

26<sup>e</sup> ANNÉE No 789

22 AVRIL 1938

La 175 cmc New-Map

# MOTO REVUE

TOUS LES  
VENDREDIS

LE NUMERO

1<sup>fr.</sup> 50

VELOMOTEURS  
MOTOS SIDECARS  
CYCLECARS



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C.I.G. POSTAL : 297.37

RÉDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITÉ

12. RUE DE CLÉRY

PARIS (2<sup>e</sup>)

A UN CARREFOUR DES BALKANS.

**ATTENTION !**

**La nouvelle édition du  
VADE-MECUM  
est en vente**



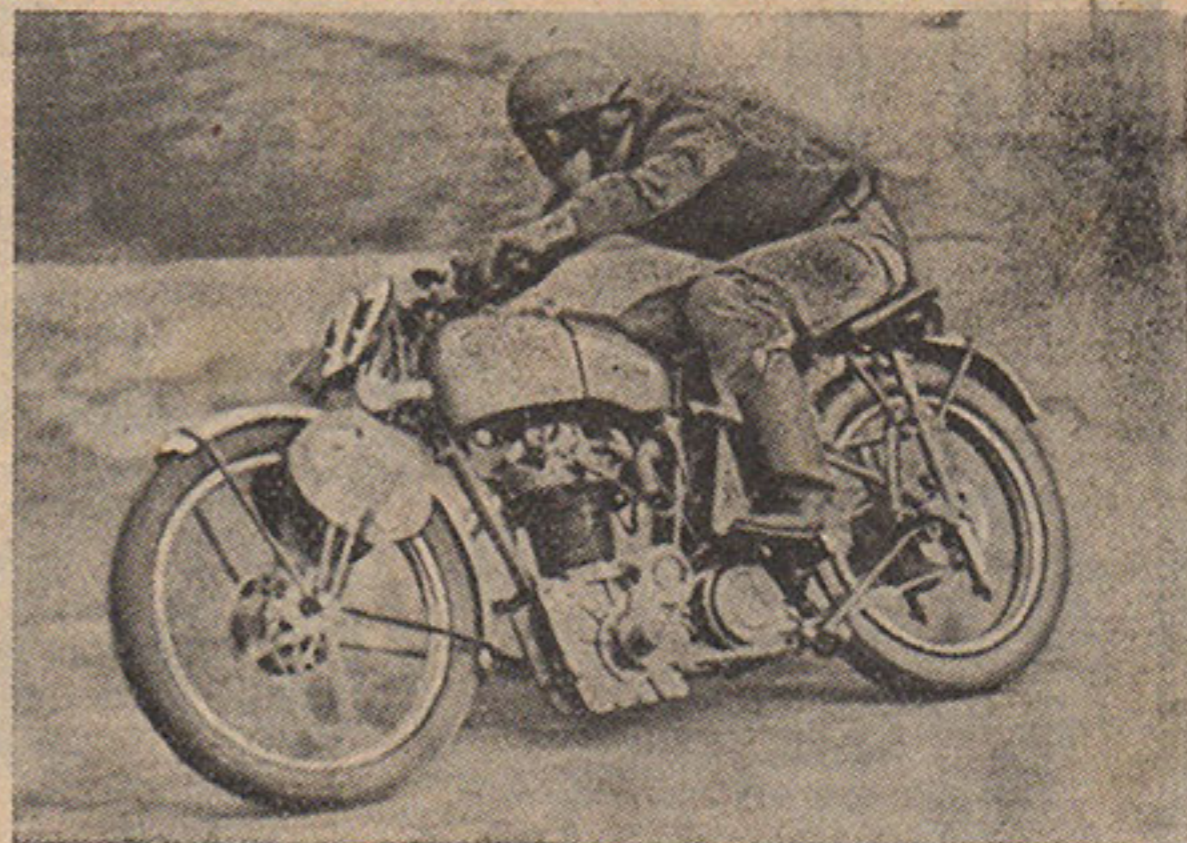
**NOUVEAUX PRIX :**

**12 fr. pour les Abonnés**

**14 fr. pour les Lecteurs**

**(Frais de port 2 francs)**

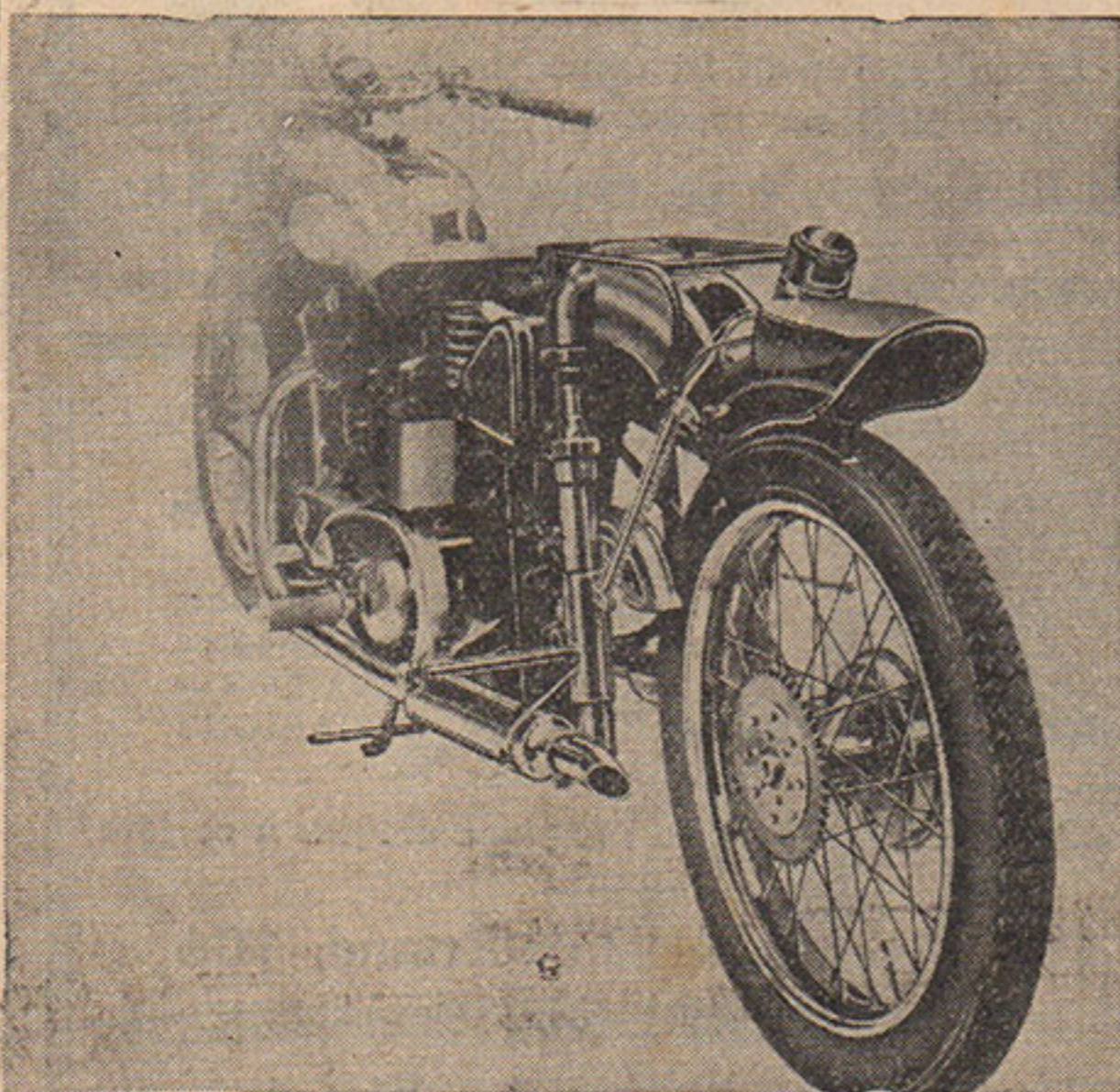
# MONET



# GOYON

**...EN TETE DU PROGRES....**  
*avec la SUSPENSION ARRIÈRE*

**MODELES LUXE :** Culbuteurs enfermés  
et ressorts à pincettes, Carter de chaîne  
étanche en aluminium coulé, Garde-boue  
AV et AR à bavette et à flasques, Roue à  
broche, Démontage facile de la roue AR.



**...ET DU PALMARES**

*2 fois*

*Champion de France 1937*

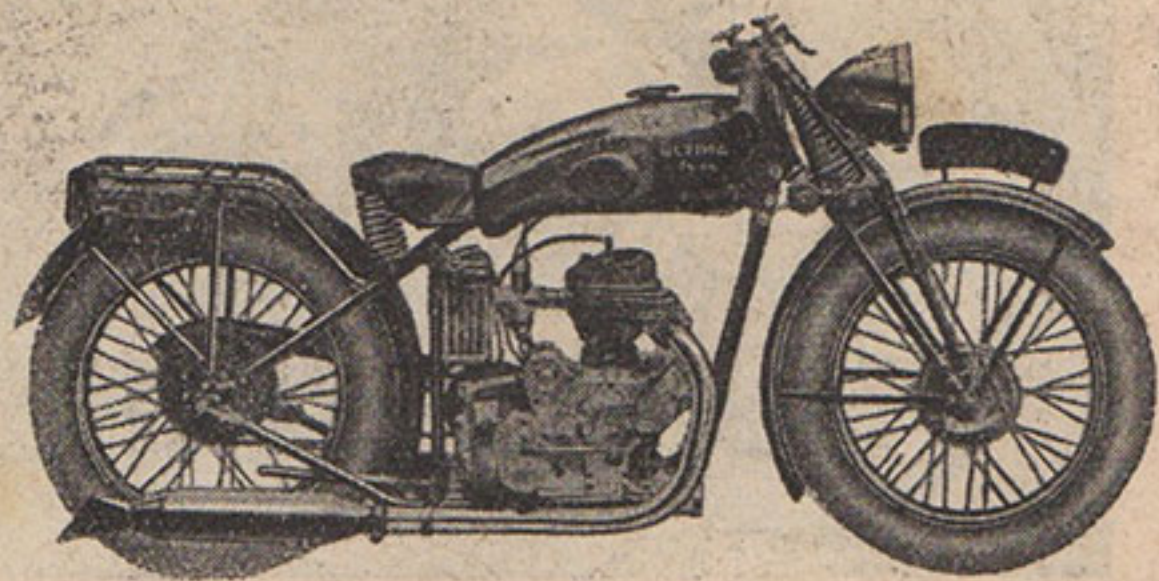
**350 et 500 cmc**

CATALOGUE *franco sur demande à :*

**MONET-GOYON**

**58, Rue du Pavillon, 58 - MACON**  
Succursale : **49, Rue Desrenaudes - PARIS**

# ULTIMA



500<sup>cmc</sup> "LATERALE" Spéciale

pour le Sidecar Grand Tourisme  
SEMI-BLOC, 4 vitesses à Sélecteur,  
roues interchangeable à broches,  
éclairage et avertis-  
seur électrique. . . **6.800 »**

Demandez le Catalogue illustré des 18 Modèles ULTIMA aux  
Agents de moto de votre Région.

Agence et Stock Paris et Région **R. VOIVENEL**, 46, r. des Orteaux, Paris (20<sup>e</sup>)

Motocyclettes ULTIMA **E. BILLION**, constructeur  
26, rue du Com. Faurax **LYON** (6<sup>e</sup>)



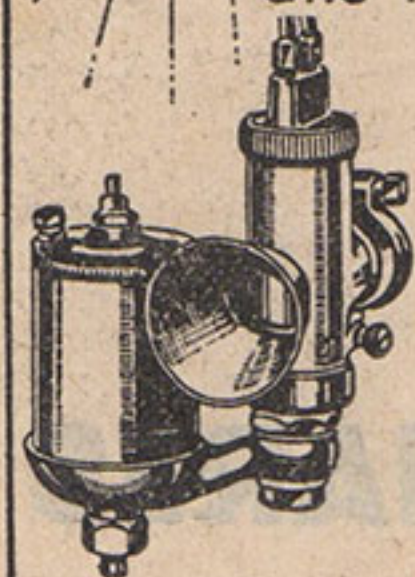
Le  
nouveau

GUIDON DE COMMANDE

**AMAC**  
TOUT  
ACIER



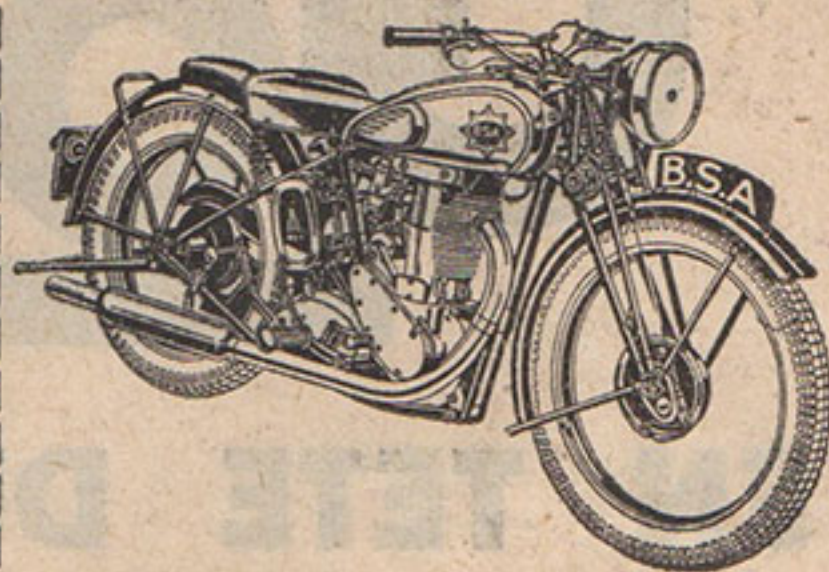
Une mécanique compacte  
et harmonieuse



....aussi parfaitement  
conçue que le fameux  
carburateur

**AMAC**

Soc. An. AMAC 40 rue de Villiers LEVALLOIS Seine. Tel. PEREIRE 06-02



LA  
**B. S. A.**  
Type M 24  
5 CV  
ETOILE D'OR

**LA PLUS BELLE MACHINE**  
**de Grand Sport Actuelle**

- Cylindre et culasse en aluminium.
- Moteur spécialement mis au point.
- Puissance au frein 32 CV.
- Vitesse 150 à 155 kms à l'heure.
- Poids équipée 155 kilogs.

Demandez l'envoi franco de la documentation  
complète sur toutes les nouvelles B.S.A.

**B.S.A. 25, rue Duret, Paris 16<sup>e</sup>**

## Toute la Moto

TERROT - GNOME - PEUGEOT - MOTOBECANE

Le stock le plus complet de motos d'occasion vendues  
révisées après essais — ou non révisées.

**SOLDE DE NOMBREUX ACCESSOIRES**

Moteurs, boîtes de vitesses, carburateurs, magnétos,  
roues, cadres, réservoirs, pignons et chaînes,  
éclairages électriques, side-cars, pneus.

Moyeux neufs pour vélomoteurs avec tambour  
de frein et pignon, la paire, AV et AR.. 140 frs  
Phares neufs pour vélomot., 2 éclairages 40 frs

Achat comptant de motos, cyclecars, pièces détachées  
**Ét. BEAUSOLEIL, 9, Rue St-Sabin - PARIS**



## Monneret

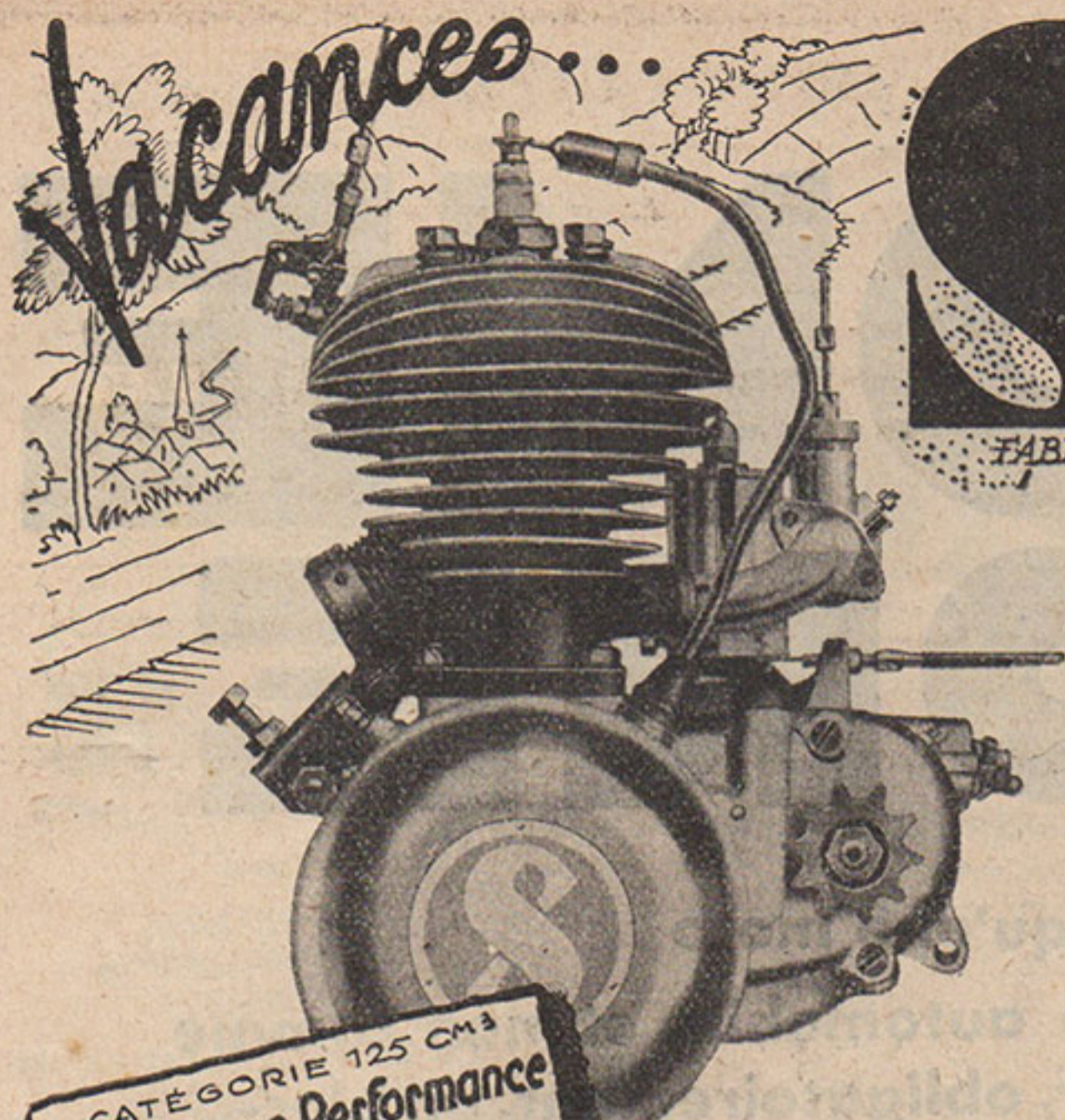
la compétence indiscutable  
une visite chez lui s'impose  
— agent toutes marques —  
**NEUF ET OCCASIONS**

Conditions de crédit et de comptant uniques à ce jour

**106, Avenue Aristide-Briand, 106**

**MONTRouGE** (Seine)

Ouvert le dimanche matin



# BLOCS-MOTEUR 98 + 100 CM<sup>3</sup> **SACHS**

FABRIQUÉS PAR LES RÉPUTÉES USINES DU MOYEU "TORPEDO"

Achetez un  
**VÉLOMOTEUR**  
ou une  
**MOTO-LÉGÈRE**

ayant  
Débrayage  
Point mort  
2 Vitesses

Eclairage électrique

CATÉGORIE 125 CM<sup>3</sup>  
**La Meilleure Performance  
en 24 heures**  
**1610 km 320** soit  
**67 km 109** de Moyenne  
au  
**BOL D'OR 1937**

Vainqueur  
des "Bol d'Or"  
1934-35-36

**BON**

Demandez la description et la liste  
des Constructeurs utilisant des Moteurs  
Mo

**WILLIAM DUMONT, 12, Av<sup>ue</sup> Claude Vellefaux, PARIS-10<sup>e</sup>**

## La "Platino-Céram"?



*une révélation!*

ÊTRE "semé" par une moto de même type, quel désappointement... la dépasser aisément, au contraire, quelle satisfaction! Simple question d'allumage la plupart du temps...

Pour améliorer départs, reprises, vitesse, éliminer encrassement et auto-allumage, adoptez la bougie **Platino Ceram GURTNER**.

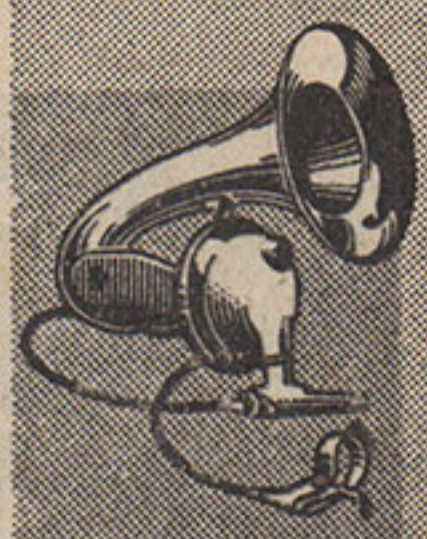
Deux types : n° 55 (18x150) et n° 145 (14x125). Elle est garantie 1 an.

# GURTNER

L'AVERTISSEUR S.M.  
A DÉPRESSION.

Est ultra sensible, harmonieux et puissant.

Avec lui vous aurez toujours la route libre.



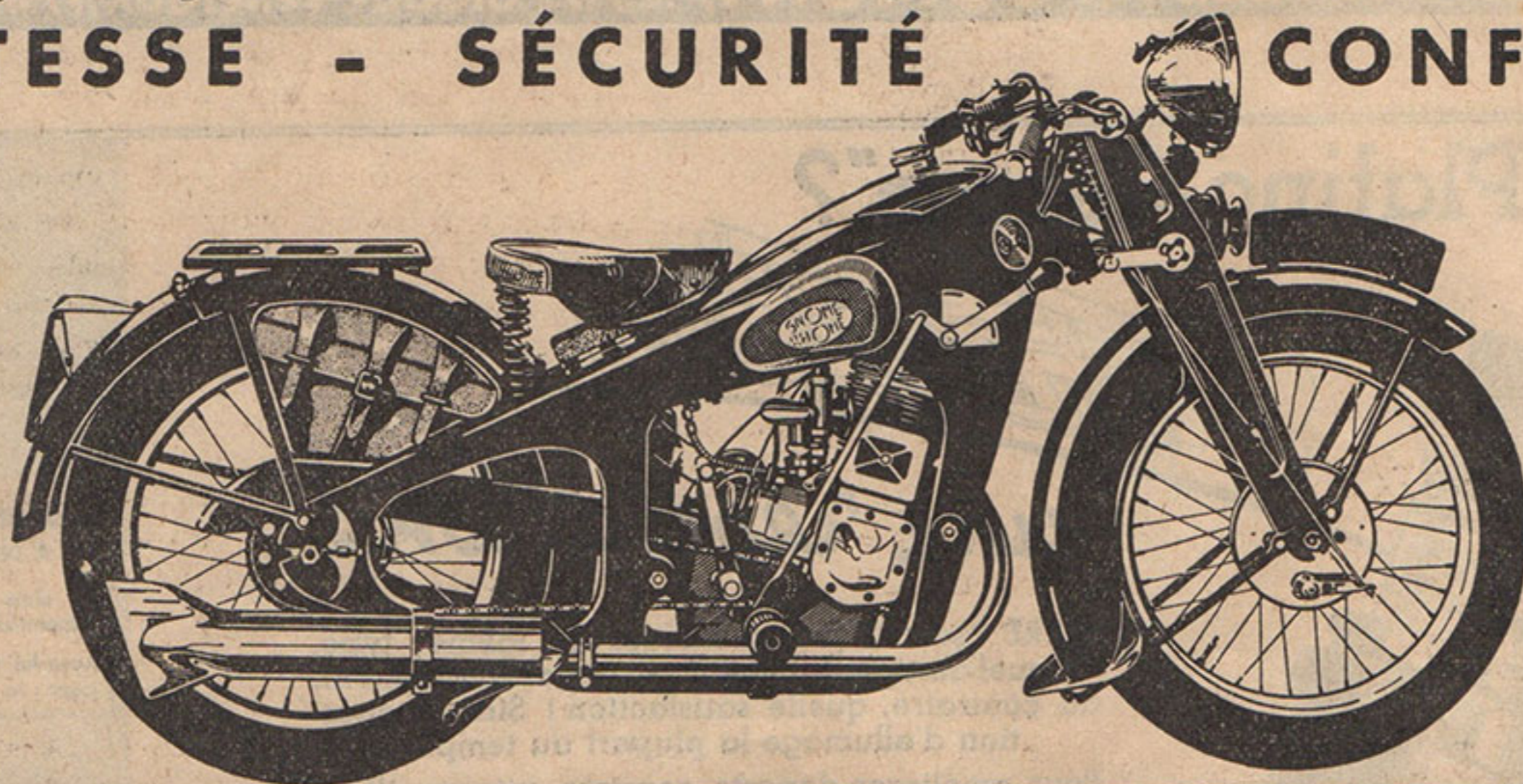
Mallerich et Vitry

E<sup>ts</sup> GURTNER à PONTARLIER (Doubs)

# GNOME RHONE

**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<sup>cc</sup> GNOME RHONE de tourisme ou  
de sport qui réunissent ces 3 qualités fondamentales :  
VITESSE - SÉCURITÉ CONFORT**



**350<sup>cc</sup> MAJOR**  
100 km.h.  
BLOC-MOTEUR  
SOUPAPES LATÉRALES  
**4 VITESSES**

**350<sup>cc</sup> SUPERMAJOR**  
115 km.h.  
BLOC-MOTEUR  
SOUPAPES EN TÊTE  
**4 VITESSES**  
SÉLECTEUR FACULTATIF

SIÈGE SOCIAL : 150, Boulevard Haussmann, PARIS-8<sup>e</sup>. — 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.



REDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITE

12, rue de Cléry PARIS (2<sup>e</sup>)

Tél. GUT. 73-32 (4 liq. gr.)

C.C. Postal 297-37

# MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI, FONDE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR CAMILLE LACOME

## ABONNEMENTS

UN AN	6 MOIS	3 MOIS
52 N <sup>os</sup>	26 N <sup>os</sup>	13 N <sup>os</sup>

FRANCE & COLONIES  
45 fr. 23 fr. 14 fr.

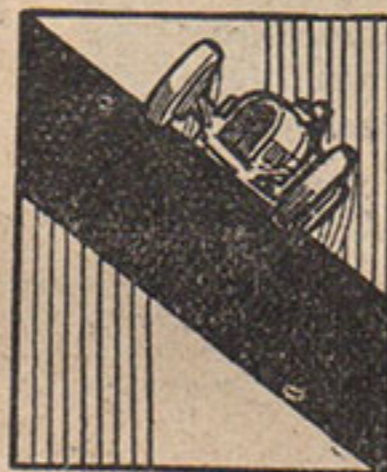
UNION POSTALE  
66 fr. 34 fr. 20 fr.

Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, 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.

## CANONS



ON, il ne s'agit pas d'armements, mais des règles de proportions. Chaque école de peintres, de sculpteurs ou d'architectes a eu ses canons. L'humble charpentier naval accepte sans les discuter certaines normes, certaines règles dérivées de l'expérience et non de savants calculs. Au demeurant, il y a certains cas où le calcul seul ne suffit pas et où il faut tenir compte de la tradition, de cette longue mise au point due à l'expérience. Le dessin

primitif est peu à peu corrigé de ses défauts. Le calcul ne sert alors qu'à confirmer les résultats de l'expérience, à les préciser et à éviter de nouveaux tâtonnements.

Qui vraiment serait capable aujourd'hui d'expliquer pourquoi on adopte tel ou tel rapport de course et d'alésage, au moins entre certaines limites. On ne peut, certes, exagérer la valeur de la course sans courir le risque de vitesses anormales du piston d'où résulteraient des difficultés de graissage et une usure rapide. Un trop gros alésage pour une cylindrée donnée empêcherait d'établir une chambre d'explosion de forme satisfaisante. Il faut, entre des solutions extrêmes, trouver un compromis. La longueur de la bielle, en particulier, rend plus difficile l'obtention d'une rigidité absolument indispensable. Si la bielle d'un moteur à longue course est trop courte, il en résulte des efforts anormaux des pistons dans les cylindres, d'où une usure prématurée.

En fait, il y a des proportions voisines. On peut sans doute choisir. Nous aurons le vieux  $85 \times 88$  et le plus moderne  $79 \times 100$ . En fait, la différence n'est pas très grande et s'établit de 1,05 à 1,2 et n'est donc pas très éloignée de l'unité! Si nous voulons diminuer la vitesse linéaire du piston, nous serons amenés, comme dans la construction automobile, à multiplier le nombre de cylindres.

## SOMMAIRE :

Informations .....	350
Deux jours à Caen, par R. Tessier ..	352
Un devoir à remplir, par R. Michoux..	354
La Sévitame .....	355
La machine de demain, sera-t-elle plus compliquée que la machine d'aujourd'hui, par Ravisse .....	356
A travers les Balkans, par G. Capliez .....	358
Influence de la forme des culasses, par F. Boitard ..	360
Sport .....	362
La 175 New-Map ..	363
Un Scooter en France Cylindrée, par F. de St-André .....	365
Questions et Réponses .....	366
Tribune libre .....	367
Humour .....	368
Constructeurs - Fabricants .....	369
Clubs .....	370

Moto Revue

### ◆ UN TRAIN DE PROPAGANDE POUR LES « ERSATZ »

Un train de propagande traversera l'Autriche pour initier la population à l'utilisation des matières de remplacement. On y trouvera tout ce que les progrès de la science allemande dans ces dernières années ont permis de découvrir dans le domaine des Ersatz.

### ◆ A PROPOS DE LA TEINTE DES SUPERCARBURANTS

Un récent jugement de la Cour de Paris rappelle que la teinte utilisée par les firmes pétrolières pour colorer les supercarburants est l'exclusivité de chacune de ces firmes si la dite teinte est déposée comme marque de fabrique du supercarburant. Il est donc interdit à d'autres firmes ou entreprises d'employer une coloration identique pour leurs produits.

### ◆ LA CIRCULATION MOTOCYCLISTE EN COTE D'IVOIRE

418 motocyclettes circulent actuellement en Côte d'Ivoire. Voici l'origine de ces motos :

France : 234 ; Etats-Unis : 16 ; Angleterre : 50 ; Belgique : 17 ; Italie : 2 ; Allemagne : 1 ; Divers : 98.

### ◆ DEUX TERROT AU TOURIST TROPHY

L'espagnol Simo est engagé aux T.T. lithweigth et junior sur Terrot 250 et 350 cmc. Bonne chance au représentant de la production française.

### ◆ UNE 350 CMC. PLUS RAPIDE QU'UNE VOITURE 3 LITRES ?

A Brooklands, le coureur motocycliste Archer, sur 350 cmc. Velocette, aurait fait des temps meilleurs de 11 secondes que le prince siamois Bira, sur une voiture de course 3 litres 8 cylindres.

### ◆ LA SUSPENSION ARRIERE ET LA MACHINE UTILITAIRE

La suspension arrière est généralement destinée, en France, en Allemagne et en Angleterre, à des machines sport, luxueuses, ou tout au moins rapides et puissantes. En Italie, ce perfectionnement se trouve aussi sur des machines utilitaires, puisque la nouvelle Gilera 250 cmc. latérales en est munie.

### ◆ LE GRAND PRIX DES PETITES MOTOS

Le 8 mai prochain, le journal *L'Auto*, en collaboration avec l'A.M.C.F., organise son habituel Grand Prix des Petites Motos, à Montlhéry. Les règlements sont actuellement soumis à la fédération. En voici les grandes lignes : 100 kms de vitesse pure sur l'anneau. Carburant libre. Cylindrées 125 et 175 cmc. Modification fondamentale : un classement séparé est prévu, dans chaque groupe, pour les amateurs.

● Dans la montée de l'Aubisque. On voit au loin les précipices.

