

27^e ANNEE N° 832. — 17 FEVRIER 1939

Moto revue

VÉLOMOTEURS
MOTOS, SIDECARS
CYCLECARS

UNE MOTO
A GAZOGENE ?

TOUS LES
VENDREDIS

LE NUMERO

1^{fr} 50



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C./C. POSTAL : 297.37

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

LE COL DU GALIBIER (2.640 mètres)

UN LIVRE QUE TOUT
MOTOCYCLISTE DOIT LIRE

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

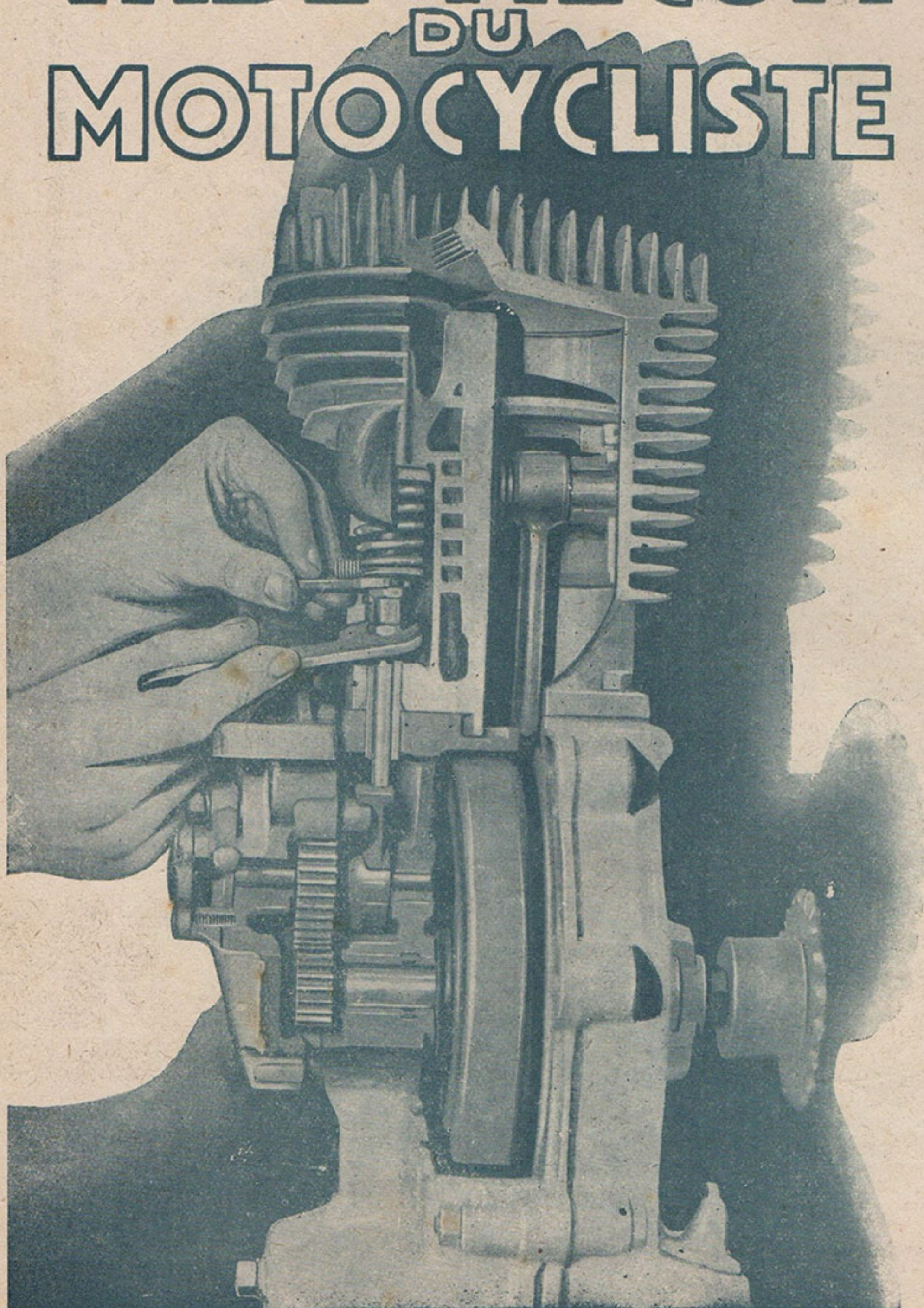
Abonnés : **12 frs**

Lecteurs : **14 frs**

Frais de port :

France : **2 frs**

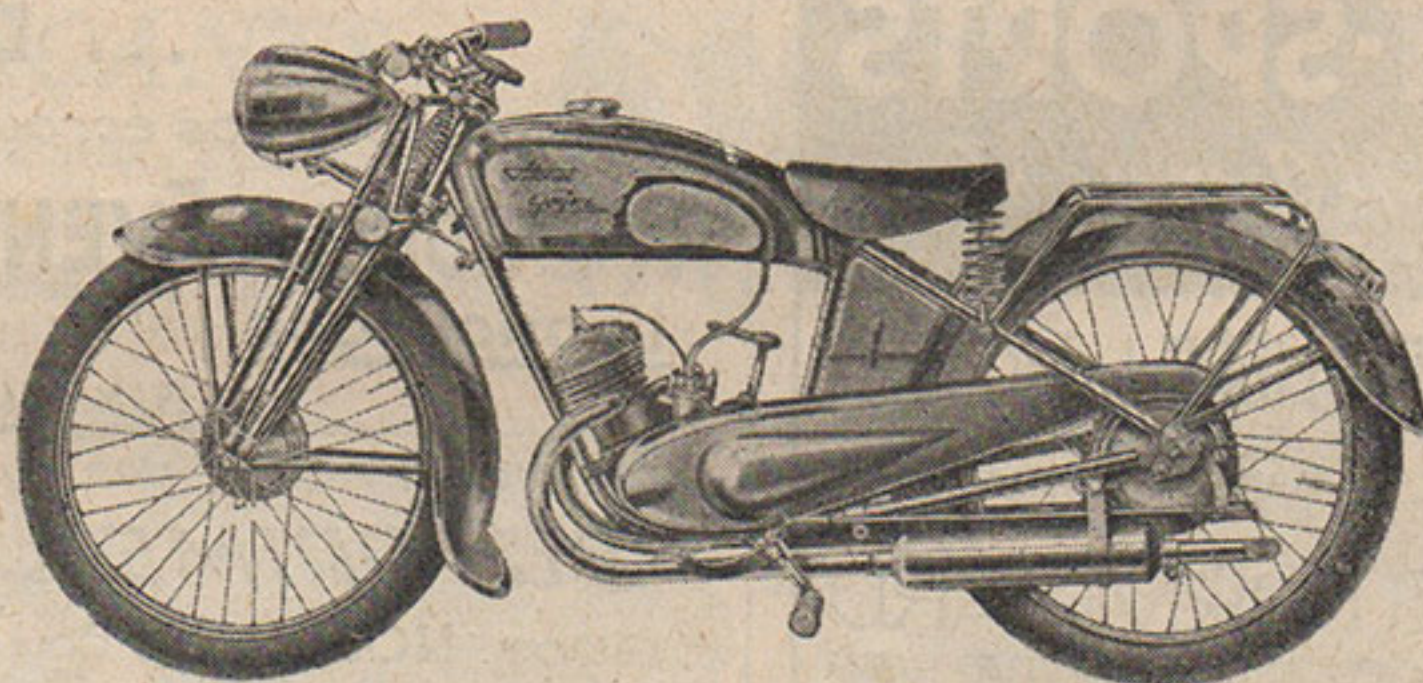
Étranger : **4 frs**



La Belle Création

que vous attendiez...

Cadre surbaissé
Réservoir 11 litres
3 vitesses Kick
Guidon Amac
Frein arrière au pied
Pneus confort 600 X 65
Présentation MOTO



Selle cuir
Chaîne moto
Porte bagage
puissance 80 kgs
Garde boue à flasques
Frein de direction
Sacoche grandes dimensions
Luxe chrome couleur

... c'est le **Nouveau**
VELOMOTEUR

Moteur Villiers

S 3 G L

Piston plat

MONET GOYON

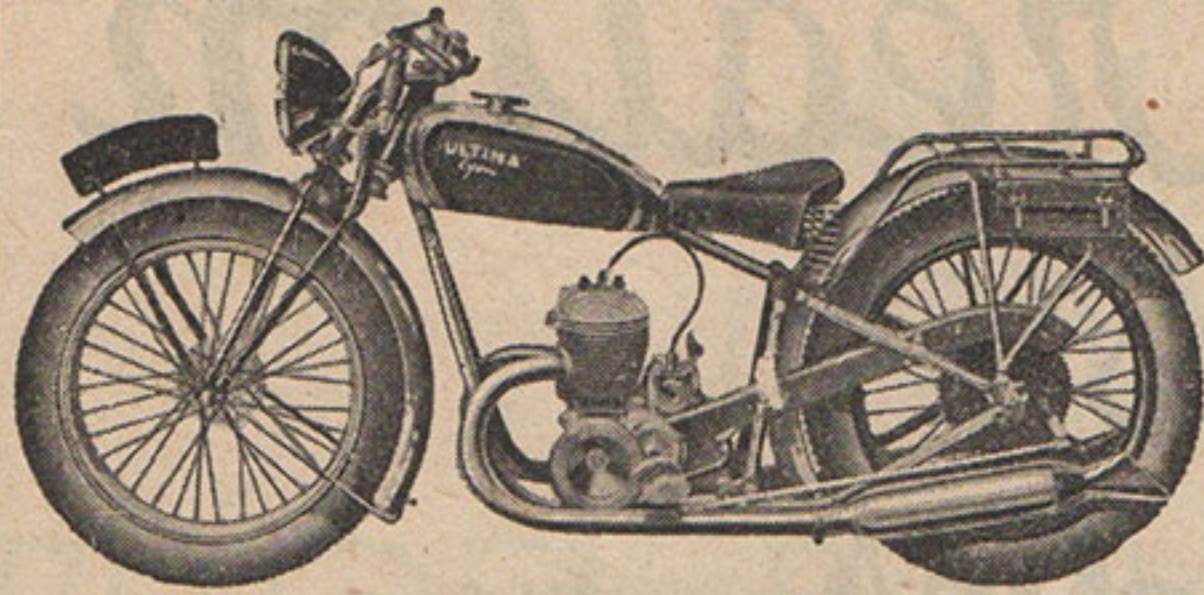
58, rue du Pavillon, MACON

49, Rue Desrenaudes, PARIS

CATALOGUE FRANCO

ULTIMA

2 temps 175 cmc Bloc-Moteur
3 vitesses



STANDARD éclair. élec. 3750 fr.

