, dans le même corps à corps, à plus de 96 kmh. au tour, pour se voir soudain libéré, le Milanais ayant dû, comme Sunnqvist, faire un arrêt au ravitaillement dont Richnow profite pour se classer second au poteau.

Classement final

1. Mellors (Velocette) 2 h. 09 m. 42 s.; moy. 94 kmh. 860; 2. Richnow (Rudge)



Aldrighetti (Benelli)
1^{er} des 250 cmc.

2 h. 10 m. 26 s.; 3. Sandri (M.M.) 2 h. 10 m. 27 s.; 4. In der Elst (Norton) 68 tours; 5. Kammer (N.S.U.) 68 tours, etc...

Les 500 cmc.

72 tours : 205 km. 200

Sur 17 inscrits, 13 partants et 3 arrivants.

Au premier tour, Serafini (Bianchi) mène, Cordey (Norton), suit un peu plus loin; viennent Milhoux, Sunnqvist, Charlier, etc... Boetsch, parti bon dernier, a pu déjà remonter deux concurrents.

Au deuxième tour, Milhoux passe en tête. Serafini est deuxième et Cordey troisième. L'Allemand Herz, au troisième tour, s'est arrêté environ 1 min. pour réparation. Charlier devra changer ses bougies et retombe dernier. Le Suisse Hess (Rudge), s'empare de la 5^{me} place et ne retrogradera plus. Les tours sont bouclés entre 100 et 103 kmh.

Mais Milhoux, après avoir mené durant les quinze premiers tours, est obligé au dix-septième de se retirer à la suite d'une chute provoquée par un trop brusque serrage des freins. En effet, le recordman suisse du kilomètre lancé ne possédait plus de frein à la roue avant, ce qui l'o-

bligait constamment à freiner de l'arrière jusqu'au moment où, devenu trop chaud, le frein serra et bloqua la machine. Il avait fait le tour le plus rapide, le treizième, en 1 m. 35,4 s., soit une moyenne de 105 kmh. 555.

Sunnqvist, sur Husqvarna, est obligé de se retirer pour soupape cassée, et Herz sur D.K.W., blessé au visage par son guidon à la suite d'une secousse, abandonne également.

Classement aux 30 tours

1. Serafini (Bianchi), 50 m. 40,3 s.; 2. Cordey (Norton), 51 m. 37,2 s.; 3. Hess (Rudge), 52 m. 20 s.; 4. Anderson (Velocette), 54 m. 52,3 secondes.

Cordey est à 55 s. au 31^{me} tour et rattrape une à deux secondes au tour, mais Serafini résiste encore. Cordey accélère à nouveau et gagne irrésistiblement deux à trois secondes au tour. Mais, croyant manquer d'essence, il s'arrête au 58^{me} tour alors qu'il n'avait plus que 15 s. de retard. Il perd ainsi 25 secondes inutilement, les ratés attribués au manque d'essence devant être causés par une obstruction passagère du carburateur.

En fait, Cordey repart et comble peu à peu son nouveau retard. Au 70^{me} tour, il est à 15 secondes, mais ne peut plus gagner.

Classement final

1. Serafini (Bianchi) 2 h. 02 m. 55 s.; moy.: 100 kmh. 160; 2. Cordey (Norton) 2 h. 03 m. 07 s.; 3. Hess (Rudge) 2 h. 03 m. 47 s.; 4. Charlier (F.N.) 70 tours; 5. Anderson (Velocette) 67 tours, etc...

Les sidecars 600 cmc.

50 tours : 142 km. 500

Sur 7 inscrits, 7 partants et 5 arrivants.

Le Suisse Staerkle (N.S.U.) qui court avec son épouse comme passagère, est en tête dès le premier tour et ne sera jamais dépassé.

Edyson (F.N.) boucle le 7^{me} tour à 94 kmh. 130, puis réalise 94 kmh. 301. Meuwly (Motosacoche) casse une bielle. Edyson perd des tours avec ses bougies et fait une course très irrégulière battant encore une fois le record du tour avec 1 m. 48 s. à 94 kmh. 649.

Classement

1. Staerkle (N.S.U.) 1 h. 37 m. 22 s., moy.: 88 kmh. 206; 2. Bock (Norton) 49 tours; 3. Aubert (Norton) 47 tours, etc...

Les sidecars 1.000 cmc.

50 tours : 142 km. 500

Sur 7 inscrits, 7 partants et 4 arrivants.

Amort (Stylson) part en tête mais casse une chaîne au 4^{me} tour et passe dernier. Kirsch (Universal) est alors en tête. Son sidecar est muni d'un volant qui commande l'inclinaison dans les virages. Ce système fait gagner dans les grandes courbes, mais perdre dans les épingles.

Au 29^{me} tour, Kirsch établit le record à 89 kmh. 500 et la moyenne générale est à plus de 85 kmh.

Classement final

1. Kirsch (Universal) 1 h. 39 m. 12 s., moy.: 86 kmh. 138; 2. Braun (Horex) 49 tours; 3. Stoll (Harley) 43 tours; 4. Kopp (Harley) 39 tours.

■ **MOTO-CLUB PALAISIEU.** Calendrier du mois. 21 juin : participation à la promenade-surprise organisée par le M.-C. de Montmorency. Rendez-vous Hôtel de l'Eléphant, Palaiseau. 28 juin : Grande journée sportive au stade de Palaiseau. 1^{er} juillet : Réunion au siège, 155, rue de Paris, Palaiseau. Présence indispensable.

■ Le **VELO-MOTO-CLUB** de **VALENTIGNEY** organise sous les règlements sportifs de la Fédération Motocycliste et Automobiliste de France une épreuve de régularité pour motocyclettes, sidecars, et cyclecars.

Itinéraire : Valentigney, Sochaux, Montbéliard, Pont-de-Roide, Hérimoncourt, Valentigney (contrôle), Sochaux, Montbéliard, Pont-de-Roide, St-Hippolyte (contrôle), Pierrefontaine (contrôle Pierre carrée), Hérimoncourt, Valentigney (contrôle parc fermé).

Valentigney, Hérimoncourt, Lure (contrôle) Belonchamp, St-Maurice (contrôle), Ballon d'Alsace (contrôle au-dessus), Belfort (contrôle), Sochaux, Valentigney (contrôle arrivée), environ 265 km.

Les engagements à droits simples seront clos le 18 juin à 20 heures; à droits doubles, le 20 juin à 20 heures.

■ **Circuit du Sud-Ouest (6-7 juin 1936)**, organisé par le **MOTO-CLUB DE BORDEAUX** et l'**AUTOMOBILE-CLUB DU SUD-OUEST**.

Liste des Classements

Motos 250 cmc. : 1^{er} ex-aequo, Sigala (Dollar), Meynardie (Dollar), Tardy (Dollar), Figes (Automoto).

Motos 350 cmc. : 1^{er} ex-aequo, Braccini (Terrot), Durieux (Terrot), Naudon (Motoconfort), Dubois (Dollar), Tastet (Gnome-Rhône), Mercier (Automoto), Becque (Terrot).

Motos 500 cmc. : 1^{er} ex-aequo, Narcy (Peugeot), Puyraveau (Dollar), Jean (Motobécane), Dubuet (Motobécane), Mondon (M.C.B.), Lacourrège André (M.C.B.), de Bosredon (M.C.B.).

Motos 750 cmc. : 1^{er} ex-aequo, Dumoulin (Gillet-Herstal), Andrieux (Gillet-Herstal).

Sidecars 600 cmc. : 1^{er} ex-aequo, Jacques (Motobécane-Roy), Voivenel (Motobécane-Bernardet).

COUPES DU M. C. B.

Catégorie 250 : Tardy (Dollar), **catégorie 350** : Durieux (Terrot); **catégorie 500** : Dubuet (Motobécane); **catégorie 750** : Dumoulin (Gillet-Herstal); **Sidecars 600** : Voivenel (Motobécane).

Challenge de l'Athlète Moderne : catégorie 250, Sigala (Dollar), Meynardie (Dollar).

Challenge du M.C.B. : catégorie 350, Durieux et Braccini (Terrot).

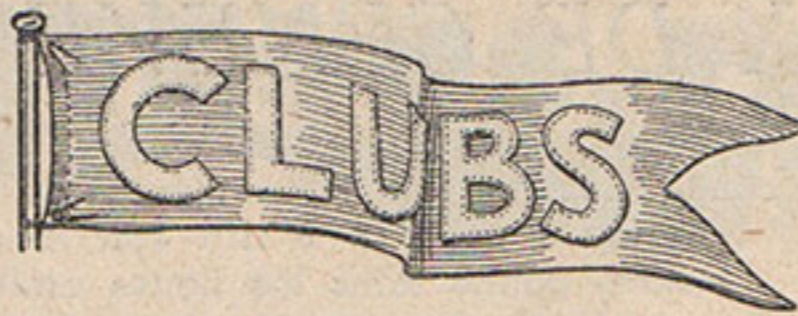
Challenge G. Sarthou : catégorie 500, Dubuet et Jean (Motobécane).

Coupe Martini et Rossi : catégorie 350, Durieux (Terrot).

Challenge H. Laval : Dubuet (Motobécane).

■ **M. C. PARIS.** Dimanche prochain : Sortie pique-nique sur le Tréport et Ault-Onival.

Deux départs : Samedi, départ libre. Dimanche, rendez-vous 4 h. 45; départ 5 heures précises Porte de la Chapelle. Regroupement Beauvais (à la sortie de la ville). Retour libre. Renseignements et itinéraires : le Mercredi à 21 h. au siège : 52, rue de Bondy, ou tous les jours à la permanence, 19, r. Charles-V.