(Photo P. Mercier, Billancourt)

# INFORM

### ◆ UNE NOUVELLE MOTOCYCLETTE ITALIENNE

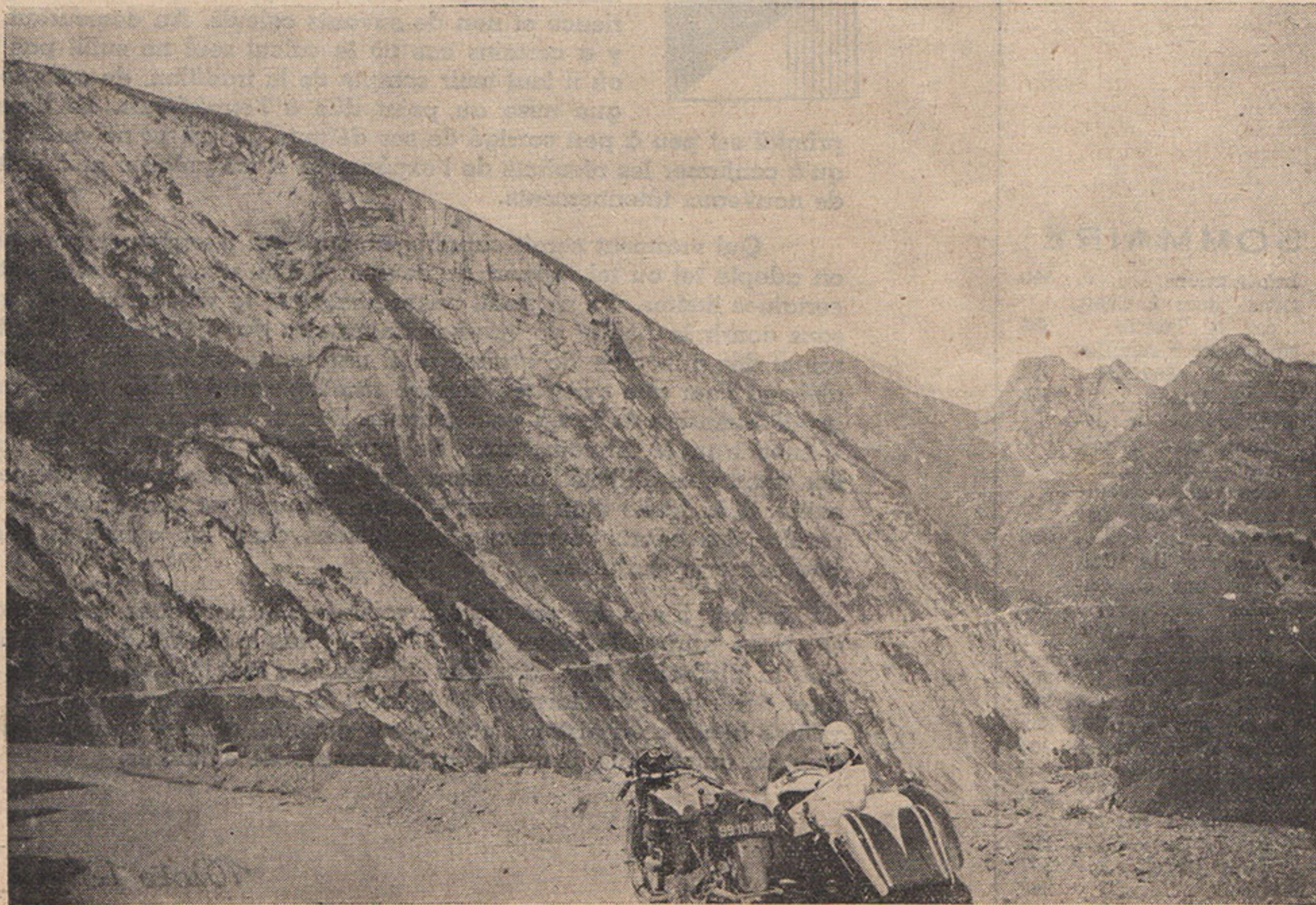
Une nouvelle marque vient de se créer en Italie et présente une motocyclette de grand sport ou de compétition inspirée de la Vincent HRD.

Le moteur est un 500 cmc. (85 x 88) à culbuteurs et distribution surélevée. Les tringles de commande de la distribution sont inclinées et culbuteurs et soupapes fonctionnent dans un bain d'huile. Marchant au super carburant avec un taux de compression de 6,5, cette machine atteint le 145. Il est évidemment possible d'augmenter sa vitesse par l'accroissement du rapport volumétrique.

Cette machine poursuit ses essais en compétition.

### ◆ LES ESSAIS DE MOTOCYCLETTES A MONZA

La 250 cmc. Guzzi à compresseur, aux mains de Pagani, a atteint le 182 kmh. sur l'autodrome de Monza battant plusieurs records mondiaux, mais la Benelli n'a pu dépasser le 165 kmh. La Gilera-Rondine 4 cylindres, avec Aldrighetti comme pilote, a été chronométrée à la moyenne de 215.





# ATIONS

## ◆ LE GRAND PRIX DE SUEDE

Le Grand Prix de Suède est fixé pour le 14 août, mais le circuit habituel de Saxtorp, près de Malmoë, n'a pas été retenu cette année. En effet, il empruntait en partie une piste sablée très dangereuse. Un autre circuit sera désigné prochainement.

## ◆ LES SIDECARISTES SE PREPARENT, EN SUISSE

Le sidecariste Staerkle et sa passagère, son épouse, sont rétablis de leur accident au dernier Grand Prix d'Europe. Kirch, le coureur d'Universal, doit recevoir une nouvelle machine qui fera des étincelles, Memoly, un coureur Fribourgeois, doit affronter aussi sur Universal 850 cmc. les courses de sidecars 1000 cmc.

## ◆ LES 200 MILES DE LEINSTER

Les 200 miles de Leinster se courront le 7 mai prochain sur le circuit triangulaire de 9 kms 650 de Tallaght-Templeogue-Oldbawn, près de Dublin (Irlande).

## ■ BARRE ■

Barré, le motoriste bien connu, établi 123, avenue Foch, au Parc St-Maur, est décédé le 7 avril dernier. Il avait participé à plusieurs épreuves de tourisme, notamment à Paris-les Pyrénées-Paris.

Ses obsèques ont eu lieu le lundi 11 courant, au Parc Saint-Maur, cimetière Condé, en présence de sa famille et de ses nombreux amis.

## ◆ PAS DE CHANGEMENT

On nous avait annoncé prématurément la cession du magasin de M. Armandeau, côte de Suresnes. Par suite de circonstances imprévues, sans rapports d'ailleurs avec cette affaire, l'éventuel successeur de M. Armandeau a dû abandonner subitement son intention première. Donc, aucun changement pour l'instant.

## ◆ CONTRE LE RECORD DE HENNE

Fernihough s'est rendu à Gyon-Budapest, en Hongrie, et doit tenter prochainement de ravir à Henné le record du monde de vitesse sur un kilomètre. En raison des circonstances atmosphériques actuelles peu favorables, la tentative est reportée à la fin de ce mois.

## ◆ LE CIRCUIT DE BOURGES

Le circuit de Bourges se déroulera le 15 mai, sur un parcours de 2.300 mètres. Ce parcours, de forme triangulaire, se décompose ainsi : une ligne droite de 1 km, entre les villes Bourges-Issoudin, puis un virage à angle droit, et une autre droite longeant l'aérodrome. La troisième ligne droite est tracée dans l'herbe, au milieu du champ d'aviation. Tous renseignements au Moto-Club du Berry.



Des essais de la Sevitame ont été effectués par les autorités militaires. Voici, à Fontainebleau, le général Duffieux juste devant le maréchal des logis Navarre qui pilote la machine. A gauche : Le général de la Porte du Theil lève la main.

## ◆ UN VIEUX SPORTIF

Au cours d'une interview relative à son dernier accident, Nuvolari, le champion automobile, déclarait que son père, âgé de 74 ans, roulait encore tous les jours à motocyclette.

Voilà un bel exemple à opposer aux arguments des motophobes.

## ◆ UNE EQUIPE DE LA FEDERATION SUISSE

La Fédération Suisse a l'intention de mettre sur pied une équipe nationale qui disputerait les grandes compétitions européennes, savoir : Grands Prix de Belgique, de France, d'Allemagne de la Montagne, d'Europe, d'Italie et les Six Jours Internationaux.

## ◆ GEISS SE RETIRE

Geiss, le brillant pilote de D.K.W., abandonne la moto, après une carrière bien remplie (treize ans d'activité). Ce spécialiste des 250 cmc. était un des meilleurs pilotes de sa catégorie, et son retrait prive la D.K.W.-Auto-Union d'un sérieux atout.

## ◆ PEUGEOT DANS LE TOUR DE FRANCE

Peugeot participera au Tour de France en 500 cmc., avec ses deux chefs de file, Pahin et Narcy.

## ◆ LA COURSE INTERNATIONALE DE LA VILLE DE HAMBOURG

Cette épreuve aura lieu le 8 mai prochain et sera réservée aux 250, 350 et 500 cmc., ainsi qu'aux voitures sport.

## ◆ LES TROIS JOURS INTERNATIONAUX

La F.M.B. organise, du 26 au 29 mai, avec la collaboration des Fédérations hollandaise et germanique, les Trois Jours Internationaux.

Le premier jour, le parcours de l'épreuve empruntera la Belgique, le second la Hollande, et le troisième l'Allemagne. L'épreuve finale de vitesse se déroulera sur le circuit de Spa-Francorchamps.

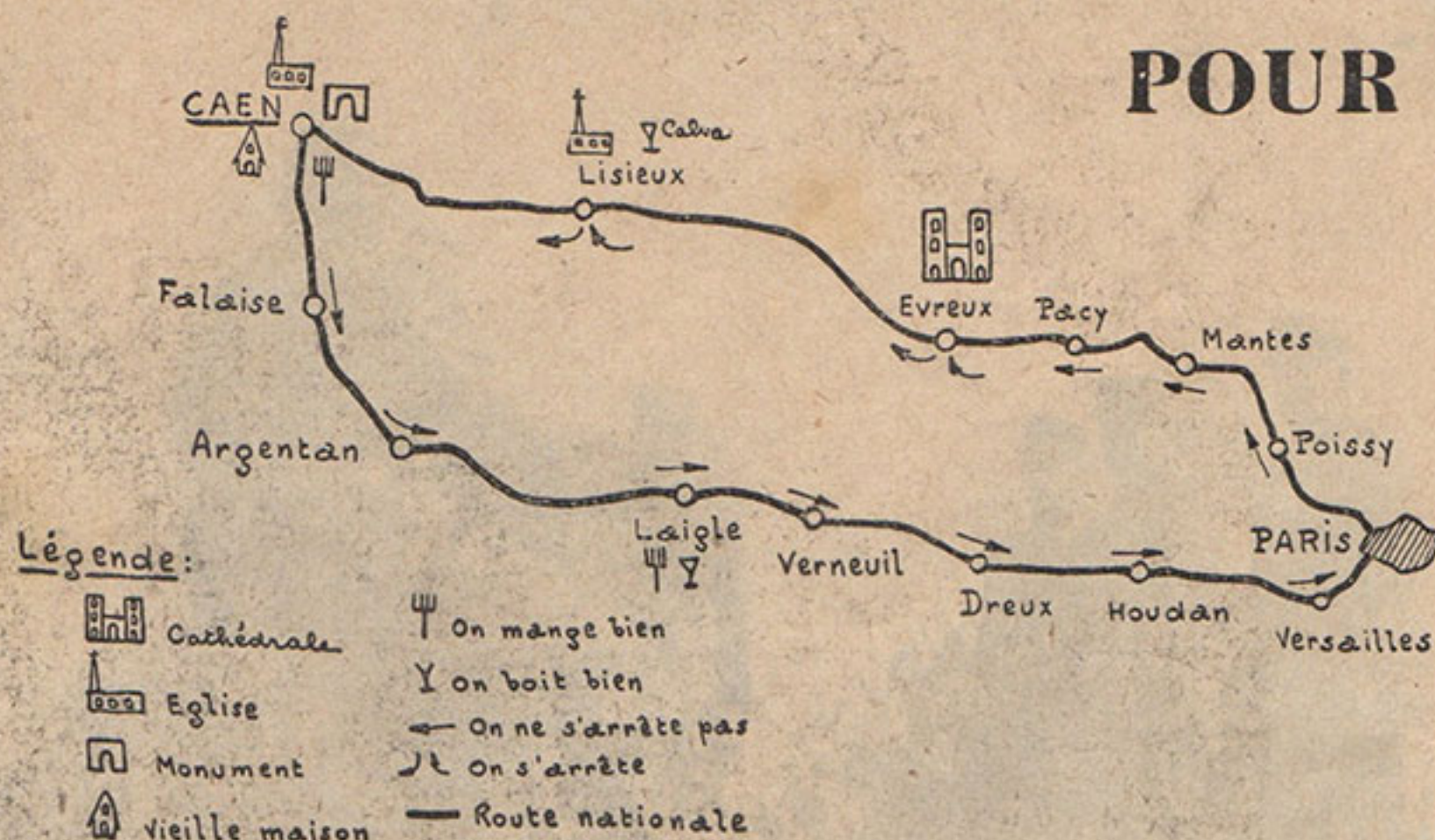
Des équipes nationales pour chaque pays peuvent y participer.

Si vous voulez vendre ou acheter une moto d'occasion, utilisez et consultez les Petites Annonces de « Moto-Revue ».

N'oubliez pas qu'exceptionnellement, dans le numéro du 28 avril, les Petites Annonces de ventes de motos seront classées par ordre de prix.

## POUR LES PARISIENS

# DEUX JOURS



Chacun son tour. Voici aujourd'hui un itinéraire destiné aux Parisiens.

En tablant sur une moyenne vraie de cinquante à l'heure, nous serons à Caen en moins de cinq heures.

Départ le matin à sept heures. La N. 13 défile sous nos roues. Voici Poissy, Mantes, Pacy, que nous surprenons au réveil, dans toute la quiétude du clair et déjà ensoleillé matin. Quelques boutiques s'ouvrent timidement, le facteur s'achemine, chargé de son gros sac tout bourré de joyeuses missives... Nous filons, nous traversons ces villes sans nous arrêter.

Ce matin, nous sommes des touristes pressés... Et puis, nous aurons l'occasion d'y venir flâner d'autres fois au cours de l'été...

Au loin, apparaît une ville. Evreux. Déjà quatre-vingt-dix kilomètres de parcourus. Pourquoi ne prendrions-nous pas un bon café ? Je connais près de la gare certain petit bistro où il est excellent. C'est assez rare, près d'une gare, pour que nous le signalions. Peut-être aussi, si nous n'avons pas la hantise de la moyenne, ferons-nous un petit tour dans la ville : Eglise Saint-Taunin, Tour de l'Horloge, Cathédrale Notre-Dame... En route à nouveau, droit sur Bernay que nous passons rapidement pour nous arrêter à Lisieux. C'est une escale obligatoire.

Lisieux, c'est déjà le Calvados. Et on se laisse facilement attendrir par un vieux Calva... ça aide à faire la route. Pour votre femme, une bonne bolée de cidre. Attention au passage sous le porche de l'Hôtel-de-Ville qui est interdit certains jours. On visite le musée du Palais de Justice, les églises Saint-Pierre et Saint-Jacques. Cette dernière a beaucoup de caractère très personnel. Dans la rue au Char, on trouve l'Hôtel de Normandie, on y mange bien.

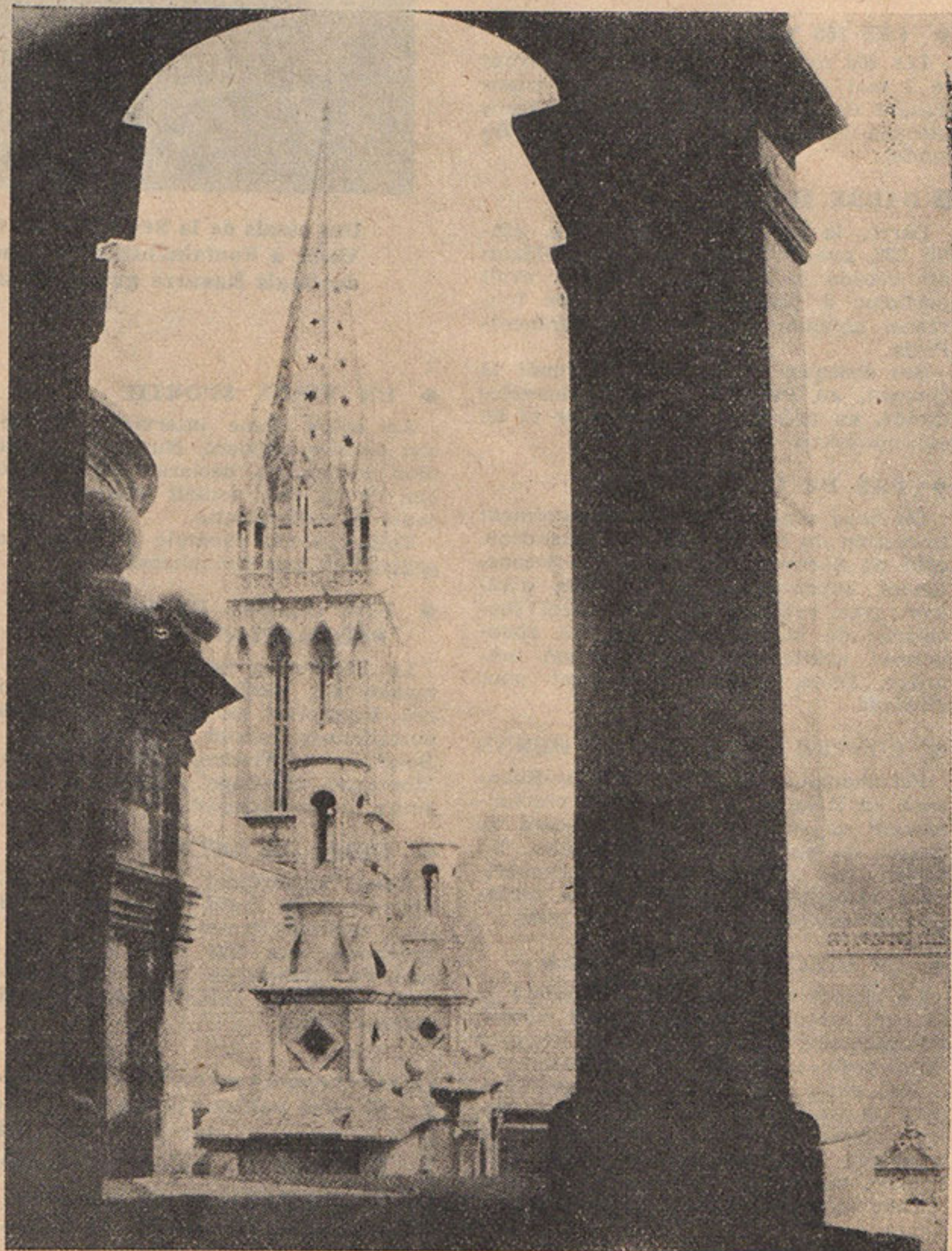
La route est belle jusqu'à Caen. Toujours la N. 13. De beaux virages que l'on peut prendre vite (s'ils ne sont pas abîmés depuis l'année dernière).

Caen est située dans la Basse-Normandie, un des coins les plus beaux et les plus doux de la France, un véri-

table tapis de verdure dont la calme beauté surprend un peu nos yeux de Parisiens, trop habitués au remue-ménage incessant de la ville.

Caen, c'est une vieille ville, avec de

Les flèches de l'église St-Pierre, à Caen.



# RS A CAEN

Lisez dans notre prochain numéro : Dijonnais, allez à Nancy et à Strasbourg.

vieilles rues, de vieilles maisons, de vieilles églises, de vieux clochers. C'est une ville ducale d'une grande splendeur architecturale... On l'a surnommée : « la ville aux clochers ».

Plus de dix siècles d'âge font de Caen une cité bien pittoresque et bien attachante à visiter. Des rues tortueuses au centre la ville, bordées de maisons antiques et séculaires aux frontons sculptés et aux lucarnes enjolivées de délicats ornements.

Ce qui fait le charme de Caen, c'est que toutes ces vieilles choses, tous ces vestiges d'un autre temps ont gardé leur entier caractère, leur aspect d'autrefois. Et nous ne pouvons manquer de féliciter ceux qui ont à charge les beautés de cette ville, d'avoir su lui conserver l'empreinte indélébile du temps.

Nous ne nous attarderons pas dans les rues modernes à travers le fouilli des voitures pétaradantes circulant entre deux rangées de magasins ultramodernes. Nous nous faulillerons dans les vieilles rues et, au cours de notre trajet, nous découvrirons ces anciennes demeures princières, véritables splendeurs, et qui ont nom : Hôtel d'Escoville, Hôtel du Than, Hôtel des Monnaies, maison des Quatrans...

En peinant un peu, peut-être, nous escaladerons les vieux quartiers de Vaugueux pour arriver à la place du vieux sémaphore d'où nous admirerons cette forteresse formidable qu'est le Château (construit par Guillaume le Conquérant et ses fils). Ce château, c'est toute l'histoire de Caen, c'est le témoin immuable d'un éternel défilé de troupes : hordes saxonnnes, baronnets normands, reîtres et lansquenets allemands, soldats du Roi d'Angleterre, dragons de Louis XIII, hommes d'armes du Duc d'Harcourt, soldats de la République, grognards de l'Empire, mobiles du Calvados, poilus de la Grande-Guerre.

Dans les cent clochers de la ville, on retrouve tous les styles : art Roman, art Gothique, art Renaissance. Des clo-

chers fins, élancés, gracieux, sveltes, qui semblent percer à travers les ans le ciel bleu ouaté de gris de la Normandie.

On admirera la majesté de la nef Saint-Etienne, écrasante, sombre, hautaine, distante, solennelle, qui vous empreint de respect et de gravité.

Et puis, mes chers lecteurs, laissez-vous donc conduire. Pour visiter agréablement Caen, sans perte de temps, sans tâtonnements, voici un itinéraire :

1. Départ de la Place Saint-Pierre.
2. Boulevard des Alliés vers l'église Saint-Pierre et les Halles à l'extrémité desquelles il y a la tour du Roy.
3. Continuer le boulevard des Alliés et Place Courtonne, jeter un coup d'œil sur le bassin et le vieux port.
4. A gauche de la gare des tramways, prendre la rue Samuel-Bochard, tourner à droite dans la rue Basse et prendre ensuite à gauche, la rue Manissier qui conduit directement à la place Saint-Gilles.
5. Obliquer sur la droite et visiter l'église Sainte-Trinité ou Abbaye aux Dames (pour visiter la crypte et le tombeau de la Reine Mathilde, s'adresser au concierge de l'Hôtel-Dieu).
6. En face de l'Hôtel-Dieu, et à droite, visiter la très vieille église St-Gilles et descendre en ville par la rue des Chanoines.
7. Au milieu de cette rue, prendre à droite la rue Leroy et tourner à gauche pour aller place du Sépulcre, splendide coup d'œil sur le château. A droite de cette place, on remarque quelques murailles et une porte romane de l'ancienne église Collégiale



A Caen : Les fossés du Château-Fort.

ou du Saint-Sépulcre, la plus vieille église de Caen.

8. Redescendre ensuite par les rues Leroy, des Chamoinnes et Montoir-Poissonnerie. Au coin de la rue Porte-auburger, voir les vieilles maisons à pignons du seizième siècle.

9. Place du Marché au Bois, prendre à droite la venelle qui conduit à la place du Château et aux Fortifications. On voit les larges et profonds fossés et la porte fortifiée avec son pont-le-vis.

10. Redescendre place du Marché-au-Bois et Place Saint-Pierre. Visiter l'église Saint-Pierre.

11. Sur la place Saint-Pierre, entre les numéros 8 et 10, franchir le porche et voir l'Hôtel de Valois et d'Escoville.

12. Prendre la rue Saint-Jean. A l'entrée, à gauche, au n° 19, admirer la curieuse maison d'angle et à quelques mètres plus loin, au n° 18, prendre à droite l'impasse du Than et remarquer au fond l'Hôtel du Than. Revenir place Saint-Pierre et prendre la rue de Geôle. Voir au n° 17 la maison ornée de sculptures et de médaillons. Au fond, au n° 31, la maison des Quatrans.

13. Revenir place Saint-Pierre, prendre à gauche la rue Saint-Pierre, voir aux n° 52 et 54 les curieuses maisons de bois du quinzième siècle.

14. Prendre la rue Froide et visiter l'église Saint-Sauveur.

15. Remonter la rue Froide, prendre la rue aux Namps et à gauche, la rue

Pasteur jusqu'à la place Saint-Sauveur.

15. Remonter la rue Froide, prendre à droite la rue de la Monnaie et voir l'Hôtel de Duval de Mondrainville. Prendre la rue aux Namps et à gauche la rue Pasteur jusqu'à la Place Saint-Sauveur, obliquer à gauche et jeter un coup d'œil sur la vieille église Saint-Sauveur-du Marché.

16. Suivre la ligne du tramway en montant par la rue Pémagnie jusqu'à la place Saint-Martin et les fossés St-Julien.

17. Tourner à gauche sur la place Saint-Martin et prendre la rue du même nom jusqu'au n° 56, continuer par la rue Bicoquet et la rue Saint-Nicolas, voir l'église Saint-Nicolas, chef-d'œuvre de pure architecture normande.

18. Descendre par la venelle Saint-Nicolas, la place des Petites-Bougeries et la rue Guillaume-le-Conquérant jusqu'à l'Obélisque, tourner à droite et visiter l'église Saint-Etienne ou Abbaye aux Hommes. Voir au centre du chœur la pierre tombale de Guillaume le Conquérant.

19. En sortant de l'église, visiter le Lycée, ses boiseries, ses ferronneries, son cloître, reprendre la rue Guillaume-le-Conquérant, tourner à droite dans cette rue et, place Fontette, jeter un coup d'œil sur le Palais de Justice et la place Saint-Sauveur. Prendre la place du Parc d'où l'on a une vue d'ensemble sur le Lycée, un des plus beaux de France, l'église Saint-Etienne avec, au premier plan la statue de Louis XIV en empereur romain. A gauche de cette place, à l'angle de la rue Arcisse de Caumont, voir l'église Saint-Etienne-le-Vieux.

20. Continuer par la rue Arcisse-de-Caumont, voir au n° 33 le musée de la Société des Antiquaires de Normandie. Arrivée place Malherbe, voir en face la maison où naquit Malherbe, prendre la rue Saint-Laurent et voir à droite l'église Notre-Dame.

21. En continuant par la rue Jean-Eudes, vous arriverez place de la République, face à l'Hôtel-de-Ville, ancien séminaire des Eudistes. Dans la cour de l'Hôtel-de-Ville se trouve, à gauche, le musée de peinture.

22. Prendre la rue Auber et, place Gambetta, jeter un coup d'œil d'ensemble sur la Préfecture, construite sur l'ordre de Napoléon 1<sup>er</sup>. A l'extrémité de la place Gambetta prendre à gauche le cours Circulaire et le cours Sadi-Clarnot : vue sur la Prairie, l'Hippodrome, un des plus beaux de France.

23. Par les rues du 11-Novembre et Saint-Jean, retourner au centre de la ville. Au n° 209 de la rue Saint-Jean se trouve la maison du poète Malfilâtre, au n° 157 visiter l'église Saint-Jean avec sa tour penchée, inclinée de 2 m. 28 ; au n° 138 se trouve la maison de Charlotte de Corday ; au n° 94 une très vieille maison de bois ; au n° 70 prendre la rue de Bernières jusqu'au boulevard des Alliés, vous avez

## Motocyclistes, vous avez un devoir à remplir

**V**OUS allez rouler pour les vacances, vous allez partir vers des contrées inconnues de vous et en goûter les charmes.

Vous allez aussi abandonner momentanément votre motoriste habituel, votre pompiste de tous les jours.

Sans doute, sur la route, quand le réservoir sera presque vide, vous arrêterez-vous à la première pompe venue. Et vous aurez tort...

Il faut choisir votre pompe pour vous ravitailler.

Aujourd'hui, sur les routes de France les pompes sont nombreuses, on en trouve à chaque kilomètre pour ainsi dire, heureusement pour nous. Mais ces pompes, tout le monde les détient. Elles ne sont plus uniquement l'apanage du garagiste et du motoriste. Il y a l'épicier, le cafetier, le boulanger, le droguiste... et même le boucher qui en ont une devant leur porte.

Je ne m'élève pas contre ces commerçants qui profitent très justement des facilités qu'on leur accorde. Ils ne seraient pas des commerçants s'ils ne le faisaient pas. Mais que diraient-ils si le garagiste vendait du macaroni, de la bière, du pain, de la camomille et du rôti de veau ?

Sauf en cas de panne sèche, bien entendu, nous devons donner la préférence au garagiste et au motoriste.

Ce ne sont ni l'épicier, ni le boulanger qui nous vendront de l'essence le dimanche, puisqu'ils sont fermés. Ce ne sont pas eux qui nous dépanneront puisqu'il n'ont même jamais une pompe pour regonfler un pneu. Ce ne sont pas eux qui tireront d'un tiroir le petit

écrou, le maillon de chaîne, la bougie ou la rustine.

Ils vendent de l'essence, c'est tout. Et encore, ni le dimanche ni les jours fériés, les « jours » du tourisme. Alors ?

Le motoriste, lui, reste ouvert le dimanche et les jours de fête. Parce qu'il sait que, parmi nous tous, quelques-uns auront besoin de lui.

Lui ferons-nous l'injure de le considérer comme tout juste bon à nous dépanner, lui ferons-nous l'injure d'acheter notre essence deux ou trois kilomètres avant ou après son modeste atelier ?

Le motoriste, c'est « nous », c'est la même grande famille motocycliste qui souffre des temps si durs, des taxes et des impôts, de l'incompréhension d'une partie de la masse et des Pouvoirs publics. Tous ses membres doivent se soutenir, s'aider, s'épauler dans la défense de leurs intérêts communs.

Achetons notre essence au garagiste et au motoriste, uniquement. Nous les aiderons dans leur métier, nous les récompenserons de rester ouverts le dimanche et les jours de fête alors que d'autres vont se promener, nous leur feront gagner un peu d'argent dont ils ont besoin tout comme nous.

Ils nous récompenseront d'un conseil, d'un coup de chiffon sur le carter qui suinte, d'un bout de chatterton au raccord qui fuit...

Motocyclistes, achetez votre essence aux garagistes et aux motoristes dont c'est le métier d'en vendre, voilà le devoir que vous devez remplir pour Pâques.  
René MICHOUX.

devant vous le Théâtre, inauguré en 1838. Vous terminerez cette promenade par le boulevard des Alliés, jusqu'à la si belle église Saint-Pierre.

Nos lecteurs nous pardonneront ce long et peut-être un peu sec itinéraire à travers cette bonne ville de Caen, perle de la Basse-Normandie. Notre excuse est simple : Nous avons voulu leur rendre service en leur évitant la recherche du chemin, en les guidant sûrement afin qu'ils puissent visiter le maximum de choses intéressantes dans le minimum de temps.

Nous souhaitons à tous nos lecteurs qu'ils goûtent comme nous les beautés de cette ville. Son passé historique et ses monuments splendides ne l'empê-

chent pas d'être vivante et moderne, animée et accueillante.