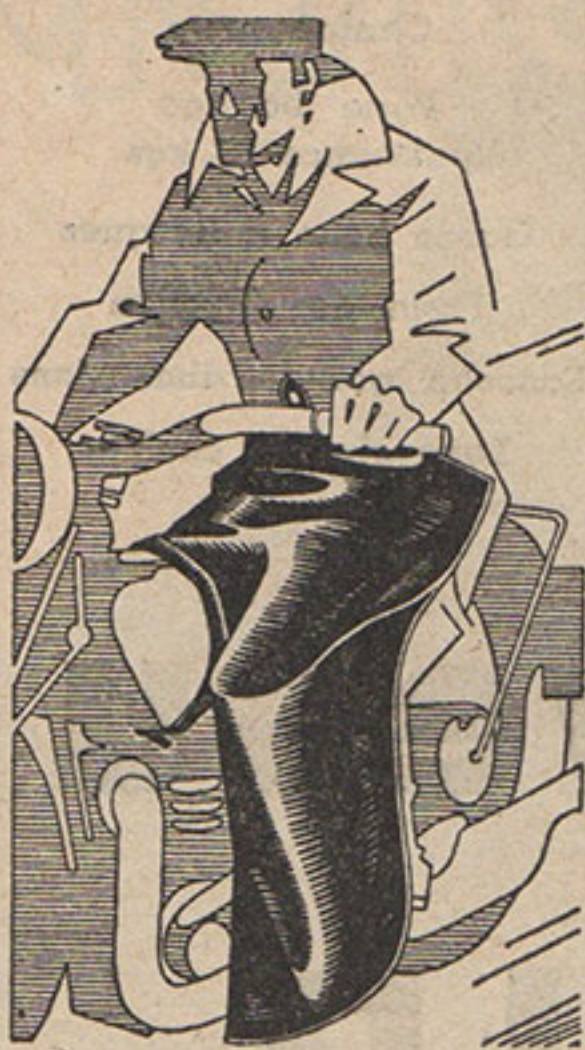
LUXE roues brochées, éclair. élec. 4150 fr.

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

Motocyclettes ULTIMA E. BILLION, constructeur 26, rue du Com.-Faurax LYON (6^e)

MOTORIST-SPORTS

41, Avenue des Terres
PARIS. XVII^e ÉTOILE 22.37



TABLIERS de MOTO
TOILE CUIR FEUTRE ARMÉ
IMPERMÉABLE

STORMGARD
DOUBLE POITRINE, 3 ÉPAISSEURS FOURRÉS
UNE EXCLUSIVITÉ "Motorist"

CANADIENNES FOURRÉES 225 fr.
DEPUIS

CUISSARDS et SEATLESS

SPECIALISTE DES VÊTEMENTS DE CUIR

Rafale

SACOCHE DE CUIR BLOUSONS DEPUIS 175 fr.
La Paire 39 et 75 fr. CASQUES PROTECTEURS 75 fr.

Tous les accessoires de moto V. et W.

CADEAU UN STYLO GRATUIT expédié FRANCO
AVEC LES CATALOGUES
CONTRE 7 F. EN TIMBRES
REMBOURSÉS PAR BON
BONS DE LA SEMEUSE ACCEPTÉS

ÉCROU DESSERRÉ...
... DANGER !

Montez tous vos écrous sur

RONDELLE-ÉVENTAIL

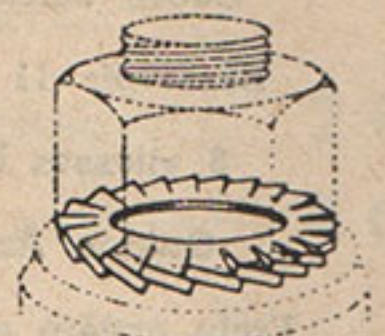
ECONOMIQUE

SIMPLE

Le plus efficace des systèmes

SUPPRIME LA GOUPILLE

GROS: NOMEL, 16, Boul. Jules Ferry - PARIS



OCCASIONS
TOUTES
MARQUES

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

MOTOS B.S.A. CYCLES

LA PREMIÈRE MARQUE DU MONDE

VENTE

PIECES DETACHEES

RÉPARATIONS

BELLES OCCASIONS

25, rue Duret, 25 -- Paris (16^e) - Tél. Passy 82-20

UNE MARQUE ■ UNE GARANTIE
VELOMOTEURS PRESTER-JONGHI

S'ACHETENT AUX ETABS
172, Avenue EDOUARD-VAILLANT
18 MOIS de CREDIT

BONNET

MAISON de CONFIANCE
BILLANCOURT (seine)
300 à la COMMANDE

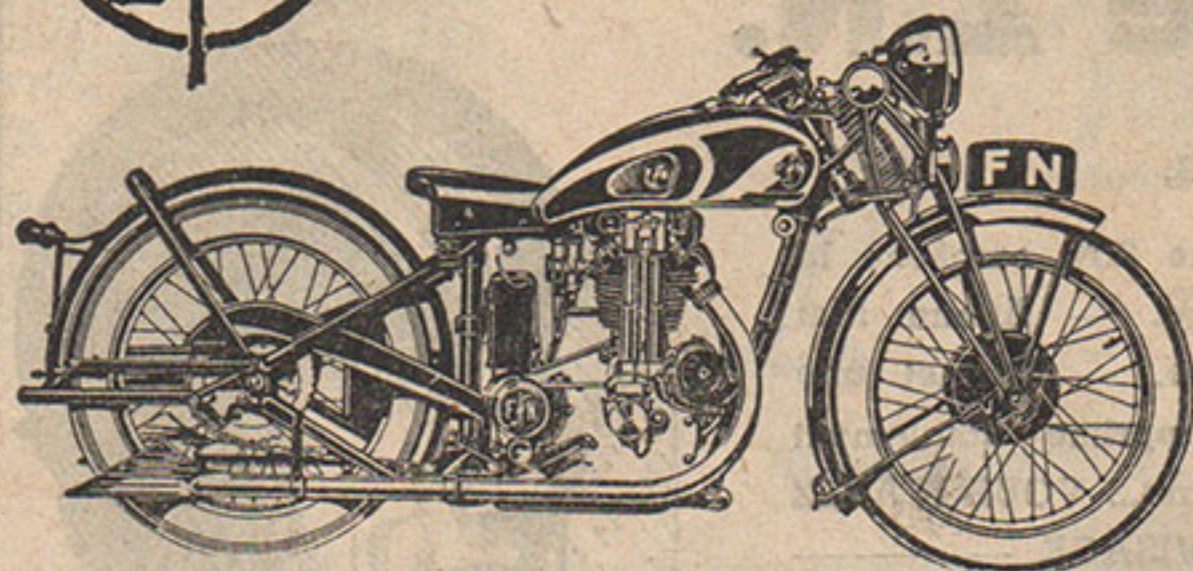
TOUS LES NOUVEAUX MODÈLES EN MAGASINS
Catalogue franco - OUVERT LE DIMANCHE - Métro Billancourt



FABRIQUE NATIONALE D'HERSTAL (Belgique)

4, Rue Pierret — NEUILLY-sur-SEINE — Tél. MAillot 94-27

NOUVELLES SÉRIES 1939



6 Types : 350 cmc. latérales 3 vitesses
 500 cmc. latérales 4 vitesses
 600 cmc. latérales 4 vitesses
 350 cmc. culbuteurs 4 vitesses
 500 cmc. culbuteurs 4 vitesses
 600 cmc. culbuteurs 4 vitesses