■ Le **MOTO-CLUB DE VOUZAILLES** organisera le 21 juin, à l'occasion de l'Assemblée locale, un Rallye-Ballon. Le lancer aura lieu à 16 heures, et le montant des droits de participation, gratuits pour les membres du club local et des autres clubs régionaux, est fixé à cinq francs pour les motocyclistes isolés. Tous les motocyclistes de la région sont cordialement invités.

■ **M.C. MANOLA.** Calendrier mensuel : le 14 juin : Guernantes, départ Porte de Vincennes, 8 h. 30; le 21 juin : Forêt de Compiègne; le 28 juin : Monterrain, départ Porte de Picpus, 8 h. 30; le 5 juillet : Champagne-sur-Oise, départ Porte de la Chapelle, 8 h. 30.

■ **SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN.** Dimanche 14 juin : Chartres. Rendez-vous à 7 heures au Siège Social. Départ par la Porte d'Orléans. Regroupement à Antony et suivre la N. 188 jusqu'à Chartres. Pique-nique. Isolés cordialement invités.

Renseignements tous les jours et réunions tous les mercredis à 21 heures, 14, rue Vitruve, 20^e.

■ **AMICALE MOTOCYC. DE FRANCE.** Fête de Compiègne et « Coupe de l'Amitié ». Un appel particulier est fait aux responsables de clubs, à l'intention desquels est mise en compétition la Coupe de l'Amitié. Le classement se faisant au plus grand nombre de participants par clubs, nous désirons que les clubs eux-mêmes nous indiquent quelle base choisir pour le classement : carte, carte à jour, macarons, etc... Nous tiendrions à ce que cette base soit décidée en commun, les groupes de l'Amicale étant naturellement exclus du classement. Les clubs nous ayant confirmé leur participation sont priés de nous indiquer s'ils désirent qu'un départ officiel soit organisé de leur localité.

Répondez tous à l'invitation de l'Amicale, et d'ores et déjà reprenez tous la date du 21 juin. Ce sera une belle journée pour le sport motocycliste.



Chambaud (M.C. du Furan) gagnant des 4^{me} et 5^{me} circuit du Grand Bois (1935 et 1936).

La « Coupe de l'Amitié » est toujours visible à « Moto-Revue » que nous remercions pour cette contribution qu'elle apporte à la réussite de cette fête.

■ **ON DEMANDE UN CLUB.** — M. Lemoine, de Maisons-Alfort, nous adresse la lettre suivante :

M'étant rendu en Province pendant les fêtes, j'ai été surpris par le nombre de vélomoteurs rencontrés sur les routes. Je crois qu'il serait peut-être intéressant de nous grouper en une société qui nous donnerait la possibilité d'obtenir certains avantages et d'un autre côté de nous retrouver entre bons camarades pour admirer les beautés des sites des environs de Paris.

■ « **LA FLECHE** », **M.C. DE VINCENNES.** Programme touristique et sportif pour le mois de juin : Dimanche 14 juin : Sortie touristique sur Champs-sur-Marne avec visite du château de Champs. Départ du siège à 8 h. 30 précises. Pique-nique en forêt. Dimanche 21 juin : Grand gymkhana sur la Place de la Mairie de Vincennes. Rassemblement au siège à 13 h. 45. Dimanche 28 juin : Grande excursion en direction de Vorges (Aisne), par Villers-Cotterêts, Soissons et le Chemin des Dames (280 km.). Départ du siège à 5 h. 30 précises. Déjeuner offert par la Société à tous ses membres actifs. S'inscrire obligatoirement avant le 21 juin, dernier délai. Renseignements 54, rue de Montreuil, à Vincennes.

■ **L'A.M.C. AIGLON** organise le 5 juillet, avec le concours de l'A.C. de l'Ouest et des clubs affiliés de la 2^{me} région motocycliste, sa grande épreuve annuelle de régularité, le « Circuit Aiglon ».

Première étape (280 kilom.) : Laigle, Sainte-Gauburge, Nonant le Pin, Sées, Alençon, Saint-Denis-sur-Sarthon, Carrouges, la Ferté-Macé, Couterne, Juvigny-sous-Andaine, Domfront, Flers, Briouze, Argentan, Trun, Vimoutiers, le Sap, Laigle. Deuxième étape (149 kilomètres) : Laigle, Crulai, Randonnai, Longny, Rémalard, Bellême, Mortagne, Bazoches-sur-Hoëne, Moulins-la-Marche, Sainte-Gauburge, Echauffour, Cacé, St-Evroult, Laigle. Des contrôles horaires fonctionneront à Alençon, la Ferté-Macé, Argentan, Vimoutiers, Rémalard, Mortagne et Gacé.

Le VIII^{me} Circuit Aiglon est ouvert à toutes les catégories de véhicules reconnues par l'U.M.F. et aux voitures de tourisme depuis 350 cmc. de cylindrée.

Renseignements : 13, rue Saint-Jean, à Laigle.

■ Le **M.C. DE L'ILE DE FRANCE** rappelle que c'est juin courant qu'il organise son premier concours de tourisme entre Paris et Rouen et en juillet son Grand Prix annuel, pour toutes catégories, à l'autodrome de Montlhéry.

Pour prendre part à ces épreuves, s'adresser 16, rue Eichenberger, à Puteaux (Seine).

NOTRE SERVICE DES RECOURS

se charge pour tous nos lecteurs sans aucuns frais préalables, de récupérer à l'amiable ou par devant toutes les juridictions compétentes, toutes indemnités consécutives à des accidents corporels ou dégâts matériels dont ils auraient pu être victimes.

Consultations gratuites

Bol d'Or

SUR LE CIRCUIT DE METTET
René Milhoux a porté le record du tour à 136 kilomètres.

Le Grand Prix de l'Entre Sambre-et-Meuse, fondé par le regretté Jacques Rops et inscrit au calendrier international, a institué une manifestation qui restera parmi les meilleures de cette saison en Belgique.

La compétition était importante et de qualité. Les grandes équipes des firmes nationales étaient représentées par leurs coureurs officiels et plusieurs pilotes étrangers de renom étaient venus grossir les rangs. Les meilleurs seniors du pays se trouvaient également à pied d'œuvre et Raymond Renier, le digne fils de son père, fut l'égal des meilleurs. Le lot des juniors fut relativement mince malgré l'effort appréciable des organisateurs. Il est dommage de voir périr la catégorie si intéressante des amateurs.

Le Grand Prix de Mettet laissera le souvenir d'une excellente manifestation.

Si dans la grande course des 500 cc. le recordman René Milhoux domina ses rivaux avec l'autorité de sa classe, les courtes algarades que Charlier livra, tour à tour, à Grizzly, puis à Tacheny et enfin au Français Cora constituèrent un spectacle d'une haute qualité. Le chef de file de la F.N. a terminé en grand vainqueur, après avoir mis à son actif l'exploit très brillant de porter le record du tour à 136 kilomètres.

Si nous revenons aux péripéties de la course des 500 cc. nous notons la supériorité immédiate des deux F.N. de Milhoux et Charlier. Les premiers tours montrent les possibilités de Grizzly dans le sillage de Charlier. Mais, le représentant de Saroléa est lâché par son levier d'embrayage et il n'y a plus rien à faire. Tacheny, qui se trouve dans sa commune natale, voudrait se comporter très brillamment. Il revient sur Charlier, le passe un instant puis c'est la panne irrémédiable provoquée par une magnéto mal calée. Enfin, voici le dernier acte, la poursuite du Français Cora, retardé au départ par une bougie encrassée et qui refait le terrain perdu avec une maîtrise étonnante. Il termina second, non sans avoir obligé Milhoux à une vive réaction, sur la fin. Un mot pour le senior Preud'homme sur Saroléa qui fit belle contenance dans cette bataille d'as et qui réalise une moyenne très appréciable.

La course des 350 cc. fut l'occasion d'une autre empoignée palpitante entre Grizzly, Raymonde et Cora. Le capitaine

de l'équipe Saroléa se comporta avec un brio étourdissant. Renier fils lui opposa une réplique étonnante tandis que le Français Cora fut le troisième animateur hors de pair de cette ronde infernale. Poncin effectua une rentrée très appréciée pour Gillet.

En 250 cc., l'Allemand Steinbach a fourni une course remarquable et si l'épreuve des sidecars fut sans histoire du fait de manque de compétition, le champion de Belgique Edyson, en portant le record du tour à plus de 105 kilomètres de moyenne, a néanmoins démontré ses qualités de pilote comme les ressources énormes de la machine qu'il pilotait.

Classements

Catégorie 500 cc. juniors : 1. Carlier, 102 km., en 55 m. 4 sec., moyenne 111,158; 2. Holz, en 55 m. 47 sec.; 3. Veimet, en 1 h. 5 m. 38 sec.

Catégorie 350 cc. juniors : 1. Didi, 95 km. 500, en 52 m. 44 sec., moyenne 106,384; 2. Soetaers, en 52 m. 53 sec.; 3. Meier, en 53 m. 54 sec.; 4. Réon, en 56 m. 20 sec.

Catégorie 250 cc. juniors : 1. Michaux, 85 km., en 56 m. 24 sec., moyenne 90,425.

Catégorie 175 cc., seniors et internationaux : 1. Van Hauw sur M.M., 102 km., en 1 h. 5 m. 48 sec., moyenne 93,793; 2. Schoupe, sur M.M., en 1 h. 5 m. 49 sec.; 3. Watelet, sur « Barbé », en 1 h. 9 m. 29 sec.