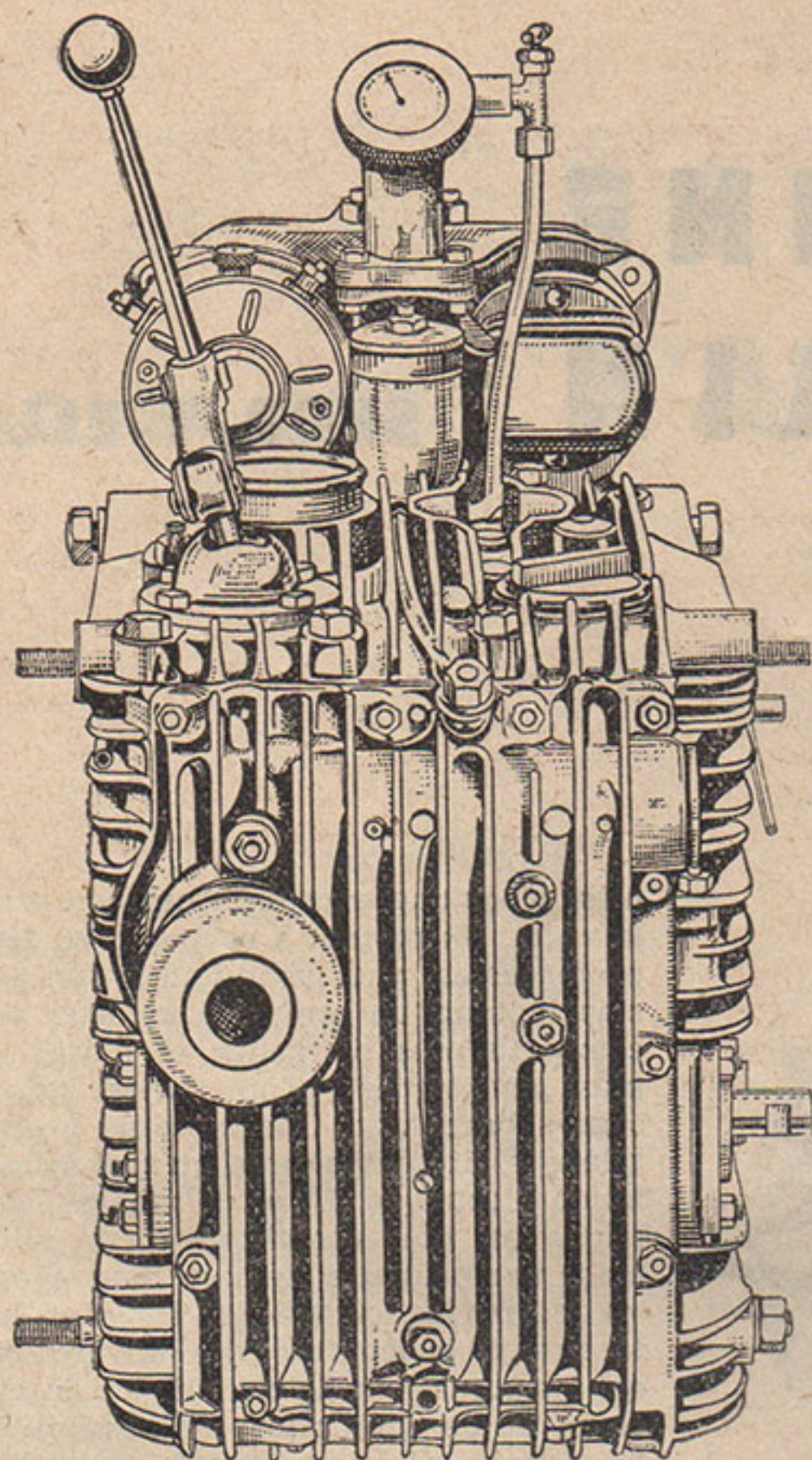
Pour varier, au retour, notre trajet de l'aller, nous reviendrons par Falaise, Argentan, Laigle, Verneuil, Dreux, Houdan, Versailles. Et rentrant à Paris, tout plein de la joie de ces deux jours passés agréablement, nous redirons ces quelques vers d'un poème d'Athis de Segrais :

» Caen par son assiette et commode et  
[plaisante  
» Par son air toujours pur, sa demeure  
[riante  
» Par ses prés, par ses eaux et par mille  
[beautés  
» Justement se dispute aux plus nobles  
[cités.

Roland TESSIER.

## Quelques nouveaux détails sur la SEVITAME

Voici quelques nouveaux détails de la Sévitame. Rappelons que son bloc est un deux cylindres à deux temps avec boîte à 3 vitesses normales et une vitesse treuil, démultipliée de 60 à 1. Tout le groupe est refroidi par une circulation d'huile qui lui permet de tourner des heures en petite vitesse, sans aucun échauffement. Les illustrations ci-contre donneront mieux qu'un long article les précisions techniques qui intéressent nos lecteurs.

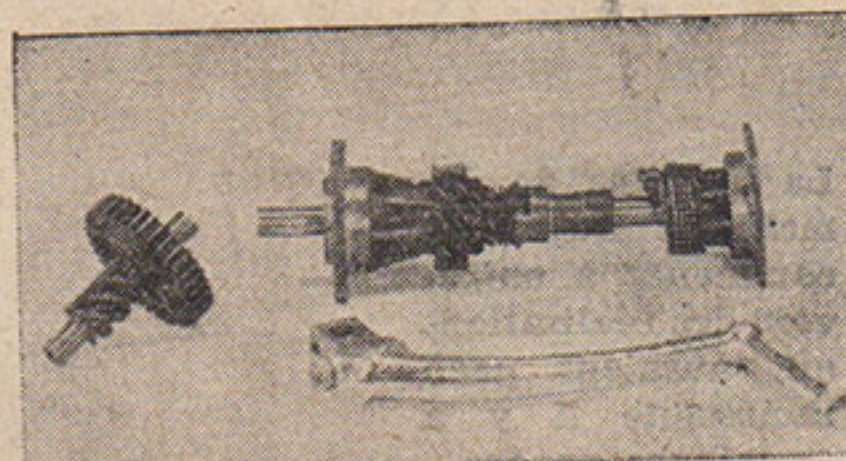


Ci-dessus : Le moteur Sevitame face à la route.

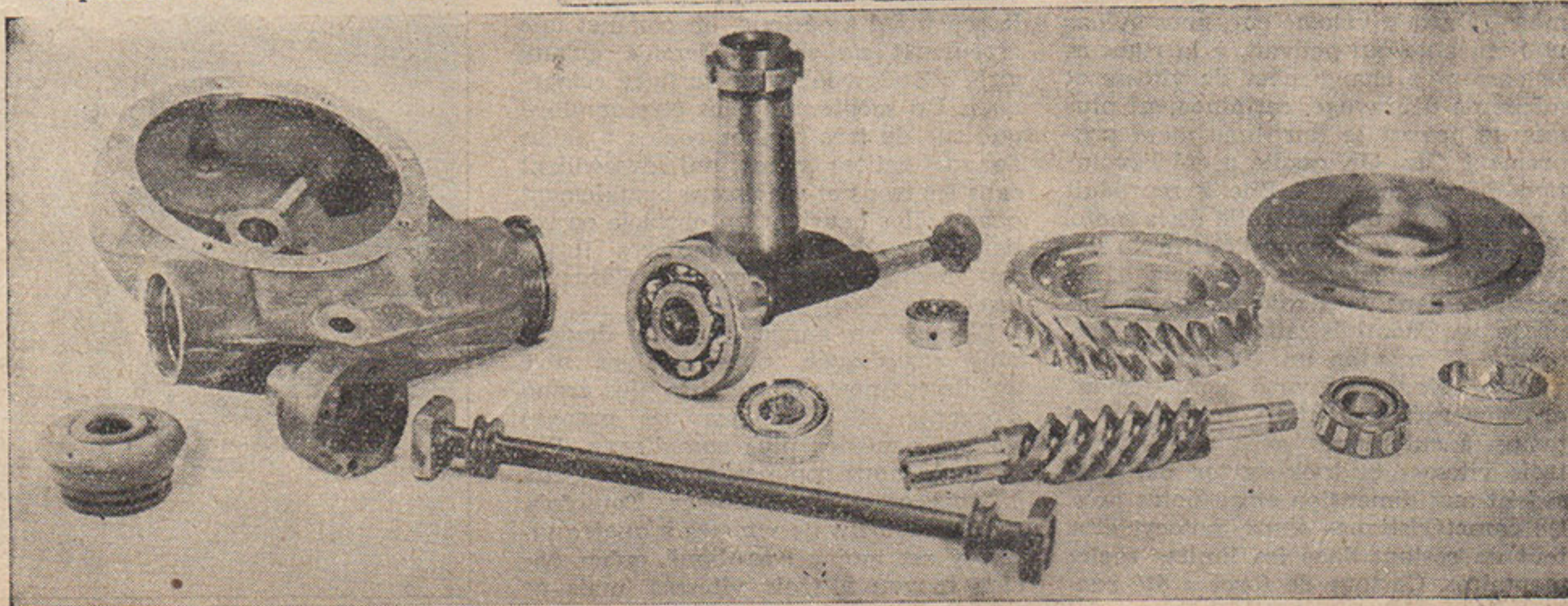
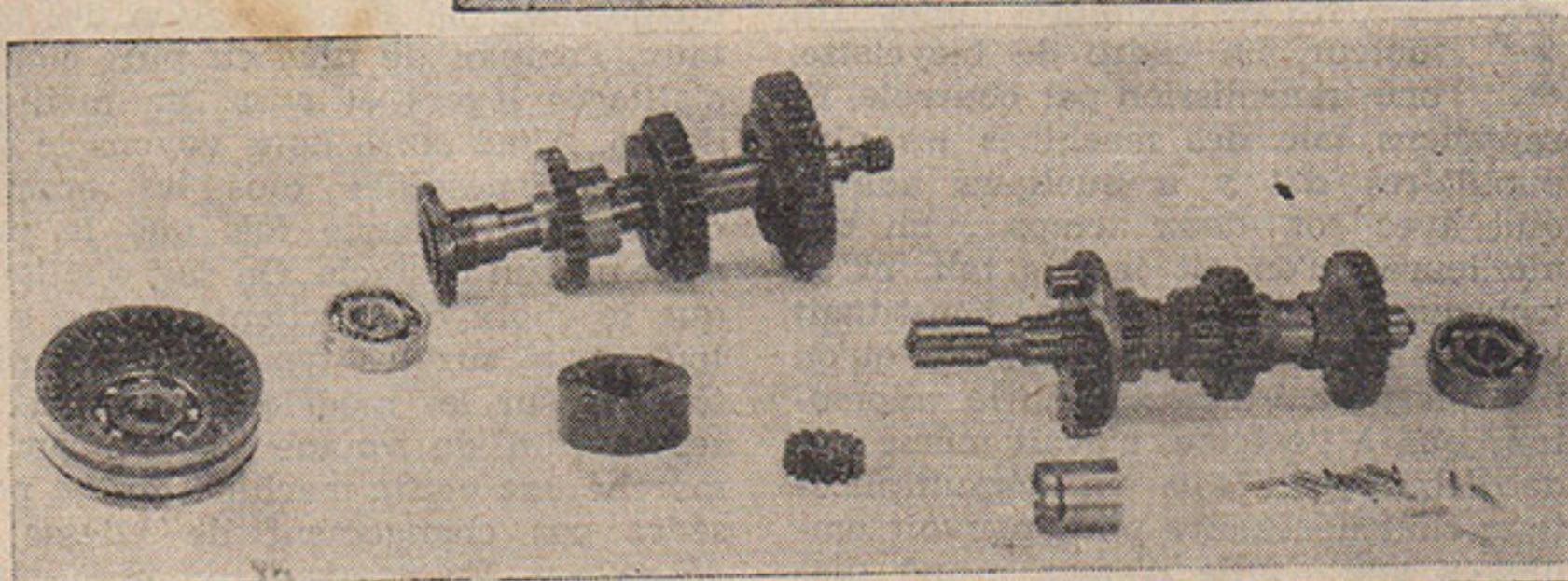
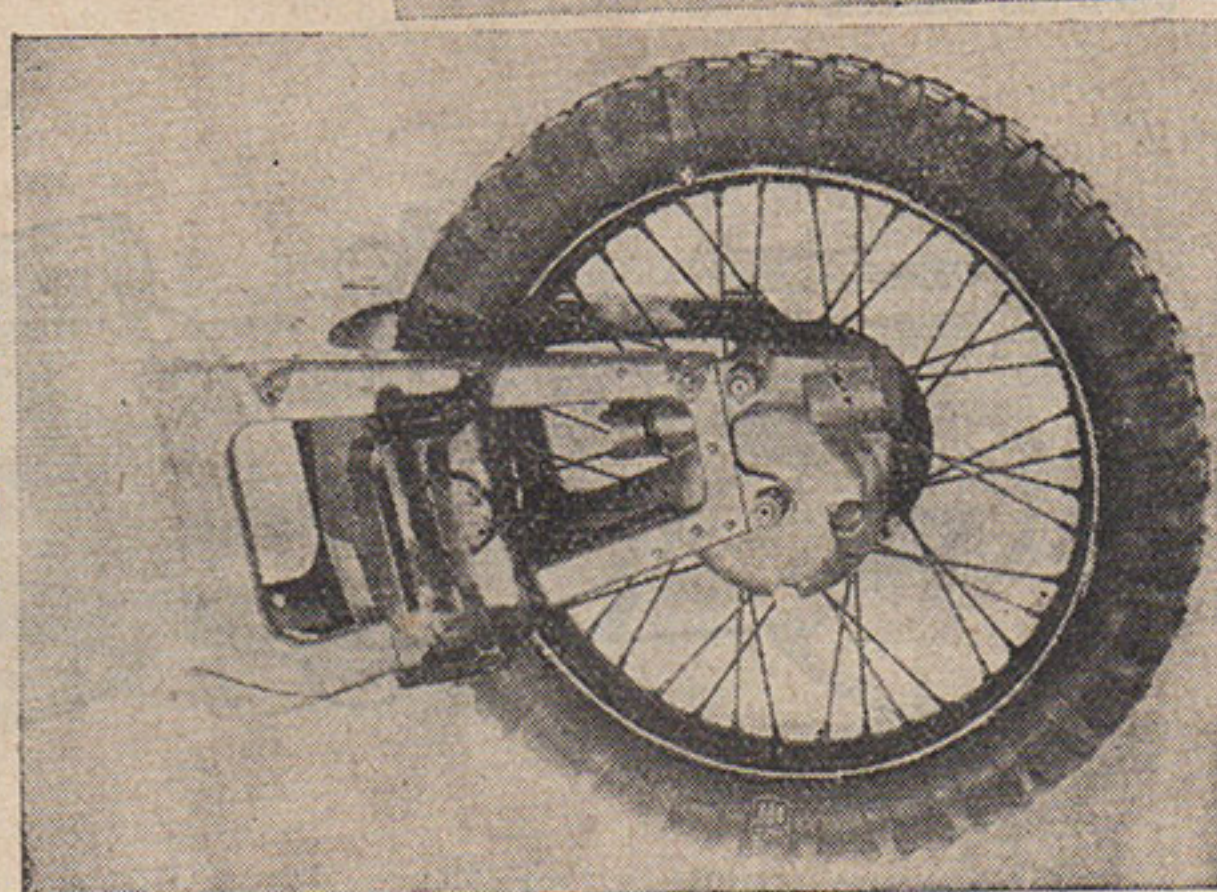
A droite : les organes de la boîte de vitesses ; le plateau comportant deux satellites commande par la couronne à denture interne la vitesse-treuil, le tout monté sur billes ou aiguilles.

Ci-dessous : les organes d'entraînement de la roue arrière par couple à taille hélicoïdale et vis sans fin ; l'arbre de transmission est du même acier que les arbres de torsion servant à la suspension de certaines voitures.

Eléments du kick-starter. Ceux-ci, entièrement incorporés dans le bloc moteur, sont néanmoins indépendants et immédiatement accessibles.



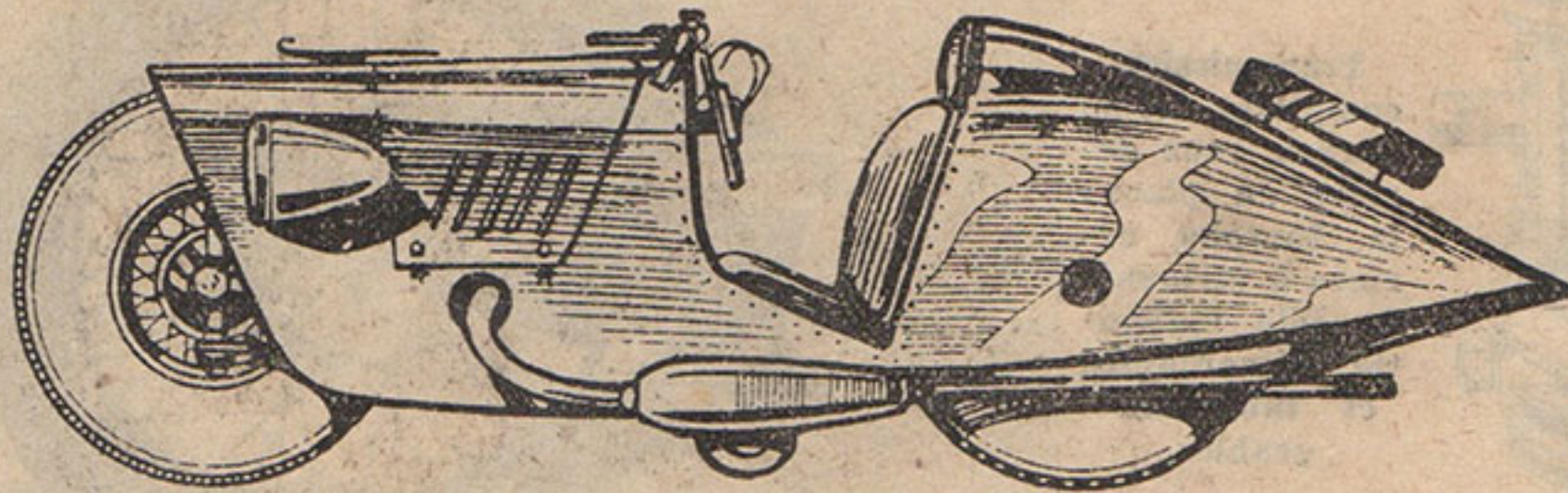
Transmission complète, moins l'arbre, roue arrière en place ; la fourche arrière à éléments de tôle emboutie démontables et interchangeables.



# LA MACHINE DE DEMAIN

## SERA-T-ELLE PLUS

La machine de demain ? Déjà on commence à entrevoir des réalisations qui auraient paru impossible il y a quelques années.



**P**RENONS les premières motos : Un moteur, un cadre de bicyclette, une transmission par courroie. Et rappelons une des machines les plus populaires d'il y a quelques années qui, avec son deux temps, un des meilleurs qu'on ait jamais fait, et sa transmission par courroie, constituait le type le plus simple de moto qu'on pût imaginer. Puis est venu le vélomoteur qui, à l'origine, n'avait même pas de débrayage. Mais un démultiplicateur était nécessaire pour pouvoir employer une poulie d'assez grand diamètre. Dans le vélomoteur, nous avons une machine qui pouvait, à la rigueur, se passer de changement de vitesse et même de débrayage, certainement plus que ne pouvait le faire une moto proprement dite. Or, quelle a été l'évolution du vélomoteur ? Elle a reproduit à peu près exactement celle de la moto. Très vite, on a reconnu l'utilité du débrayage et même, dès que cela a été possible, dans la limite de poids imposée par l'administration, on s'est empressé de monter un changement de vitesse. Nous trouvons actuellement des supervélomoteurs à moteurs à 4 temps, à culbuteurs, avec une boîte à trois vitesses et kick-starter qui possèdent aux dimensions et au poids près, les caractéristiques d'une motocyclette, tout en restant dans les limites réglementaires. Ce tour de force a été ren-

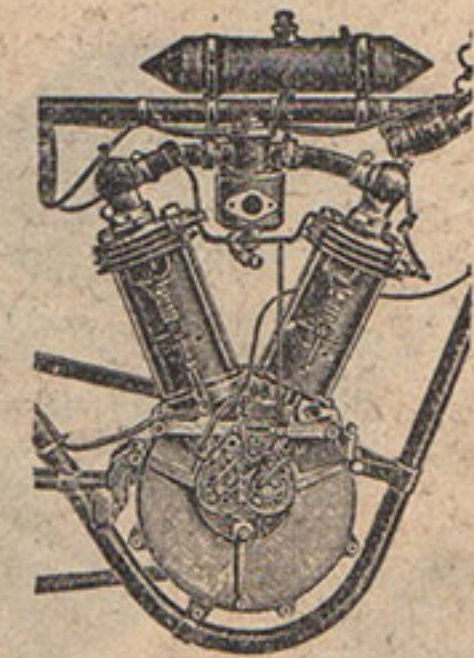
du possible par l'amélioration des métaux, l'emploi de plus en plus étendu d'alliages légers et aussi un meilleur dessin. Ainsi donc, nous voyons le vélomoteur posséder tous les organes d'une moto, chaque fois que le prix n'est pas un obstacle. On sait d'ailleurs que le choix de la clientèle s'est surtout porté sur les types de luxe plutôt que sur les modèles populaires. Il serait vain de vouloir mettre sur le marché une petite machine qui ne possédât pas changement de vitesse et débrayage. En essayant de ressusciter le scooter d'Amérique, on commet une erreur. Il ne servira jamais qu'aux girls d'Hollywood pour se faire remarquer. Un scooter ne peut être employé que sur de très bonnes routes à cause de ses petites roues qui descendent dans les trous et réagissent brutalement quand elles heurtent un obstacle en relief. Mais, de toutes manières, il serait condamné par le manque d'organes essentiels.

D'année en année, la moto devient plus compliquée, nous voulons dire qu'elle comporte un nombre plus grand d'organes et aussi que ces organes sont eux-mêmes plus compliqués. Par exemple nous sommes passés de deux à trois et quatre vitesses. Toutefois, un changement de vitesses à quatre vitesses est moins compliqué qu'un ancien moyeu à trois vitesses, mais ce

n'est là qu'une exception qui confirme la règle. Un moteur à soupapes en tête protégées est plus compliqué qu'un ancien moteur, un graissage à carter sec comporte plus d'organes et d'organes plus compliqués qu'un ancien graissage à barbotage. Une lanterne à acétylène était plus simple qu'une installation électrique. Et un allumage électrique est plus compliqué qu'un allumage par brûleurs. En fait, nous avons vu les perfectionnements les plus intéressants rencontrer des adversaires qui les accusaient de compliquer la machine et de multiplier les possibilités de pannes. Croit-on que la magnéto, la soupape d'admission commandée et d'autres améliorations universellement adoptées aient été acceptées d'emblée sans discussion et sans critiques.

Pourquoi tient-on tant à la simplicité ? Pour trois raisons principales : 1° Le moindre prix de revient ; 2° La diminution des possibilités de panne ; 3° La facilité d'entretien. Ces raisons sont-elles vraiment valables ?

Il y a loin du moteur de 1905 à celui d'aujourd'hui.



# LA MACHINE D'AUJOURD'HUI

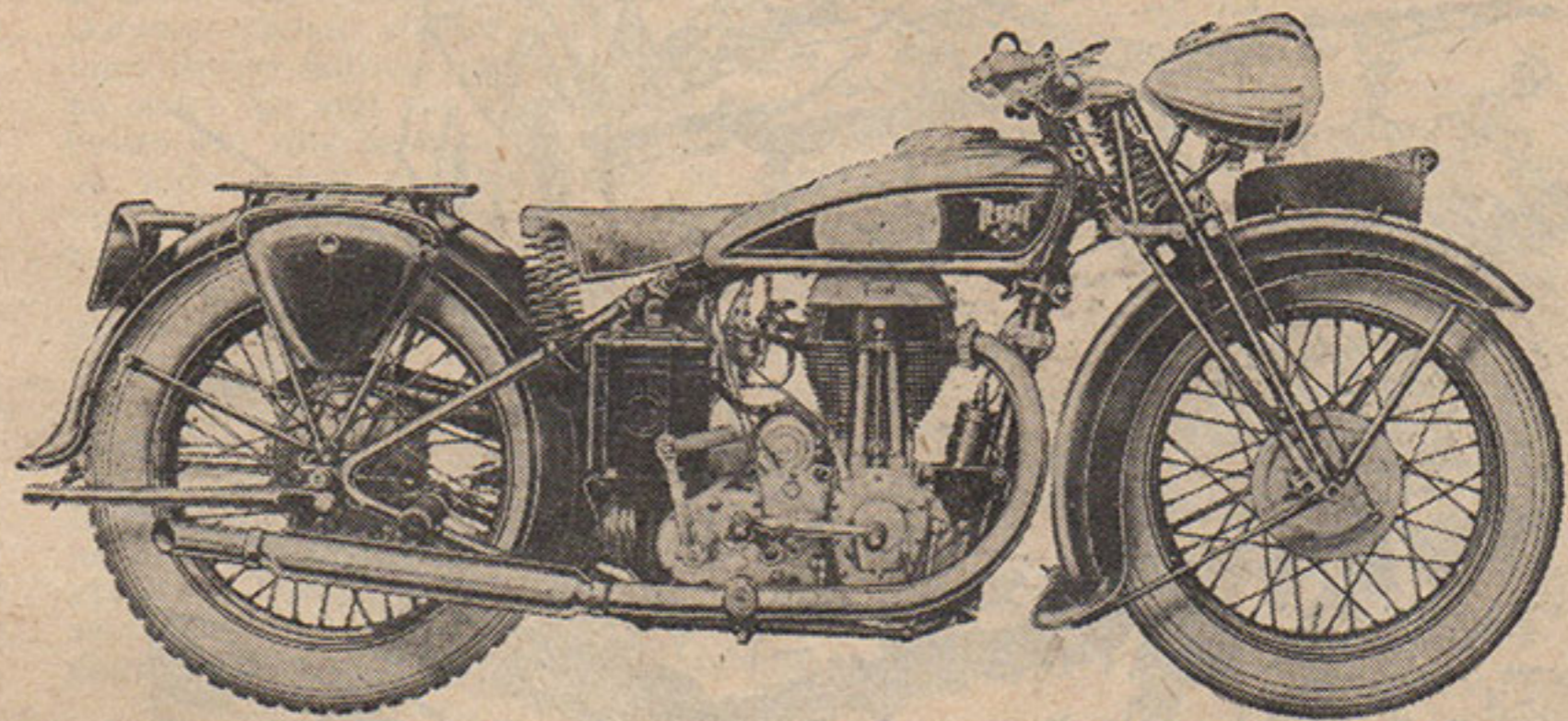
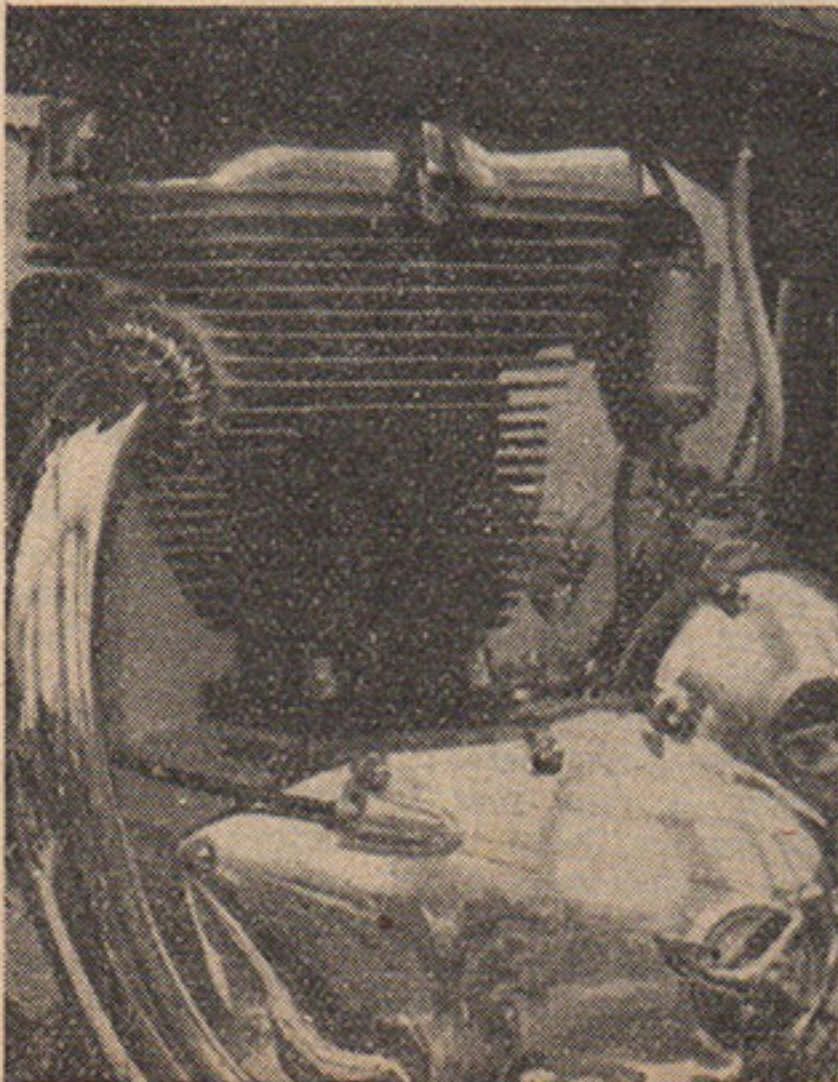
## COMPLIQUÉE QUE

La machine d'aujourd'hui. Elle paraît avoir atteint un degré de perfection très suffisant, mais nul ne peut prévoir de modifications que l'avenir lui apportera.

### 1°. — LE PRIX DE REVIENT

Tout l'effort de l'industrie moderne tend à réduire les frais d'usinage et à ramener le prix de la pièce usinée à une valeur aussi voisine que possible du prix du matériau brut. C'est en somme le poids de la machine qui compte plus encore que sa complication. Naturellement, une telle règle n'a rien d'absolu et nous ne pouvons par exemple obtenir le kilogramme montre au kilogramme locomotive ou le kilogramme transatlantique. Il se peut toutefois qu'un quatre cylindres ne coûte pas considérablement plus qu'un monocylindre si la construction en grande série en était sérieusement étudiée. Cela dépend essentiellement du prix des machines-outils et de leur rendement. Nous ne construisons pas en assez grandes séries et tout le mal est là ! Assurément, ce serait une grosse aventure que de produire à tout prix sans savoir quelle serait la réaction du public. Les initiatives hardies ne rencontrent pas toujours, tant s'en faut,

La différence sera-t-elle aussi importante dans 30 ans ?



le succès qu'elles méritent. En tous cas, comparons les prix d'une machine d'avant-guerre qui coûtait au moins un billet de mille (en francs-or) et qui n'avait ni débrayage, ni changement de vitesse, ni équipement électrique. Pour 8 fois plus, alors que la puissance d'achat de l'argent est encore bien inférieure à ce chiffre, nous avons une machine qui a débrayage, changement de vitesse, équipement électrique et combien d'autres améliorations. Rien ne nous dit que dans l'avenir on ne parviendra pas à introduire de nouveaux perfectionnements sans une augmentation notable du prix. Un moteur de voiture ne coûte guère plus qu'un moteur de moto. Et si la moto connaît enfin le développement qu'elle mérite, il est parfaitement possible qu'une machine à quatre cylindres ne coûte guère plus dans quelques années qu'une monocylindre actuelle. Un ingénieur de la valeur de M. Bradshaw en est convaincu. Cela semble surprenant, mais ne marchons-nous pas de surprises en surprise ? Tout cela est une question d'outillage et d'organisation industrielle. Actuellement, nous sommes en période de crise et l'incertitude du lendemain empêche la réalisation de tout plan de grande envergure. On peut toutefois espérer qu'il n'en sera pas toujours ainsi et que nous connaissons un jour la situation stable indispensable aux grandes entreprises.

### COMPLICATION ET SECURITE

L'absence d'ennuis mécaniques n'a rien à voir avec la complication, de tels ennuis ne peuvent provenir que d'un mauvais dessin ou d'un matériau insuffisant. La dimension absolue n'a rien à voir avec la délicatesse des organes. Un engrenage de montre peut être calculé pour posséder une marge de sécurité plus grande que les engrenages chargés de transmettre les milliers de chevaux d'une turbine de transatlantique. Tel moteur de voiture à 12 ou à 16 cylindres est beaucoup plus sûr et plus robuste que tel monocylindre. Une boîte à quatre vitesses ne donne pas plus d'ennuis qu'une boîte à trois vitesses, et si un embrayage patine, c'est que les surfaces frottantes sont trop faibles ou mal choisies.

Assurément, il y a des questions comme le graissage qui sont plus délicates quand il s'agit d'un ensemble mécanique compliqué, mais cela dépend de l'étude plus ou moins sérieuse qu'en a faite le constructeur. Trop souvent, on se hâte de mettre sur le marché des machines qui n'ont pas été suffisamment essayées, éprouvées. Que de fois nous avons vu sur les stands des Salons des machines destinées uniquement à attirer l'attention des visiteurs et qui eussent été incapables de rouler. Une machine si compliquée soit-elle ne peut et doit marcher sans donner le moindre ennui. (à suivre) RAVISSE.

En Wachau

## A TRAVER

Suite  
du numéro  
784.