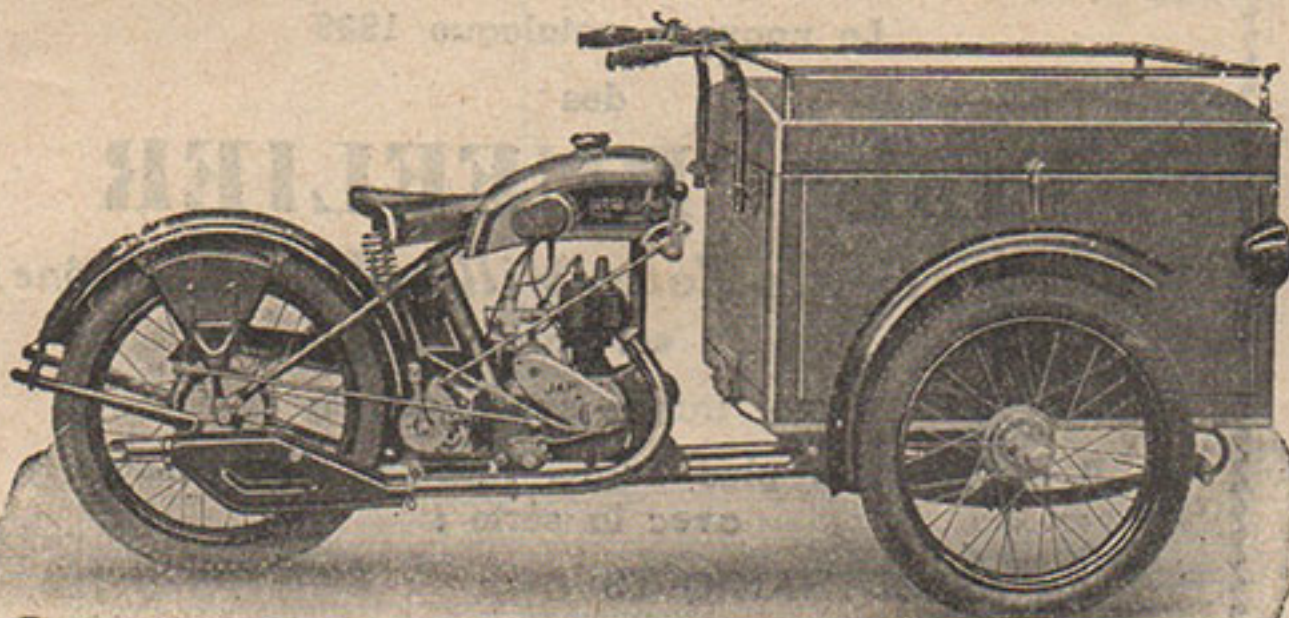
Tous avec
 Sélecteur
 et Dynamo-
 Rupteur Bosch

BLOC MOTEURS INTEGRAUX. — LES SOLUTIONS LES PLUS
 MODERNES. — STOCK COMPLET DES PIÈCES DE RECHANGE.
 ATELIER DE REPARATIONS SPECIALISE

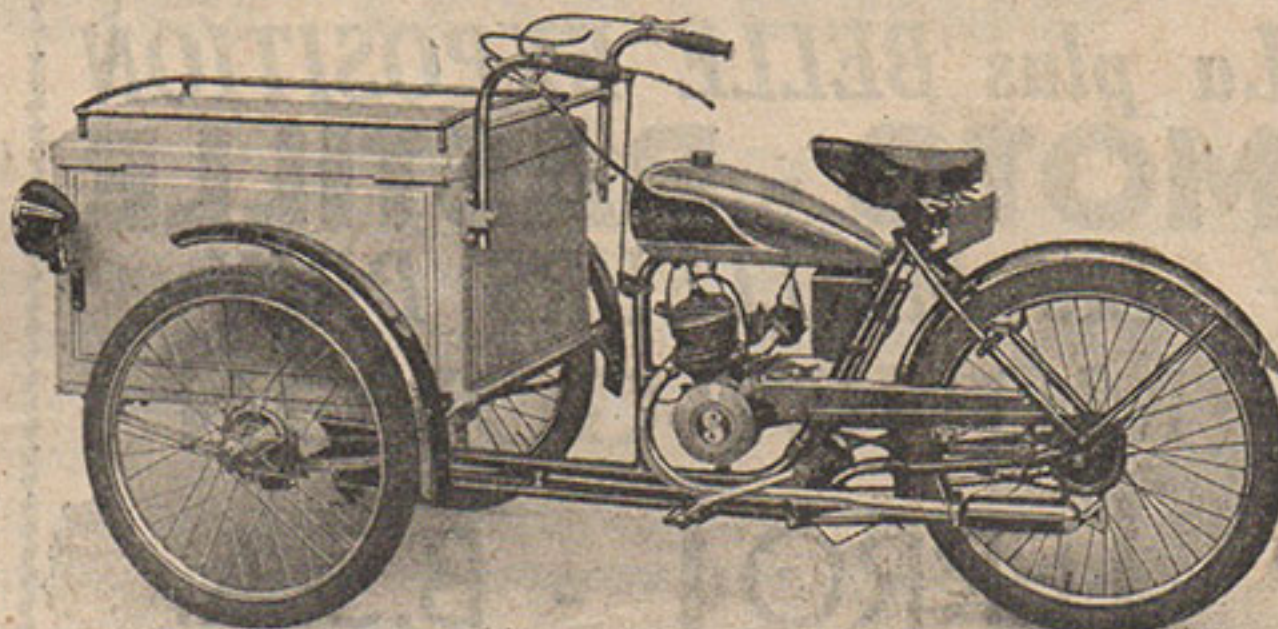
COMMERÇANTS

— Vous augmenterez votre chiffre d'affaires —
 — et diminuerez vos frais généraux en utilisant —
 pour vos Transports ou Livraisons les **TRIPORTEURS...**

NEW-MAP



Type TM2 à moteur « JAP 3 CV »
 Charge utile 200 kgs



Type TM1 à moteur SACHS 2 vitesses
 Charge utile 100 kgs

VENTE A CRÉDIT, un tiers au comptant, SOLDE en 10 MOIS

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS

LYON - 124, Avenue Lacassagne ...
 MARSEILLE - 17, Rue du Village..
 TOURCOING - 13, Rue du Printemps.
 LILLE - 95, Rue Nationale
 NICE - 17, Rue Honoré-Sauvan

USINES
 SORACI
 DEGREYSE
 MERLIN
 MURAIRE

PARIS - 12, Rue Jean-Nicot
 34, Rue de Charonne
 TOULON - 6, Place d'Armes
 CANNES - 11, Rue Achard
 NANCY - 48, Rue de la Commanderie

FROTEY
 VOIVENEL
 AUDEMAR
 GIOANNI
 LÉFEVRE

Toute la Moto

TERROT GNOME - PEUGEOT - MOTOBECANE

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

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 palme, AV et AB.. 140 frs
 Phares neufs pour vélomot., 2 éclairages 40 frs

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

TOUS LES ACCESSOIRES POUR MOTOS

Genouillères POIGNÉES TOURNANTES
 Amortisseurs, POUR MOTOS

Repose-pieds,
 Courroies,

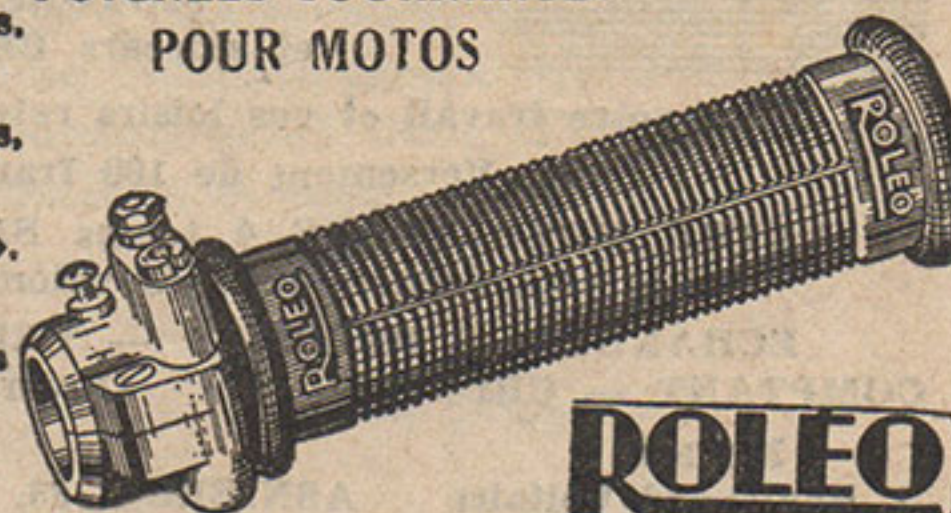
Outillage
 « King-Dick ».

Clés à molette,
 Clés à tubes

Dérive-chaînes,

Pompes
 et raccords

« Bluemels », etc.



ROLEO

Établ. ROLLET, 64, rue de la Folie-Méricourt, PARIS-XI
 Catalogue des accessoires sur demande

**“A 100 à l'heure”
“comme en conduite intérieure”**

Une invention
sensationnelle

Le casque Z.N.

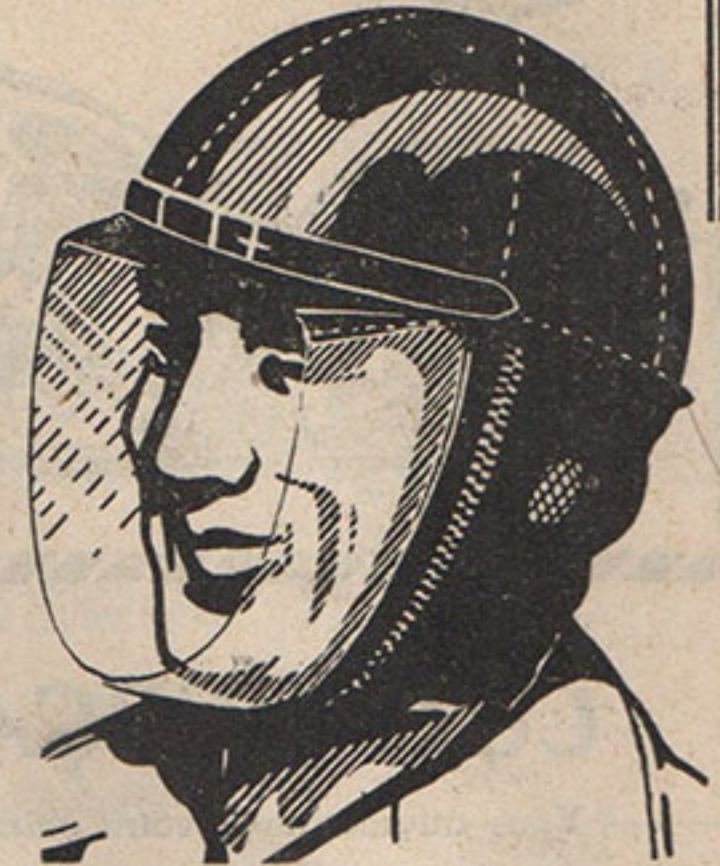
Indispensable
à tous motocyclistes

(ou serre-tête)
Breveté S.G.D.G.