Catégorie 250 cc., seniors et internationaux : 1. Steinbach, sur E.K.W., 102 km., en 58 m. 55 sec., moyenne 103,875; 2. Notet, en 1 h. 2 m. 53 sec.

Catégorie 350 cc. : 1. Renier fils, sur « Vélocette », 144 km. 500, en 1 h. 11 m. 17 sec., moyenne 121,627; 2. Montulet, sur F.N., en 1 h. 14 m. 38 sec.; 3. Gilson, sur Gillet, en 1 h. 15 m. 20 sec.

Catégorie 350 cc. internationaux : 1. Grizzly, sur Saroléa, 144 km. 500, en 1 h. 10 m. 57 sec., moyenne 122,198; 2. Cora, sur Saroléa, en 1 h. 10 m. 50 sec.; 3. Anderson, sur Vélocette, en 1 h. 14 m. 2 sec.; 4. Poncin, sur Gillet, en 1 h. 14 m. 59 s.; 5. Binder, sur Vélocette, en 1 h. 15 m. 10 sec.; 6. Kammer, sur F.N., en 1 h. 15 m. 21 sec.; 7. Mieir, sur Norton, en 1 h. 19 m. 7 sec.

Sidecars : 1. Edison, sur F.N., 85 km., en 51 m. 19 sec., moyenne 99,382; 2. Claessens, sur Saroléa, en 58 m. 52 sec.; moyenne 86,866; 3. Loop, abandonné.

Internationaux 500 cc. : 1. Milhoux, sur F.N., 170 km., en 1 h. 19 m. 19 sec., moyenne 128,598; 2. Cora, sur Saroléa, en 1 h. 20 m., moyenne 127,837.

Seniors 500 cc. : 1. Preud'homme, sur Saroléa, 153 km., en 1 h. 16 m. 34 sec., moyenne 119,895. G. D.

Après le Bold'Or

(Suite de la page 532)

▲ Du commencement à la fin, tout était prévu, et aucune anicroche ne fut à signaler durant les deux courses. Il n'est que juste d'en rendre ici hommage à Mauve et à ses collaborateurs, Cuilher, Bretenstein, Mlle Collin, etc..., etc..., qui, à l'instar de leur chef, se dépensèrent sans compter pour la réussite du Quinzième Bol d'Or.



Voici Maucourant et Leblond photographiés, après leur arrivée, sur leur M.R.

▲ Dans une course comme le Bol d'Or, un bon éclairage est sans contredit un avancement certain vers la victoire. C'est pour cette raison sans doute, que les vainqueurs de la catégorie moto, avaient équipé leurs machines d'éclairage Soubitez.

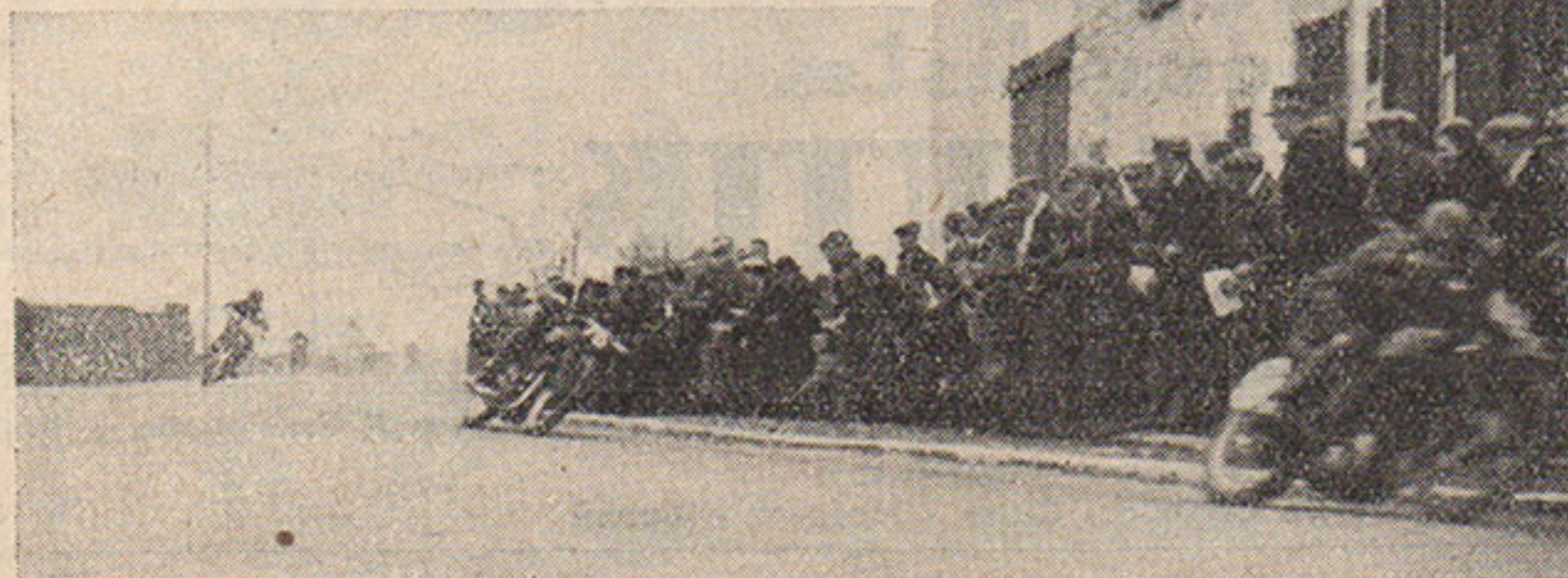
Soubitez un des artisans de la victoire de Chocat, Le Roy, Tessari et Craet est l'éclairage qui tient, qui gagne et qui fait gagner.

▲ Rares sont les machines qui, pendant cette épreuve de vingt-quatre heures, se sont bien comportées d'un bout à l'autre.

Les Gillet-Herstal sont de celles-là et ceci est tout à l'honneur de la marque belge, qui a porté le record à 2.068 km. 955 avec deux premières places en 500 cmc., remportant cinq coupes et une médaille.

▲ En course, et surtout au Bol d'Or, il faut attacher de l'importance aux plus petits détails: à plus forte raison l'allumage doit-il être parfait et ne donner aucun souci durant 24 heures. On a vu des concurrents perdre la course pour quelques minutes de mécanique! C'est pourquoi Craet, sur Gillet-Herstal, premier du classement général (record battu), soucieux de n'avoir aucun ennui d'allumage, avait monté une bougie Champion.

A gauche: Un beau virage; de droite à gauche: Poncin (Gillet); Renier (Vélocette); Cora (Saroléa).



UN BON MOTOCYCLISTE A TOUJOURS LES FREINS BIEN REGLES: VERIFIEZ LES VOTRES

Le KILOMÈTRE Le MEILLEUR MARCHÉ

MOTEURS

Consommation GARANTIE

1 l. 1/4 d'essence aux 100 km
1/2 litre d'huile aux 1000 km

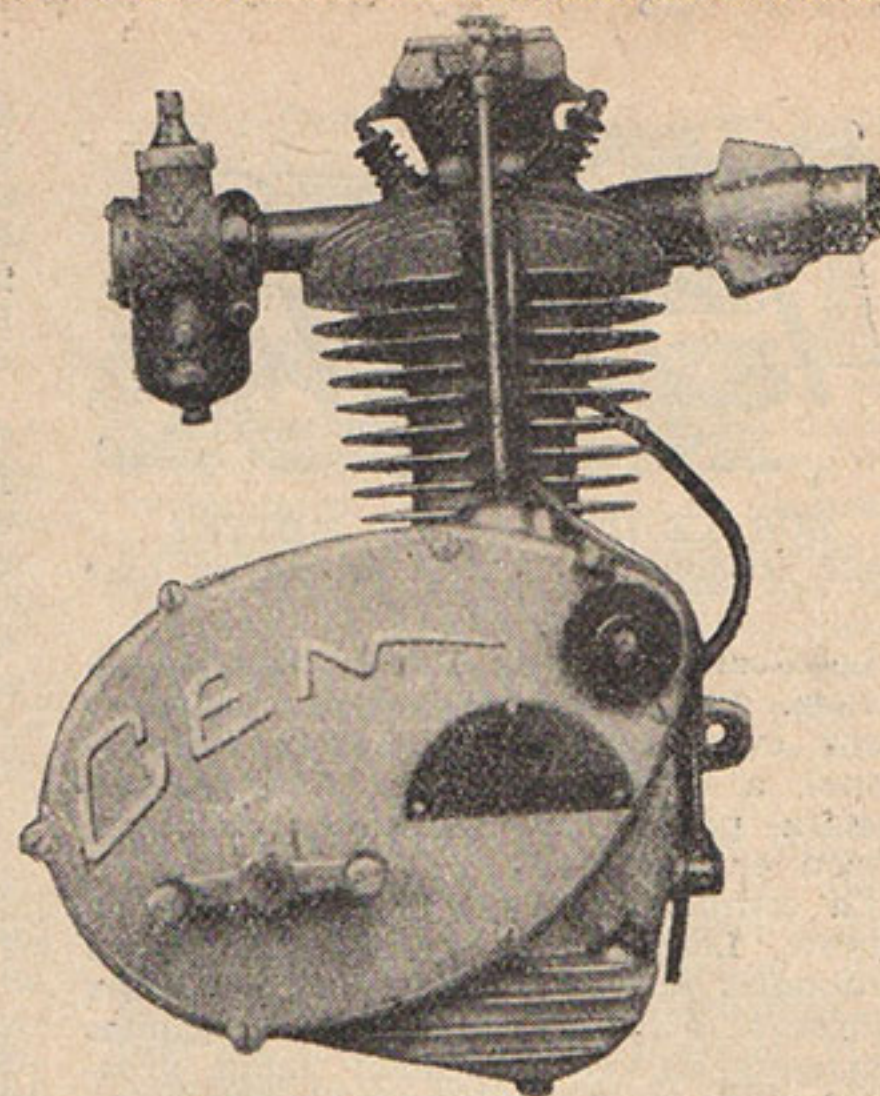
GEM

MONOVITESSE ET DEUX VITESSES

Changement de vitesse par
selecteur au pied breveté.