## III. - Le charme de Salzburg

Que dire de nouveau sur cette ville dont j'ai déjà parlé dans ce journal. Je la retrouve toujours aussi vivante, aussi aimable qu'il y a deux ans : c'est un de ces endroits charmés où il semble qu'il ferait bon vivre. Une foule cosmopolite y circule, attirée par le festival célèbre qui, tous les étés, réunit des quatre coins de l'Europe les amateurs de grande musique et les admirateurs de Mozart, l'enfant du pays. Parmi toutes ces belles étrangères, c'est à qui, charmée par les modes tyroliennes, arborera plaisants chapeaux plats, robes à fleurs, délicieux

tabliers à bretelles, corsages lacés, etc... Mais elles ont beau faire, leurs grâces citadines ne s'accrochent pas toujours avec ce costume que les naturelles du pays portent avec tant d'aisance. Leurs bras, plus potelés, mettent autrement en valeur cette mode si seyante.

Cette fois, nous avons le temps de monter au château en funiculaire. Perchée sur un roc qui domine la ville, cette puissante citadelle, de style à la Vauban, surplombe tout le pays et on y jouit d'une vue splendide sur les Alpes de Bavière et la vallée de la Salz- bach.

Descendus en ville, nous errons dans ces rues et ces grandes places où palais

et églises sont tous de ce style italien, si à la mode au 18<sup>me</sup> siècle. Cette ville qui fut si longtemps une résidence princière a gardé, malgré son affluence actuelle de cars et d'autos, un aspect très noble ; oui, c'est une bien plaisante ville, aussi la quittons-nous le lendemain, comme on quitte une amie que l'on n'est plus sûr de revoir.

IV. - Une Autriche romantique  
Salzkammergut et Wachau

Les paysages que nous voyons maintenant ont tôt fait de nous faire oublier Salzbourg, heureusement, car vous avez cette crise d'attendrissement, très mauvaise pour des routiers qui ont encore à avaler des milliers de kilomètres ; la route, en effet, monte, descend, serpente aux flancs des montagnes et nous amène rapidement dans le Salzkammergut, le pays des lacs autrichiens. Moins réputés que les lacs italiens, ma préférence va pourtant à eux ; leurs bords sont en général plus sauvages, moins garnis de toutes ces villas prétentieuses et d'un goût parfois douteux qui pullulent sur les lacs Majeur et de Côme, sur la côte d'Azur, enfin, dans tous les endroits de plaisance renommés.

Plus rustiques, campagnards même, leur charme est différent. Du reste, ces lacs sont très variés, aucun ne ressemble à ses voisins et vraiment, c'est un paradis pour les excursionnistes, alpinistes, chasseurs ou pêcheurs.

Entourés de hautes montagnes, de superbes forêts de sapins, dans une région admirable, nous zigzaguons d'un lac à l'autre, du Saint Wolfgang au Traumsee, en passant par l'Altersee, et il est difficile de les classer par ordre de préférence. Enfin, par la vallée de l'Ager, nous arrivons à Lambach. Ici, un petit crochet pour visiter Kremsmünster, couvent célèbre de style baroque, puis, par Amstetten et Ybbs, nous rattrapons la vallée du Danube, prenant ainsi le chemin des écoliers pour nous rendre à Vienne. A Ybbs, un bac nous fait traverser le grand fleuve dont nous suivons la berge de l'autre côté, et entrons ainsi dans la Wachau par un petit chemin caillouteux et étroit qui épouse toutes les courbes du Danube.

C'est encore un de ces pays romantiques, où le moindre village a encore ses remparts, sa vieille église, tout un ensemble patiné par le temps. On croit circuler dans une estampe ancienne et, si n'était le bruit du moteur, on pourrait se figurer voyager en diligence, tant tout ce qu'on voit vous replonge dans un passé délicieux. C'est un pays pour peintres paysagistes ; quel dommage de passer si vite, mai il faut passer, rien que passer, hélas !... En cours de route, nous apercevons Melk, sur la rive opposée : Melk, célèbre abbaye où Napoléon dormit une nuit ; j'aurais bien voulu traverser, mais c'eût été encore nous



# S LES BALKANS

retarder. Quelques trente kilomètres plus loin, nous retraversons le Danube, sur un pont cette fois, à Krems, puis nous mettons le cap sur Vienne, distante de 80 kms environ, mais avant d'arriver, un orage d'une violence inouïe nous assiege. Il fait nuit et nous sommes encore sur de petites routes; à moitié aveuglés, mais décidés à coucher dans la capitale, nous poursuivons à travers l'ouragan qui finit par se lasser de notre persévérance.

Vienne, pas plus que Munich, ne nous retiendra, c'est la troisième fois que j'y passe, Maurice la seconde, et son attrait n'agit plus sur nous (peut-être parce que nous sommes pressés). Nous la quittons le lendemain pour Budapest.

## V. - Hommage aux paysans Hongrois

**P**assés les faubourgs de Vienne, on arrive dans la zone des grands cimetières, magnifiquement entretenus et comprenant des divisions pour toutes les religions possibles, car déjà, à Vienne, vit une population où Orient et Occident se pénètrent, aussi y voit-on, à côté de cimetières chrétiens, d'autres, musulmans, uniates, orthodoxes, israélites, etc... Je me souviens avoir

rencontré, en passant une fois sur cette route avec Sexé, un enterrement bien étrange. Musique en tête, les assistants suivaient le convoi, tous au pas, un pas très vif, entraîné par une marche funèbre fort allègre!

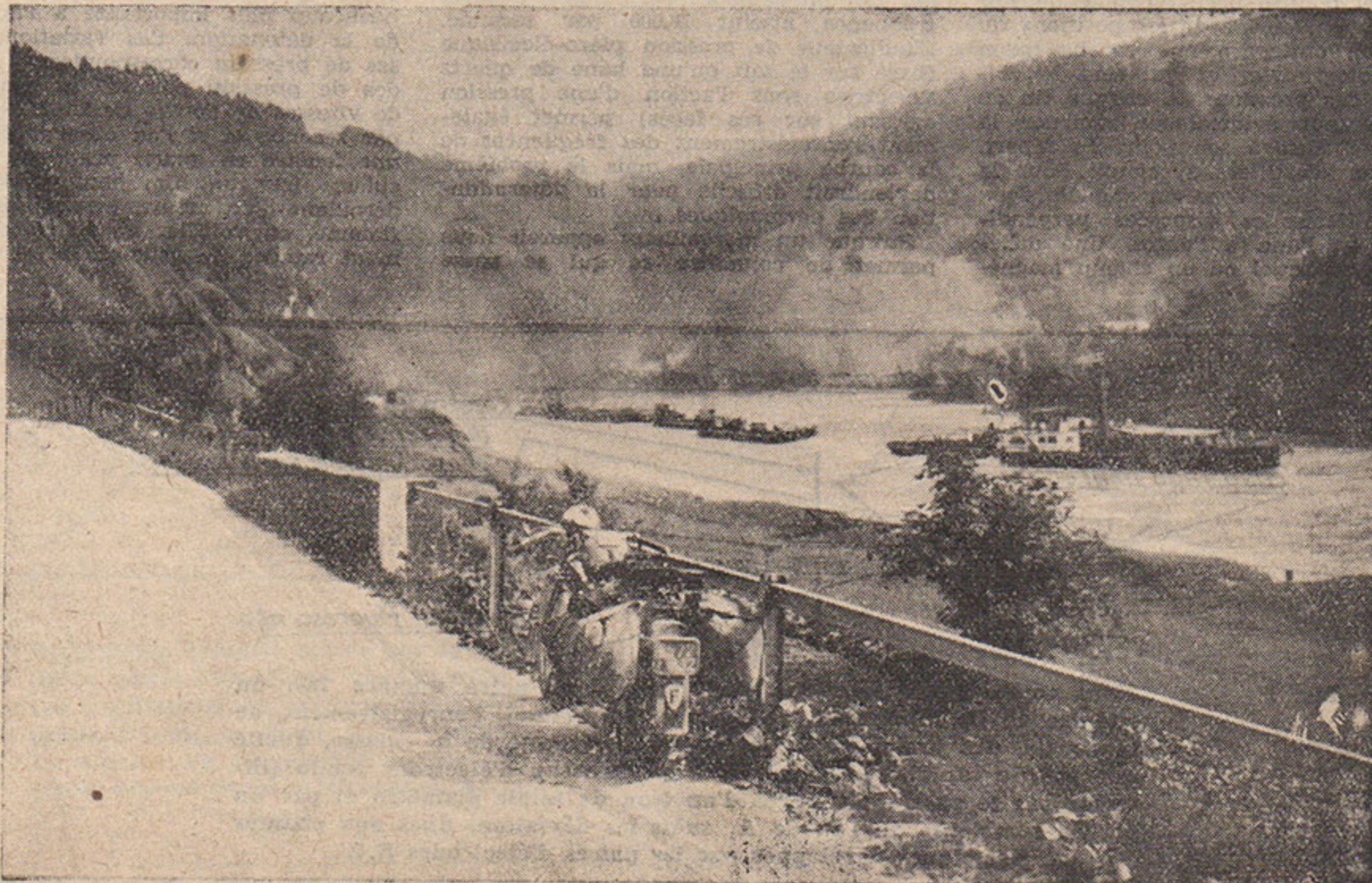
C'est ensuite la campagne le long du Danube, si ramifié, si entouré de verdure, qu'on ne l'aperçoit que de loin en loin. Passée la frontière hongroise et arrivé près d'Estergom, je ne puis me défendre d'y aller faire un tour, car il y a deux ans, passant en bateau sur le Danube, j'avais aperçu sur un promontoire divers édifices curieux. Ils le sont, en effet, surtout les restes d'un ancien palais des rois de Hongrie, pris et brûlé au moyen âge par les Turcs et dont l'architecture, mi-romaine, mi-turque, est fort élégante.

Puis voici Buda, cette magnifique capitale qui nous avait enthousiasmés. Nous la retrouverons telle que nous l'avons quittée, toujours superbe et gaie, jusqu'à la pension où nous logions que nous retrouvons pleine d'Américains. Mais ce n'est plus le change des belles années, ainsi qu'en Autriche, tout a presque doublé pour nous aussi, nous n'y séjournons qu'une journée, préférant consacrer plus de temps à la Roumanie,

Mais nous n'y sommes pas encore. La grande plaine hongroise, la Pusta, ne se traverse pas si vite, il y a du chemin à faire; malgré sa monotonie, cette plaine n'est pas ennuyeuse. Les villages hongrois, généralement tout en longueur, avec leurs maisons basses couvertes de chaume, leurs courettes, leurs puits à perche de forme archaïque sont bien agréables à regarder et leurs habitants sont si aimables. Vous arrêtez-vous un instant près d'une fontaine où se trouve déjà un paysan, aussitôt il vous fait un grand salut, et, rinçant le gobelet qu'il allait boire, il vous le remplit et vous l'offre avec une telle courtoisie, une telle noblesse dans le geste, que vous saluez à votre tour. Entrez-vous dans une auberge? On se tasse aussitôt sur les bancs, on quitte sa place, même pour vous la donner. J'ai vu de simples paysans se saluer avec tant de distinction que nous n'en revenions pas; vraiment, cette paysannerie hongroise, avec ses coutumes, ses danses si particulières, sa gentillesse innée à grande allure, ce n'est pas ce laisser-aller pourtant parfois si bon enfant de nos campagnes: une plus grande simplicité, plus de gravité aussi composent cette courtoisie des paysans hongrois.

G. CAPLIEZ.  
(à suivre)

Le Danube, près de Ybbs.



LE DIMANCHE, TOUTES LES VOITURES SONT SUR LA ROUTE : REDOUBLEZ DE PRUDENCE

# INFLUENCE DE LA NATURE ET DE LA FORME DES CULASSES

## SUR LE RENDEMENT THERMIQUE ET L'ALLURE DE LA COMBUSTION

(Suite du N° 780)

Une découverte curieuse a été faite récemment, au sujet de l'influence de la forme des culasses sur l'allure de la combustion. On sait que les variations de la pression dans les cylindres sont aujourd'hui suivies dans les plus infimes détails, malgré leur rapidité, grâce à l'oscillographe cathodique. Ces variations et les valeurs de la pression sont d'ailleurs différentes suivant le point choisi de la culasse. On peut avoir comme sur les différents points d'une corde vibrante des maxima de pression en certains endroits (ventres) et des minima en d'autres (nœuds). Il est possible de faire plusieurs prises sur la culasse et avoir la courbe des variations.

Nous allons d'abord en quelques lignes indiquer le principe de fonctionnement de l'oscillographe cathodique. Celui-ci se compose d'un tube de verre ayant la forme de la fig. 1 et dans lequel un vide très poussé a été réalisé. Une cathode, généralement à chauffage indirect, émet des électrons (comme une lampe diode ou triode de T.S.F.). On sait que ces électrons sont des corpuscules électrisés négativement; ils font, dans la constitution intime de la matière, partie intégrante de l'atome dans lequel ils gravitent autour du noyau chargé positivement. Ces électrons sont attirés par l'anode placée en A. Un cylindre spécial C canalise le faisceau d'électrons s'échappant de la cathode; les électrons frappent le verre en O provoquant sa fluorescence. Si d'une part on fait varier le point d'impact sur le tube proportionnellement à la pression qui règne en un point déterminé du cylindre ou de la culasse et d'autre part, qu'on le déplace en correspondance avec les positions du piston, on obtiendra une courbe qu'on peut photographier et qui sera le diagramme des pressions. A chaque fin du cycle, il faut évidemment ramener la tâche lumineuse à son point de départ, au moyen d'artifices spéciaux. Pour la déviation des électrons, on emploie deux paires d'électrodes disposées perpendiculairement l'une à l'autre. Une différence de potentiel ou un champ magné-

tique appliqué à chacune de ces paires d'électrodes provoque la déviation du flux d'électrons et par suite du spot. Il suffit de faire en sorte d'appliquer une différence de potentiel par exemple, proportionnelle au déplacement du piston pour la première paire d'électrodes et aux variations de pression aux bornes de la seconde. On conçoit que des dispositifs électriques puissent opérer cette transformation. L'inertie d'un faisceau d'électrons est infime. On n'a plus, comme dans les enregistreurs mécaniques, une capsule susceptible de vibrer normalement, introduisant des causes d'erreur. On enregistre une courbe avec une précision extraordinaire et nous allons voir les résultats obtenus.

C'est ainsi que le phénomène de la détonation a pu être enregistré, en ce qui concerne non seulement les pressions maxima qu'elle engendre, mais les variations extrêmement rapides de la pression en chaque point de la culasse. On aura une idée de la précision que permet l'emploi de la méthode photo-cathodique de Labarthe, quand on saura qu'il est ainsi possible d'enregistrer des variations de pression de 3.000 périodes par seconde; mieux, l'emploi de filtres électriques permet d'isoler les harmoniques de la courbe principale et on arrive ainsi à déterminer des phénomènes périodiques dont la fréquence atteint 18.000 par seconde. L'indicateur de pression piézo-électrique (basé sur le fait qu'une lame de quartz s'électrise sous l'action d'une pression agissant sur ses faces) permet également l'enregistrement des fréquences de la courbe principale, mais le problème deviendrait difficile pour la détermination des harmoniques.

Puisque un merveilleux appareil nous permet de connaître ce qui se passe

dans le cylindre, au moins en ce qui touche aux variations de pressions, que nous fait-il savoir quant à l'influence de la forme des culasses? Une chose remarquable est celle-ci: c'est que chaque courbe est caractéristique d'une culasse donnée. Ainsi, un relevé par la méthode photo-cathodique permettrait de préciser la nature de la culasse sans la connaître, en supposant évidemment qu'un essai préalable ait donné les courbes caractéristiques de divers types de culasses. La fréquence des variations de pression, en particulier, est indépendante du taux de compression pour une même forme de culasse; elle se conserve constante pendant toute la durée de la course de détente et est indépendante de la vitesse de rotation du moteur.

L'amplitude des vibrations seule varie; cette amplitude est faible lorsque la détonation ne se produit pas et ne dépasse pas alors 4 à 5 % de la pression maximum dans le cylindre; elle devient beaucoup plus importante à l'apparition de la détonation. Ces variations intenses de pression correspondent à des ondes de pression pouvant se propager à de vitesses de l'ordre de 1.500 à 2.000 m. par seconde et si l'on observe à travers une fenêtre en quartz pratiquée dans la culasse (sur un film photographique se déroulant d'un mouvement uniforme), la flamme, on voit les vibrations extrêmement rapides de celle-ci. Il est possible

que ces variations de pression peuvent se manifester de façon audible à l'extérieur du cylindre par les bruits caractéristiques de la détonation: cliquetis ou cognement. On a, en effet, alors une vibration des parois du cylindre et le vilebrequin peut lui-même vibrer à une fréquence élevée (ce qui n'est pas d'ailleurs sans le fatiguer), ainsi que tout le système bielle-manivelle. Le cliquetis correspond à une fréquence élevée, alors que le cognement correspond à des fréquences plus basses. Il est donc remarquable de voir que chaque culasse produit, au moment de la détonation, un bruit qui, lui, sera propre, tout comme la fréquence des variations de pression du mélange gazeux. Pour un même taux de compression, des culasses de profils différents pourront donc donner des bruits nettement dissemblables, au moment de l'apparition de la détonation.

Que nous indiquent maintenant les enregistreurs de pression aux différents points de la culasse? On peut constater que la pression, au même instant, n'est pas la même partout et cela se conçoit, du moment que nous avons déjà parlé plus haut, d'ondes de pression (les dernières recherches tendent cependant à prouver qu'il s'agit d'ondes stationnaires). Nous avons aussi déjà indiqué, dans cette revue, les expériences de M. Serruys sur la détonation qui donnaient comme conclusion que lorsque celle-ci

la culasse pour lequel les échanges de chaleur sont les plus intenses avec la paroi (voir plus haut la localisation des piqûres sur les pistons).

Au moment de l'apparition de la détonation, on peut assister, par la courbe des pressions relevée à l'oscillographe cathodique à des accroissements de pressions considérables en un temps très court (15 kgs par cm<sup>2</sup> en 1/2500 de seconde par exemple). Cette variation est plus ou moins rapide pour un même métal constituant la culasse et un même taux de compression suivant le profil de celle-ci. C'est pour l'adoucissement de la montée en pression qu'on a imaginé des profils spéciaux, destinés en quelque sorte à briser l'onde explosive. Les nouvelles culasses Ricardo et les culasses Janneway donnent de bons résultats et le fonctionnement « rude » qui précède souvent la détonation pour des taux de compression élevés et qui résulte également d'une variation trop brusque de pression, est largement atténué. Les anciennes culasses Ricardo, basées uniquement sur la turbulence, n'avaient pas donné, rappelons-le, les résultats escomptés, au contraire; l'accélération de la combustion prédisposait le moteur à la détonation.

Ces nouvelles culasses ont permis l'établissement de moteur à soupapes latérales relativement silencieux, même avec l'emploi de fortes compressions. Mais il semble bien établi que les moteurs à soupapes en tête, possédant des culasses hémisphériques, sont non seulement les plus résistants à la détonation, mais encore les plus silencieux lorsque celle-ci se produit. Et on ne peut que regretter que certains constructeurs de sans soupapes (sur lesquels la forme rigoureuse hémisphérique devrait être la règle absolue, puisque la plus facile à réaliser dans ce cas), aient aplati leurs culasses et mal disposé leur bougie (en retrait dans la culasse). Le pilonnement qui en résulte, un peu atténué, il est vrai, par la suspension du moteur sur caoutchouc, est désagréable pour les passagers. F. BOITARD.

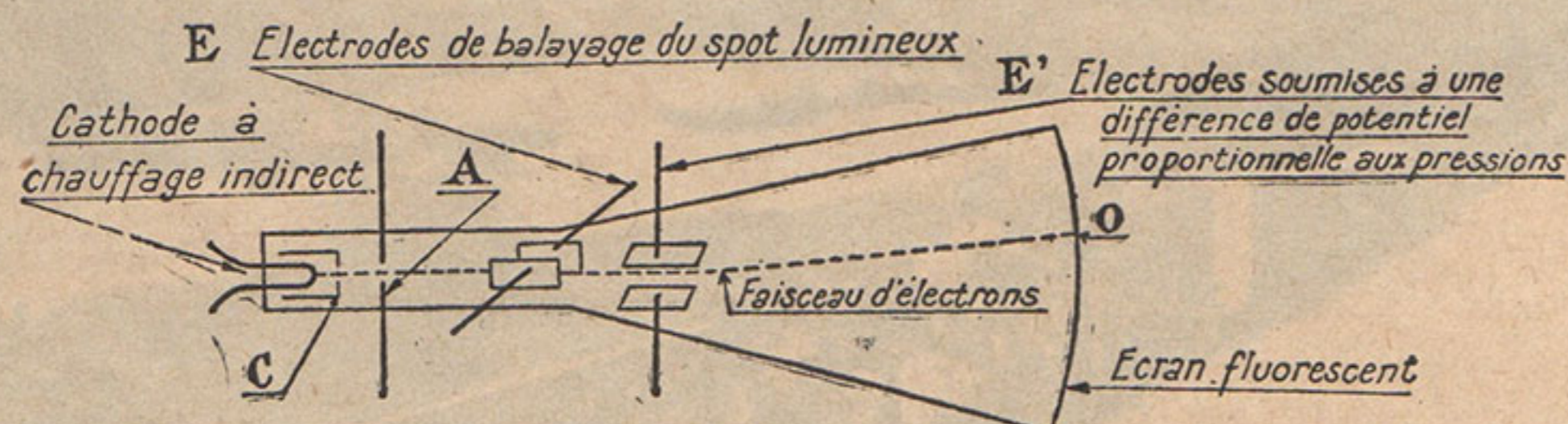


Fig. 1

Nous reproduisons le cliché, déjà paru dans notre numéro 780, du schéma de l'oscillographe cathodique permettant l'enregistrement de la courbe des pressions en un point quelconque de la culasse, quelle que soit la rapidité des variations. Le faisceau d'électrons rendu filiforme par le cylindre C percé d'un trou de faible diamètre et par un orifice semblable de l'anode A, subit les déviations dues aux champs électriques développés par les paires d'électrodes E, E'.

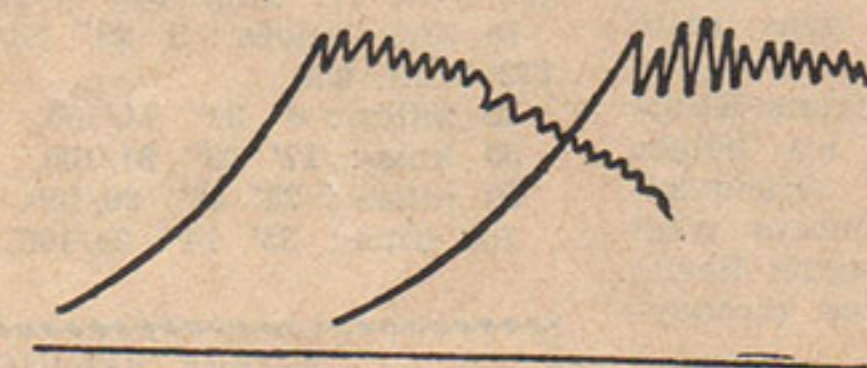


Fig. 2

Diagramme complet relevé par la méthode photo-cathodique de Labarthe: Les oscillations de pression persistent pendant toute la durée de la détente. Le nombre de ces oscillations par seconde dépend de la configuration de la culasse.

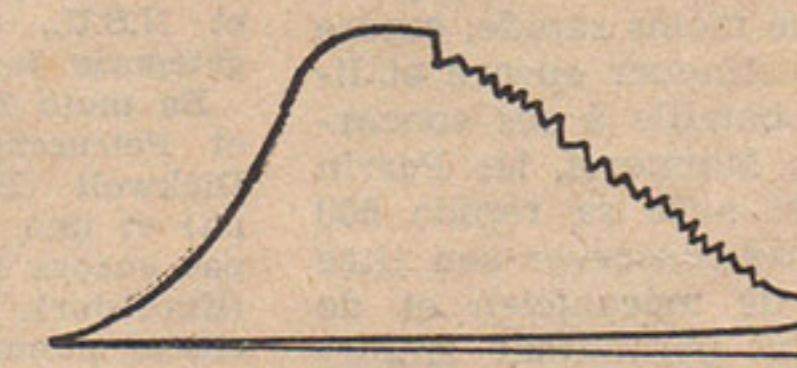


Fig. 3

Deux courbes d'explosions détonantes: Vibrations de la charge gazeuse (oscillations de pression) dans le cas de la production de la détonation, d'après les relevés de M. Serruys.

## Le Bol d'Or 1938 sera sérieusement animé

**L**A plus vibrante épreuve de la saison motocycliste, la classique course de 24 heures de la Pentecôte, va, cette année, revêtir une importance particulière.

En effet, nombreux sont ceux qui ont tenu à confirmer avant la clôture des droits réduits, qui a eu lieu cette semaine, leur participation à la populaire organisation des 4 et 5 juin prochains qui se déroulera, rappelons-le sur le circuit de 5 kilomètres de l'autodrome de Linas-Montlhéry, aménagé spécialement pour la circonstance.

### LES MOTOS M.R. SERONT AU DEPART

Un geste qu'il faut particulièrement souligner, c'est la participation des motos M. R., victorieuses depuis 1934, à tous les « Bol d'Or », détentrices du record général des motos 125 cmc., avec un kilométrage de 1.610 km. 320, dans les 24 heures, ce qui constitue une performance tout simplement magnifique.

En véritables sportifs, MM. Mandille et Roux, constructeurs des M.R., ne craindront pas une fois de plus, de confirmer en public dans une épreuve où rien ne peut être laissé à désirer, les grosses qualités déjà bien connues de leurs fabrications.

### TABART ET POINOT SONT ENGAGES

Deux des valeureux concurrents qui ont osé l'an dernier affronter pour la première fois le « Bol d'Or » à l'autodrome, Tabart et Poinot, sont inscrits pour les 24 heures de 1938.

Tabart, le vainqueur du « Bol d'Or » motocycliste de 1937 et qui avait mené d'une manière parfaite sa course en triomphant d'une façon intelligente avec une machine moins rapide, espère cette année se distinguer encore et livrera une belle bataille à ses concurrents directs, les Monneret, les Perrin et autres. Tabart avec sa rapide 500 cmc., a à cœur de conserver son titre et ses qualités de mécanicien et de conducteur le lui permettent amplement.

Poinot, le poulain de Barthélémy, révélation du « Bol d'Or 1937 », qui fit une magnifique course en se classant 1<sup>er</sup> en 250 cmc., avec sa Motobécane, tout de suite derrière Tabart, en 500 cmc., accomplissant 1853 km. 243, dans les 24 heures. Poinot fera tout son possible pour améliorer son record et pilotera encore sa 250 cmc. Motobécane

spécialement « figolée » pour le « Bol ».

On voit que du côté « professionnel » on est décidé à en mettre un bon boup.

### LE MOTOR-CLUB ET LE SPORTING M.C.P. SONT ENGAGES

Les actifs dirigeants du Motor-Club, ont confirmé à l'organisation le départ de 4 concurrents, qui représenteront le Club dans les 24 heures de la Pentecôte.

Ce sont tous d'excellents conducteurs qui auront à cœur de faire triompher les couleurs tango et vert du groupement : en moto 175 cmc., Thé-

venet ; en 250 cmc. Emo ; en 350 cmc. Lamontagne, qui se révéla à l'Eliminatoire et enfin Mendel, en sidecar 600 cmc. qui espère bien cette fois vaincre la malchance.

Du côté du Sporting M.C.P., trois spécialistes : en motos de 125 cmc., Meurice ; en 500 cmc. Huillier toujours rapide, enfin, en sidecar 600 cmc. Beauvais. L'entraînement est ardent dans ce Club et l'on peut s'attendre à une belle démonstration de ses équipiers.

Deux nouvelles inscriptions à l'A.M. C.F. : Walter, ardent et rapide, qui peut prétendre à une belle place avec sa grosse 500 cmc., puis Céna en sidecar 600 cmc.

Enfin, signalons que les pneus Dunlop, dont la sportivité est bien connue a retenu pour le « Bol d'Or » des motos et des autos un stand au centre de l'organisation.

Rappelons aussi que la clôture des engagements aura lieu définitivement le 12 mai, chez M. Mauve, directeur du « Bol d'Or » 29, boulevard du Havre à Colombes.

## La course d'Ellenriede

### DEUX FRANÇAIS A LA LISTE DES CONCURRENTS

(De notre correspondant de Berlin)

Chaque année, la course internationale d'Ellenriede, qui aura lieu le 24 avril, ouvre la saison sportive motocycliste. Elle se déroulera sur le parcours bien connu, près de la ville de Hanovre. Les coureurs, dans les trois catégories, doivent couvrir une distance totale de 288 kms (60 tours). 27 concurrents prendront le départ dans la catégorie 250 cc., 38 dans la catégorie 350 cmc., et 35 aux 500 cmc. Parmi les engagés, nous relevons les noms de deux français : Pierre Berlie et Roger Loyer, qui piloteront : Berlie une Excelsior 250 cmc., Loyer une Velocette 350 cmc.

Pendant la période d'hiver, les constructeurs allemands, particulièrement B. M.W., D.K.W. et N.S.U. ont perfectionné leurs modèles de course. Depuis que la maison D.K.W. a récemment créé une 350 cmc. de course, on doit s'attendre à un duel intéressant entre cette marque et N.S.U., qui prédominait dans cette catégorie jusqu'à présent.

En moto 250 cmc., nous verrons Kluge et Petruschke, sur D.K.W., les belges Dickwell (Benelli) et Notet (Husqvarna) et une Barbé, dont le coureur n'est pas encore nommé, et le français Berlie (Excelsior), à côté des autres motocyclistes allemands.

Dans la catégorie 350 cmc., la maison N.S.U. a confié ses machines à Fleischmann, Hentze et Boidmer, tandis que Winkler et Wünsche piloteront les nouvelles D.K.W. 350 cmc. En plus d'un grand nombre d'autres pilotes allemands, notons encore le suisse Paul Günther (Norton), le français Loyer (Velocette), les anglais E.R. Thomas (A. J.S.) et F. Anderson (N.S.U.), le suédois Güllich (N.S.U.), le finnois Hollming (Excelsior), et l'Esthonien Hennok éga-

lement sur Excelsior.

En motos 500 cmc., l'équipe B.M.W. se compose de Karl Gall et du sergent-major Meier, tandis que W. Hamelehle partira la première fois comme coureur de l'équipe D.K.W. Les allemands Ahlschwede (Norton), Lommel (D.K.W.), Erich Müller (N.S.U.), Geist (B.M.W.), et autres y participeront également.

## Pagani, sur Guzzi, établit 7 records à Monza

Guzzi ouvre brillamment la saison en battant à Monza, avec Pagani, tous les records de vitesse des 5 kms lancés aux 100 kms en 250 cmc.

Voici les records battus le 14 avril dernier par la nouvelle 250 cmc. monocylindrique à compresseur :

5 kms lancés : 1' 39" 55/100, moyenne : 180 kmh. 913.

5 miles lancés : 2' 41" 47/100, moyenne : 179 kmh. 393.

(Anciens records par Kluge, sur D.K.W., avec 171 kmh. 919 et 171 kmh. 659).

10 kms lancés : 3' 29" 23/100, moyenne 172 kmh. 059.

10 miles : 5' 34" 74/100.

50 kms : 17' 29" 81/100.

50 miles : 28' 50" 86/100.

100 kms : 35' 14" 24/100.

### 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 us auraient pu être victimes  
Consultations gratuites.

## Les 175 cmc Françaises

# NEW-MAP

En prévision de la Suppression du permis de conduire, la Fabrique Lyonnaise de Motocyclettes New-Map a mis au point un modèle de 175 cmc., moteur Jap 4 temps du type utilitaire extrêmement robuste et confortable.