De par sa conception, le casque Z.N. empêche le vent de vous frapper le visage. — Aucun filet d'air à n'importe quelle vitesse. — Permet une visibilité parfaite puisqu'il supprime totalement l'emploi des lunettes. — Et pourtant... VOUS N'AVEZ
— RIEN DEVANT LE VISAGE —

Demandez un essai

Ets NICOT, 53, rue des Batignolles (17°)
Tél. : Mar 20-52



La plus BELLE EXPOSITION
MOTO - BASTILLE
Les MEILLEURS PRIX
MONET-GOYON
TERROT - B.S.A.
MOTOBECANE
NEUF - OCCASION - REPRISE
Pièces détachées
MOTO - BASTILLE
6, Boul. Richard-Lenoir - Bastille - (Ouv. dim. matin)

Le nouveau catalogue 1939
des
Etab^{ts} BUFFLIER
31, Cours Émile-Zola, Villeurbanne (Rhône)
est paru
Envoi franco sur demande
Il contient les plus beaux modèles de side-cars
avec la série :
des AERODYNAMIQUES
des SUPER-PROFILS
des SUPER-AERODYNES
de L'INE-GA-LA-BLE
CYCLONE
Agents à Paris :
DESPREZ, 187 bis, Rue Armand-Slyvestre — COURBEVOIE
MONNERET, 106, Avenue Aristide-Briand — MONTROUGE



H. BARTHELEMY

vous présente dans
**LA PLUS VASTE
EXPOSITION**

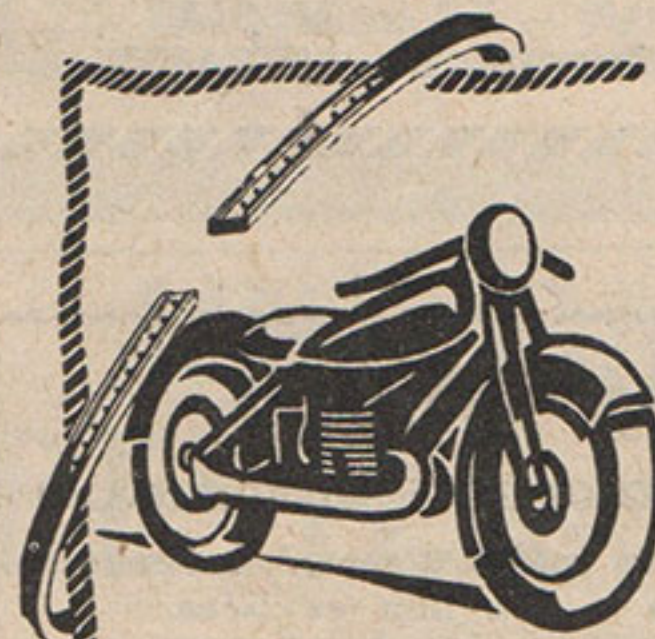
Tous les nouveaux modèles
MOTOBECANE
et sidecars **BERNARDET**

Pour votre travail et vos loisirs retenez avec un
1^{er} Versement de 100 francs

VOTRE MOTOBECANE 4 temps SANS PERMIS
le plus économique des vélomoteurs

ECHANGES — REPRISES — REPARATIONS
COMPTANT — CREDIT Ouvert dimanche matin

Magasin : 1, Boulevard Voltaire Atelier : ASNIERES 88, Rue du Château



Pour votre moto

Les mêmes segments
traités AMÉDÉE BOLLÉE
qui sont utilisés sur tous
les moteurs d'aviation :
GNOME & RHONE, HIS-
PANO SUIZA, LORRAINE,
POTÉZ, 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)



Moto revue

HEBDOMADAIRE PARRAISANT LE VENDREDI, FONDE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR CAMILLE LACOME

ABONNEMENTS		
UN AN	6 MOIS	3 MOIS
52 N ^{os}	26 N ^{os}	13 N ^o
FRANCE & COLONIES		
65 fr.	33 fr.	16 fr.
UNION POSTALE		
68 fr.	34 fr.	16 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		
64 fr.	43 fr.	25 fr.

MILITAIRE		
26 fr.	12 fr.	8 fr.

REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE

12, rue de Cléry, PARIS (2^e)
TÉL. GUT. 73-32 (4 lig. gr.)
C.C. Postal 297-37

Acheter d'occasion



Il y a dans tout achat un élément de hasard. Nous pouvons acheter à un prix fabuleux une machine très séduisante, mais qui n'est pas au point. La perfection n'est pas de ce monde. Mais acheter d'occasion constitue malgré tout un risque plus grand que d'acheter neuf. Si une machine neuve n'est pas parfaite, nous avons un recours bien limité, à l'égard du constructeur. Rien de tel pour la machine d'occasion. En admettant même que nous connaissions la machine, que nous avons pu l'essayer à loisir, telle pièce fatiguée pourra, malgré toutes nos précautions, lâcher sans qu'aucun symptôme ait permis de le prévoir. Il y aura bien entendu d'autant plus de chances à courir que la machine sera plus vieille. Il est d'ailleurs extraordinaire de voir le nombre de machines d'une dizaine d'années qui roulent encore. Cela surprendrait moins si ces machines avaient toujours reçu les traitements nécessaires, mais combien ont été maltraitées par cinq ou six propriétaires successifs. Et cela marque le début de coûteuses aventures.

Il nous appartient de réduire au minimum cet élément d'incertitude en examinant la machine d'aussi près qu'il est possible avant de l'acheter. Si le vendeur ne consent pas à cet examen, il convient de ne pas faire affaire. D'ailleurs, cet examen n'est pas bien long, beaucoup moins long à faire qu'à décrire.

Il faut faire la part du feu et négliger par exemple les accessoires. Changer un fil, une ampoule n'est pas grand chose. Il n'en est pas de même d'un réalésage ou d'une révision générale. Certes, nous ne pouvons pas espérer qu'une machine de quelques centaines de francs soit à l'état de neuf. Gardons-nous donc d'un optimisme exagéré, ne demandons pas l'impossible, et entourons-nous de toutes les précautions nécessaires.

Moto Revue

SOMMAIRE :

Informations	106
La Journée du Vélo- moteur	107
Le Salon de Bruxelles, par Georges Detaille	108
L'organisation alle- mande du sport motorisé, par R. Sexé	110
Motos à gazogène, par A. Viard	112
Les vélomoteurs MR	114
Augmentation du taux, par Ravisse.	115
Au sujet de l'Altea	116
Constructeurs - Fa- bricants	117
Clubs	119

Informations

◆ EXCELSIOR RENONCE AUX COURSES A CAUSE DU COMPRESSEUR

La firme anglaise Excelsior aurait confirmé son intention de ne pas disputer non seulement le T.T., mais encore aucun des Grands Prix Européens à titre officiel. Le prétexte à cette décision est la participation des machines à compresseur, admises à disputer la victoire avec les 250 cmc. non suralimentées, sans qu'aucune restriction de consommation n'ait été imposée.

Le problème du compresseur et des carburants est toujours à résoudre.

◆ LES IMMATICULATIONS DE MOTOS EN ALLEMAGNE

Voici, par marque, le détail des motos immatriculées, chez nos voisins d'Outre-Rhin, durant les trois dernières années (les onze premiers mois pour 1938) :

	1938	1937	1936
D.K.W.	42.000	46.785	43.581
N.S.U.	28.375	28.240	25.767
Zundapp	17.341	20.204	22.433
Victoria	11.111	8.568	3.741
B.M.W.	9.191	8.417	5.541
Triumph ...	8.990	10.295	8.762
Ardex	8.042	5.835	4.830
Puch	4.101	—	—
Standard ...	2.621	2.505	1.725

◆ LE BILAN DES ACCIDENTS ROUTIERS

Le dommage causé annuellement par les accidents de la route, en Angleterre, s'élèverait à 15 millions de livres sterling.

◆ FRITH CHEZ N.S.U. ?

Un des membres de l'ex équipe officielle Norton, F.L. Frith, aurait manifesté le désir de s'engager dans un autre team. La firme allemande N.S.U. lui aurait fait une proposition pour piloter une machine à compresseur.

◆ L'IRLANDE AUX SIX JOURS

L'association motocycliste irlandaise qui groupe 13 sociétés et un total de 850 membres serait représentée officiellement aux prochains Six Jours Internationaux.

◆ KLUGE ET L'AUTOMOBILE

Le champion d'Europe des 250 cmc. pour 1938 effectue actuellement des essais au volant d'une voiture de course, en compagnie de l'équipe Auto-Union. Songerait-il à délaissier le guidon pour le volant ?

L'église de la Sagrada Familia, à Barcelone, est un bien curieux exemple de l'architecture modern-style catalan.

◆ LE COMMERCE DE LA MOTO AUX COLONIES

Les importations de motocyclettes en A.O.F. pour 1938 sont en progrès : 40 unités en 6 mois contre 37 en 1937, et 22 en 1936.

Au Maroc, on a immatriculé 55 motos françaises et 47 motos étrangères au cours de l'année passée.

◆ UN PNEU SANS CHAMBRE A AIR ?

L'autorité militaire allemande aurait fait établir un pneu sans chambre à air, l'enveloppe elle-même étant gonflée. L'étanchéité, du côté de la roue, est assurée par la jante dont la largeur est le double que celle pour un pneumatique normal.

Les essais auraient démontré une ré-

sistance latérale supérieure à celle d'un pneu ordinaire, mais une élasticité moindre et une fatigue plus grande. L'échauffement serait de 80 degrés au lieu de 37, mais avec une meilleure étude, des ailettes intérieures et des trous d'aération côté jante, on pourrait le réduire d'un cinquième environ.