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

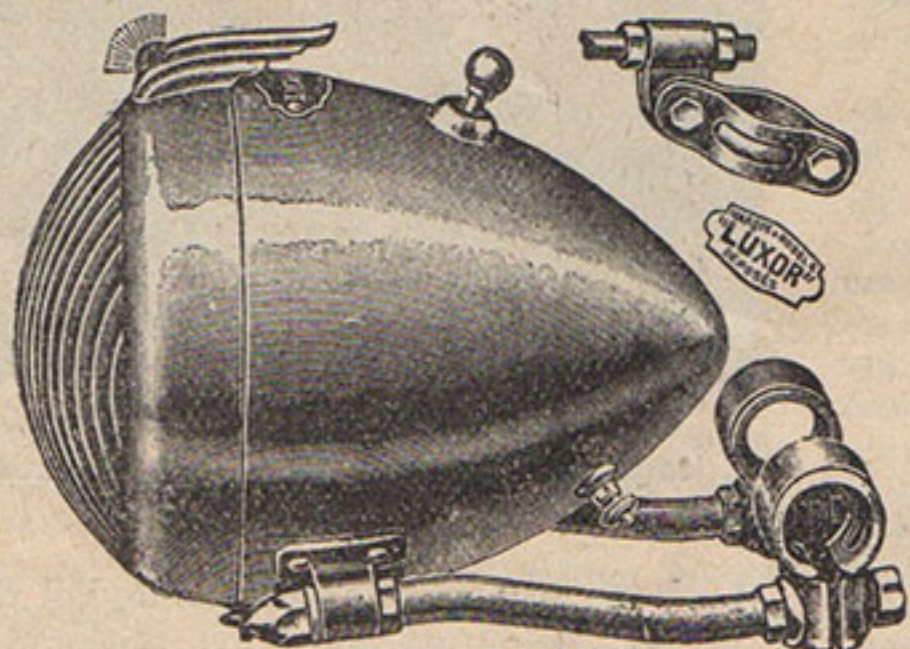
SILENCE
SOUPLESSE
SURPUISSANCE
RÉSISTANCE



Pour tous renseignements : 13, avenue Stéphane-Mallarmé, PARIS-17^e

Une nouveauté
pour Velomoteurs

"LUXOR"



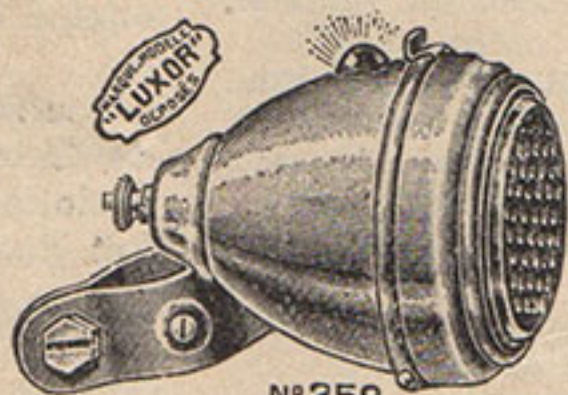
N°5292

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

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

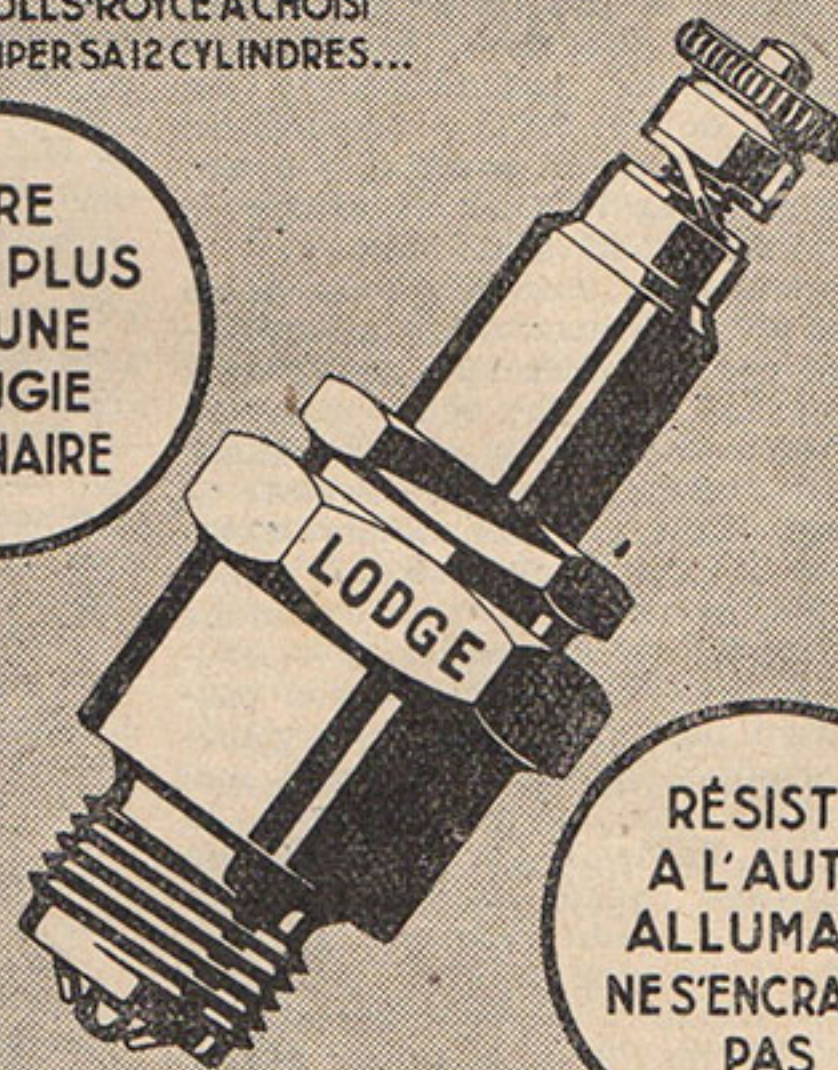
LA BOUGIE QUI TIENT

LODGE

A ISOLANT DOUBLE...

...QUE ROLLS-ROYCE A CHOISI
POUR ÉQUIPER SA 12 CYLINDRES...

...DURE
3 FOIS PLUS
QU'UNE
BOUGIE
ORDINAIRE



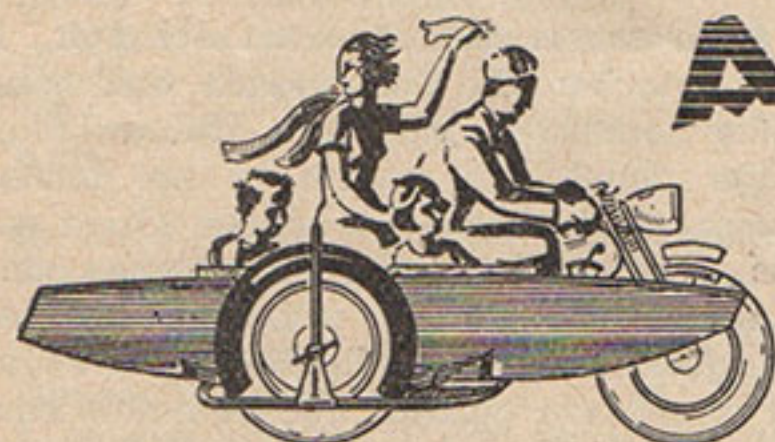
RÉSISTE
A L'AUTO-
ALLUMAGE
NE S'ENCRASSE
PAS

MODÈLES
POUR MOTEURS
COURANTS

26^{FRS}

AGENT GÉNÉRAL:
L. DEKTEREFF, 88, AV. DES TERNES, PARIS

PUB. G. SWEERTZ

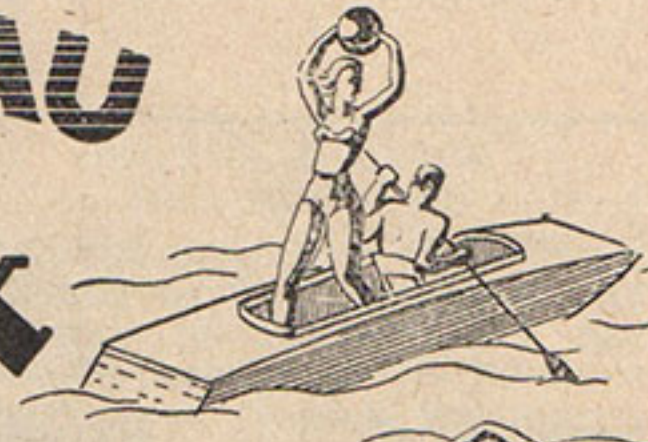


A L'EAU A L'EAU

motocyclistes

AVEC LE GLISSEUR **NAUTIK**

transportable sur
chassis de side-car



LES. E. BUFFLIER

31 Cours E. ZOLA. LYON

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

Ouvert dimanches et fêtes

Nice-Coni, 1^{er} ex-aequo: De Castello - Gilles - Mazuyer - Martini

Mentionnez toujours "MOTO-REVUE" en écrivant aux annonceurs

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 BORGEO 34, Av. du Roule, Neuilly
Téléphone : MAI 55-55

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

Motoconfort gd sport 500 tte équip. parfait état. Berjonval, 15, r. de Buci, Paris.