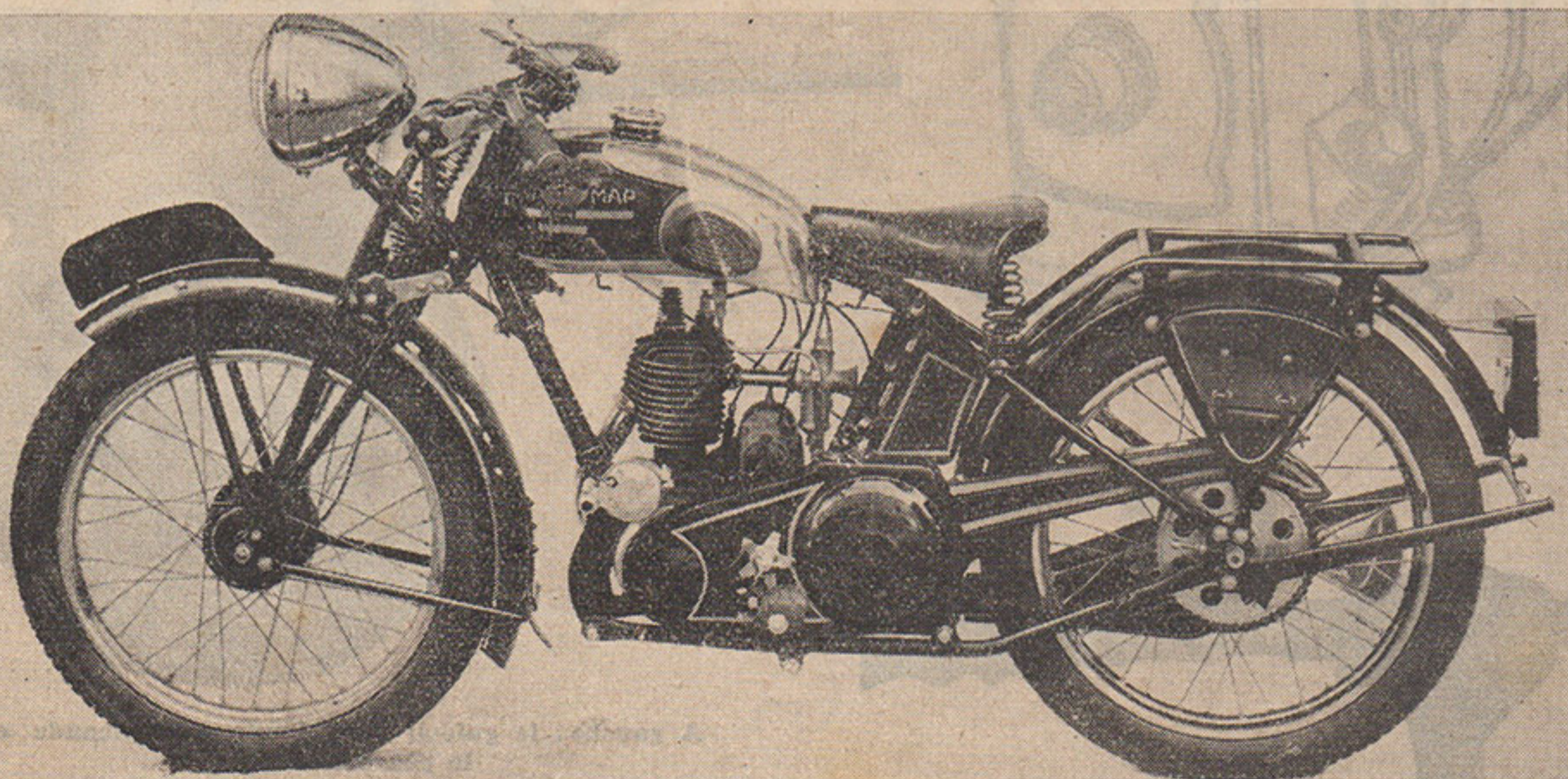
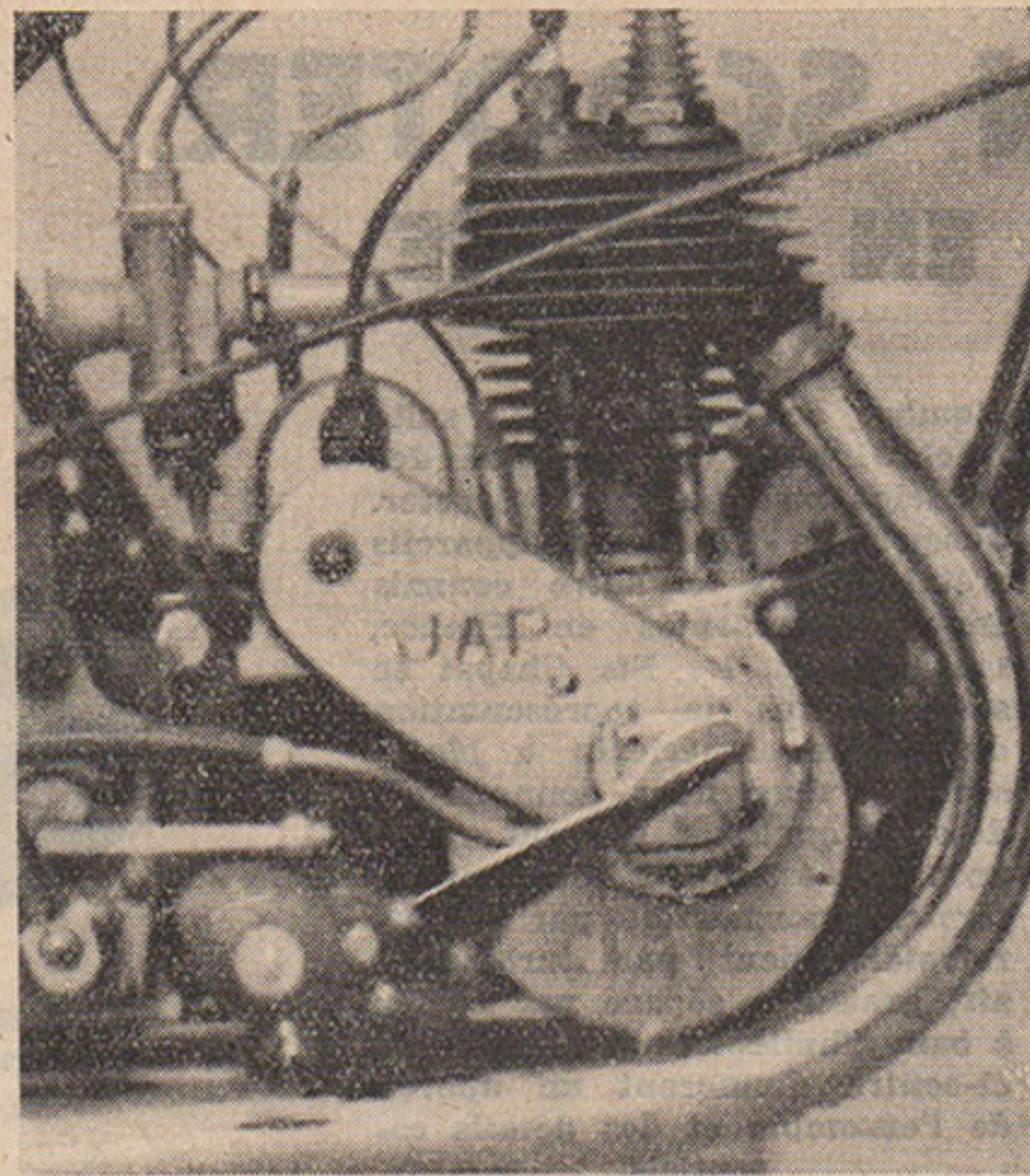
Cette machine, très étudiée, a été conçue et réalisée pour un usage régulier dans les régions montagneuses qui entourent le Lyonnais: Alpes et Massif Central. Qui peut le plus, peut le moins!

Il est évident que dans ces conditions cette 2 CV se prêtera parfaitement à un travail quotidien, même sur de longues distances, aussi bien qu'à l'usage touristique, week-end, petites et grandes vacances.

Elle justifie le renom de la marque.

### DESCRIPTION DE LA 175 CMC. NEW-MAP-JAP 4 TEMPS, TYPE UTILITAIRE

Moteur Jap; quatre temps; alésage 55 mm.; course 73 mm.; puissance 1 CV 3/4; cylindrée exacte: 173 cmc. 5; cylindre fonte; piston plat en fonte; culasse en fonte; graissage à huile perdue; soupapes latérales; boîte de vitesses Burman; 3 rapports; commande à main; multiplication des rapports: 1<sup>ère</sup>: 1 à 2,78, 2<sup>ème</sup>: 1,67, 3<sup>ème</sup>: prise directe; transmission chaîne-chaîne; rapports: primaire 1 à 2, secondaire 1 à 3; allumage par magnéto, simple échappement; freins à tambours de 150 mm.; cadre semi-berceau en tubes étirés à froid sans soudure, raccords brasés; fourche en tubes à parallélogramme déformable; roues à jantes base creuse de 19 x 2 1/2; pneus de 25 x 3; éclairage par alternateur ou dynamo-batterie; réservoir d'essence: 9 litres, consommation: 2 litres aux 100 kms; huile: réservoir 3 litres, consommation: 100 gr. aux 100 kms; équipement général: porte-bagages, béquille, guidon Amac; présentation: standard, émail noir, décors couleurs, jantes chromées, réservoir noir et chromé, tube d'échappement chromé, pot d'échappement noir et chromé; vitesse en palier: 75 kmh. environ.



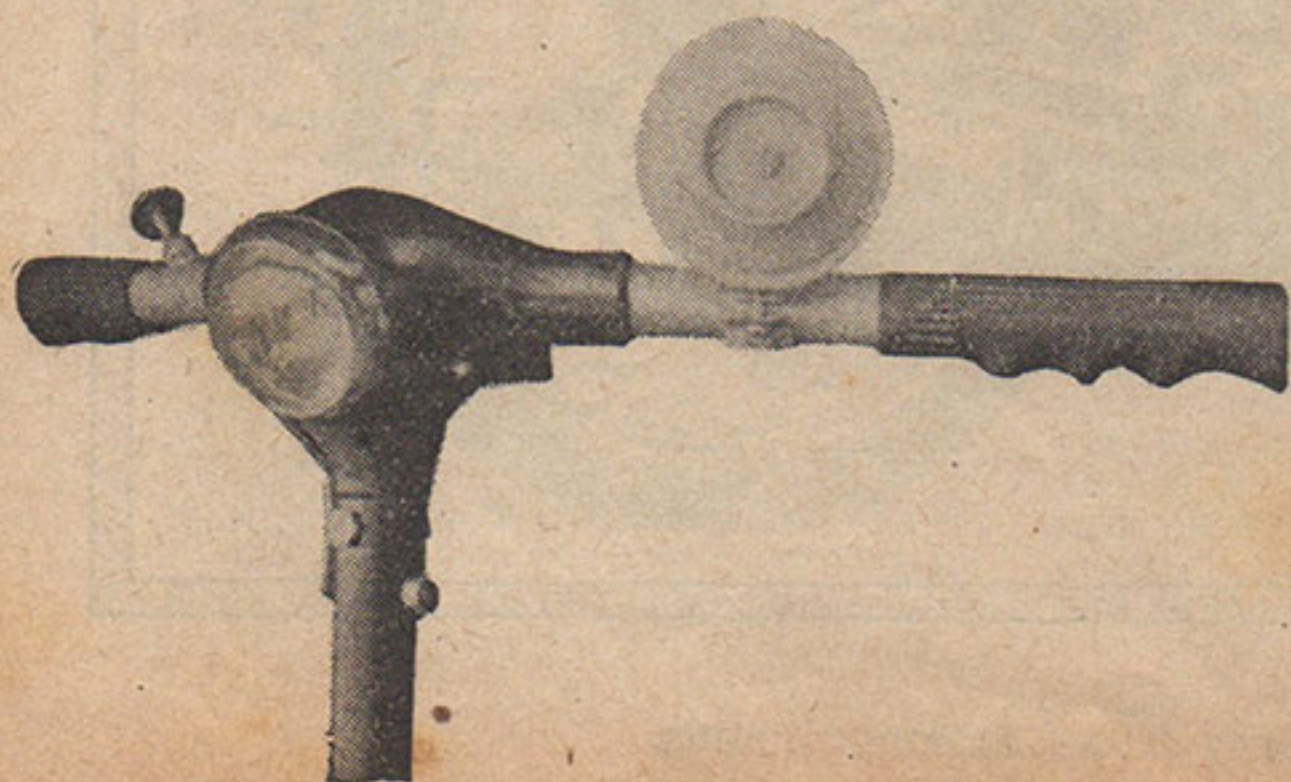
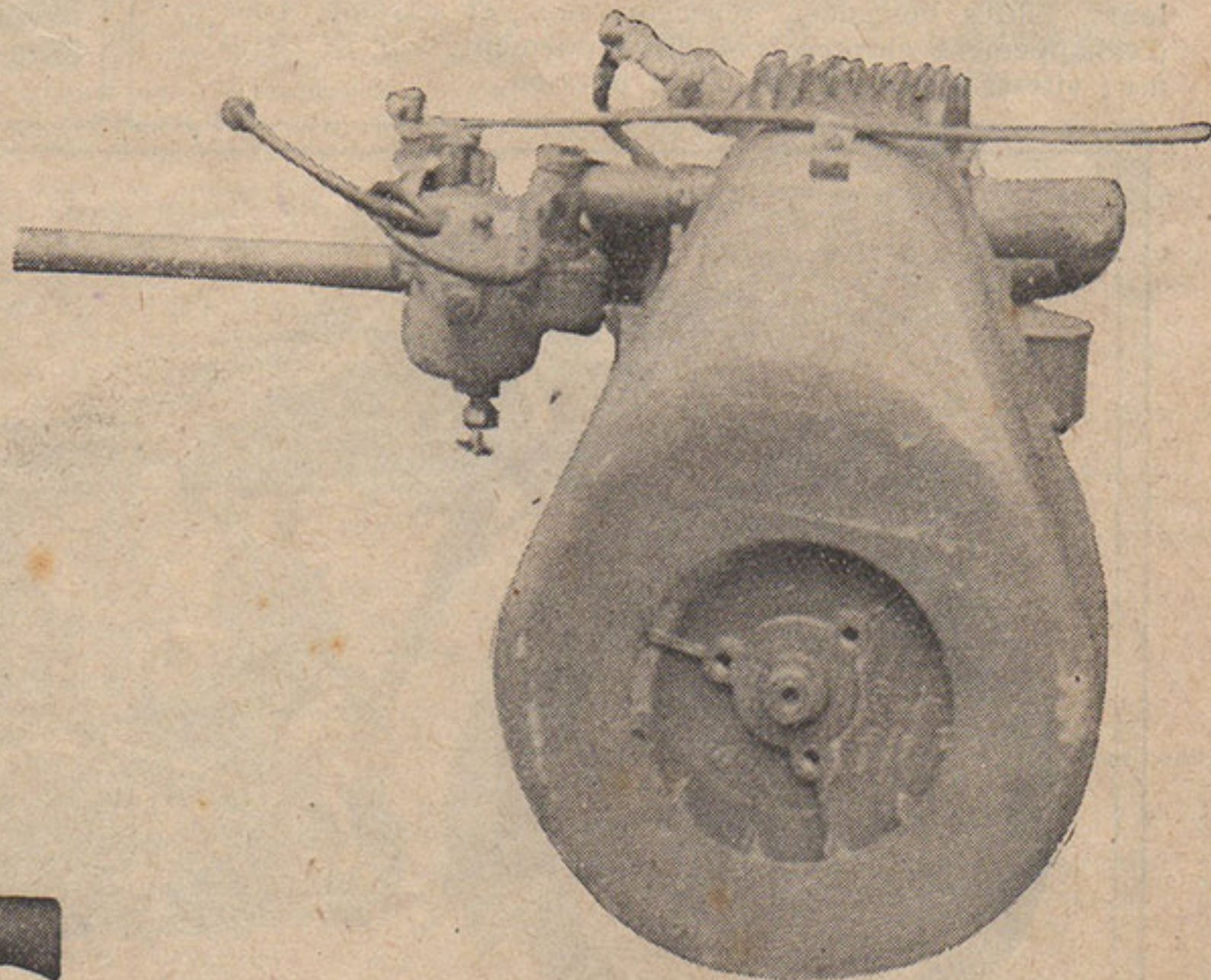
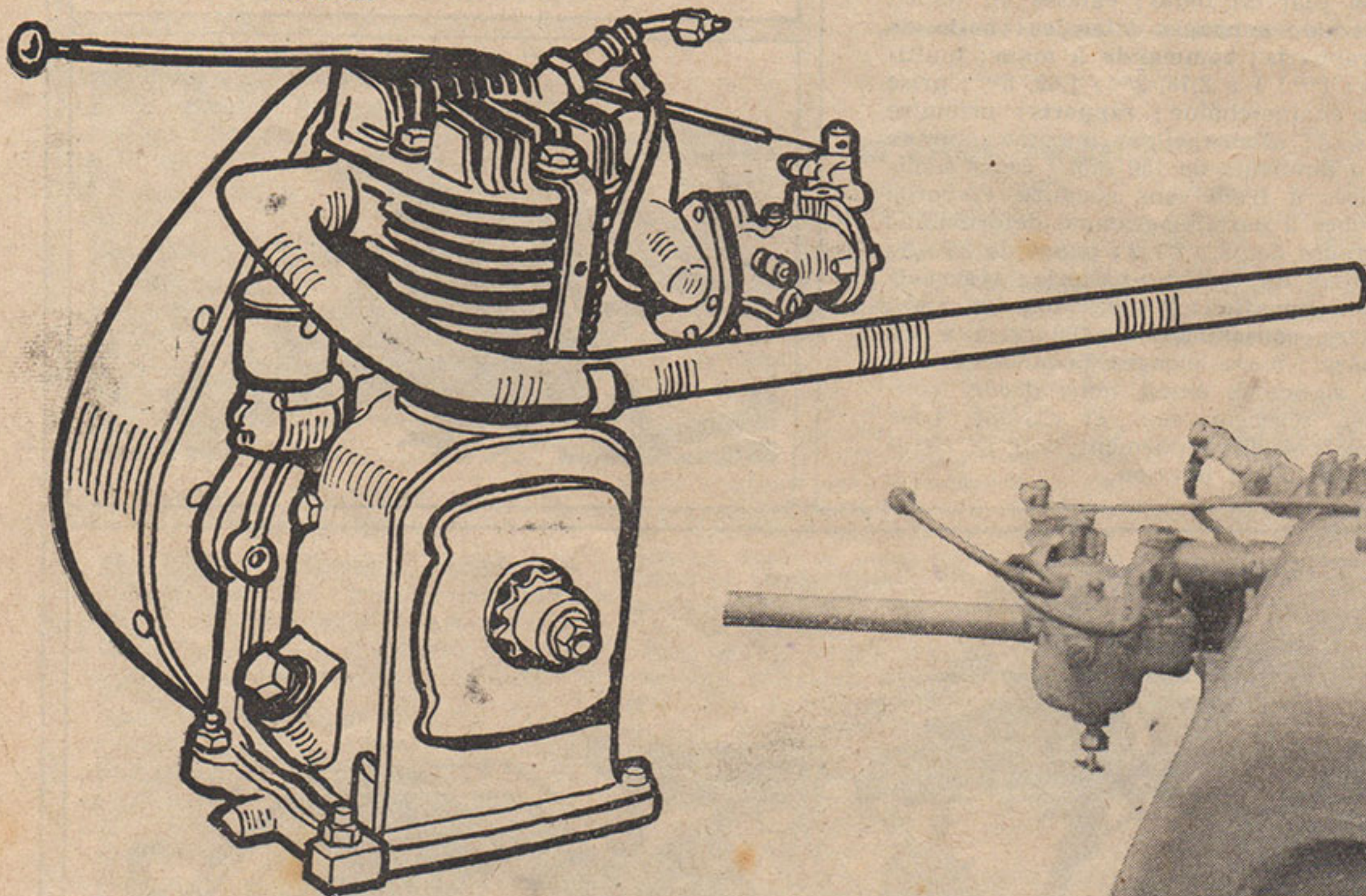
LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE

# UN SCOOTER EN FRANCE

Nombre de lecteurs, à la suite d'échos, nous ont demandé des renseignements sur les Scooter. Jusqu'à ce jour, ces appareils n'étaient pas, à notre connaissance, représentés en France, mais depuis, les Ets Chapat se sont assurés la représentation du Scooter américain « Moto-scoot », dont nous donnons ci-dessous quelques aperçus : c'est un 75 cc. 4 temps à soupapes latérales, transmission par chaîne, refroidissement par turbine à air, graissage séparé par carter à bain d'huile. Les quelques vues ci-contre donneront un aperçu de l'ensemble et des détails essentiels.



Ci-dessus : Vue d'ensemble. Les organes moteurs sont entièrement enclôés à l'arrière.



A gauche : le guidon avec l'unique commande et le phare encastré.

Au-dessus : Le moteur côté transmission.

Ci-dessus : Le moteur côté ventilateur.

# CYLINDRÉE, CHAMBRE D'EXPLOSION TAUX DE COMPRESSION

(Suite du Numéro 787)

Calculons la cylindrée de ce moteur en supposant qu'il n'ait qu'un cylindre, nous avons :

$$\begin{aligned} \text{alésage } a &= 8 \text{ cm. } 2. \\ a^2 &= 8,2^2 = 8,2 \times 8,2 = 67,24. \\ \text{course } c &= 9 \text{ cm. } 4 \end{aligned}$$

$$V = \frac{3,1416 a^2 c}{4} = \frac{3,1416 \times 67,24 \times 9,4}{4} = 496,4 \text{ cm}^3.$$

## Chambre d'Explosion

On appelle chambre d'explosion l'espace compris au-dessus du piston lorsque ce dernier se trouve au point mort haut. Il est intéressant, à divers titres, d'avoir le volume de cette chambre d'explosion, en particulier pour calculer le taux de compression, comme nous allons le voir plus bas. Malheureusement, celle-ci n'a pas la forme d'un solide géométrique dont on sait calculer le volume. Dans le cas d'un moteur à soupapes latérales, la chambre d'explosion a une forme absolument quelconque. Dans le cas d'un moteur à soupapes en tête, on pourrait, à la rigueur, appliquer la formule relative au volume de la calotte sphérique (fig. 5), en déduisant le volume de la bosse du piston si celui-ci n'est pas plat. On aurait ainsi une approximation de quelques cm<sup>3</sup>, car la chambre d'explosion d'un moteur à soupapes en tête n'a pas rigoureusement la forme d'une calotte sphérique à cause des soupapes et à cause que le piston ne vient pas tout à fait jusqu'au bord de la calotte. La formule qui donne le volume de la calotte sphérique est

$$v = \frac{3,1416 \times h}{6} (3r^2 + h^2), \text{ dans lequel } h$$

est la hauteur de la calotte et  $r$  le rayon de la base (c'est-à-dire la moitié de l'alésage du cylindre) (fig. 5). Naturellement, pour avoir la hauteur interne  $h$  de la culasse, il faut que celle-ci soit démontée. Il me souvient d'avoir procédé ainsi pour avoir le volume de la chambre d'explosion d'une machine et d'avoir vérifié avec assez de précision le taux de compression que je connaissais par ailleurs.

Mais la façon la plus simple de procéder et la seule méthode applicable à un moteur à soupapes latérales est de verser de l'huile contenue dans une éprouvette graduée, par le trou de bougie, après avoir repéré le niveau sur l'éprouvette. Quand le niveau de l'huile atteint le trou de bougie, on regarde où en est le niveau de l'éprouvette et on en déduit le nombre de cm<sup>3</sup> d'huile versés et par conséquent le volume de la chambre d'explosion. Il faut évidemment amener le piston exactement au

PMH avant le début de l'opération. Mais il n'est pas toujours facile d'expulser l'huile ainsi versée et tout le monde n'a pas une éprouvette graduée à la maison. De plus, le trou de bougie ne se trouve pas toujours au point le plus



Fig. 5

Forme théorique de la chambre d'explosion d'un moteur à culbuteurs : un hémisphère, ou plus exactement une calotte sphérique

haut de la culasse lorsque la machine occupe la position verticale ; en sorte que ce procédé n'est guère commode que quand cylindre et piston sont démontés. On peut alors manipuler tout à son aise.

## Taux de Compression

Quoi qu'il en soit, admettons que par un procédé ou par un autre nous ayons déterminé à peu près le volume  $v$  de notre chambre d'explosion. Soit  $V$  la cylindrée. Le taux de compression est

$$T = \frac{V+v}{V}$$

donné par la formule. Remarquons que le numérateur  $V+v$  de cette fraction représente la cylindrée additionnée de la chambre d'explosion, donc le volume total du cylindre lorsque le piston se trouve au PMB.

Le taux de compression représente donc le nombre de fois que la chambre d'explosion est comprise dans le volume total du cylindre. Admettons que notre machine de 496 cmc., dans l'exemple que nous avons pris, ait 73 cm<sup>3</sup> de volume de cette chambre. Le taux de compression vaut

$$\frac{496+73}{496} = 7,8 \text{ (ces chiffres}$$

sont relatifs à la B.S.A. « Etoile d'Or » pour la marche à 50 % d'essence-benzol). Cela signifie que la chambre d'explosion est comprise presque 8 fois dans le volume total du cylindre. Plus le taux de compression est élevé, plus le volume de la chambre d'explosion est compris un grand nombre de fois dans le volume total du cylindre ; par conséquent, plus la chambre d'explosion est petite et plus la machine est « gonflée ». L'élévation du taux de compression a pour effet de rapprocher la multitude de petites gouttelettes d'essence ou de carburant employé et de favoriser ainsi la propagation de la flamme. On peut considérer en effet les gaz frais comme la

juxtaposition d'une grande quantité d'infimes petites gouttelettes de carburant.

Les gaz sont donc d'autant plus comprimés que le taux de compression est plus fort.

Le compresseur a pour but de forcer les gaz déjà comprimés par le compresseur, comme son nom l'indique, à entrer dans le cylindre, au lieu que ces

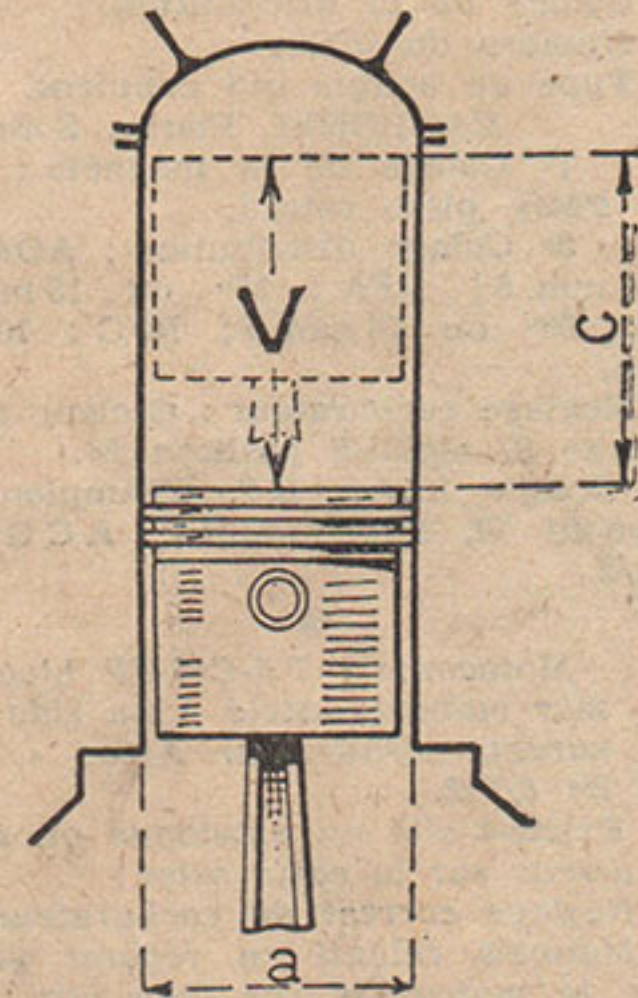


Fig. 6

Le volume  $V$  engendré par le déplacement du piston détermine la cylindrée. Le mouvement linéaire de ce déplacement détermine la course  $C$ .

gaz soient seulement aspirés par la succion du piston comme dans le cas ordinaire. Le taux de compression volumétrique

$$\frac{V+v}{V}$$

n'a donc pas augmenté, puisque ni la cylindrée, ni la chambre de compression n'ont varié. Cependant, une plus grande quantité de gaz a pénétré dans le cylindre. Le compresseur permet donc de gagner de la puissance sans augmenter la cylindrée, ni diminuer la chambre d'explosion. Cependant, le compresseur absorbe une puissance notable du moteur pour sa rotation, de sorte qu'il faut déduire du gain réalisé, la puissance absorbée par le compresseur. En somme, un compresseur n'est pas autre chose qu'une sorte de pompe aspirante et foulante disposée entre le carburateur et la pipe d'admission du cylindre. Les gaz sont déjà comprimés lorsque le piston commence sa course ascendante.

F. de ST-ANDRE.

# QUESTIONS ET REPONSES

Un choix de questions d'intérêt général reçues de nos lecteurs et leurs réponses. Ces frais de recherche et de documentation pour les consultations techniques sont portés à 5 francs pour les renseignements concernant des machines postérieures à 1930 ; 10 francs pour les machines anciennes. Les abonnés bénéficient du demi-tarif. Adresser les demandes de renseignements à l'Editeur de *Moto-Revue*, 12, rue de Cléry, Paris, accompagnées du montant en timbres poste ou chèque-postal.

**?** 350 culbuteurs Motobécane, type B 44 C, n° du moteur 106.069. Carburateur Gurtner type M 22 D.

- 1° Le calage de l'avance.
- 2° Calage de la distribution.
- 3° Numéro du gicleur.
- 4° Type de bougie qui convient.

CARBONEL Pierre, Sonnac.

**R** 1° Calage de la magnéto : 0 au PMH, plein retard.  
2° Calage distribution : AOA : 7° ou 0 mm. 6 ; RFA : 57° ou 15 mm. 5 ; AOE : 59° ou 16 mm. 5 ; RFG : 10° ou 1 mm.

- 3° Réglage carburateur : Gicleur n° 40, volet n° 8, aiguille position M.
- 4° Bougie Lodge H1, Champion B2, Gilardoni 50, Pognon 134 P, ACG 6 ou G 21/2.

**?** Motoconfort T-5-C-5 HP bloc moteur culbuté, attelé à un side Bernardet, carburateur Amac - Amal N° 6/012.

- 1° Existe-t-elle au catalogue ou est-ce une erreur sur la carte grise ?
- 2° Réglage correct du carburateur.
- 3° Mauvais ralenti en réglant par le câble, le moteur tourne trop vite, ou il cale. Comment régler la vis de ralenti ?
- 4° Quelle bougie convient le mieux ?
- 5° Du point de vue rendement, essence tourisme avec tablettes Carbohyd ou super carburant (Esso) ?
- 6° Vitesse maximum exigible avec side, conducteur 70 kgs, passagère 60 kgs, moteur en bon état.

**R** 1° Le type T-5-C est porté au catalogue.  
2° Réglage carburateur : Gicleur 170, aiguille au 3<sup>me</sup> cran, volet n° 4.  
3° Vérifiez si les réglages du carburateur et de la distribution sont corrects, si vous n'avez aucune entrée d'air intempestive par les guides-soupapes ou à la fixation du carburateur, si les soupapes portent bien, etc... Régler le ralenti par tâtonnements en serrant et en desserrant la vis.

- 4° Bougie Lodge H1 ou H45 ; ACG 41/12 ; Champion B2 ; Gurtner S1 ; Gilardoni 50 ou 100.
- 5° Essayez les tablettes Carbohyd avec l'essence tourisme.
- 6° 100 kmh. environ.

**?** Terrot 350 cmc. Type H-S-S. Le calage de la distribution et le calage de la magnéto ?

Année de sortie de cette machine, ainsi que sa vitesse normale ?

R. MENOLDE,  
à Cherbourg.

**R** Réglage distribution :  
OA avant PMH 0 mm. 55 ; FA après PMB 13 mm. 62 ; OE avant FMB 18 mm. 16 ; FE après PMB 3 mm. 4.  
Jeu aux soupapes 2/10 à chaud environ.

Avance à l'allumage : 12 mm. 95.  
Pleine ouverture.  
Année de fabrication : 1926.  
Vitesse : 100 kmh.

**?** Moto Monet-Goyon 4 CV, moteur M.A.G. double tube à culbuteurs, modèle MC 3.

- 1° L'année de sortie.
- 2° L'avance à l'allumage et la bougie à employer.
- 3° Le réglage de la distribution.
- 4° Le jeu des culbuteurs.
- 5° Réglage du carburateur « Amac ».