◆ RETRAITS DE PERMIS A GENEVE

Au cours de 1938, Genève a retiré le permis de conduire à 156 conducteurs. 11 permis ont été retirés pour 15 jours, 53 pour un mois, 20 pour 3 mois, 35 jusqu'à nouvel ordre, 13 à titre définitif. Les autres délais s'échelonnent ainsi : 2 mois, 5 mois, 6 mois, 1 an, 2 ans, 3 ans, 5 ans et jusqu'à production de certificat médical. La conduite en état d'ivresse est le principal motif.



La Journée du Vélomoteur

NOTRE manifestation était à peine annoncée que des engagements nous parvenaient déjà. Indépendants et constructeurs nous assurent une participation importante et nous pouvons dès maintenant compter sur un grand succès.

Terrot, Magnat-Debon, Bonnet représentant des Prester-Jonghi, Monneret avec des vélomoteurs de sa marque, Marc Martin qui nous réserve des surprises, nous ont déjà donné leur accord.

Côté indépendants, la plupart des engagés de juillet dernier sont prêts à recommencer cette année.

LE JURY

Comme l'année passée, il sera constitué par les Présidents des Clubs Motocyclistes de la région parisienne. Nous donnerons la liste de ses membres dans un prochain numéro.

LES CLASSES ET LES CATEGORIES

Deux classes sont prévues :

Constructeurs et Indépendants.

Ces deux classes se départagent chacune dans les catégories suivantes :

Solo : Hommes ;

Dames ;

Vélomoteurs avec sidecars et remorques.

Trimoteurs 100 cmc.

Chacune de ces catégories fera l'objet, dans chaque classe, d'un classement séparé.

LES CONCOURS

Rappelons que la formule de l'année passée est conservée intégralement et que les concours porteront sur :

Maniabilité

(très simple et à la portée de tout vélomotoriste) ;

Propreté

(état général de la machine) ;

Présentation

(pilote et machine) ;

Equipement

(des points étant attribués pour les accessoires ajoutés par le propriétaire à sa machine).

ENGAGEMENTS

Les droits d'engagements sont fixés à :

Constructeurs : 30 francs ;

Indépendants : Concours de maniabilité (obligatoire) : 6 francs ;

Autres concours (facultatifs) : 2 fr. chacun.

Vélomotoristes, les engagements sont reçus dès maintenant à nos bureaux ou par poste.

de chaînes qui seront attribués aux concurrents ayant effectués les trois plus forts kilométrages sans distinction de classes ni de catégories.

Le fameux Tubotom, toujours prêt à reconnaître les efforts des valeureux concurrents, fera cadeau à chaque gagnant (8 catégories), d'un équipement standard de tubulure d'essence.

Grande-Armée Motos, témoignant de l'intérêt qu'elle porte aux « Amateurs », pépinière de nos futurs champions, offre deux primes en espèces de 100 francs chacune qui seront remises à des vainqueurs de catégories.

Bravo, Monsieur Prévost, pour le geste que vous réservez à nos meilleurs propagandistes de la moto et du sidecar.

LES REPRESENTANTS DE NOTRE ARMEE MOTORISEE A L'ETRANGER

Le 23 février prochain, au Casino de Montbenon, à Lausanne, le général Niesel fera une conférence sur les armements et la motorisation de notre armée. Cette conférence soulèvera à n'en pas douter un gros intérêt, vu l'importance que lui attache la presse automobile helvétique, d'autant plus que, maintenant, les officiers de l'armée suisse n'ont plus le droit de parler de la motorisation en public.

LE CONCOURS D'ESTAFETTES DU M.C. MARSEILLE

Les 24 et 25 février prochain, le M.C. de Marseille organisera avec l'appui de l'Autorité Militaire et sous le Haut Patronage du Ministère de la Guerre un concours d'Estafettes Motocyclistes Inter-régional. Voici les principales épreuves auxquelles les concurrents auront à satisfaire :

24 février : Questions théoriques et pratiques, lecture de carte, reconnaissance d'itinéraire, croquis panoramique.

25 février : Parcours routier, tir réel au mousqueton, parcours en terrain varié, dispositions générales.

Les meilleurs soins et de réels efforts seront apportés à l'organisation de ce concours. Pour tous renseignements et détails, les concurrents militaires devront s'adresser au Capitaine de la 15^{me} Compagnie Mixte du Train, Marseille ; les concurrents civils, au siège du Moto-Club de Marseille, 71, rue de Paradis. Tél. D. 42-23.

L'ENTREPRISE V. BOSTON S'AGRANDIT

L'acrobate motocycliste Boston serait désireux, afin d'agrandir son entreprise, d'entrer en relation avec personne sportive, susceptible d'apporter son concours financier, pour association immédiate.

M. Boston cherche également de jeunes pilotes, spécialisés dans les courses sur piste cendrée et gazon, des pilotes féminins, ainsi qu'un bon mécanicien pilote, consciencieux et sportif.

De plus, pour trois épreuves internationales, M. Boston est à la recherche de trois pilotes sérieux et résistants, avec motos 500 cmc., pour former une équipe.

Ecrire à M. V. Boston, Poste Restante, Bureau 114.

L'éliminatoire du Bol d'Or

CETTE classique course qui a pris la valeur que l'on sait au calendrier sportif français est plus qu'une simple démonstration d'endurance et de vitesse, c'est un banc d'essai qui permet à l'amateur de prouver au grand public ses qualités d'acrocheur et de mécanicien.

N'a-t-on pas vu au cours d'années précédentes des ensembles homme-machine, nettement moins vite que certains de leurs collègues, triompher quand même au bout des six heures, grâce à leur persévérance et leur tenacité. Cette année, la lutte sera aussi belle, car ils sont nombreux, ceux de nos futurs champions qui désirent briller dans la première grande course de l'année.

LES INSCRIPTIONS A PRIX REDUIT

Pour tous les clubs, il n'y a aucun engagement à verser, mais seulement une inscription à la participation aux assurances obligatoires dont le montant ne s'élève qu'à 60 francs par concurrent. Ce montant est le seul qui soit perçu pour prendre le départ.

Les inscriptions doivent être réguli-

ères avant le 9 mars, chez M. Mauve, Directeur du Bol d'Or, 29, bd du Havre, à Colombes (Seine).

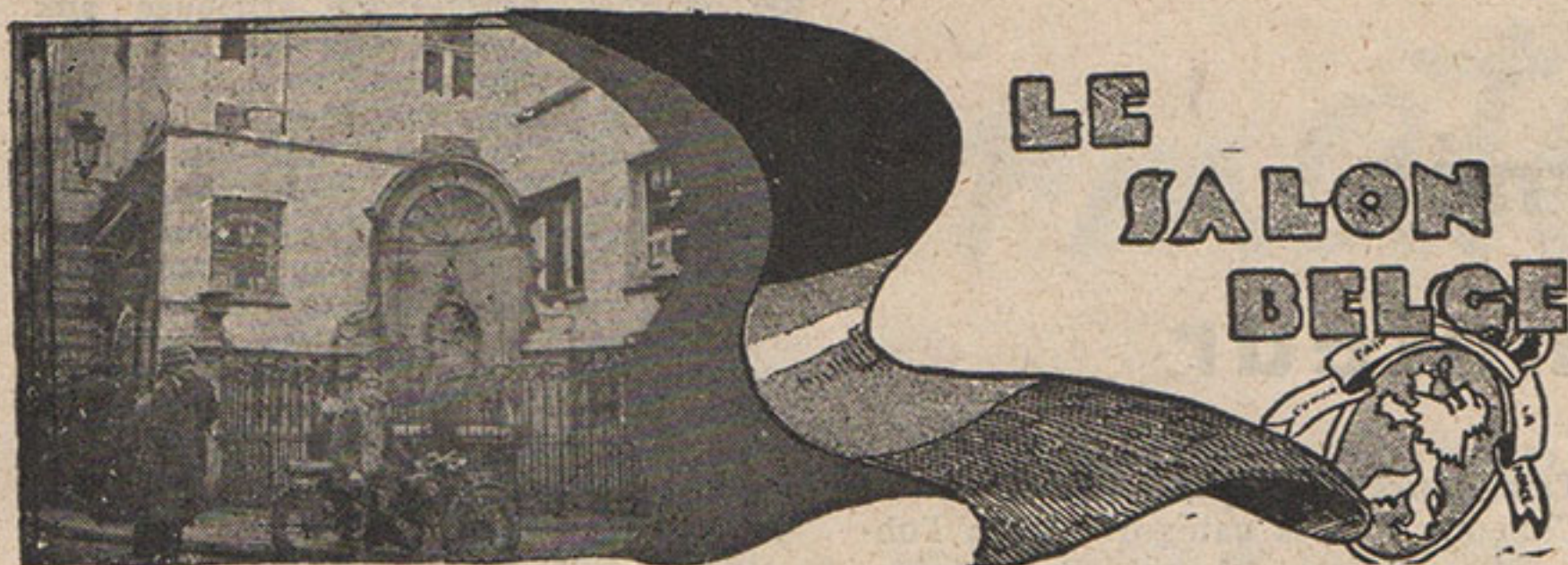
DES CARTES D'ENTRAINEMENT SONT DELIVREES

Grâce à la sportivité de la Direction de l'autodrome et à la juste compréhension par M. Robert Letorey de la vulgarisation de cette course de 6 heures du 19 mars, l'organisation est en mesure de remettre à chaque conducteur inscrit une carte gratuite d'entraînement. Le nombre en est limité et les futurs partants ont donc intérêt à confirmer rapidement leur participation à la probante épreuve.