250 Monet-Goyon Type L. comme neuve prix à débat. 16, r. Frédéric-Lemaître, 19^e.

Motobécane 250 4 t. lat. b. ét. res. selle compt. écl. Novi 1.300. L. Morel, 15, r. du Boulois, Paris 1^{er}.

Peugeot P. 107 Gd luxe tte neuve c. dép. 2.800. Farez, 60, r. M. le Prince, Paris 6^e.

Stock R. Gillet tte pièce détach. d'orig. nf et occ. sides susp. r. sec. tte dim. motos 6 CV à partir de 1.000 frs tte repr. 2, r. Duvergier.

Moto Sarolea 350 culb. tr. b. ét. vis. café de l'Entracte, 40, Bd Bonne-Nouvelle, Paris 10^e.

H.L.M. Terrot 350 Monobloc éclair. Bosch état superbe garantie 3 mois, 2.300. Cayre, 202, r. de Paris, Villeneuve-St-Georges.

Terrot 4 CV lat. tte équip. 1.800 t. 1. jours avant 10 h. Courtin, 50, r. Volta, 3^e.

Moto 4 CV rev. enlever de suite 800 fr. Pourteau, 4, r. Dupleix, Paris.

Particulier vend sa moto à peu roulé mot. Jap 350. Gaspard, 37, r. N.-D.-de-Nazareth, 3^e.

Occasions 350-500 culb. 34 et 35. Ariel A.J.S., Terrot, Kohler, B.S.A., Alcyon, Dollar, Monet, etc. Plusieurs châssis, caisses sides, 30 moteurs, boîtes, pièces détachées, occ. Doridant, 92, r. de Paris, Romainville.

A Vendre cse. dble emploi, moto R. Gillet sport 750 cmc. bon ét. px avantageux. S'adr. Rault, 107, r. du Pressoir-Prompt, Essonnes (S.-et-O.).

MOTOS A VENDRE

B.S.A. 500 étoile bleue 1935 Allard, 69, r. Eichenberger, Puteaux.

B.M.W. R 11. 750 cmc. équip. ét. nf 3.900. M. Guérin, r. Ronnard, Saintes (C.-I.).

B.M.W. culb. 750 cmc. mot. nf. cause dép. imprévu 4.500, sam. dim. mat. 7, r. Thenard, 5^e.

Royal Enfield 3 et 5 CV. à culb. av. ou sans side, com. nve. et garantie, prix intérés. Psalty, 80, av. des Ternes, Paris.

A Vendre moto compétition 500 FN grand prix M 86 état neuf sous garantie, s'adresser Passet, 28, r. des Teinturiers, Abbeville (Somme).

Gnome-Rhône V2 500 mec. impec. 3.500 c. achat voit. Grisei, 4, Allée Foch, St-Cloud (S.-et-O.).

Gnome-Rhône V2 absol. com. nve ent. ég. tr. belle af. 3.600. Magem, 33, r. des Cascades, Paris 20^e.

Harley-Davidson 1200 c. type police U.S.A. nve importée fin avril 1936, pas roulé, lux. sacrif. 7.000 fr. aérodynamiq. 2 sel. par.-choc vit. 145, etc. R. Huguenet, 40, r. Jeanin, Dijon (Cote-d'Or), dble emploi V8.

Monet-Goyon 2 temps Villiers 175 cc. modèle Champion France, 2 échap. rapide parf. 750. 55, r. Petite-Ecuries, Paris.

AGENCE GÉNÉRALE ZÜNDAPP
16, RUE AUGUSTE BAILLY ASNIÈRES

LIPTON à DIJON
est le spécialiste des pièces moteur, réparations, soupapes, axes, etc..

Servo-frein PEZOT
Bté S.G.D.G. - Fonctionnant par dépression
Puissance - Régularité - Sécurité
Pour tous renseignements s'adresser à
G. LENOIR, Constructeur-Mécanicien
à BLONVILLE-sur-MER (Calvados)

ROUES ZAVILLE FRÈRES
Construction pour motos, autos, avions, canoës, etc.
Roues caoutchoutées pour tous charlots
Atelier spécial de réparations et transformations
Fournitures générales
20 ans d'expérience
25, rue Bezout - Paris (14^e)
Tél. GOB. 72-98 - Métro Alésia
Expéditions en province

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

BAROCLEM LA BATTERIE DE QUALITE



BAC VERRE 120 frs En vente chez tous les agents BAC MOULE 125 frs

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

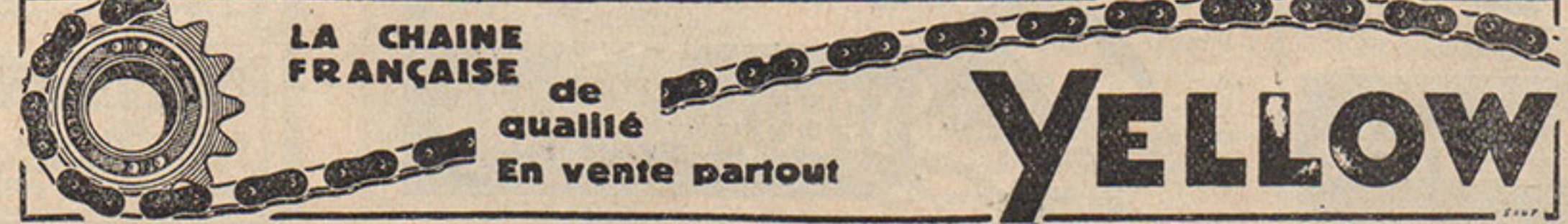
AGENT DIRECT des GRANDES MARQUES
Occasions revisées, Atelier de réparations
Fourches et Cadres. STOCKISTE OFFICIEL
des pièces détachées MOTOBÉCANE
NOVI - SOUBITEZ - GURTNER - AMAC
Chaîne RENOLD - BRAMPTON - Acc. V. W.
Fourniture de toutes pièces détachées et accessoires suivant modèles. Réalisages
VENTE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

26, Avenue Grande-Armée - PARIS
Métro OBLIGADO Téléph. : ÉTO. 54-81
Compte Chèque postal : Paris 1597-79

MOTOBÉCANE
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

MOTOBÉCANE
du vélomoteur 3 vitesses à la rapide 500 Super-Sport, et tous les sidecars
BERNARDET BARTHELEMY
chez le spécialiste
Ses nombreuses victoires, ses records, ses dix ans d'expérience en course, seront
Voire meilleure garantie
Comptant - Crédit - Reprises
Occasions - Réparations
Mise au point - Échanges
1, b^d Voltaire - Asnières
Grésillons 15 - 97

LA CHAÎNE FRANÇAISE de qualité En vente partout



YELLOW

VISITEZ NOTRE HALL :

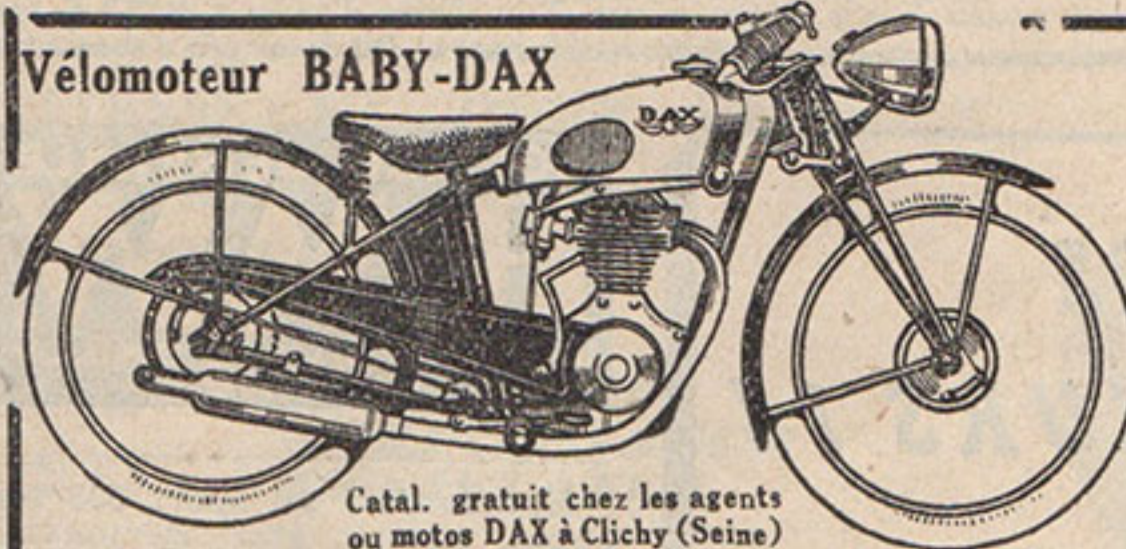
DEPREZ

Ouvert Samedi et Dimanche
toute la journée

PEUGEOT - TERROT
GNOME-RHONE - AUTOMOTO
RENÉ-GILLET - MONET-GOYON
MOTOCONFORT et toutes marques
Tous les modèles en stock
Comptant Prix Spéciaux
CRÉDIT 1/4 à la commande
ACHAT toutes Motos - ÉCHANGES
OCCASIONS
Révisées Garanties 6 mois
STOCK pièces détachées
Pneus, Accessoires, Casques,
Gants, Cuissards, etc.