Jean BAYOLI,  
Nogent-sur-Marne (Seine).

**R** 1° 1932-33.  
2° 2 mm. plein retard. Lodge H1, Speed 85, Champion B2, Gilardoni 50 ou 100, Pognon 132 P.

- 3° Calage distribution : AOA 15 mm. ; RFA 20 mm. ; AOE 26 mm. ; RFE : PMH.
- 4° 3/10 à l'admission et à l'échappement à chaud.
- 5° Réglage carburateur Amac 6/001 : gicleur 130, aiguille au 4<sup>me</sup> cran, volet n° 5.

**?** Moto P. Martin, type Z 95, série 5.136. Moteur Zurcher 5 CV à culbuteurs. Boîte Burman 3 vitesses.

- 1° Calage distribution, admission, échappement.
- 2° Calage magnéto.

## 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...

- 3° Réglage du carburateur Amac.
- 4° Quelle vitesse peut faire cette machine.
- 5° Son année de sortie.
- 6° Jeu sous les culbuteurs.
- 7° Y a-t-il inconvénient à y mettre un piston bombé et quelle marque.

Robert AMBRAIS,  
Valognes (Manche).

**R** 1° Réglage distribution : AOA 3 mm. ; RFA 13 mm. ; AOE 23 mm. ; RFE 7 mm. Jeu aux soupapes, 2/10 à chaud.

- 2° Calage magnéto : 0 tout retard.
- 3° Carburateur Amac 6/001. Réglage : gicleur n° 130, aiguille au 3<sup>me</sup> cran, volet n° 3.
- 4° Vitesse selon état mécanique, 110-115 en bon état, environ.
- 5° 1932.
- 6° Vous pouvez rouler avec un piston bombé, mais spécifiez bien le carburant à employer. Le piston Borgo est généralement employé.

**?** Peugeot 11-, 4 CV, réalésée.

- 1° Réglage distribution.
- 2° Avance à l'allumage.
- 3° Jeu des soupapes.

- 4° Année de sortie.
- 5° Vitesse maximum, état de neuf.
- 6° Bougie à employer.
- 7° Consommation essence et huile.

BEAUJARD,  
Rambervilliers (Vosges).

**R** 1° Calage distribution : AOA 0 m. 5 ; RFA 13 mm. ; AOE 17 mm. 2 ; RFE 3 mm. 3.

- 2° Allumage au PMH plein retard.
- 3° 1/10 à l'admission, 2/10 à l'échappement.
- 4° 1930.
- 5° 100 kmh.
- 6° Lodge C3 ou K3, Eyquem 30 ou 70 BSM, Champion B3, ACG 6, Gilardoni 22 ou 30, Pognon 1 ou 3, Speed 81, Gurtner TM1.
- 7° Consommation d'essence : 4 l. aux 100 kms. Huile suivant état mécanique.

**?** 1° Quelle multiplication peut-on adopter à une 300 cmc. Monet-Goyon, type M2 ? Je trouve que mon moteur tourne trop vite pour la vitesse réalisée en palier.

2° J'ai des ennuis avec mon réservoir d'essence qui a des fuites autour de deux points de fixation. J'ai essayé la soudure à l'étain, mais j'ai toujours des pertes. Connaissez-vous un produit pour éviter ces pertes ?

Que me conseillez-vous ?

3° J'ai en outre une Dollar R2 350 cc. et quand j'enclanche ma 1<sup>ère</sup>, la moto démarre d'elle-même. Que faut-il faire pour que le débrayage soit complet ?

M. PAGNOD ROSSIAN,  
Nogent-s.-Oise.

**R** 1° Le pignon moteur doit avoir 16 dents et le pignon AR 45.

2° Nous vous conseillons de faire réparer votre réservoir par un spécialiste et de faire vérifier sa fixation sur le cadre. Hormis la soudure, il n'existe pas de produits capables d'aveugler ces fuites de façon définitive. Un expédient bien connu consiste à enduire de savon ou de seccotine la partie du réservoir où se produisent les pertes, car l'essence n'attaque pas ces produits, mais cette réparation est provisoire.

3° Montez un levier de débrayage donnant une course plus importante, ce qui vous permettra de débrayer à fond. Nous supposons que le câble est bien réglé, sans jeu excessif.

# Tribune Libye

Le but de cette rubrique étant de « *Rendre Service* », seuls les textes de nature à remplir ce programme seront insérés. Les textes qui figurent dans la Tribune libre sont insérés sous la propre responsabilité des lecteurs qui nous les adressent.

## Je ne suis pas « contre » le Deux Temps

● J'ai simplement dit que je n'aimais pas le deux temps, pour mon usage personnel s'entend; et, de là à être contre, il y a une distance que je ne franchirai pas. J'espère que les lecteurs auront rectifié d'eux-mêmes; il serait paradoxal et contre nature qu'un motard digne de ce nom soit « contre le 2 temps », qui est, et restera toujours le dernier bastion de la moto. Ensuite, les faits sont là, et quiconque serait ennemi du 2 temps, capitulerait bien vite devant un palmarès aussi chargé, que cela soit en vitesse, en endurance, en raids impressionnants, comme le dernier en date, la traversée du Sahara. Donc, honneur au 2 temps, et vive la campagne entreprise par *Moto-Revue* pour la renaissance de la 175, qui, j'espère, se fera, et amènera automatiquement celle de toutes les branches motocyclistes.

M. REBIERE, Périgueux.

## Le Vélomoteur n'est pas cher

Si le vélomoteur 4 temps Motobécane est d'un prix supérieur au 2 temps, n'oubliez pas qu'il s'agit de la Rolls-Royce du vélomoteur s'adressant à une clientèle spéciale.

Au sujet des augmentations, je relève certaines inexactitudes. Le Grand Routier 1936 à 2.000 fr. est remplacé à quelques détails près par le BIV 2 Super luxé kick 3 vitesses à 2.700 fr. La différence n'est donc pas de 1.100 fr. comme le déclare M. Acier. Le Grand Routier 38 est une machine entièrement nouvelle, comportant des roues spéciales, cadre moto, réservoir 9 litres, frein au pied, transmission de grosse moto (chaîne à 80 fr. le m. au lieu de 30 fr.), etc. Il est normal que son prix soit supérieur. Le modèle Standard ne coûte d'ailleurs que 2.900 fr.

En ce qui concerne le modèle populaire à 1.225 fr. de 1936, n'oubliez pas qu'il s'agissait d'un vélomoteur fort rustique (petit réservoir, cylindre fonte, freins sur jantes), alors que le modèle actuel à 2.100 fr. est un splendide vélomoteur chemisé, pièces chromées, guidon Amac, gros réservoir, échappement long chromé, béquille centrale, porte-bagages, etc., supérieur au modèle à 1.550 fr. de 1936. Là encore, la différence n'est pas de 1.000 fr., mais de 550 fr.

Motobécane a d'ailleurs abandonné son modèle populaire à 1.225 fr. sur la demande de la clientèle.

Moi qui ai connu les vélomoteurs à courroie de 1922 à 2.000 fr., je trouve au contraire que les constructeurs ont fait de réels efforts pour maintenir les prix actuels.

Raymond TYKOCZINSKI,  
Agent Motobécane à Charleville.

## La Moto aux Colonies

● De retour des colonies, un de nos lecteurs nous adresse les renseignements suivants :

Je crois devoir vous informer que votre article est erroné : En Guyane Française, il y a à Cayenne 4 motos : 2 Peugeot 350 latérales, 1 vélomoteur Prester à 2 vitesses et une Motobécane 250 ou 350 latérales.

A St-Laurent du Maroni, j'ai vu quelques surveillants militaires sur moto (deux ou trois).

A Ivracoubo, une vieille moto rouillée traîne sur le bord du fleuve. Il est vrai que dans ce pays, l'auto et la moto n'ont pas le développement normal qu'ils eussent dû avoir. Il y a 36 kms de routes praticables où l'on peut réaliser 30 kms de moyenne par heure, et une piste qui va de Cayenne à Ivracoubo (120 kms), il faut deux jours aux transports par autos pour les faire. Je connais beaucoup moins la région de St-Laurent.

En Guyane Hollandaise : A Pormaribo au Surinam, la capitale, quelques agents ont des motos anglaises pour la plupart, et un uniforme vraiment « sport ». Sur la route de Surinam à Abbina, le long de la voie du chemin de fer, j'ai aperçu un coolie sur une Excelsior qui « crachait les flammes ».

En Guyane Anglaise : Une partie de la police est montée soit à cheval, soit à motos B.S.A. et Triumph, dans la capitale Demerary au Georgetown.

Mais dans ces deux derniers pays, la civilisation européenne a pénétré. Belles routes, belles constructions, grands parcs, cinémas bien installés comme ceux des quartiers de Paris, commerce prospère, etc...

Tandis qu'en Guyane Française, la pagaye règne, la politique, non de parti à parti, mais d'homme à homme et le Tafia ne laissent pas le temps de s'occuper de la mise en valeur de cette con-

VOUS TROUVEREZ A  
NOS BUREAUX DES

### TRIPTYQUES

(Motos et Autos) pour vous rendre au LUXEMBOURG, en BELGIQUE, en SUISSE, en ALLEMAGNE valables un mois ou bien pour l'année en cours et des cartes de passage en douane pour la SUISSE, délivrés séance tenante. Pour les triptyques allemands, la demande doit être faite 4 jours d'avance.

Tous renseignements à notre  
«Service Touristique»

A toute correspondance, joindre  
timbre pour réponse.

trée grande comme le quart de la France.

Pour Trinidad et Tobago, vos chiffres sont exacts. Le samedi matin l'on voit quantité de motards partir de Port of Spain par la route en corniche, vers les bouches du Dragons.

A Borbadès, peu importante, je n'ai pas vu de moto, mais un magasin de vente avec 2 ou 3 machines exposées dans la capitale, à Brigetown.

A l'île Ste-Lucie, à Port Castrie, pas une moto.

## Entr'aide

● Dimanche matin, je roulais à 50 kmh. et je jouissais pleinement des charmes de mon Etoile-Empire. Comme j'avais du temps, je décidais de m'arrêter. Je me mis sur le côté de la route et pour passer le temps, je sors ton dernier numéro et je me mets à le lire. Quelques instant s'écoulent et une 500 passe et... s'arrête 50 mètres plus loin puis revient à moi. « Avez-vous besoin de quelque chose ? » me dit son propriétaire. Comme je l'en remerciais poliment, il ajouta : « Parce que, moi aussi je suis abonné à ce journal, nous sommes de la même famille et comme *Moto-Revue* nous prêche de nous entr'aider, j'avais remarqué la couverture rouge et je pensais que vous cherchiez un tuyau pour vous dépanner ». Puis nous avons bavardé et nous sommes partis ensemble prendre un verre au bas de la côte de Bourron, puis nous sommes partis chacun de notre côté.

## Est-ce une Galéjade ?

● Je lis dans un journal du soir (*Intran* 21-3), au sujet de nos premiers 40 kilomètres d'autoroutes auxquels travaillent 1.800 ouvriers. Durée : 6 ans. — Coût : 300 millions.

Si cela n'est pas une galéjade, il nous faudrait à cette cadence, pour avoir les 2.000 kms d'autoroute que possède l'Allemagne : 300 ans et 15 milliards.

Sans commentaires.

M. GRAND, Paris.

## Truc pratique

● Je suis possesseur d'une moto Monet-Goyon à culbuteurs KLS4S que j'ai munie d'un graissage sous pression pour les queues de soupapes, car, à mon avis, le graissage qui existe n'est pas suffisant pour faire de la route (4 ou 500 kms dans la journée), ou bien il faut s'arrêter, sortir la pompe Técalémit de la sacoche et graisser tous les 40 et 50 kilomètres.

Voilà ce que j'utilise pour le système de graissage que j'ai monté sur ma moto et dont je vous envoie la photo.

1° Un petit réservoir de 1/2 l. environ.

2° Une pompe de réchaud à pétrole avec valve.

3° Un petit robinet pour le bas du réservoir.

4° Une tuyauterie de 6 mm.

5° Deux racords Alal (fabrication Técalémit), à la place du graisseur existant.

Ce système de graissage des queues de soupapes existe sur ma moto depuis deux ans déjà.

FANTINI, à Vinneuf.



## LA PAGE DU SUPERCARBU...RIANT

## Toc-toc qui vient là ? à la manière de Ray Ventura

Sur les paroles de Maurice Vandar et la musique de Charlys, Ray Ventura et sa troupe nous ont présenté un « Toc-Toc Partout » qui, transposé dans le thème motocycliste, pourrait donner quelque chose dans ce goût là :

### Toc-toc-motos

Il paraît qu'en Amérique  
On pratique un jeu nouveau  
Voulez-vous qu'on vous l'explique  
Vous verrez c'est rigolo...  
Toc-Toc... Qui vient là ?  
C'est Dubois. C'est Dubois quoi ?  
Dubois dont on fait les flûtes  
Voilà comment ça débute.  
(texte original)

Alors ? On continue ?

Toc-Toc... Qui vient là ?  
C'est Terrot. C'est Terrot quoi ?  
Terrot...rise pas l'voisinage  
Ton moteur fait du tapage.

Toc-Toc... Qui vient là ?  
C'est Norton. C'est Norton quoi ?  
Norton...be pas dans l'caniveau  
Tu pourrais t'casser les os.

Toc-Toc... Qui vient-là ?  
C'est Alcyon. C'est Alcyon quoi ?  
Alcyon belles et Alcyon bonnes  
Paye moi-z'en un' ma mignonne.

Sans s'comprimer la cervelle  
Sans s'éponger le cerveau  
Continuons la ritournelle  
En tâchant d'êtr' rigolos.

Toc-Toc... Qui vient là ?  
C'est Armor. C'est Armor quoi ?  
J'te prêt' ma moto Armor  
Car j'ai peur pour les décors...

Toc-Toc... Qui vient là ?  
B.S.A. B.S.A. quoi ?  
C'est sa selle qu'il b.s.a.  
Il est bien moins haut comme' ça.

Toc-Toc... Qui vient là ?  
D.K.W. D.K.W. quoi ?  
Décavé ou plein de pélots  
Achète une moto mon gros.

Toc-Toc... Qui vient là ?  
C'est F.N. C'est F.N. quoi ?  
Celui qui n'fait pas d'moto  
F.N...iant comme un mulot.

Toc-Toc... Qui vient là ?  
C'est Gillet. C'est Gillet quoi ?  
Gillet d'laine ou de coton  
Met's en un en tout' saisons.

Toc-Toc... Qui vient là ?  
C'est Gnome. C'est Gnome quoi ?  
C'est vraiment un beau jeune homme  
Dit's moi donc comme il se Gnome.

Sans se casser l'occiput  
Histoïr' de fair' des jeux d'mots  
On peut continuer, veux-tu ?

Toc-tocons les aut' motos.

Toc-Toc... Qui vient là ?  
C'est Kæhler. Kæhler quoi ?  
Kæhler vraiment éreinté  
Te s'rais-tu fait escoffier ?

Toc-Toc... Qui vient là ?  
C'est Magnat. Magnat quoi ?  
Magnat...que comme un barbon  
J'achète tout c'qu'y a de bon.

Toc-Toc... Qui vient là ?  
C'est Monet. C'est Monet quoi ?  
Monet...chappement est bouché  
J'g''royons qu'il est encrassé.

Toc-Toc... Qui vient là ?  
C'est MR. C'est MR quoi ?  
MR...ci bien de l'aubaine  
Je repasserai la s'maine prochaine.

Chansonnette à courants d'air  
J'continue seul mon solo  
Mais à forc' de changer d'air  
J'suis embrumé du cerbeau...

Toc-Toc... Qui vient là ?  
Motobécane.. Bécane quoi ?  
Bé...canille à toute vitesse  
Tu vas t'fair' botter les f..ormes.

Toc-Toc... Qui vient là ?  
C'est Peugeot. C'est Peugeot quoi ?

C'est Peugeot...li pour un as  
D'êtr' fichu comm' du piqu' l'as.

Toc-Toc... Qui vient là ?  
C'est Prester. C'est Prester quoi ?  
Prester...reins dans une ceinture  
D'un coureur t'auras l'allure.

Toc-Toc... Qui vient là ?  
C'est Ravat. C'est Ravat quoi ?  
Ravat-l'un peu ta salive  
C'est pas l'jour de la lessive.

Toc-Toc... Qui vient là ?  
C'est Favor. C'est Favor quoi ?  
Favor...ise donc le commerce  
En ach'tant pour 10 sous de graisse.

Toc-Toc... Qui vient là ?  
Motoconfort. Confort quoi ?  
Confor...m' un peu les jeunots  
A monter tous en moto.

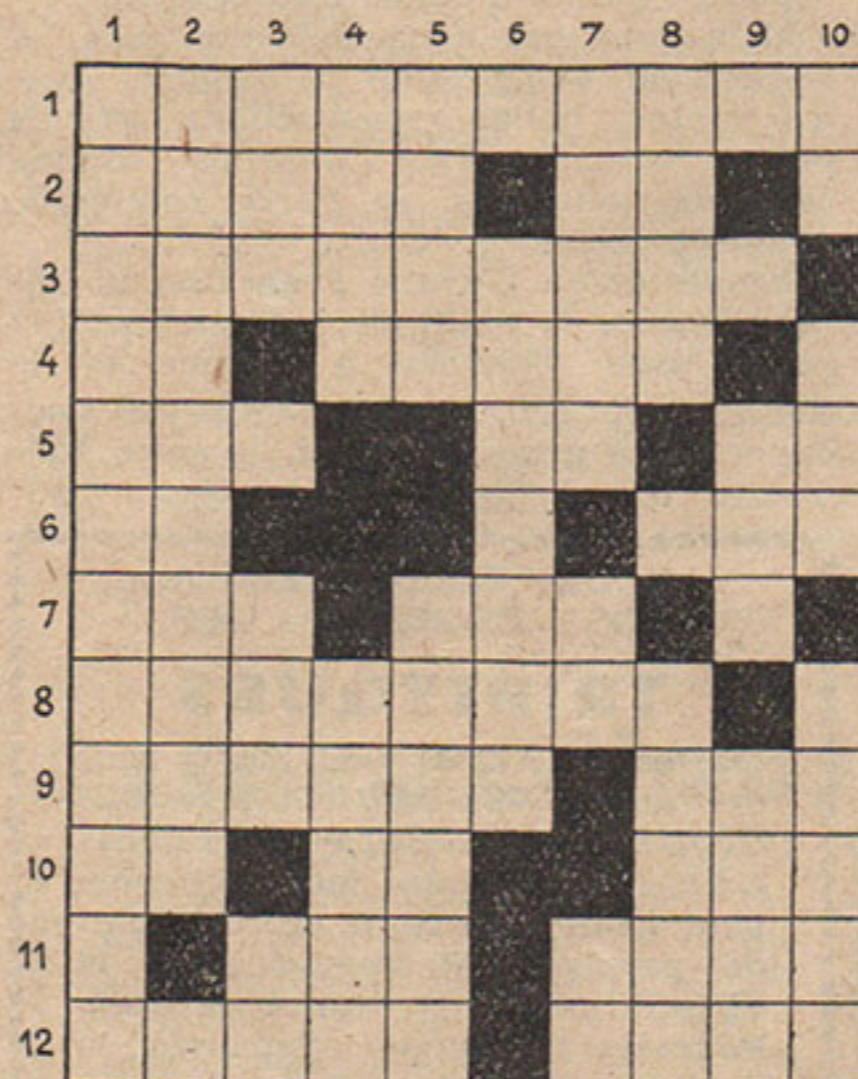
Toc-Toc... Qui vient là ?  
C'est Zundapp. C'est Zundapp quoi ?  
C'est Z'un' tape sur'l'coin d'la hure  
Qui m'abima la figure.

Toc-Toc... Qui vient là ?  
Saroléa. Saroléa quoi ?  
Sarolé...à perd' haleine  
Par les monts et par les plaines.

Toc-Toc... Qui vient là ?  
B.M.W. B.M.W. quoi ?  
Bé...M'fait rud'ment envie  
Pourvu qu' j'gagne à la loterie.

Il est de coutume de dédier les œuvres puissantes à des personnalités. Dans le cas présent, nous ne pouvons mieux faire que de dédier celle-ci à Ray Ventura soi-même. C'est d'ailleurs à sa Maison d'Édition que vous trouverez la musique qui accompagne cette chanson.

### MOTS CROISÉS



Horizontalement. — 1. Le fil l'est quelquefois, le propriétaire d'une voiture très souvent. — 2. A toujours des ailes, presque toujours une queue, mais n'est pas un oiseau. Deux lettres de lime. — 3. Refroidit l'eau du moteur. — 4. Deux lettres de bille. Les athlètes sont au mi-

lieu, les spectateurs autour. — 5. Dans l'huile. Le début de la bêtise. En matière de. — 6. Deux lettres de ressort. Invite à la sortie. — 7. L'élément des avions. Une marque très connue de motocyclettes. — 8. A pied, en moto, en voiture, il est le bienvenu des hôteliers. — 9. Souhaitée. Dans un encart. — 10. Coutumes. Deux lettres de vélo. Qualité de tous les avions, défaut de quelques hommes. — 11. Comme cela. Mode de locomotion qui vous est cher. — 12. Le chameau l'est, le moteur doit l'être. Chose nulle.

Verticalement. — 1. A nos moteurs, ils préparent la pâture. — 2. Déformions l'intérieur d'un cylindre. — Celui d'une foule n'est pas apprécié de l'usager de la route. Trois lettres mélangées de ravisseur. Deux lettres de table. — 4. Est redevable. Assujétir à demeure. — 5. Vous la connaissez, si avez votre permis de conduire. En salade, elle est détestée du motard. — 6. Secoue fortement l'aviateur quand il fait mauvais temps. — 7. Entre le chaud et le froid. Dans la rate. Initiales d'une publication que vous aimez bien. — 8. Troublée. Lettre ou paquet adressé à quelqu'un. — 9. Le meilleur temps du tourisme. Notre moto l'avale. — 10. Est quelquefois devenu fleuve. A le courage. Les belles dames y reçoivent, les belles voitures et les belles motos aussi.

# CONSTRUCTEURS FABRICANTS



## INOXYD ILFORD POUR LA PROTECTION DE VOTRE BATTERIE

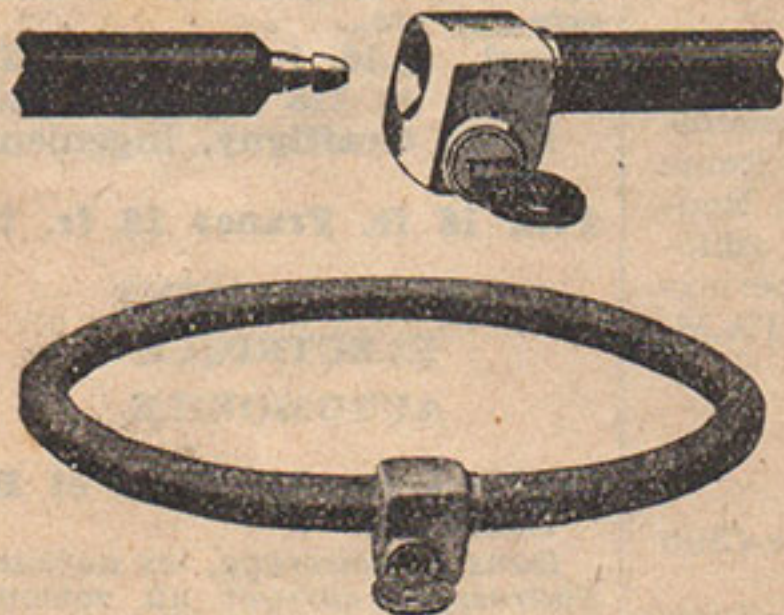
Vous craignez le sulfatage progressif de votre batterie d'accumulateurs, qui entraîne avec lui une perte sensible de courant, par conséquent une combustion incomplète des gaz et une consommation plus élevée d'essence.

Il existe un appareil, l'Inoxyd Ilford qui, en évitant toute oxydation et sulfatage des bornes, colliers et cosses électriques assure à votre batterie un rendement maximum. Cet appareil se compose d'une cuvette moulée et perforée en bakélite contenant un feutre de composition spéciale qui neutralise toutes les émanations acides de la batterie. L'inoxyd Ilford, que vous placez vous-même, est très bon marché. Sa durée est pratiquement illimitée.

## L'ANTI-VOL DREHAM

Si vous utilisez votre moto pour vous rendre tous les jours au travail, vous vous trouvez peut-être obligé de la laisser de longues heures en stationnement. Un appareil à serrure empêchant systématiquement le vol de votre machine vous tranquilliserait complètement sur son sort ?

Il existe un système fabriqué depuis de longues années par les établissements



L'anti-*vol* Dreham, vu fermé (ci-dessus). On voit au-dessus le système de fermeture.

Dreham. Le dispositif comprend un câble d'acier enrobé de caoutchouc, d'une longueur de 65 cm., muni d'une serrure de sûreté genre Yale. Le montage du caoutchouc sur l'acier empêche absolument le câble d'être coupé. Le câble, qui immobilise la roue par rapport à la fourche arrière, en passant entre des rayons, s'adapte à tous les types de motos. Ne présentant aucun encombrement, il peut se mettre dans la sacoche ou même dans la poche. Il est d'un prix d'achat très raisonnable.

## ENCORE UNE RÉFÉ- RENCE DE BAROCLEM

Monneret, le coureur motocycliste aux 70 records du monde et 4 Championnats de France, recommande et vend à sa fidèle clientèle, depuis plusieurs années, la batterie moto « Baroclem ».

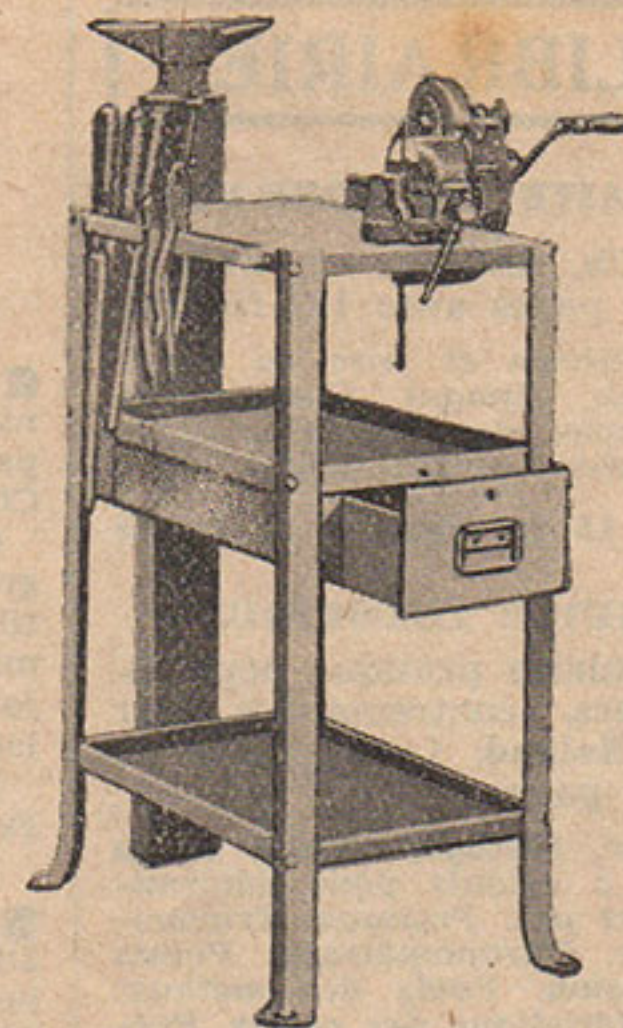
L'expérience n'hésite pas à conseiller le choix d'une marque jeune et active comme Baroclem ; c'est pour cette grande firme la récompense méritée par dix années d'efforts incessants.

## UN ATELIER POUR MOTOCYCLISTES

La motocyclette est par excellence l'engin mécanique à l'entretien duquel son propriétaire s'intéresse personnellement.

Encore faut-il pour cet entretien disposer de l'outillage nécessaire, d'une installation pratique, d'un matériel peu encombrant et aussi peu coûteux.

La solution idéale est offerte par un établi métallique robuste comprenant : une table supérieure, 2 plateaux, dont



« L'atelier pour motocycliste » de travailler commodément.

l'un avec tiroir, celui-ci pouvant se fermer par cadenas.

La table supérieure possède un râtelier à outils, et permet la fixation d'un étau, d'une perceuse, d'une meule et même d'une forge.

Un pied en bois fixé le long de l'établi est prévu pour recevoir une petite enclume. Il contribue en même temps à l'immobilité de l'établi.

Entièrement démontable et par cela même facilement transportable, cet atelier est l'outil rêvé pour le motocycliste.

Il peut être livré nu avec ces accessoires : enclume, étau, forge, etc., à des conditions spécialement avantageuses pour les lecteurs de *Moto-Revue*.

## PRIMES A NOS LECTEURS & ABONNÉS

Lustrolac Liquide. — Spécial pour enlever les taches de goudron ou de cambouis. — Valeur 15 fr. — Abonnés 8 fr. — Lecteurs 12 fr. — (Cette prime doit être prise à nos bureaux)



« Thermosport Milbar ». — Thermomètre de précision, très belle présentation. Valeur 12 fr. — Abonnés 8 fr. — Lecteurs 10 fr. — Port 1 fr. 50.

Chiffon Las-Stick. — Ce chiffon, imprégné d'un produit spécial, nettoie et polit sans effort. Valeur 18 fr. — Abonnés 10 fr. — Lecteurs 16 fr. — Port 1 fr. 50.

Trousse « Apax » pour le nettoyage des bougies, décalamine sans détériorer les électrodes.

Valeur 25 fr. — Abonnés 18 fr. — Lecteurs 23 fr. — Port 1 fr. 75

## LIBRAIRIE

### TRAITE DE SOUDAGE

par Ch. Gros, 1 vol. in-8 de 115 pages avec 123 figures.

Définition et mise au point. Métaux, alliages. Composition et emploi des soudures. Lampes, chalumeaux, acides, etc...

Prix 15 fr. Franco 16 fr. 75

### GUIDE THEORIQUE

Formulaire pratique pour ouvriers, contremaîtres, par A. Roland, 1 vol. in-16 de 248 pages.

Tour, filetage, emploi de la règle à calculs pour déterminer les pas. Fraisage. Trigonométrie. Chronométrage. Points de fusion. Poids des métaux. Caractéristique des aciers. Précision mécanique. Renseignements divers.

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

### LE PETIT CONSTRUCTEUR MECANICIEN

Outillage et apprentissage. Renseignements pour amateurs. Dessin mécanique. Dressage, liage, ajustage. Les jouets mécaniques.

1 vol. in-16 de 245 pages, avec 243 figures, par H. de Graffigny, Ingénieur civil.

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

### L'AUTO SANS CHAUFFEUR

petit manuel de 188 pages, par L. Picard.

Contenant des tuyaux suivis de conseils pour faire soi-même les réparations, la mise au point et l'entretien. Comment réduire les dépenses.

Prix 15 fr. Franco 16 fr. 75

### COMMENT ON DEVIENT TOURNEUR SUR METAUX

Description et installation des tours. Montage des pièces à tourner et exécution du travail. Divers travaux sur tours à faire soi-même et sans maître. par R. Champly, 1 vol. in-8, 240 pages, avec 174 figures. Broché.

Prix 31 fr. 50 Franco 33 fr. 25

### LES DIVERSES APPLICATIONS DES ACCUMULATEURS ELECTRIQUES

par H. Lanoy, Ingénieur électricien I.P.G. 1 vol. in-16 broché de 96 pages, avec figures. Tous les accumulateurs.

Prix 12 fr. Franco 13 fr. 75

### POUR RECHARGER SES ACCUS SUR LE SECTEUR

Comment construire soi-même le meilleur des redresseurs de courants alternatifs. par C. Rialland, un vol. in-16 broché de 48 pages avec 20 fig. pour amateurs.

Prix 6 fr. Franco 7 fr. 75

# CLUBS

■ LE MOTOCYCLE-CLUB DE CORBEIL-ESSONNES organise, le 5 juin, son 9<sup>me</sup> circuit annuel de régularité sur le parcours Corbeil-Fécamp. L'itinéraire emprunte la vallée de Chevreuse et les rives de la Seine jusqu'à Rouen.