BRAMPTON, TUBOTOM et PREVOST PARMIS les GENEREUX DONATEURS

C'est un réel encouragement que de voir comment les constructeurs et les maisons d'accessoires ont pu porter leur attention sur une épreuve comme l'Éliminatoire du Bol d'Or.

La Société Brampton - Renold, bien connue des usagers par ses produits de haute qualité, dote la course de 3 jeux



La participation F.N.

LA F.N. se présente avec la référence de 52 records du monde et revendique pour la production les qualités fondamentales de « puissance, fini et sécurité ». C'est sur ce leit-motiv partout répété, que la puissance firme belge conviait les visiteurs du Salon à admirer ses derniers modèles.

La construction F.N. est suffisamment connue et sa réputation de robustesse bien accréditée.

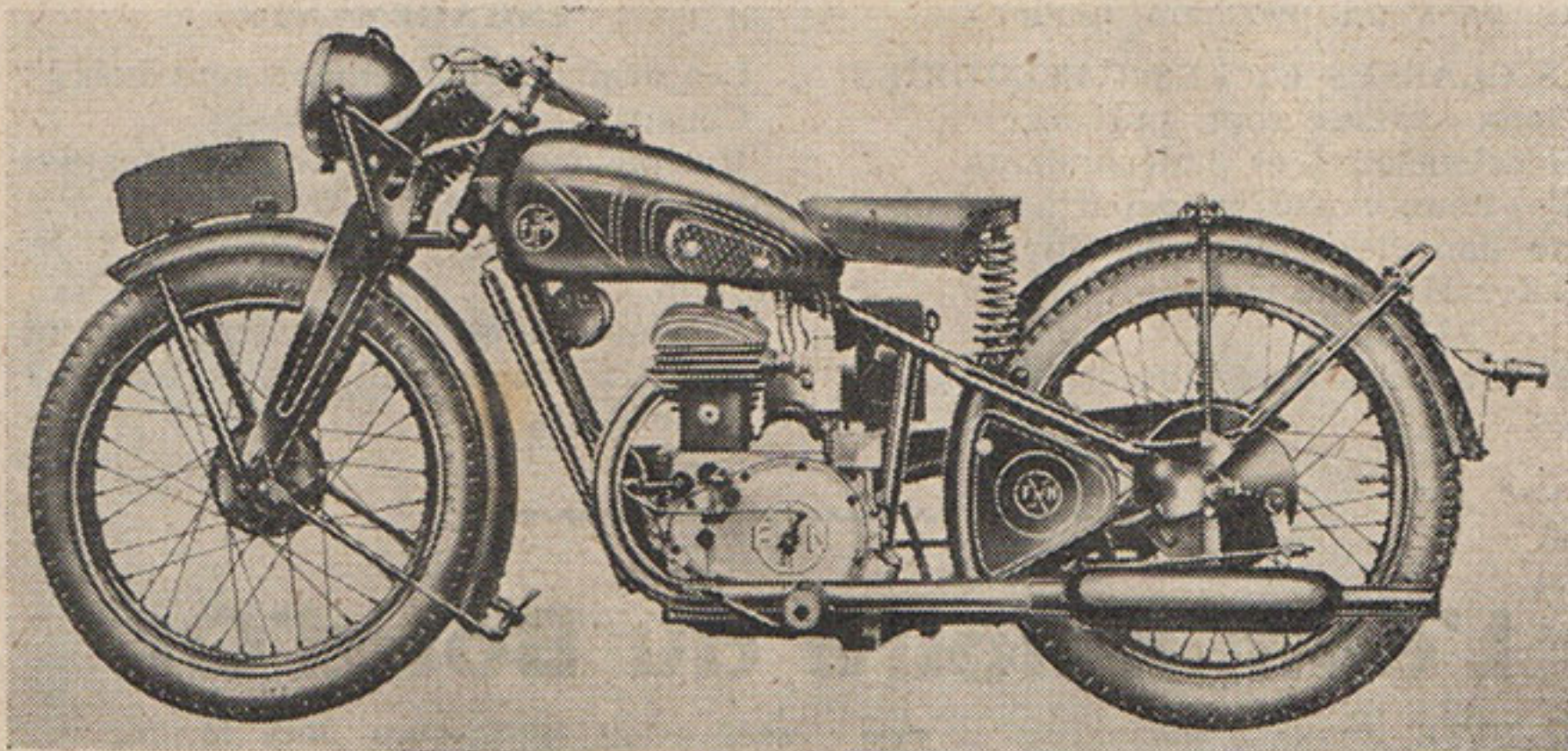
Le programme de la Fabrique Nationale comporte, d'après sa dernière exposition, trois modèles de 350 cmc. : « Standard », « Luxe » et « Touring Sport » ; deux de 500 cmc. et deux de 600 cmc. : Supertouring et Supersport ; une 1000 cmc. grand tourisme et trois types de machines réservées à l'armée en 350 cmc., en 600 cmc. et la grosse 1000 cmc. à deux cylindres.

Les deux premières 350 cmc. « Touring Standard » et « Touring Luxe » sont à soupapes latérales bien protégées. Elles sont toutes deux à bloc moteur de 74 x 80,5 et sont pourvues de culasse en aluminium et de piston à fond plat en alliage de ce métal. La fourche de la première est en tôle emboutie, à ressort central. Sur tous les autres modèles, les fourches sont à tubes et utilisent également le principe du ressort central. Le graissage automatique est assuré par une pompe à palettes noyée dans l'huile.

La **Touring Sport 350 cmc.** est à soupapes en tête. Le cylindre et la culasse sont en aluminium, la protection de la distribution est particulièrement soignée et efficace. Les spécifications générales du moteur restent les mêmes que celles des machines précédentes pour la course et l'alésage. Séduisante et bien finie, cette moto rapide est dotée d'un tambour de frein robuste en aluminium pour la roue arrière. La boîte à 4 vitesses est

commandée par sélecteur au pied droit.

Enfin, remarque générale, tous les cadres F.N. sont triangulés, type « Berceau ».



La nouvelle 350 Touring standard à fourche avant en tôle emboutie, moteur à soupapes latérales. Une machine utilitaire a néanmoins besoin de freins très puissants, aussi voyez les dimensions du tambour de frein AR.

Ces trois modèles de 350 cmc. de belle apparence et desquels se dégagent une excellente impression de stabilité et d'homogénéité représentent la véritable et bonne tradition de la F.N.

Passons aux 500 cmc. — Elles sont à bloc moteur de 80 x 99, cylindre et culasse en aluminium, boîte à 4 vitesses commandées par sélecteur.

Notons les freins de direction et de suspension de grands diamètres réglables à la main. Le freinage est particulièrement soigné. Sur la Supersport, la culasse est en bronze, tandis que l'embellage est monté sur bagues

antifriccion, le maneton de grand diamètre et le graissage très poussé. A signaler, le dispositif si pratique permettant de reprendre instantanément le jeu aux queues de soupapes. Cette supersport possède un graissage intensif assuré par double pompe noyée dans l'huile. Elle s'est imposée par sa brillante tenue de route.

Pour les 600 cmc., Supertouring et Supersport, le bloc est un 84 x 105. On y retrouve les mêmes caractéristiques générales propres à chacun des deux 500 cmc., des mêmes types respectifs. Elles sont spécialement destinées au sidecar.

La 1000 cmc. « Grand Tourisme », destinée au sidecar, est issue du modèle de même caractéristique créé pour l'armée et dont nous avons donné l'an dernier la description détaillée. Elle reste fidèle au principe du bloc moteur intégral.

Il s'agit d'un puissant et impressionnant deux cylindres horizontaux, à 4 temps, de 90 x 78 chacun. L'embellage est à manetons détachables et les soupapes latérales enfermées, sont commandées par un arbre à cames unique au-dessus du vilebrequin. Les cames sont à profil silencieux et les