187 bis, rue Armand-Sylvestre - COURBEVOIE-ASNIÈRES (près gare Asnières)

Vélocycleur 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

Vélocycleur Sans Sou Pap ét.
nf 400 fr. boîte 2 vit. nve 175
fr. Bethune, 85, r. Paris, Pois-
sy.

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 Péreire, Paris.

Avant d'acheter même une
moto neuve voyez nos occas.
gar. 6 mois. Moto-Rénovée,
58, r. Amelot, Paris.

SIDECARS

500 B.S.A. étoile bleue side
Bernardet Gd Sport 4.500 fr.
Cadoux, 3, Bd. Jules-Guesde,
St-Denis (Seine), tous les
jours de 18 à 20 h., sauf di-
manche.

500 fr. Châssis sidecar B.S.
A. 4 att. avec carrosserie.
Noël, 4, r. de la Paix, Bois-
Colombes.

Gnome 5 C.V. D3 Bernardet
tourisme capote tte éq. réelle
occ. cse ach. voiture au plus
offrant. Bennetier, 11, r. A.-
France, Houilles.

500 Monet-Goyon sid. Ber-
nardet parf. ét. m. 3.000 fr. à
débattre. Ecr. Neufond, 146,
av. de Neuilly, à Neuilly.

SPECIALITES POUR MOTOCYCLETTES

V&W LES
ACCESSOIRES
DE QUALITÉ

Sièges arrière - Repose-pieds
Protège-jambes - Retro
Silencieux, etc.

Ets. V et W

5, rue Franklin, le Pré-St-Gervais



ACCU
- 25 -
rue de Gravière
NEUILLY-sur-SEINE **Huitric**



Motocyclistes!

les Etablissements FN vous présentent
leurs nouveaux modèles
de Casques Protecteurs 1936

CASQUE FN le seul véritable

Adopté par tous les champions de Moto & Avion

En vente dans toutes les Maisons de Sports.

• Catalogue franco sur simple demande •

Ets FN 79, Rue de la Verrerie, Paris

Breveté S.G.D.G.
Médaille d'Argent
Concours Lépine 1935

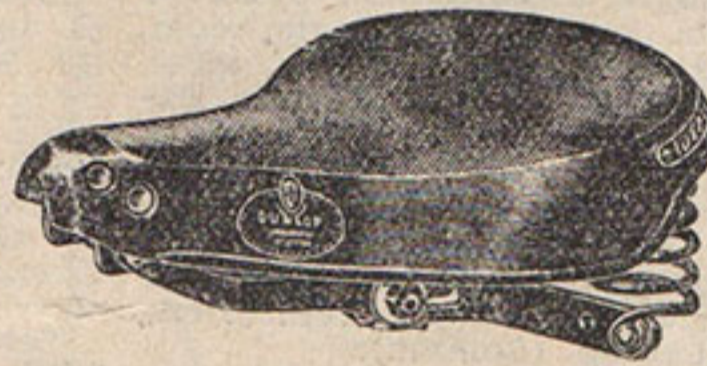
Motocyclistes

exigez

La Confortable

6 B

IDÉALE-DUNLOP



CAMPEURS!

Avant de vous fixer sur le choix d'un

DEMANDEZ NOTRE MATÉRIEL
CATALOGUE ILLUSTRÉ

Contenant :

LE PLUS GRAND CHOIX DE TENTES
LA PLUS BELLE COLLECTION DE

MATELAS PNEUMA

TOUT UN MATÉRIEL DE COUCHAGE

PERFECTIONNÉ

DIVERS MODÈLES DE RECHAUDS

SÉLECTIONNÉS

LE MATÉRIEL DE CUISINE

LE PLUS PRATIQUE

LES SACS À DOS LES MIEUX

ET "TOUT UN MATÉRIEL"

SÉLECTIONNÉS ET GARANTIS



NOTRE TENTE
"MOTO RALLYE"
a été étudiée spécialement
pour MOTO-CAMPEUR
et permet l'abri efficace
de la moto

Remise spéciale
10% aux lecteurs
de Moto-Revue



SPECIAL CAMPING

46, RUE CHANZY • PARIS 11^e

Tél. : Défense 07-01
07-02

GRANDE EXPOSITION

des Sidecars

BUFFLIER

BERNARDET - VANNOD

Montage et Essai Gratuit

Crédit 1/4 à la Commande

ATELIER de RÉPARATIONS

Garage gratuit pendant

6 mois

Apprenez à conduire dans

endroit clos, GRATUITEMENT

SUCCURSALES :

PARIS, 7, rue Meslay - 3^e

Asnières, 34, Av. de la Marne

Particulier vend ens. Mo-
tobécane Bernardet 4.500 km.
ent. nf. série gd lux. 4 vités.
sélect. ent. chrom. Gd rout.
av. cap. ay. coûté 10.200 fr.
vends 6.000 sous garant. Cay-
re, 202, r. de Paris, Villeneu-
ve-St-Georges, Tél. 331.

Dollar Carpio 350 culb. sp.
t. équip. parf. ét. génér. 2.900.
Lavigne, 10, r. Petite-Pierre,
Paris-11^e, le soir 7 h. ou
écire.

V.W., 5, r. Franklin, Pré-St-
Gervais, solde sidecars neufs
pour toutes motos.

VOITURES

Bugatti 1.500 Sport vend ou
éch. contre side 2 cyl. moder-
ne. Benoist, à Vertus (Marne).

Darmont 35 ét. de Fr. 3 v. M.
Ar. ét. nf. équip. complet. Ma-
zoire, 38, Rte de Chartres, An-
tony.

2 Peugeot prêt à prendre la
rte 5 C.V. cab. rev. peint. nve
2/4 pl. 2.400 fr. 9 C.V. Torp.
4/5 pl. prop. méc. parf. 2.800 fr.
Roger, 140, av. Jules Coutant,
Ivry (Seine).

Amilcar 6 C.V. sport, crédit,
3, r. Aumont, Paris (13^e).

ON DÉSIRE ACHETER

Cherche side sp. b. ét. pour
350 Monet. Photo Menant, La
Douzillere, Joué-les-Tours (I-
et-Loire).

J'achète comptant toutes mo-
tos, Collard, 3, rue Aumont,
Paris 13^e. Gla. 10-20.

Revil, ex-Palais de la Moto,
achète ou prend en dépôt av.
garantie de vente, ttes moto-
cyclettes d'occas. 82, av. des
Ternes, Paris.

J'achète comptant motos mo-
dernes. Moto-Agency, 24, Bd.
de Charonne, Paris.

ÉCHANGES

Vend Terrot 250.34 et cy-
clecar Sima Violet ou éch. con-
tre 350 ou 500 cyclecar 3 roues
ou voiture. Lenoir, 8, r. Eu-
gène-Caron, Courbevoie.

COMPTEURS POUR MOTOS

à prix réduits, garantis 6 mo's. état neuf

Etab. G. Haeusler -- Strasbourg

41, rue du Fossé des Treize

Dépôt à Paris


**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
28, rue des Acacias

 RAGLAN PARACUIR 79 fr.
RAGLAN CUIR 3/4 165 fr.
Grand choix de vêtements et équipement de moto, pêche, chasse, etc.

Demandez le catalogue spécial Camping


CADEAU contre 4^e en timbre-vente UN CANIF & les catalogues BON PRIME de 5^e 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 depuis 75 fr.
Sleeping M.5., MIO, etc...
Réchaud Juwel 39 fr.
Tentes Palomine et Guinée, depuis 99 fr.
1 300 articles de camping sélectionnés « Belle Etoile »

F. TOUTIN

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

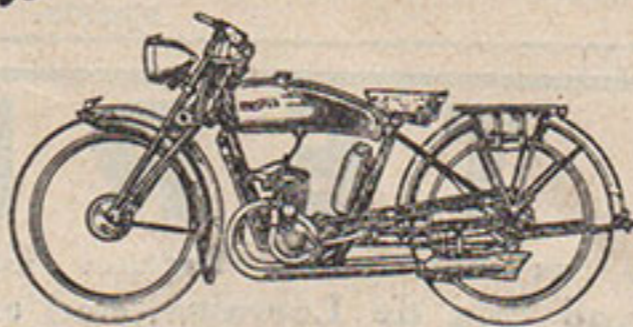
 Concessionnaire de
PRESTER - JONGHI - BMW
GNOME-RHONE - TERROT
MONET-GOYON - B. S. A.
TRIUMPH - SAROLÉA - F. N.
MOTOBÉCANE - ZUNDAPP
GILLET-HERSTAL - DAX
SIDES : BELGIAN, PRÉCISION
VANNOD

 Comptant, crédit, reprises, occasions
Ateliers avec outillage moderne

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

 Sans impôt ni
permis de conduire

 Franco sur demande
Catalogue Général
MOTOS & VÉLOMOTEURS
PRESTER & PRESTER
VENTE A CRÉDIT