Cette épreuve jouit chaque année d'un gros succès et groupe habituellement plus de 100 engagés. Des prix, constitués par des dons, récompenseront les vainqueurs. Le comité fait appel à cette occasion aux généreux mécènes qui jouiront à cette occasion de la publicité faite par la presse locale et régionale.

Moto-Club de Corbeil Essones, « Café du Théâtre », 2, rue Feray, à Corbeil.

■ LA FEDERATION MOTOCYCLISTE ET AUTOMOBILISTE DE FRANCE INFORME que le Rallye-Ballon et Avion aura lieu le 3 juillet, à Metz, avec la participation de l'armée. Plusieurs challenges seront mis en compétition. L'épreuve Metz-Paris-Metz aura sans doute lieu fin août. Les clubs doivent indiquer les épreuves ou organisations qu'il comptent mettre sur pied cette saison.

Fédération Motocycliste de l'Est, 8, rue du Roi-George, à Metz, Téléphone 979.

■ La création d'un Moto-Club à Rochefort est désormais chose faite. Tous les motocyclistes de la région pourront ainsi se grouper au sein de la nouvelle association à laquelle nous adressons nos meilleurs vœux de prospérité.

Moto-Club Rochefortais, siège social, Bar Gambetta, 2, rue Gambetta, à Rochefort, chez M. Moreau.

■ L'UNION SPORTIVE METROPOLITAINE organise le dimanche 8 mai 1938 son Grand Prix Auto-Motocycliste annuel sur un circuit La Croix de Berny-Nemours-La Croix de Berny.

Cette épreuve touristique, dotée de nombreux prix, aura, nous en sommes certains, son succès habituel.

Les 90 concurrents qui prirent le départ l'an dernier permettent de compter cette année encore sur un lot aussi important.

Rappelons qu'il est encore temps de se faire inscrire au Siège de l'U.S. Métro, 52, quai de la Rapée, Paris, 12<sup>me</sup>. Tél. Did. 86-20. Tous renseignements et règlements complets seront fournis sur demande.

■ A.M.A.T.C.R.P. — La sortie « Muguet » aura lieu cette année sur Chantilly, retour par Senlis. Rendez-vous le dimanche 24 avril, à 8 heures, porte de la Chapelle. Rassemblement et déjeuner pique-nique aux Etangs de la Reine Blanche. Cueillette du muguet dans la forêt de Senlis. Rappelons que tous les vendredis, les adhérents et futurs adhérents trouveront tous les renseignements utiles à la permanence qui se tient de 21 h. à 23 heures, au siège de l'A.M. A.T.C.R.P., 4, bd Magenta, Paris, 10<sup>me</sup>.

### 14<sup>me</sup> CIRCUIT DU SUD-OUEST :

11-12 JUIN 1938 — AUTOS ET MOTOS

Organisé par le Moto-Club de Bordeaux et l'Automobile-Club du S.O., sous le patronage de la Petite Gironde

L'annonce parue récemment dans la presse, de l'organisation de la classique épreuve de tourisme et d'endurance, par le Moto-Club de Bordeaux et l'Automobile-Club du Sud-Ouest a provoqué un grand mouvement de curiosité, dans le monde du sport motocycliste et automobiliste.

Nous avons le plaisir d'informer tous ceux qui sont intéressés par cette belle manifestation, que le règlement est à l'impression, et qu'il sera envoyé, d'ici quelques jours, à tous ceux qui en feront la demande.

■ L'A.C.M.P. a organisé dimanche 17 avril une sortie sur Doullens pour le passage de Paris-Roubaix, déjeuner chez « Raoul » et visite de la ville sous la conduite du Syndicat d'Initiative de Doullens.

Dimanche 24 avril, l'A.C.M.P. est invitée par le Moto-Club d'Artois pour la visite de la ville d'Arras et du Monument de Vinny.

Dimanche 1<sup>er</sup> mai, Rallye Muguet en forêt de Crécy.

Dimanche 8 mai, grande fête motocycliste, à Liomer, sous

## LE MECANICIEN D'AUTOMOBILES

Réglage. Mise au point des moteurs. Vérification. Entretien général de la voiture. Les pannes.

par R. Bardin, Ingénieur E.D.A. 1 vol. de 72 pages, avec 37 figures.

Prix 10 fr. Franco 11 fr. 75

## A.B.C. DES MOTEURS ELECTRIQUES

par Bardin

Généralité. Montage des moteurs. Entretien. Pannes et remèdes.

Prix 6 fr. Franco 7 fr. 75

## GUIDE DE LA REPARATION AUTOMOBILE

Livre indispensable aux mécaniciens d'automobiles. Les jeux et tolérances dans les réparations du moteur, des pistons, des chaînes, du vilebrequin, des bielles. Instruments de précision utilisés. Rectifications sur tour, etc...

1 vol. in-16 broché de 50 pages avec 17 figures, par J.M. C. Vaché, Ingénieur I.M.P.

Prix 7 fr. 50. Franco 8 fr. 75

## LE MOTEUR DIESEL

expliqué par Percheron, un volume de 188 pages, 87 figures.

Fonctionnement du moteur et réponses.

Prix 15 fr. Franco 16 fr. 75

## LE PETIT CONSTRUCTEUR ELECTRICIEN

Manuel pratique pour construire soi-même piles, accus, électro-aimants, bobines d'induction, rhéostats, magnétos, dynamos, téléphones, condensateurs, etc...

1 vol. in-16 broché de 232 pages et 118 fig. 1933, par H. de Graffigny, Ingénieur civil.

Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

## L'EQUIPEMENT ELECTRIQUE AUTOMOBILE

expliqué par G. Gory et H. Gielfrich.

Dans cet ouvrage, les auteurs s'adressent surtout au raisonnement et à l'intelligence du lecteur en lui exposant clairement les principes de fonctionnement, les causes des pannes.

Prix 12 fr. Franco 13 fr. 75

## COURS PRATIQUE D'ELECTRICITE

Manuel à l'usage des ouvriers et conducteurs électriciens, ainsi qu'à toute personne désirent obtenir des connaissances pratiques en électricité.

par A. Podevyn, Ingénieur. 1 vol. in-16 broché de 336 pages, avec 365 figures.

Prix 24 fr. Franco 25 fr. 75

**MOTO-HALL**  
Tous les modèles  
**TERROT**  
Réparations - Pièces  
ECHANGE - CREDIT  
ACCESSOIRES  
SIDES BERNARDET  
**HABERT**  
78, Avenue des Ternes  
PARIS Galvani 78-95



## Le Casque Protecteur F. N.

Homologué par l'U.M.F.

**résiste aux chocs  
les plus violents**

En vente dans toutes les Maisons de Sport

Vente exclusivement en gros :

**F. N., 8, Faubourg Poissonnière - PARIS**

la présidence du Syndicat d'Initiative, organisée pour le quinzième anniversaire de la fondation de l'A.C.M.P. Au programme : Gymkhana, réception à la mairie, vin d'honneur, dîner et bal.

L'A.C.M.P. fait connaître à tous les clubs motocyclistes que son rallye concentration et gymkhana est fixé au 10 juillet prochain. Tous les clubs y sont cordialement invités. Nombreux et beaux prix.



**SPORTING MOTO - CLUB PARISIEN.** — Sport-Tourisme-Camping. — Les fêtes de Pâques se sont déroulées d'une façon parfaite et tous les membres conserveront un bon souvenir de leur séjour à Larchant.

Très nombreux ont été ceux qui ont profité des 3 jours pour s'évader de la capitale et aller revivifier leurs poumons dans un site particulièrement agréable.

Footing sous bois, foot-ball et ascensions audacieuses permirent à chacun de passer de belles journées sportives dans l'ambiance habituelle de réelle camaraderie qui règne au Club.

Dimanche 24 avril, le S.M.C.P. sera représenté au Circuit d'endurance de Haute-Normandie par 6 participants amateurs. Venez nombreux encourager nos coureurs.

Rendez-vous à 5 heures du matin, porte Maillot. A la Défense, prendre la N. 309 jusqu'à la Patte d'Oie d'Herblay, à gauche, la R.N. 14, par Pontoise, Magny-en-Vexin, Fleury-s.-Andelle jusqu'à Rouen.

Ceux qui voudront déjeuner avec les gonflés devront se rendre à Fécamp.

Samedi 23, dimanche 24, camp en forêt d'Halatte. Porte de la Villette R.N. 2, par Senlis. A la sortie, direction d'Aumont. Le fléchage sera assuré 1 km, avant cette localité.

Isolés cordialement invités à nos réunions et sorties.

Renseignements tous les mercredis au siège social, à 21 h., 1, pl. de la Bastille, Paris. Tél. Archives 16-39.

**MOTO-CLUB DES T.C.R.P.** — Samedi 19 mars 1938, nous avons fêté l'anniversaire de notre fondation par une sortie nocturne en caravane vers Joinville, où nous sommes allés luncher en famille. La soirée s'est prolongée par des chants et danses; nombreux sont ceux qui regrettent de n'avoir pu y assister.

Jeudi 14 avril s'est tenue une assemblée générale extraordinaire au siège social, qui devient vraiment trop exigü pour contenir tout le monde.

Au cours de cette réunion, diverses décisions ont été prises. La demande d'affiliation à l'U.M.F. a été votée à l'unanimité. Notre dévoué trésorier Louis se déchargeant de sa tâche, a été remplacé par Peyronnet, et Vaillant a été nommé trésorier adjoint.

La participation au rallye concentration de l'entente motocycliste à Creil reçut une approbation générale.

Nous demandons à nos adhérents et à tous les camarades motocyclistes des T.C.R.P., de réserver leur journée du 8 mai pour participer à cette démonstration organisée pour la défense de nos intérêts communs.

Dimanche 1<sup>er</sup> mai, sortie muguet en forêt de Chantilly; départ à 8 h. 30 du siège social. L'après-midi nous verra au défilé de l'entente motocycliste à Creil.

Pour tous renseignements, adressez-vous à notre permanence, tous les jeudis, de 21 h. à 23 h., au siège social, 29, bd Henri-IV, à Paris.

**CAMPING-CLUB DE FRANCE.** — Les 23 et 24 avril, le Camping-Club de France, 218, bd Saint-Germain, à Paris, 7<sup>me</sup>, organise une sortie commune à toutes les sections. Camp fixe sur le terrain permanent du Club, à Orveau. Inscription au Collectif et renseignements à la permanence du jeudi soir, de 20 h. 30 à 22 heures.



**M.C. DE PARIS.** — Au M.C. Paris, chaque dimanche, une sortie. — La sortie de Pâques, sur Verdun et Dijon (860 kms) qui a réuni 24 participants aurait été en tous points parfaite si l'hôtel avait été plus accueillant. Un coin à éviter à l'avenir. Ce manquement fut fort heureusement compensé par les deux repas « dégustés » chez l'ami Cornu, Restaurant des Routiers et du Bon Coin, à Chenove (un motard, un vrai touriste, chez qui l'on trouve de la camaraderie, une bonne table et une cave... Bourguignonne. (Un coin à recommander à tous les amis motards de passage à Dijon). Prenez note, amis motocyclistes : Hôtel Cornu, sortie de Dijon, vers Lyon, à Chenove, Restaurant du bon Coin. Un disque M.C. Paris le signalera d'ailleurs à votre attention ! Cuisine bourguignonne, vins bourguignons et... des prix...

Partie touristique : Visite de Dijon. Promenade parmi les vignobles aux noms évocateurs de bonnes bouteilles et une colonne groupée impeccablement. Des panes emmaillèrent cette sortie : à citer parmi les plus dévoués : Bidault et Crémieux, qui firent 115 kms de nuit pour dépanner un camarade. Bonin et Halhoute, toujours sur la brèche, et... tous...

Dimanche prochain, sortie sur Ermenonville et la mer de sable. Pique-nique. Départ porte de la Villette, 9 h. et 13 h. Regroupement à la Chapelle-en-Serval (renseignements complémentaires à la permanence). Le parcours sera fléché.

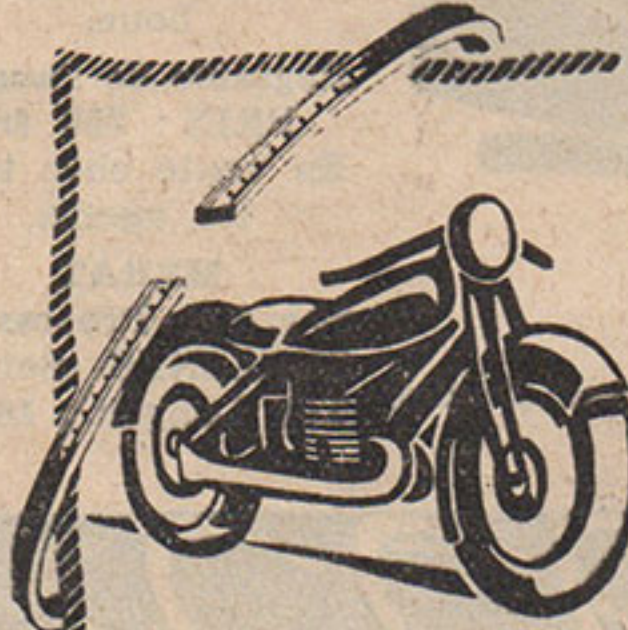
Tous renseignements le mercredi, à 21 h., à la réunion, au siège, 52, rue de Bondy, et tous les jours à la permanence, 19, rue Charles-V, chez Halhoute. Archives 87-51.



**MOTOR-CLUB.** — Dimanche prochain, 24 avril, grande sortie du Motor-Club sur l'île d'Andrézy. Coin charmant et connu, pique-nique sur l'herbe. Une grosse surprise est réservée le matin par une maison, la plus importante en accessoires motos. Nous n'insisterons pas plus sur le gros intérêt que nous aurons à nous trouver au départ, le dimanche, à 8 h. 30, café Terminus, à la porte de Vincennes.

Suivant la coutume, tous nos amis sont invités avec nous pour cette sortie-détente.

Le Motor-club et son « écurie tango et vert » se réunissent tous les mardis, à 21 heures, Brasserie le Savoie, 15, place de la République, salle du 1<sup>er</sup> étage (stationnement des véhicules : 4, rue Meslay).



### Pour votre moto

Les mêmes segments traités AMÉDÉE BOLLEE qui sont utilisés sur tous les moteurs d'aviation : GNOME & RHONE, HISPANO SUIZA, LORRAINE, POTEZ, sur les avions d'AIR FRANCE et sur les avions de l'ARMÉE.

La même qualité.

les segments

**Amédée Bollée**

SEGMENTS TRAITÉS DE PRÉCISION

PUYBELLE N° 350

Le Mans (France)

N'achetez pas  
votre moto ou  
votre voiture  
avant d'avoir visité

L'EXPOSITION  
PERMANENTE

**DUFAYEL**  
AUTOS -- MOTOS

PALAIS DE LA  
NOUVEAUTÉ

24, rue de Clignancourt  
PARIS  
Tél. Montmartre 41-95

VENTE DES GRANDES MARQUES

NEUVES OU D'OCCASIONS

A CRÉDIT

CONDITIONS EXCEPTIONNELLES

**MOTORIST SPORTS**

41 Avenue des Ternes  
PARIS 17<sup>e</sup>



Tout l'équipement et le Camping  
motocycliste

VÊTEMENTS DE  
CUIR "MOTORIST"

UN STYLO GRATUIT  
Offert avec Catalogues  
franco contre 7<sup>Fr</sup> timbres  
AVEC BON REMBOURSABLE

Sacoches depuis: 39<sup>Fr</sup>  
Cuissards imper. 29<sup>Fr</sup>  
Lunettes entout genre  
Sacs tyroliens

Tentes et Accessoires  
Serre-tête ■ Culottes  
Exclusivités MOTORIST



LE SUPERLUBRIFIANT CATALYTIQUE PARFAIT  
STABILISATEUR DES MÉLANGES. ESSENCE ALCOOL

Economie - Nervosité - Puissance  
par le **NERVOGENE**

qui garantit l'entretien parfait du  
moteur et assure un agrément de  
conduite incomparable.

Plus de cliquetis ni de calamine.

Les meilleures références :  
2 ans de succès

Contre 6 fr. en timbres, envoi franco  
d'une dose pour 60 l. de carburant.

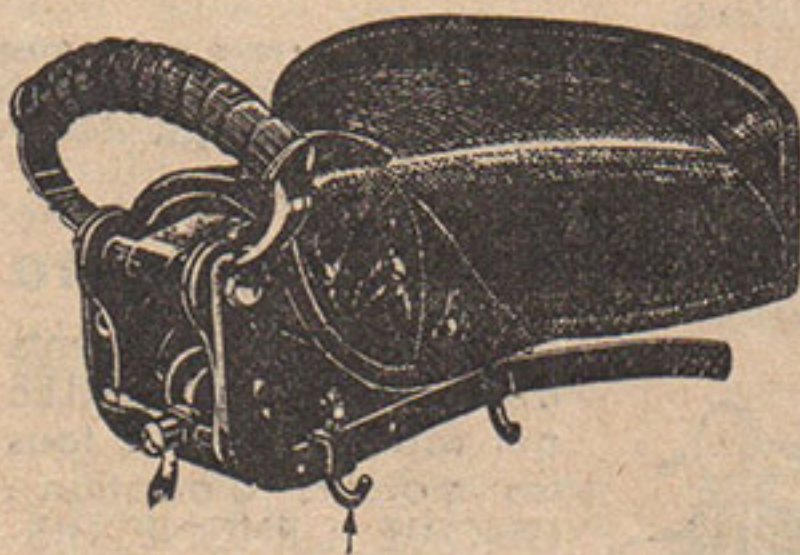
Etablis. VERLET, 11, rue de l'Arc-de-Triomphe, Paris (17)

**LAMPE YVEL**

REMPLECE LE JOUR

POUR VOTRE MOTO

*toujours!*



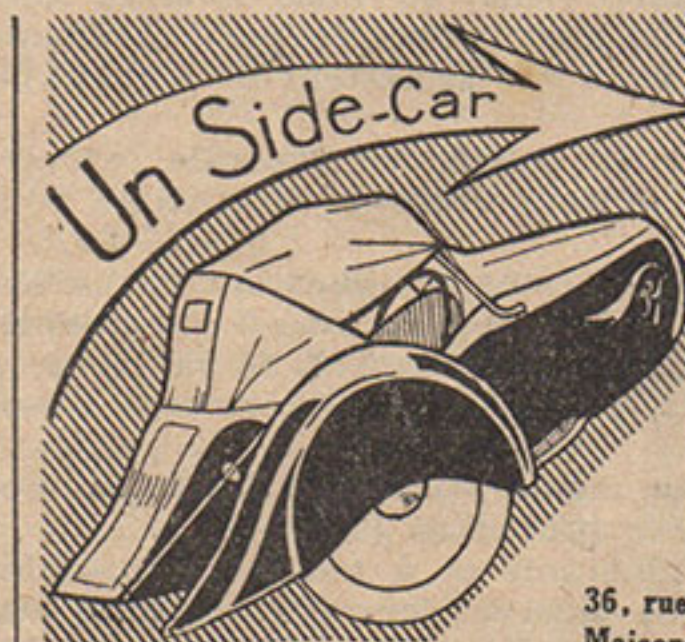
Dessus simili cuir ou caoutchouc Dunlop

Tand-Sad MÉRAT  
fixation sur porte-  
bagages ou directe-  
ment sur garde-  
boue.

Réglable de l'avant.  
PRIX: 290 fr.  
En vente chez tous  
les agents.

MÉRAT

30 r. de la Procession  
SURESNES (Seine)  
Tél. Longch.: 18-86



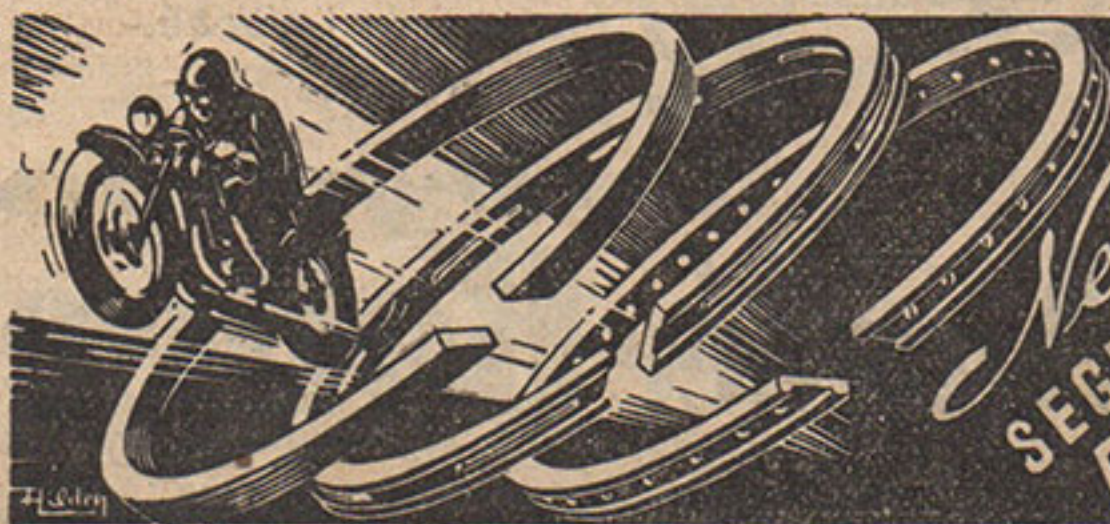
**ROY**

C'est pour vous, Madame  
le maximum de confort  
la suprême élégance

C'est pour vous, Monsieur  
la garantie de la fabrication  
l'agrément de la conduite  
la modicité du prix

LES SIDECARS ROY

36, rue de Bordeaux - 134, Avenue Gambetta  
Maisons-Alfort (Seine) - Tél. Entrepot 29-07



Nervosité! Longévité, de votre moteur?  
SEGMENTS D'ÉTANCHEITÉ  
ARDAX, RACLEURS:  
R.L. ou R.T.

SEGMENTS ARDAX  
**VINCENT-PIOTTI**

MAGASINS: 12, rue Carnot, LEVALLOIS-PERRET.

# 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 fiche du Service Permanent des Occasions. 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.

MOTOCYCLISTES !  
Pour commander votre

## TERROT B.S.A. MOTOBECANE

Consultez A. DUBOIS, qui vous fera vos reprises aux meilleures conditions.

**LIVRAISON IMMEDIATE DE TOUS LES MODELES**

5 CV Terrot R S S E en stock

Le plus grand choix de motos d'occasion de Paris : vendues avec garanties :

### SOLDES DE LA SEMAINE

Vélot. Monet-Goyon éq. ét. neuf . . . . . 2.200 fr.  
Moto Terrot 5 C.V. lat. éq. val. 8.300 . . . . . 7.300 fr.  
750 B.S.A. Y 13 val. 13.325 soldée . . . . . 12.800 fr.

### OCCASIONS

Motobécane 4 v. éq. 1.800 fr.  
Terrot 4 CV lat. éq. 2.500 fr.  
Motobécane 350 éq. 3.500 fr.  
Peugeot 4 CV culb. éq. modèle Monobloc sélect. 4.500 fr.  
Motobécane 4 CV éq. 4.500 fr.  
Sarolée 4 CV lat. équip. trs bon état . . . . . 3.000 fr.  
Monet-Goyon 5 CV culb. éq. trs bon ét. . . . . 4.200 fr.  
Peugeot 5 CV lat. 517 4 vit. sélect. . . . . 4.500 fr.  
F.N. 5 CV culb. état neuf, équipée . . . . . 4.500 fr.  
Sarolée 5 CV culb. 4 vit. sélect. . . . . 5.500 fr.  
Terrot 5 CV culb. 4 v. équipée . . . . . 5.500 fr.  
Motosacoche 5 CV culb. ét. neuf . . . . . 6.500 fr.  
Gnome-Rhône CV 2 équi. 4 vit. . . . . 6.500 fr.

### SIDECARS

500 Terrot 4 vit. sélect. side Vannod t. b. ét. . . . . 6.800 fr.  
500 Terrot RSS 4 vit. sélect. side Précision ét. imp. 7.500 fr.  
750 Terrot side Vannod t. b. ét. 4 vit. éq. . . . . 7.500 fr.

### ECHANGE

Georges-Irat ét. impeccab. éch. contre moto. 15.000 fr.

A. DUBOIS, 56, rue Aristide-Briand, Levallois (Seine)

B.S.A. 350 cmc. 1938 type Royal-Empire absolument cme nve, coûté 11.000 fr., à enl. à 7.000 fr. 59, av. G.-Michel-Bizot, Paris, 12<sup>me</sup>.

B.S.A. Y 13 750 cmc. parf. ét. 5.000 kms, apr. 5 h. 1/2 du soir. Aspe, 21, r. de Beaume, Paris, 7<sup>me</sup>.

F.N. 500 culb. ent. éq. part. état, 3.200 fr. Ducaroi, 1, rue Chevreuil, à Malakoff (Seine).

**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

**RÉCRÉO**  
  
réglable immédiatement de 25 à 135 k.  
Il est supérieur au meilleur  
Modèle pour porte-bagage  
et sans porte-bagage  
**Prix : 350 francs**  
LATSCHA, 16, r. Aug.-Bailly, ASNIÈRES

**TERROT**  
Exposition - Vente - Achat  
**LA GAMME COMPLETE MOTOCONFORT**  
**CRÉDIT -- REPRISES**  
aux meilleures conditions  
**Moto - Basille**  
6, boul. Richard-Lenoir, Paris  
Roa. 29-28

**PNEUS**  
600x55 triangle  
25x3,00 —  
26x3,50 —  
27x4,00 —  
PNEUS SPECIAUX pour  
DIRT-TRACK et MOTO-BALL  
**DEMANDEZ NOS TARIFS**  
**Les Docks du Pneu**  
387, Rue de Vaugirard. 387  
PARIS (XV<sup>e</sup>)  
Vaugirard 41-42

Gillet-Herstal part. vend 500 coupe, 350 supersport, 4 V. Aschbacher, 45, r. Mathurin-Régnier, Paris.

Part. vend Gnome-Rhône 4 C.V. CM2 culb. peu roul. ét. neuf, t. éq. 3.200 fr. cau. rég. Wicker, 28, rue St-Paul, Paris, 4<sup>me</sup>.

500 cmc. Kœhler-Escoffier parf. ét. méc. sélect. Vis. 1, r. J.-d'Arc, Villeneuve-le-Roi.

Part. vend Monet-Goyon 175 année 1930, abs. nve, n'ayant jamais roulé, très belle, mot. d'origine, au plus offrant. Villiers, 241, av. Daumesnil. Métro Michel-Bizot.

350 cmc. Terrot exc. ét. 4 C.V. lat. équip. 1.800 fr. R. Marmottin, 35, r. Coussaye, Enghien.

Avant d'acheter même une moto nve, voyez nos occasions garanties 6 mois, sans aucun frais pour le client. Entretien gratuit les dimanches, de 9 à 12 h. Cadeau à tout acheteur. Crédit à Volonté. La Moto Rénovée, 58, rue Amelot, Paris.

Vélot. réparations ts modèles par spécialistes, travail garanti. Prix les plus bas. Ventes occasions. Maucourant, 7, Cité Joly, près Père Lachaise.

Le plus grand choix de Paris, motos d'occasion garanties vendues à crédit Facilités d'échange

**SIDECARS**  
Les plus beaux sides d'occasion Echange Crédit

**ECHANGES**  
Aux meilleures conditions toutes motos ou sides

**ACHAT TOUTES MOTOS**  
Révil, ex-Palais de la Moto, 82, av. des Ternes, angle bd Péreire, Paris.

**66 DURIEZ**  
Av. Émile-Zola, Paris XV<sup>e</sup>

**UN LOT IMPORTANT DE MOTOS TOUTES MARQUES**

à partir de

**400 frs**

**CREDIT FACILE**

Agence

« MOTOBECANE »

**66 Rosengart**  
DURIEZ SPÉCIALISTE  
Avenue Emile Zola, Paris XV<sup>e</sup>

**BORGO LES PISTONS DES RECORDS**  
Rectification des cylindres  
Tous modèles de Pistons  
34, AVENUE DU ROULE  
Porte des Ternes  
**NEUILLY - SUR - SEINE**  
Téléph. : MAILLOT 55-55  
(2 lignes groupées)

  
**V&W**  
POUR L'HIVER  
Équipez votre machine avec  
Les PROTEGE-JAMBES VetW & les PROTEGE-MAINS VetW  
En vente chez tous bons agents de motos  
Pour le gros : Etabl. V. & W.  
5, Rue Franklin, PRE-SAINT-GERVAIS

  
AVANT APRES  
**CLINIQUE DES CADRES**  
Réservoirs et Roues  
Téléphone Péreire 20-68  
MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois  
Ne pas confondre, bien noter n° 16

**MOTOS - DANTON**  
Agent MONET-GOYON  
B.S.A. MAGNAT-DEBON  
GNOME-RHONE  
KOEHLER-ESCOFFIER  
PRESTER-JONGHI  
SIDE BUFFLIER  
Grand choix de motos d'occasion  
RÉVISÉES et GARANTIES  
**ÉCHANGE - CRÉDIT**  
Service réparations et dépannages  
**M. GRATECAP, 14, r. Danton**  
Levallois - Tél. Péreire 19-11  
Ouvert Dimanche et Fêtes

  
Side-Cars IMPERIAL. Les plus beaux side-cars du monde.  
Agence : R. VOIVENEL  
34 r. de Charonne, Paris-11<sup>e</sup>  
**CREDIT -- REPRISES**



Toute femme est  
saisie d'admiration  
à la vue du super-  
aérodyne  
**BUFFLIER**

En matière d'élégance la femme juge en dernier ressort!

Bufflier 31 C<sup>rs</sup> Emile Zola LYON



Agence Officielle  
**SAROLÉA**  
STOCK complet de  
Pièces détachées

**NEUF - OCCASIONS  
COMPTANT-CRÉDIT**  
Reprise toutes motos

Atelier spécial de  
réparations

**SIDECARS  
BELGIAN**  
Tous modèles en magasin  
POSE GRATUITE

Distributeur  
des bougies **K.L.G.**

**Pneus  
Dunlop - Michelin**  
Carburateur A.M.A.C.  
Chaînes **RENOLD**

**F. DELAUNAY**  
62, r. Rochechouart  
PARIS - Trudaine 15-95

**Pour vos réalésages !!**  
Pièces motos et accessoires  
ADRESSEZ-VOUS AUX  
Etabl. **C. L. UTILIA**  
10, rue Ach.-Martinet, Paris 18<sup>e</sup>  
(Mont. 22-49)  
Pièces pour Aubier - L.M.P. - Jack  
Sport - Chaise - Bridier - Staub, etc  
Centrage de tubes, pignons, chaînes  
tous modèles.  
Les meilleurs prix

**TERROT**  
Tous modèles neufs et occas on  
en magasins

Achat - Vente - Echange  
Crédit, Echange standard,  
moteurs, boîte de vitesses,  
cylindres, cadres, réservoirs,  
fourches. Réparations. Mise  
au point.

**GROS** 33, r. Gergovie-Paris  
Tél. Ség. 51-67 Ouv. Dim.

**MOTOS COMPETITION**  
Brooklands 175 gagn. nomb.  
grds prix ..... 3.500 fr.  
Guzzi 250 cc. 4 vit. 155 kmh.  
unique en France .. 4.800 fr.  
Terrot 250 cmc. cme neuve,  
prix ..... 4.000 fr.  
Velocette 350 KTT état im-  
pec ..... 4.800 fr.  
Rudge 500 trs rap. 4.500 fr.

**OCCASIONS**  
Norton 500 cmc. 4 vit. side  
Bernardet, cap. p.-brise, dern.  
mod. .... 7.500 fr.  
Gillet-Herstal 600 cmc. culb.  
side eBernardet cme nf 6.800 fr.  
René-Gillet 500 cc. side Ber-  
nardet ét. impec. .... 4.200 fr.  
B.S.A. 500 Etoile Bleue side  
Bernardet cme nf .. 7.500 fr.  
Gnome-Rhône C.V. 2 side  
Bernardet, dern. modèle, peu  
roulé ..... 7.500 fr.  
Vélocette Motobécane 3 vites.  
kick, ég. .... 2.200 fr.  
Peugeot P. 110 grand luxe,  
prix ..... 1.800 fr.  
Terrot et Gnome-Rhône 4 C.  
V. équip. .... 2.400 fr.  
Gnome-Rhône 500 culb. side  
Bernardet ..... 5.200 fr.  
B.S.A. 500 cmc. culb. 7.000  
kms ..... 6.800 fr.  
Gnome-Rhône C.V. 2 dern.  
mod. ét. nf ..... 6.800 fr.  
Motobécane 500 cmc. grand  
sport, side Bernardet, capote  
rentre. p.-brise, ét. nf 8.500 fr.