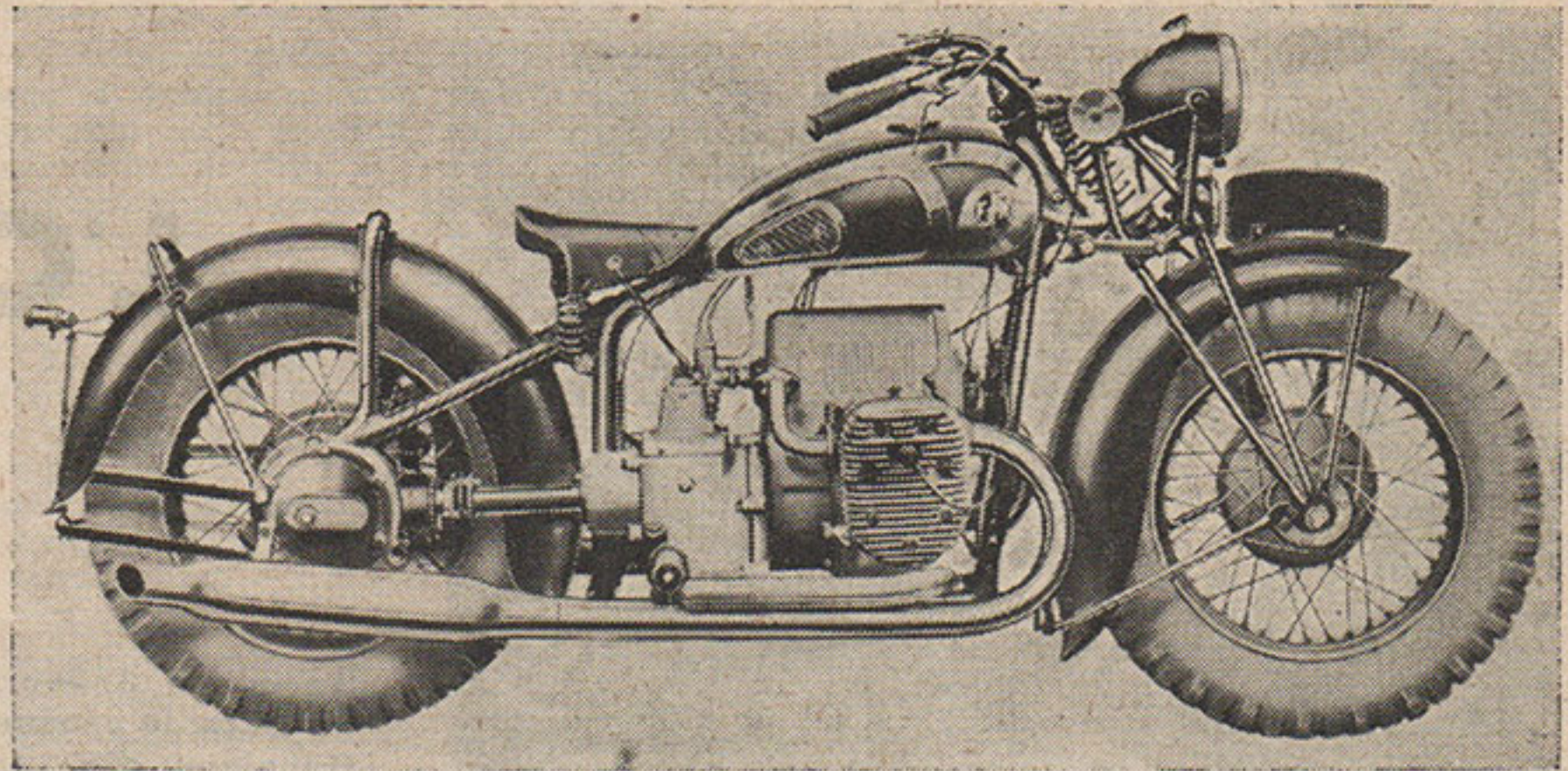
culasses en aluminium. La boîte est à 4 vitesses avec marche arrière.

Le graissage est assuré par une pompe à engrenage noyée dans l'huile. La transmission s'effectue par arbre situé entre deux amortisseurs de chocs élastiques jouant en même temps le rôle de cardan et le carter arrière procède par renvoi transversal de mouvement par couple de pignons coniques, hélicoïdaux à denture gleason. Les roues interchangeables sont dotées de moyeux à broches. Joignez à cela un réservoir de 19 litres de capacité, une fourche robuste et efficace à ressort central, un freinage

puissant assuré par des tambours nervurés de 220 mm. avec verrouillage au guidon et vous avez les principaux éléments qui vous permettront de vous faire une opinion sur cette remarquable moto capable de conduire un sidecar à 110 kmh. et qui s'annonce comme possédant des qualités indispensables de réserve et de puissance pour le grand tourisme.

Les types « armée ». — Après cette rapide revue, il nous reste à dire quelques mots des trois types « armée » de 350 cmc., 600 cmc. et 1000 cmc.. Ils dérivent de ceux que nous venons de présenter. Toutefois, ils ont été spécialement adaptés pour le dur travail sur tous terrains et ont bénéficié de cadres renforcés, de même que les moteurs et organes de transmission ont été surélevés et qu'ils ont été l'objet de multiplications spéciales.

Ce sont trois modèles à soupapes latérales, d'une extrême robustesse. Le cylindre et la culasse sont en aluminium, ce qui indique les conceptions tout à fait contemporaine de cette construction. Les sièges sont larges et confortables et la selle arrière est avec genouillères « cavalier ».



La 1000 cmc. flat-twin à soupapes latérales « Grand Tourisme ». La transmission se fait par arbre rigide. Les pneus sont de forte section.

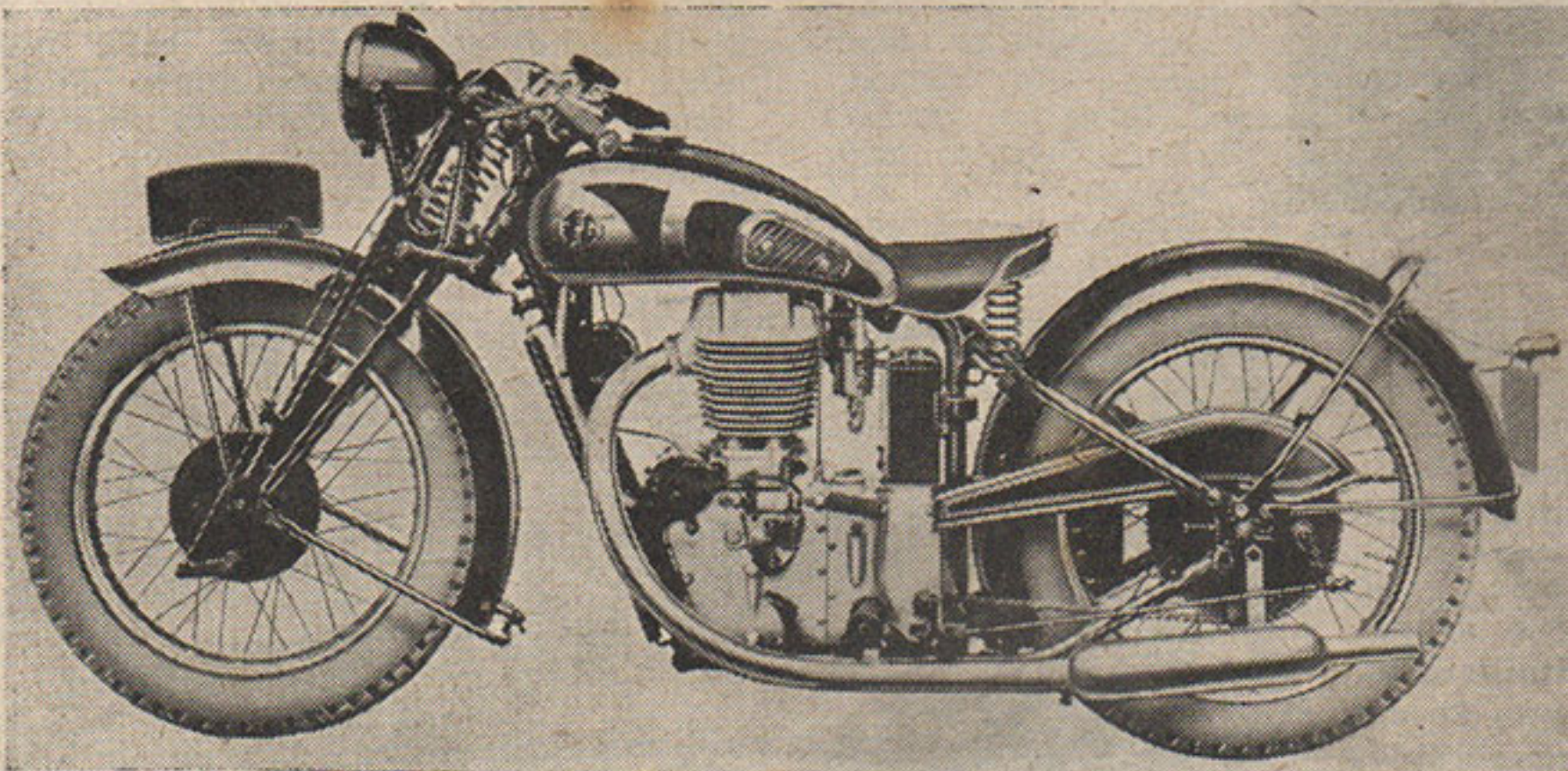
Le poids de la 350 cmc. est de 115 kgs et elle atteint 85 kmh., tandis que la 500 cmc. pèse 160 kgs environ et frise 100 kmh.

La 1000 cmc. est munie d'un démultiplicateur. Le cadre fermé est à double berceau. C'est un engin bien con-

çu, bien construit, très puissant et qui répond de ce que l'on attend de lui dans les circonstances les plus difficiles.

La F.N. apporte une collaboration de choix au problème de la motorisation de l'armée pour lequel la construction belge n'a cessé — répétons-le — de fournir un remarquable effort.

G. D.



La 350 cmc. à soupapes en tête comporte un moteur à cylindre et culasse en alliage d'aluminium et une distribution intégralement enfermée. Le kick starter est à gauche.

**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.

L'ARMÉE SUISSE LOUE DES MOTOS

Le département militaire fédéral de Suisse, section des troupes légères, a émis dernièrement de nouvelles prescriptions quant à la location par le gouvernement helvétique des véhicules privés. En voici la matière principale.

Tout officier, sous-officier ou soldat incorporé comme motocycliste est autorisé à se présenter au service avec la motocyclette lui appartenant, pourvu qu'elle réponde aux exigences militaires.

Chacun ne doit présenter qu'une machine à la fois. Dans la règle, on compte une machine par deux recrues ou sous-officiers. On emploie le plus possible et le plus souvent possible des véhicules privés. S'il n'y en a

pas assez, l'armée couvre le reste des besoins.

On peut utiliser soit des motos solos, avec ou sans siège AR, soit des motos-sidecars. Leur date de fabrication ne doit pas remonter à plus de 5 ans. Les plus récents ont la priorité dans l'estimation et les véhicules de fabrication suisse ont la préférence. On exige un équipement réglementaire, un outillage complet.

Voici les prix maximum : Pour les motos solos avec siège arrière : 1.800 francs suisses (au cours du change : 15.370 francs français) ; motos-sidecars : 3.000 francs suisses (25.620 francs français). La location est de 4 francs par

jour pour les solos (34 francs français), et pour les sidecars, de 5 fr. (42 francs français). En outre, les véhicules touchent par jour 3 % de l'estimation. Frais de voyage, d'utilisation et d'entretien sont assumés par l'école. La plus value résultant des réparations et pièces de rechange est déduite de la dépréciation estimée à la fin du service.