*La moto sans
permis de conduire!*

PRESTER

 EICHEL F.^{ms}
ING^{ms} - CONST^{ms}
Jonghi

 50 AVENUE MARCEAU
COURBEVOIE (Seine)

VOLTAIRE - MOTOS

 Agence exclusive
Motobécane - Motoconfort

OCCASIONS

Toutes marques garanties 6 mois

LONG CRÉDIT

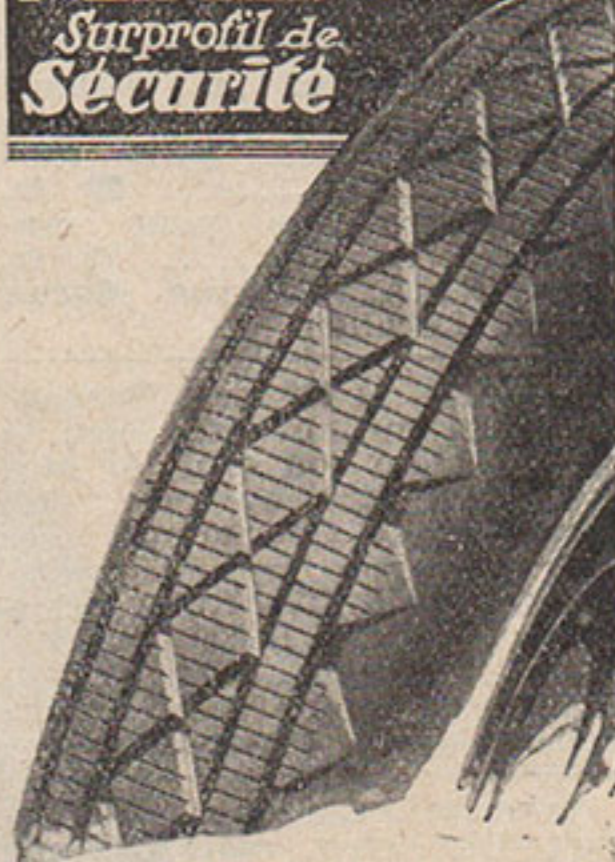
Échanges — Reprises

 26 rue Voltaire Paris (11^e)

TÉL.: ROQUETTE 45-98

Ouvert le Dimanche matin

ADERSOL

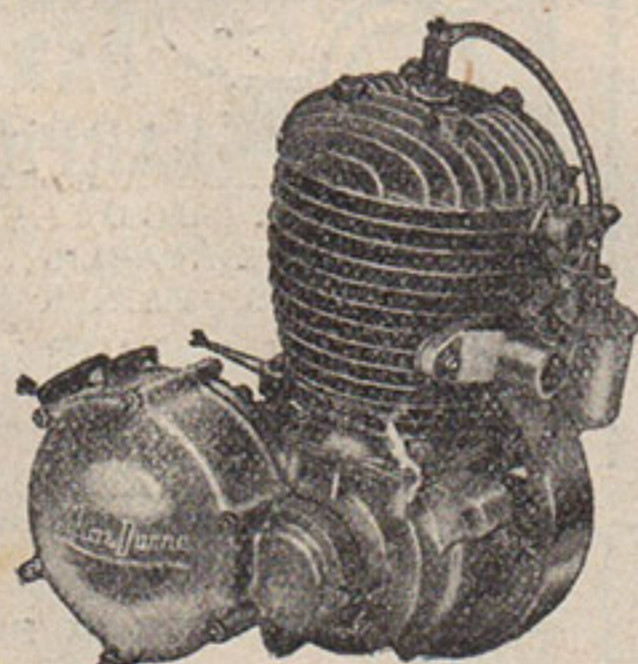
 Surprofil de
Sécurité


"L'ADÉRISSATION" des pneus est la découverte la plus sensationnelle et qui a révélé les conditions exactes dans lesquelles doivent se trouver une bande de roulement pour adhérer au sol et éviter le dérapage. C'est le plus grand pas fait vers la sécurité depuis l'application des freins avant. Motocyclistes vous avez encore plus besoin que les automobilistes de "L'Adérisation".

 PNEU VÉLOMOTEUR
tringle 600x55... depuis 32 fr.
PNEU VÉLOMOTEUR
talon 600x55... depuis 36 fr.
PNEU VÉLO... depuis 10 fr.
BOYAU... depuis 19,50
SABOTS, la paire, depuis 15 fr.

 PNEUS SPÉCIAUX pour
DIRT-TRACK et MOTO-BALL
DEMANDEZ NOS TARIFS

Les Docks du Pneu

 387, Rue de Vaugirard, 387
PARIS (XV^e)
Vaugirard 41-42


Le 100 C/M3

Aubier et Dunne

 vous garantit la
SATISFACTION
TOTALE

 par ses qualités
d'ENDURANCE
de PUISSANCE
de SOUPLESSE

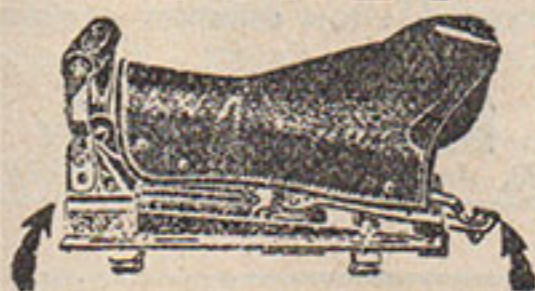
**BLOCS-MOTEURS 2 Vitesses, point mort, débrayage
et MONOVITESSE**

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 12

VOULEZ-VOUS AVOIR LA PAIX

 dans votre ménage et faire
plaisir à votre femme?
Faites monter de suite un

RECREO

 réglable immédiatement de 25 à 135 kilos
IL EST SUPÉRIEUR au MEILLEUR

Frs : 290

 demandez-le à votre fournisseur habituel ou à
BASTIDE, 56, bd de Clichy, PARIS

**GRAPHITE COLLOÏDAL
BEMOTO**
POUR AUTOS ET MOTOS

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 réparations,
de temps de rodage

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

*Faites
adériser vos pneus
en 20 minutes
dans une
des 300 stations
Adersol-Tecalemit*
Prix:
15^{frs} par roue

 Catalogue en couleurs de tous articles
MOTO-VELO-AUTO sur demande à
TECALEMIT 18, Rue Brunel, Paris-17^e

M

ADERSOL

Revil, ex-Palais de la Moto, échange votre moto ctre une autre à votre choix, nve ou occasion, garantie, différence en 12 mois. 82, av. des Ternes, angle Bd. Péreire, Paris.

DIVERS.

Vends Klax. Bosch 6 V. plat neuf, valeur 300 fr., 115 fr. Appareil photo 9 x 12 neuf, valeur 250 fr., 110 fr. Visible t. l. j. après 7 h. Merillon, 76, r. de l'Ouest, Paris.

Pour passer surement votre permis... Adressez-vous à Moto-Agency! Ecole de Moto, 24, Bd. de Charonne, Paris.

Stock pièces pr. Douglas, B. S. A., Triumph type Armée. F. Toutin, 149, Bd. J.-Jaurès, Clichy.

Toutes les chaînes, tous les pneus pour moto, vélomoto, Morgan et R. Gillet, stock complet, px. économiques uniques. Dalbiac, 1, r. des Jardins-St-Paul, Paris-4^e.

DERNIÈRE HEURE

Primaquatre 31 cte. int. 4 pl. parf. ét. méc. peint. com. nve. vend ou éch. ctre moto. Habert, 78, av. des Ternes, Paris.

Motobécane 250 lat. tr. b. ét. 1.600 frs. Herlin, 13, r. du Soleil, Paris 20^e.

Magnétos nves pr. vélomoteur 50 fr.
Dynamos nves. pour motos 90 fr.
Magnétos nves pour motos 75 fr.
Sté R.E.A., 49, rue Marius Aujan, Levallois.

F.N. 500 M 86 sid. Bernardet frein cul. bronze sélec. 4 vit. 6.250 ens. ou sép. 147 Monet 2 vit. 250 ou pièce. dét. Potier, 8, r. Oberkampf.

Sandford 5 CV. Ruby acheté tout équipé 14.800 en 1935, roulé 15.000 km. état parfait, chaîne et pneus nfs. Morin-Selles-s.-Cher (L.-et-Ch.).

Echange camionnet. Rosen-gart LR2 ctre. moto 350 ou 500 culb. Herlin, 13, r. du Soleil, 20.

Superbe Roadster 6 CV 2-3 pl. ét. général impec. 1/2 valeur, reprend. attelage side anglais, préférence. Jacques, 20, Bd Bourdon, Neuilly. 200 mètres du Pont.

Moteur Pauvert 2 temps d'oc-casion bon état bas prix. Im-primerie, 10, r. Chateau-Lan-don, 10^e.

Terrot 350 mod. luxe 1933, tte équip. 1.800 frs. Delaire, 33, r. Gergovie, Paris 14^e.

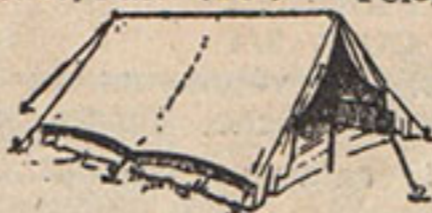
HARLEY-D^{on}

Agence Officielle
22, r. Picpus - Paris-12^e

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
M O T O



Grand choix de tentes tous modèles depuis 89 fr. Manteau Windjack. Marque « L'eau glisse, l'air passe ». Toutes teintes : 115 fr. Pantalon cuissard en para-cuir, fermeture éclair. Très souple, depuis 33 fr. 50. Grand choix vêtements et équipements sports.



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.