**CYCLECARS. VOITURES**  
Darmont spécial et Etoile de  
France ..... 3.800 fr.  
5 C.V. Peugeot 190 S, cabr.  
sup. .... 3.200 fr.  
Amilcar M. 2 4 vit. cond.  
int. 4 pl. tte tôle, 7.200 fr.  
Echange, crédit. Gros, 33, r  
de Gergovie, Ouvert le dim.

Alcyon 1937 350 cmc. grd sp.  
4 vit. t.-sad Méral, ét. de nf,  
ent. chromé, vis. t. 1. jours,  
cse dble emploi, Hude, 13, r.  
de la Louvière, Rambouillet.

Motobécane 5 CV culb. grd  
sport, chromée, ég. urgent.  
5.200 fr. Accepte crédit 18 mois  
et reprise. Leclal, 56, r. de la  
Chapelle, Paris, 18<sup>me</sup>.

**GILLET HERSTAL**  
CREDIT BONNET CREDIT BONNET  
**GNOME-RHONE**  
CREDIT BONNET CREDIT BONNET  
**TERROT**  
CREDIT BONNET CREDIT BONNET  
**PRESTER**  
CREDIT BONNET CREDIT BONNET  
**M.R.**  
ET TOUTES MARQUES  
ETABLISSEMENTS BONNET  
172, AV. ED. VAILLANT  
BILLANCOURT (SEINE)  
METRO BILLANCOURT  
CREDIT BONNET CREDIT BONNET  
**LA PLUS PUISSANTE OR-  
GANISATION FRANÇAISE  
DE CE GENRE**  
CREDIT BONNET CREDIT BONNET  
SALON D'EXPOSITION DE  
MILLE M2,  
CHOIX CONSIDERABLE  
ACHAT, REPRISES,  
ACCESSOIRES  
CREDIT BONNET CREDIT BONNET  
172, AV. ED. VAILLANT  
BILLANCOURT (SEINE)

350 culb. Motobécane sélect.  
nve, bas prix. Crédit. Reprises.  
Lambert, 27, pl. du Marché,  
Meaux (S.-M.).

Faites reviser votre moto  
française ou étrangère aux  
meilleures conditions. Monta-  
ge et réglage de sidecars tou-  
tes marques. Toutes les pièces  
détachées. Chez H. Barthéle-  
my, 1, bd Voltaire, à Asnières.

**SIDECARS**  
R.-Gillet 750 S.G. tourisme  
Bernardet, roue sec. état neuf,  
essai 3.000. R. Aubard, 60, r.  
W.-Rousseau, Vitry-s.-Seine.

500 Peugeot culb. res. pinc.  
4 vit. sélect. side Vannod, fr.  
5.800 fr. Chaplain, 5, r. Saida,  
Paris.

Side 500 cmc. culb. bloc  
Chaise, t. ég. b. état, 2.500 fr.  
A. débat. v. ou écr. Lamblin,  
272, r. H.-Menier, Noisiel (S.  
M.).

Gnome CV 2 side Carpio nf,  
mot. à roder. Ecr. Martin, 34,  
quai de Boulogne, Boulogne-  
sur-Seine.

Sidecar Ariel 4 soup. cme  
nve. 42, r. du Château-des-  
Rentiers, 13<sup>me</sup>. Apr. midi.

SPÉCIALISTE-  
**GILLET HERSTAL**  
Toutes Remises à Neuf et Réparations  
par LECLERCQ ex-metteur au point  
de Gillet Herstal à Herstal et Puteaux  
23, rte de Charles X, Suresnes, Aut. 38

RÉF. 3.550  
**189 fr.**  
PRÊTE A  
PORTER

**MARCY**  
3, Place de la Bourse  
**PARIS (2<sup>e</sup>)**  
(entre les rues Réaumu  
et Quatre-Septembre)

**LA PLUS IMPORTANTE  
SPÉCIALITÉ de BOTTES**  
Catalogue sur demande

**Pour vos réparations  
et transformations**  
adressez-vous en toute confiance  
à **LORMEAU**  
21, rue de Tlemcen - PARIS-XX.  
Agences : Gillet-d'Herstal,  
Peugeot, Motobécane, etc.  
Occasions toutes marques  
REPRISES - CREDIT

**DEPREZ**  
187 Rue Armand Silvestre  
**COURBEVOIE**  
Téléph. DÉFENSE 07-01  
- Métro Pont-de-Levallois -  
**PEUGEOT - TERROT  
Gnome-Rhône, Motoconfort,  
Sidecars Bufflier, etc**  
Comptant, Crédit, Reprises, Oc-  
casions, Répar., Pièces détachées  
Succur.: 7, Rue Meslay, PARIS  
Ouvert. Dim. et Fêtes jusqu'à midi

**2.000**  
**SACOCHES CUIR**  
La paire dep: 39 F.  
MOTORIST. 41 Av. des Ternes  
PARIS.

**TERROT**

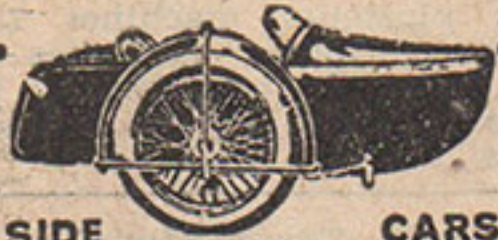
Vente - Achat - Echange

**Marcel PERRIN**

Recordman du Monde

Expéditions Rapides de Pièces  
détachées toutes Marques

50, Avenue Edouard Vaillant  
BOULOGNE - BILLANCOU 1 (Seine)  
Mét. Porte St-Cloud Mol. 29-62



SIDE CARS

**FERNAND RICHARD**

139, Av. d'Italie, PARIS - 13<sup>e</sup>

**SPORT et TOURISME**

MODÈLES 1938 dep. 1795 Frs

Catalogue sur demande

MÉTRO : Porte d'Italie

Téléph. : Gobelins 25-00

**TERROT**

**MONET GOYON**  
**MOTOCONFORT**

Achat - Echanges  
Crédit - Reprises

**DESSIN** 73, Quai du Point  
du Jour  
Pont de Billancourt (Seine)

**ACCU**  
**Huitric**  
26, Rue des Gravières NEUILLY-SEINE

**MOTOCYCLISTES,**

Ne décalassez plus votre  
moteur pour décalaminer.

Ajoutez à l'essence :

**CARBOHYD**  
**TABLETTES**

**SUPPRESSION COMPLÈTE** de la  
**CALAMINE** et du **CLIQUETAGE**  
Départs instantanés, meil-  
leures reprises et tenue en  
côte, 10 à 20 % d'économie  
d'essence garantie.

Contre ce bon d'essai M.R.  
38 et 7 fr. en timbres ou  
mandat c/ch. 1652-40 Paris,  
vous recevrez deux boîtes  
de tablettes pour cent li-  
tres de carburant et une  
documentation complète.

**CARBOHYD**

111, Bd Magenta, Paris (10<sup>e</sup>)

**ECOLE DE MOTO**

Maison fondée en 1884

**G. AUGOYAT FILS**

34, Rue de Picpus, 34

PARIS (XII<sup>me</sup>)

(Métro Nation)

Tél. : Dor. 50-60

B.M.W. R. 11, 2 carb. side  
Précision touris. parf. ét. apr.  
midi ou soir. Marti, 131, rue  
Championnet, 18<sup>me</sup>.

Moto sidecar Bernardet 2.500  
fr. Très pressé, 53, r. du Télé-  
graphe.

500 New-Map side Bernardet  
impec. b. état, pn. incr. 4.500  
fr Le matin. Forly, 2, r. Fer-  
dinand-Duval.

Grd sport Bernardet seul  
Dunlopillo par-brise rabatt.  
ét. neuf, mont. droite, 1.800 fr.  
Charreyre, 95, r. de la Jarry,  
Vincennes.

Side Bernardet grd sport à  
droite, impec. vis. 1, r. J.-  
d'Arc. Villeneuve-le-Roi (S.-  
O.).

Side Carpio super 1.500 fr.  
Marion, 26, r. Lebour, Mon-  
treuil.

Gnome-Rhône V.2 side Ber-  
nar. G.S. peu roulé, Duchèr,  
82, av. Croix-Berny, à Antony.

Indian side 1000 cc. ét. parf.  
900 fr. Reprend. 175 à 350 ttes  
pièces Indian. bas prix, Du-  
may, 1, r. Faisanderie, Sar-  
trouville (S.-O.)

Motoconfort C44 C side Ber-  
nardet grd sport, ét. nf. com-  
plet 5.000 fr. Jeanne, Brus-s.-  
Rorges (S.-O.).

R-Enfield 500 culb. side  
Précision. très rap. parf. état,  
7.500 fr. Bitller, 18, r. Lafouge,  
Gentilly. Métro Gentilly.

Part. vend side Terrot Ber-  
nardet 4 CV mot. refait. 2.000  
fr. Flothner, 11, r. du Moulin,  
Cage, Gennevilliers.

Side tr. b. état, 600 fr. Moi-  
trel, 42, r. Godon, Colombes.

**VOITURES**

Renault 8 CV Mono RY cond.  
int. 4 pl. 4 ptes. tôle ronde  
int. velours, bonne marche,  
4.000 fr. Meyer 79, aven. de  
Bourg-la-Reine, Sceaux (S.).

Cabriolet 3 pl. Amilcar 7 CV  
1933, mot. nf, gar. éch. ctre  
moto side, sans argent, cause  
refus permis, Roger Allard, 7,  
rue Marc-Seguin, Paris, 18<sup>me</sup>.

C 6 fx cabr. bon ét. méc.,  
2.700 fr. 7, av. Boulard, Métro  
Tourelle.

Danvignes 5 CV sport 100  
kmh. 7.000 kms, tte équip. Bes.  
arg. urg. Ricard, 7, av. Kleber,  
Argenteuil.

Villard Normande tôle 2  
CV, bas prix, Savidan, 3, av.  
de l'Horloge, Champigny.

20 petites voitures d'occasion  
de 5 à 8 CV., de 5 à 10.000 fr  
révisées et garanties Reprises  
toutes motos et sidecars en  
compte Crédit 18 mois. Con-  
cessionnaire Simca, 71, rue de  
Dunkerque. Paris. 9<sup>me</sup> Trud  
83-96.

6 CV Amilcar 2.600 fr. Cré-  
dit. Reprises. 3, Cité Prost.

Grand choix petites voitures  
d'occasion ttes marques revis.  
et garanties. Reprises ttes mo-  
tos et sidecars en compte. Cré-  
dit. Escure, 12, rue de Patay,  
Paris, 13<sup>me</sup>

Amilcar M2 tôle, malle AR  
unique dans son état, c. int. 4  
pl. 4 ptes, 5.800 fr. ou échan.  
ctre moto. Crédit, reprises, 50,  
rue Pernety, Paris.

Plusieurs petites voit. sport  
et autres à vend. ou échang.  
contre motos crédit. rep. ouv.  
dim. Paul, 50, r. Pernety, 14<sup>me</sup>.  
Métro Pernety.

**ECHANGES**

Jonghi 350 spéc. 145 kmh. tte  
éq. 6.000 fr., vend ou éch. ctre  
moto pus petite, Debon, 7, rue  
Dugommier, 12<sup>me</sup>.

Part. vend ou éch. ctre moto  
av. side, récente cond. int. 4  
pl. Rosengart LR 2, Pouillot,  
91, av. de Lutèce, La Garenne.

Reprises motos et sidecars en  
compte sur Simca - Cinq.  
(13.900) et Rosengart (12.900),  
ou toutes autres voitures de  
petite puissance neuves et oc-  
casions. Rien à payer comp-  
tant Crédit 18 mois. Con-  
cessionnaire Simca, 71, rue de  
Dunkerque. Paris. 9<sup>me</sup> (Trud  
83-96).

Reprises toutes motos et si-  
des en échang. de Rosengart,  
Simca - Cinq. Georges - Irat,  
Amilcar nves et occasions, 18  
mois de crédit. Gros, 33, rue  
Gergovie. Tél. Ségur 51-67.

**ON DÉSIRE ACHETER**

Suis achet. side Léger p.  
compt. Ecr. Fantini, Vinneuf,  
(Yonne).

J'achète toutes motos, sides,  
cyclocars, voit. même accident.  
Delaire, 33, rue Gergovie. 14<sup>me</sup>  
Ségur 51-67

Suis acheteur bloc ou moteur  
Amilcar C.C. 6 CV et vilebre-  
quin moté A.B.C. flatwin 400  
C/C. Mourier, 436, av. Verdun,  
Mérignac (Gironde).

Suis acheteur de toutes mo-  
tos F.N., Briquet spécialiste  
réparateur depuis 14 ans. Stock  
complet des pièces détachées  
F.N. Ouvert tous les jours  
jusqu'à 19 h. 30, fermé samedi,  
dimanche et jours de fête, 24,  
rue Henri-Poincaré, Paris, 20<sup>e</sup>.  
Ménil, 49-43.

J'achète compt. ttes motos  
sides et voit. modernes. Des-  
sin, 73, quai du Point-du-Jour,  
Pont de Billancourt (Seine).

**ABONNEZ-VOUS**  
**A**  
**Moto-Revue**



Souvenez-vous que :

**LIPTON à DIJON**

est le spécialiste des pièces  
moteurs, réparations,  
soupapes, axes, etc..

ACHETEZ  
VOTRE

**TERROT**

Chez

**LEGER** Concessionnaire  
exclusif

4, Grande-Rue, St-Maurice

Ent. 20-59

Toutes pièces détachées.  
Réparations

Vélo. Moto. Sidecar. Crédit.

**SAINT-DENIS MOTOS**  
**VÉLOMOTEURS**

Toutes Marques

Prester - M.R. - Terrot

New-Map

Accessoires - Réparations

Crédit - Reprises

**Émile PINOY**

26, Rue Ernest-Renan, 26

SAINT-DENIS (Seine)

Tél. : Plaine 16-76

**TERROT**

**CHARRIER**

ex-coureur des Ets Terrot

Vente - Crédit - Reprise

Toutes marques

28, Rue Davoust, 28

(angle bd Ed.-Vaillant)

PANTIN

**Oildag**

Colloidal Graphite (in Oil)

MANUF. PAR E. G. ACHESON L<sup>r</sup>  
Graphite Colloidal dans l'huile  
30 ANS D'EXPÉRIENCE

Rodage sûr et précis.  
Longévité des moteurs

Docum. Techn. gratuits sur demande

**Anc. Ets Paul MAURY**

48, r. de la Bienfaisance. PARIS

**Saint-Denis Motos**

**TERROT**

NEUF - OCCASION

Echange et réparations toutes marques  
Tous Accessoires et pièces détachées

**Émile PINOY**

26, rue Ernest-Renan, 26

SAINT-DENIS (Seine)

Tél. Plaine 16-76





Voilà les beaux jours... le camping... les longues randonnées.  
Ne partez pas sans voir les créations de blousons en suédine  
et en toile, de

**CHROME-CUIR**

38, Rue du Château-d'Eau, 38 — PARIS (10<sup>me</sup>)  
Téléph. : BOTzaris 73-37

Magasins et atelier au 1<sup>er</sup> étage ouv. tous les jours sauf dimanche  
Tout l'équipement motocycliste pour hommes et dames  
Fabrique de vêtements de cuir

Tous modèles sur demande. — Vêtements sur mesures.  
Catalogue illustré adressé gratuitement sur demande.



Cherche moto 350 ou 500 b. état, Mar, 22, r. Julien-Lacroix, 20<sup>me</sup>.

J'achète ttes motos et voit. sport même accident. Paul, 50, r. Pernety, 14<sup>me</sup>. Ség. 26-67.

Achat maximum motos récentes, vélomoteurs. La Moto Rénovée, 58, r. Amelot, Paris

J'achète comptant motos modernes, Moto Agency, 24, bd de Charonne, Paris.

**DIVERS**

Aux lecteurs de *Moto-Revue*, étant dans Oasis du Sud Oranais, envoi franco pour seulement 55 fr. 10 kgs des meilleures dates. Ecr. en F.M. à L. Danlos, Beniounif (Sud Oranais).

Châssis de side 300 fr. Razer, 60, r. du Fort-de-l'Est, Saint-Denis.

2 soupapes et un piston av. segments et axe pour 500 cmc. culb. Standard Jap d'origine et cote d'origine, neuf. Ecr. Maître Ulysse, à St-Hermine (Vendée).

**PHOTO - CINÉ - T.S.F.**

A vendre appareil T.S.F. Télécalémit nf, val. 1.375 fr., gar. occas. excep. pour 750 fr. Ech. ctre vélo neuf. M. Domeniconi, 17, bd Aristide-Briand, Suresnes Etoile 36-65.

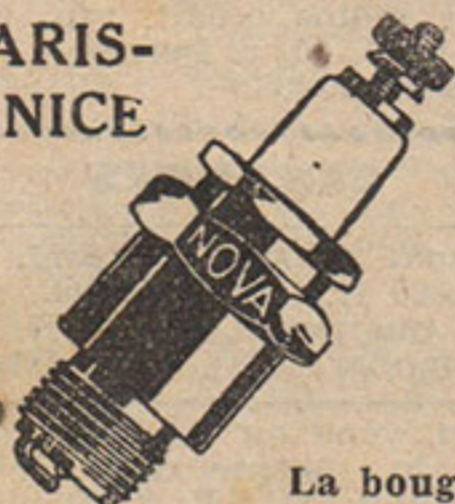
**DERNIÈRE HEURE**

Occasions motos ttes marq., cyclecars, voit. sport. Achat, échange, reprises, crédit, réparations. Exposition des mod. 1938 Terrot, Motoconfort, Monet-Goyon, etc. Dessin, 73, quai du Point-du-Jour, Pont de Billancourt. Mol. 19-66.

Terrot 350 cmc. culb. 4 SS 1937, phare Aéro, toute équipée ..... 5.200 fr.  
Gnome-Rhône 5 C.V. 2 cyl. avec side Bernardet grand sport ..... 5.200 fr.  
Gnome-Rhône CM2 350 cmc. culb. tte équip. .... 3.200 fr.  
Terrot 3 C.V. culb. double grais. très rapide, écl. batterie ..... 2.800 fr.  
Terrot 3 C.V. supersport 1937, 4 vit. sélect. ét. abs. cme neuf ..... 4.000 fr.  
Crédit. Reprises, 50, rue Pernety, Paris.

**MARC PIAULET** ouvre un atelier de réparations, mise au point et remise à neuf de toutes machines.  
Tél. : Gob. 92-85 Métro : Italie  
82, Rue de Gentilly, 82 - Paris (13<sup>e</sup>)

PARIS-NICE



La bougie

**NOVA**

Triomphe avec

1<sup>ers</sup> Barthélemy  
ex catégorie 600 side  
2<sup>es</sup> Gauthier  
catégorie 500 solo  
Meilleur temps des sidecars : Barthélemy 22" 1/5  
S.D.F. BOUGIE NOVA  
42, rue Guesdes, LEVALLOIS

Pour vos Achats de Motos  
Echanges et Réparations  
ADRESSEZ-VOUS  
**R. LAVERGNE**  
Mécanicien - Spécialiste  
S, Rue Félix-Faure, 5 - VINCENNES  
pts Gare Marchandises, Tél. Daimonville 00-32  
Terrot - Gnome-Rhône  
Monet-Goyon - Motoconfort  
Prester  
Stock Amac - Pièces pour Jap  
Dépanage rapide - Soudure Autogène

**SAINT-PAUL MOTOS**  
**TERROT**  
Reprise et réparations toutes Marques  
Tous accessoires - Mise au point par spécialistes  
**A. HALHOUTE**  
19, Rue Charles-V - PARIS  
Métro St-Paul - Tél. Archives 87-51  
Permanence du M. G. de Paris

**Rosengart** Neuves Occasion  
Reprises toutes motos  
Rien à verser d'avance. Crédit 24 mois  
**J. COUSIN 137, Fbg St Denis X<sup>e</sup> Nord 70-52**

**MOTOBÉCANE**  
Tous Modèles  
en Magasin  
Pièces détachées d'origine  
**CRÉDIT-REPRISES**  
**Norbert BONDU**  
Agent exclusif  
22, r. J.-Jaurès  
**NANTES**

**SILENCIEUX WILMAN**  
Tromblon perfectionné  
Spirale démontable  
Emaillé 100 fr. Chromé 125 fr.  
618 rue de Dieppe à COURBEVOIE (Seine)  
TÉL : DEF. 19-65

**SOUDURE D'ALUMINIUM**  
**LASSAL**  
ATELIER DE PARIS  
25 bis, RUE GARNIER  
NEUILLY - SUR - SEINE

LA BATTERIE  
**BAROCLEM**  
DE QUALITE

PIÈCES DÉTACHÉES Terrot, Motobécane, Monet-Goyon, etc.  
LES MEILLEURS ACCESSOIRES V.&W., Méral, Brampton  
en stock - EXPÉDITION PROVINCE - C. Rbrst. - Remises aux agents  
**MOTO-BASTILLE, 6, Boulev. Richard-Lenoir, PARIS**

**OCCASIONS** Visibles au Service des Occasions de  
**TOUTES**  
**MARQUES**  
**GNOME ET RHONE**  
49, Avenue Grande-Armée - PARIS  
Sur demande la liste des occasions disponibles

Prester-Jonghi 36. culb. sélect. ét. nf, gar. 6 mois 5.500 fr.  
2 Junior presq. nves, dernier mod. .... 3.700 fr.  
Peugeot 3 CV gar. 1.700 fr.  
Peugeot 175 2 tps, 2 vit. garantie ..... 1.350 fr.  
Motobécane 5 CV later. luxe 5.000 kms ..... 4.250 fr.  
garanties à des prix très n  
Et plusieurs machines ttes marques, toutes garanties à des prix très intéressants. La Moto Rénovée, 58, rue Amelot, Paris.

350 cmc. Terrot Monobloc c. nve, prix int. Crédit. Reprises, Lambert, 27, place du Marché, Meaux (S.-M.).

500 cmc. Norton internationale parf. ét. 6.700 fr. Terigi, 136, rue de Tocqueville. Carnot 22-49.

New-Map 350 cc. culb. Mag. bien éc. .... 2.900 fr.  
V2 très bon ét. nomb. acces. prix intéressant, Motobécane bloc mot. 260 lat. .... 1.300 fr.  
Poinard, 3, rue Larochele, Danton 62-27.

Echange roadster Tracta grd sport 8 CV ctre belle moto ou sidecar. — 500 5 Saroléa Racing bon état. — 350 cmc. F.N. équipée gar. bas prix. Garage, 8, pas. Jemmapes. Porte d'Asnières.

350 cmc. B.S.A. Etoile Empire 1937, res. équip. cme nve, 7.200 fr. Terigi, 136, rue de Tocqueville, Paris. Carnot 22-49.

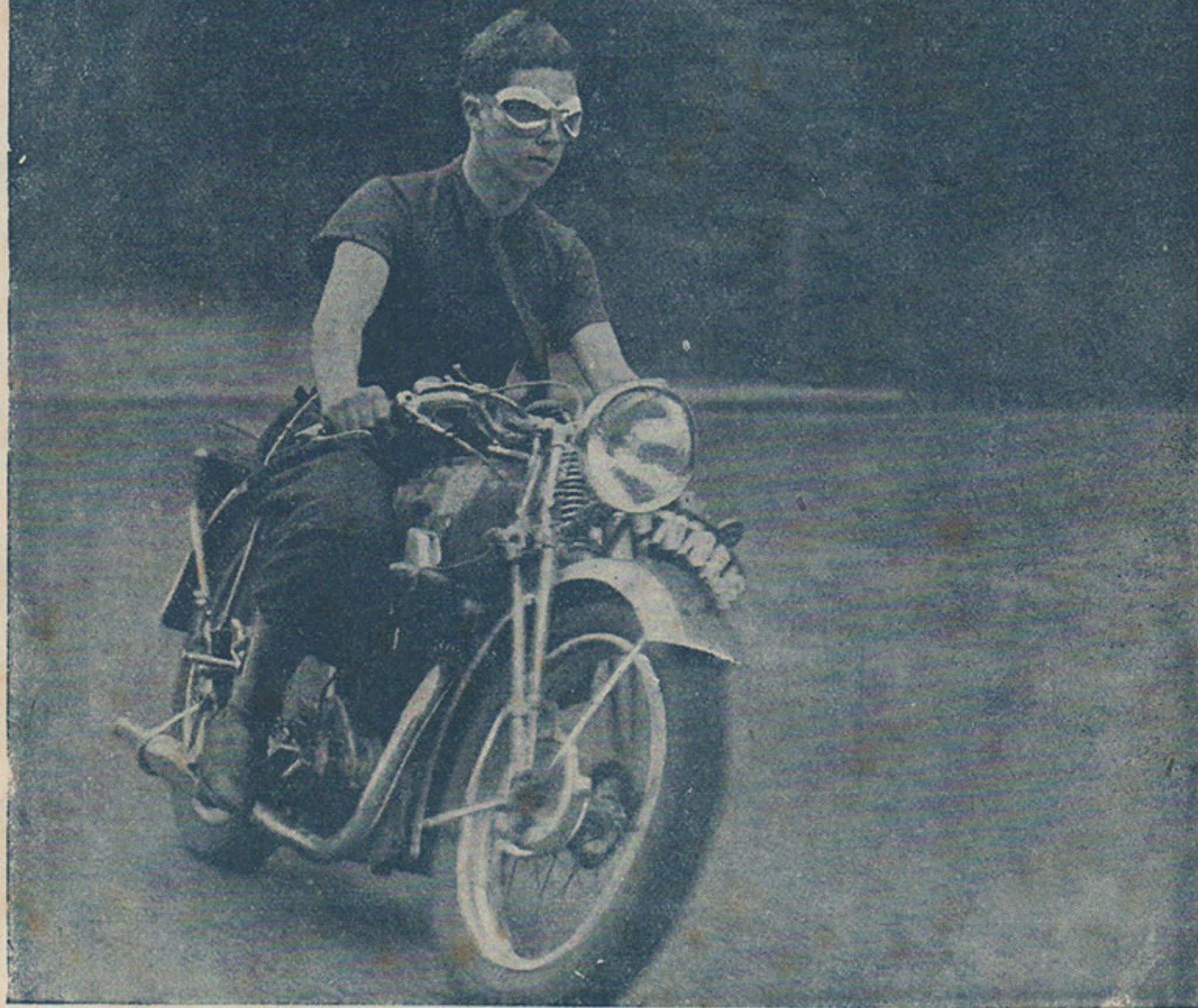
Prester-Jonghi vélom. 3 vit. sélect. éclair. dble. compt. nf, garanti. 2.500 fr. Renaudin, 21, rue des Envierges, Paris, 20<sup>me</sup>.

J'achète au maximum même province, ttes motos 350 à 750 cmc. culb. de préférence. Pierre, 3, rue Larochele, Paris, 14<sup>me</sup>.

500 cmc. Sunbeam 1937, cme nve, eq. compl. 9.000 fr. Terigi, 136, rue de Tocqueville, Paris.

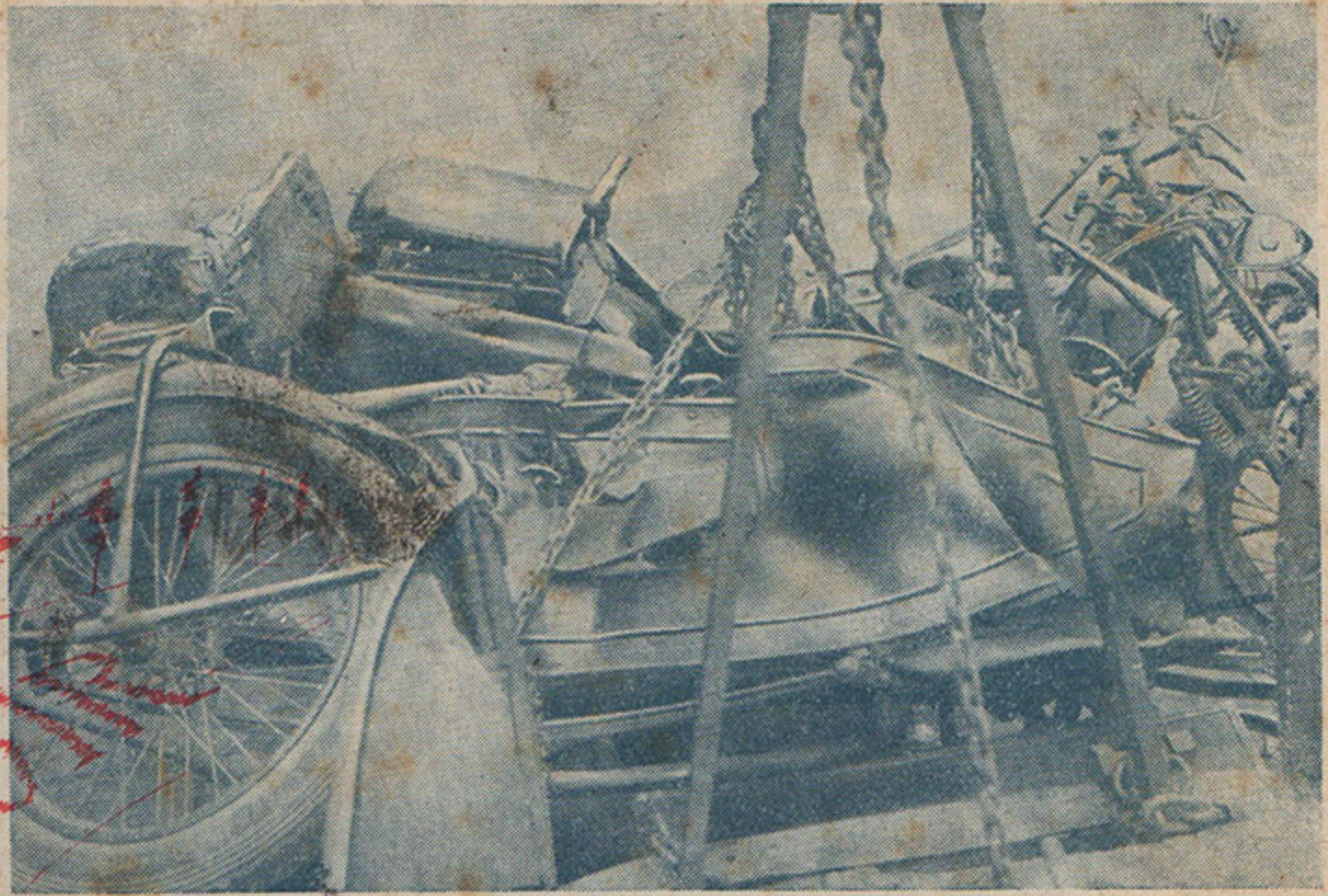
**Vous lisez**  
*Moto Revue*  
**donc elle vous**  
**plaît**  
**ABONNEZ-VOUS ! !**

# L'ART DE CONDUIRE



Sa lecture ne désillusionne pas le lecteur  
qui désire réellement apprendre ou se perfectionner

**12 frs (franco : 14 frs)**



# CE QUI IMPORTE C'EST D'ETRE ASSURE A UNE BONNE COMPAGNIE

NOUS INFORMONS NOS ABONNES QU'ILS PEUVENT BENEFICIER PAR L'INTERMEDIAIRE DE NOTRE SERVICE D'ASSURANCE, DE TARIFS INTERESSANTS, AUX GRANDES COMPAGNIES DE PREMIER ORDRE, TELLES QUE :  
L'UNION, L'URBAINE, LE SECOURS, LES LLOYDS DE LONDRES, etc...

EN OUTRE, NOTRE SERVICE D'ASSURANCE ETEND SES OPERATIONS D'ASSURANCE A TOUTES LES BRANCHES : INCENDIE, ACCIDENTS DU TRAVAIL, MALADIE, VOLS, BRIS DE GLACES, DEGATS DES EAUX, etc...

**LES ASSURANCES DES EDITIONS DE REVUES**

PARIS - 12, Rue de Cléry - PARIS