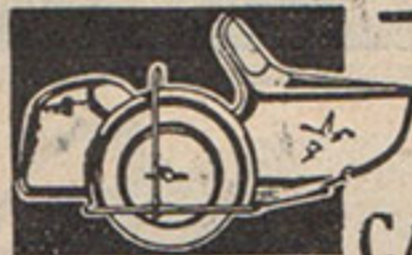
N'HÉSITÉZ PAS A LUI DEMANDER CONSEIL AU
136, rue de Tocqueville - PARIS (17^e)

Agences

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

MOTOCYCLISTES ATTENTION
Le Side-Car Roy

est maintenant vendu aux ateli-ers
36, rue de Bordeaux, MAISONS-ALFORT
Side-car vélomoteur... 990 fr
Side-car pour 250 cm et 350 cm
1190 fr, sport grand luxe aéro-
dynamique 1675 fr. — Tourisme
confort aéro 1950 fr, tourisme
grand luxe aéro 2260 fr.
Pas de surprise, tout est compris,
même le montage avec grande faci-
lité de paiement.



**SIDE
CARS
CARPIO**

NOUVEAUX MODÈLES
LES MIEUX ÉTABLIS
LES PLUS VARIÉS
Sidecar compl. dep. 1400 frs
52, Rue de la Fraternité (anc. N° 16)
ROMAINVILLE Seine

**Le Salon
du Sidecar**

Tous modèles en magasin
Circuit du Sud-Ouest
Sides 600 cmc.
1^{er} EX-ÆQUO VOIVENEL
sur Motobécane Bernardet
10 Mois de Crédit
VOIVENEL 46, rue des Orteaux
PARIS (20^e)

OCCASIONS
toutes marques garanties six mois
CRÉDIT 12 et 18 MOIS
conditions uniques
Livraison en 24 heures
Ouvert même dimanche matin

LA MOTO POUR TOUS
3, Rue Aumont - PARIS (13^e)
Tél. : Gla, 10-20

CHROME - CUIR

38, Rue du Chateau-d'Eau, 38
Tél. : BOTzaris 73-37 PARIS-X^e



Chrome-cuir veut dire cuirs chromés de 1^{re} qualité. Souples, résistants, imperméables Spécialité de vêtements pour l'aviation et tous équipements sports - Tous nos vêtements sont faits sur mesure, coupe irréprochable - Prix modérés
Conditions spéciales aux membres de Clubs
Catalogue illustré sur demande



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
Réparatons - Mise au point
Accessoires - Pièces détachées
CRÉDIT Ouvert le dimanche matin

Darmont SP. 2 magnétes, parf. ét. 3.800 frs ou éch. ctre poste TSF. Jean Baes, 5, r. Emile Allez, 17^e.

Darmont spécial culb. 2 magnétes, superbe, 3.800 frs. reprise moto ou side en comp- te. Max, 1, r. Decrès, 14^e.

Terrot 350 cmc. parf. ét. peu roulé pn. nfs prix avantageux, 74, rte de la Reine, Boulogne-sur-Seine.

P. 107 bon état équip. com- plet 1.800. Fargeas, 62, r. de Paris, 18^e.

Peugeot cond. int. 190 S. bon ét. bs px. Herlin, 13, r. du So- leil, Paris 20^e.

Abandon. sidecar Bufflier 500 frs. Pallet, restaurant, 7, r. Emile Allez, 17^e.

Gillet-Herstal 500 culb. side Bernardet, neuf, 4.200 frs. re- prend. moto moins forte. Gros 33, r. Gergovie, Paris 14^e.

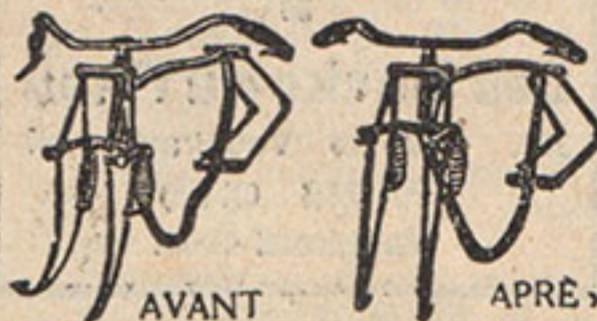
Notre Librairie

(Joindre 1 franc par ouvrage pour envoi recommandé. Pas d'envoi contre remboursement).

LA FORCE MOTRICE ET L'EAU A LA CAMPAGNE, par R. CHAMPLY, ingénieur mécanicien.

Cet ouvrage renferme tous les renseignements utiles pour le captage, le puisage, la distribution et l'épuration des eaux, ainsi que pour l'installation des moteurs à vent, hydrauliques, à vapeur ou à carburants.

(D) Prix 42 : fr.



CLINIQUE DES CADRES

Réservoirs et Roues
Téléphone Péreire 20-69
MARCHANT Frères - 16, rue Danton, Levallois
Ne pas confondre, bien noter n° 16

ROYAL-ENFIELD

motos - pièces détachées d'origine
Comptant - Crédit - Échange
Agence générale France :
Etablis. Pierre PSALTY
80, Avenue des Ternes, 80 - PARIS

HUILE DE RICIN Pure raffinée
MOTORICIN

7 fr. le litre par 10 l. ou 7 fr. 50 par 5 l. Fco. toutes gares
Mandat ou virement : compte postal 113-33 Bordeaux
G. JUTARD, 21, rue Foy, Bordeaux

OCCASIONS

TOUTES
MARQUES

Visibles au Service des Occasions de
GNOME ET RHONE

49, Avenue Grande-Armée - PARIS
Sur demande la liste des occasions disponibles

il faut l'avoir lu le

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

Prix : 10 trs



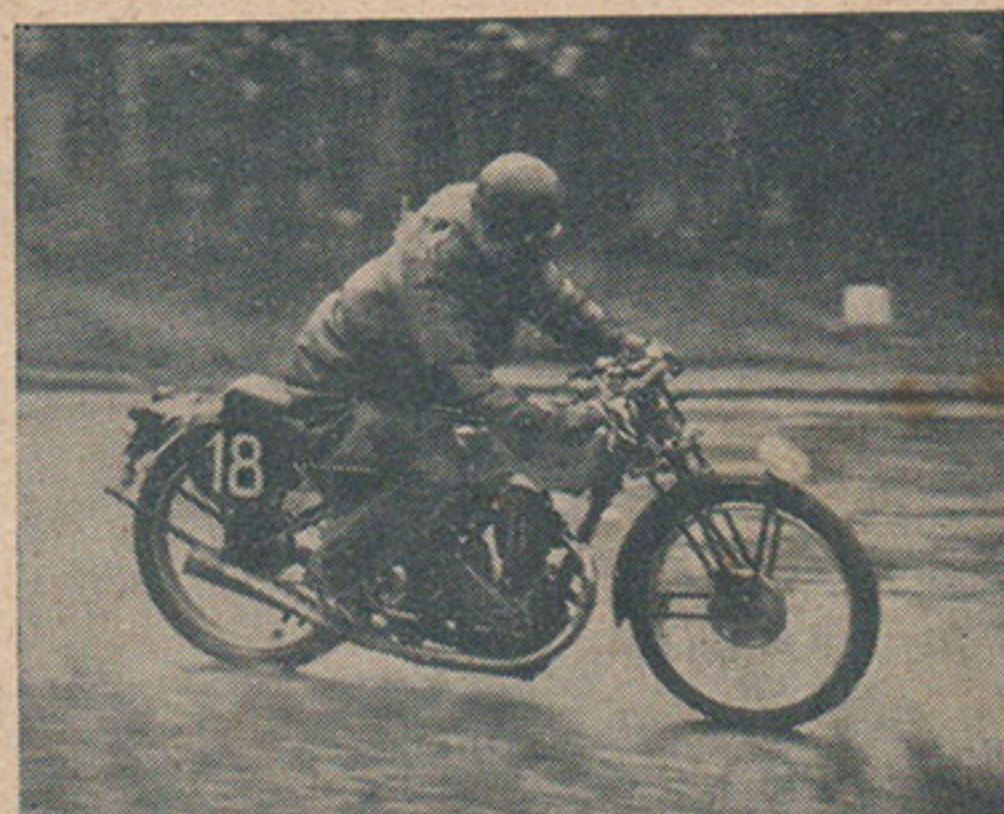
12, Rue de Cléry
PARIS-2°

***pour bien connaître le
fonctionnement de la Moto
et en apprécier le charme***

Envoi franco 11 fr. 75



après sa victoire dans le
TOUR DE FRANCE
MOTOCYCLISTE
 triomphe dans le



LE ROY sur **TERROT**
 1^{ER} de la catégorie 250 cc.
 dont il bat le record

BOL D'OR 1936

(24 heures à motocyclette dans la Forêt de Saint-Germain, 30-31 mai)

Catégorie 250 cmc.

LE ROY, déjà vainqueur sur moto **TERROT**
 dans la même catégorie, en 1934 et 1935

se classe **1^{or}** battant le record, après avoir couvert 1.679 km. 982
 à la moyenne de 70 km. à l'heure

LETEURE se classe 3^e

tous deux sur motos **TERROT** Pneus **Dunlop**
 Chaîne **Brampton**

*Cette redoutable épreuve d'endurance pour pilotes confirme en même temps
 les qualités mécaniques légendaires de la construction **TERROT**.*

Catalogue des cycles et motos **TERROT** envoyé franco sur demande adressée aux
 Etablissements **TERROT**, Dijon (Côte-d'Or). Magasin de vente à Paris, 30, avenue
 de la Grande-Armée.