Quand la Commission d'estimation a agréé un véhicule, une indemnité de route est accordée d'après le tableau militaire des distances pour l'aller et le retour entre le domicile du propriétaire et la place à raison de 5 centimes par kilomètre (45 cent. env.), et 10 centimes pour les sidecars. Les 20 premiers kms ne sont pas indemnisés.



L'ORGANISATION du SPORT

Après les 3 Jours du Harz, le général Hühnlein, chef du N.S.K.K., remet une coupe d'argent au coureur bien connu von Krohn qui participe depuis dix ans, sur Zundapp, à cette épreuve si dure.

Il s'annexa également l' « O.N.S. », ce bureau central régissant le sport auto-motocycliste d'Outre Rhin.

L'idée qui inspire le « N.S.K.K. », c'est l'importance extrême de la motorisation pour l'existence même du pays. La conviction que sa force dépend, pour une bonne part, de sa maîtrise à manipuler, à entretenir, à perfectionner le « moteur ».

La tâche immédiate que s'assignait, entre tant d'autres, le major Hühnlein, vite promu général, c'était la préparation de la jeunesse à une défense nationale motorisée.

Soutenu par son chef et ami, Hitler lui-même, qui a toujours profondément aimé le sport automobile, il devait aussi, par des succès en course, records du monde, etc., rehausser le prestige de l'Allemagne, et développer cette rude école d'endurance, cette source d'émulation que sont les épreuves auto-motocyclistes.

Son Chef

LES six années de pouvoir hitlérien ont amené une transformation complète dans la structure de l'organisation sportive allemande. Et son esprit même, le style de ses manifestations ont été radicalement changés.

En l'Allemagne de 1932, existait bien une bonne dizaine de grandes associations auto-motocyclistes. Et, de plus, c'était, à côté d'elles, un vrai fouillis de petits clubs locaux, d'amicales de toutes sortes, d'éphémères cénacles autour d'un « animateur », ou d'un agent de quelque marque ! Et même d'ententes motocyclistes camouflant mal les sections motorisées des partis politiques en guerre...

Au sein du Parti National Socialiste, le major Hühnlein, vieux compagnon du Führer, en avait créées de fort puissantes, formant un véritable Corps. Le N.S.K.K., dont l'originalité était plutôt dans sa hiérarchie, calquée sur les meilleurs modèles militaires. Et bien avant la prise du pouvoir par le National Socialisme, il est certain qu'une collaboration étroite existait entre le major Hühnlein et la Reichswehr, encore obligée, par les clauses du Traité de Versailles, de camoufler la préparation militaire et sa motorisation.

Aussi, quand Hitler, devenu chancelier, lui en confia la direction, le major Hühnlein commença-t-il par dissoudre peu à peu tous ces groupements et même l'Automobile-Club d'Allemagne ! Ne conservant que le seul grand club auto-

Voici une scène de ravitaillement à une de ces innombrables épreuves d'endurance qu'organise été comme hiver le N. S.K.K., aux quatre coins de l'Allemagne.



motocycliste « A.D.A.C. » (transformé en « D.D.A.C. »). Et réservant bientôt l'organisation des épreuves de toutes sortes à son « N.S.K.K. », devenu, en fait, le seul organisme que pouvaient joindre automobilistes et motocyclistes désireux de participer d'une façon active au sport motorisé.

Le « Sturm » Cellule du « N.S.K.K. »

CHACUN sait que le troisième Reich a remis en honneur le principe d'autorité. Depuis la troupe d'enfants guidée par un garçonnet en chemise brune, jusqu'à l'administration

ALLEMANDE MOTORISE

suprême. Le chef d'une section locale du N.S.K.K., on veut qu'il en soit l'âme, inspirant ses activités, car : « dans une décision obtenue par suffrage, personne n'est responsable ; un seul homme peut porter une responsabilité ». Donc, au Sturm, ce nom qui évoque l'assaut, la tempête, vous pensez bien qu'on n'observe pas ces rites traditionnels, élections de bureau, ordres du jour, procès-verbaux de séance, etc...

Chaque Sturm a son local bien à lui. Avant de s'y rendre, le civil a soin d'endosser la chemise brune du milicien.

Peut-être n'est-ce que pour assister à un cours devant les modèles en coupe, ou à quelque conférence. D'autres fois, ce sera pour la séance de culture physique, de tir, ou pour des travaux pratiques, sur motocyclettes ou automobiles, comportant soudure, ajustage : car tous doivent chercher à atteindre une capacité presque professionnelle.

Le samedi après midi, le dimanche, viennent des exercices motoristes en terrain varié, des marches en colonne, des évolutions diverses. Y a-t-il quelque grande fête politique, à l'occasion du premier mai, du festival de la moisson, le Sturm y participe avec ses véhicules, utilisés également pour la propagande et les collectes du secours d'hiver.

Il se doit d'organiser des excursions automobiles et sidecaristes gratuites pour les enfants, vieillards, invalides, mères chargées de famille. Enfin, de s'employer à fond sur ce « secteur » dénommé

Outre Rhin « le socialisme de l'acte ».

Comme on voit, ils sont bien remplis, ces « loisirs », très organisés ! d'un membre du « N.S.K.K. ». Apprenez que le Sturm fournit le service d'ordre à l'occasion des courses de vitesse, épreuves d'endurance, qu'en cas d'une catastrophe réelle, d'une alerte supposée de défense passive, il se mobilise...

Et ce n'est pas fini ! Par des démonstrations, gymkhanas, etc., le Sturm « doit exciter, au sein du peuple, l'amour et le désir du moteur » Inculquer une compréhension plus grande des nécessaires disciplines sur la route moderne...

Les « Meilleurs » du Sturm vont participer à la vaste concentration annuelle sur Goslar, en Thuringe. Elle encadre la plus rude épreuve de l'année, les célèbres « Trois Jours » sur les sentiers abrupts des monts du Harz, et son vaste programme de concours national comporte culture physique et manœuvres les plus diverses.

Pour être membre du « N.S.K.K. », point n'est besoin de posséder un véhicule à moteur, quoi qu'en fait, plus des deux tiers ont leur auto, et surtout, leur motocyclette. En pratique, le « N.S.K.K. » tend également à enrôler tous ceux qui vivent du moteur, depuis le propriétaire du grand garage jusqu'à son aide-mécanicien. Ils y deviennent autant d'instructeurs bénévoles pour les camarades agriculteurs, employés, « intellectuels », etc...

Juste avant l'Anschluss, et les événements de septembre, qui lui apportèrent l'appoint des motoristes autrichiens et sudètes particulièrement enthousiastes pour le sport motocycliste, le « N.S.K.K. » comprenait 300.000 membres, payant une souscription annuelle d'une cinquantaine de francs environ.

Mais une décision gouvernementale toute récente (du 27 janvier 1939), va encore étendre son champ d'action et enfler considérablement ses effectifs. Car elle lui confie, remarquez bien, le soin de maintenir continuellement l'entraînement de tous les réservistes appelés à conduire autos et motos militaires.

L'Organisation du N.S.K.K.

DONC, à la base, il y a les « Sturm », les 1.800 « sections d'assaut ». A cinq, elles forment une « Staffel » (échelon). Puis vient la « Standard » (bannière). Cette dénomination rescussite l'étendard du moyen âge planté par le grand seigneur. Dessous venaient se ranger ses fidèles vassaux pour partir aux croisades.

Et ces bannières ne sont point qu'un mot : Aux jours des grandes fêtes, elles défilent, magnifiques sous les lourdes hampes où s'éploient les aigles d'argent. Derrière, les musiques, parfois transportées en sidecars et jouant en marche, avec leur timballier motorisé.

Sachez également que 6 bannières forment une brigade portant le nom de la province, Hesse, Westphalie. Enfin, qu'à la tête du N.S.K.K. se trouve le Korps führer avec son Etat-Major, et trois inspecteurs : l'un surveillant l'instruction technique et le matériel, l'autre les écoles de sport motorisé, le troisième la formation du personnel.

Jeunesse Hitlérienne motorisée

NOUS disons plus haut que la tâche essentielle du « N.S.K.K. » était la formation motoriste de la jeunesse hitlérienne. Parmi ces garçons de 16 à 18 ans, une forte proportion s'intéresse passionnément au moteur, et il importe, n'est-ce pas, de la préparer au service dans l'armée motorisée.

Des groupements de sport motorisé ont été créés dans ses rangs, et leur tenue martiale, bottes Saumur, pensez donc, et casque de stayer orné de l'aigle, n'a pas été sans faire, parmi les petits camarades, beaucoup d'envieux et pas mal de candidats ! Mais n'y entrent que ceux possédant déjà quelques connaissances pratiques ou théoriques de l'auto ou de la moto.

Dans quelque recoin qu'on lui a prêté, le groupement s'aménage un « chez soi », y rassemble les revues, bouquins techniques collectionnés à grand peine, s'installe même un petit atelier pour bricoler. Et l'on décore les murs de fanions, de trophées sportifs.

De leurs gros sous, économisés tant bien que mal, de collectes de toutes sortes, ils réussissent à s'acheter, au prix coûtant, deux ou trois vélomoteurs d'entraînement. Bien entendu, les grands frères du « N.S.K.K. » les ont aidés, dont l'organisme central va leur envoyer, ils l'espèrent bien, quelques belles petites « D.K.W. » 100 cmc. grées pour le terrain varié.

Dans ce foyer, leurs réunions commencent toujours, et se terminent par des chants. Les cours, par contre, ont lieu dans les salles des formations « N.S.K.K. » spécialement équipées de coupes de moteur, d'appareils de projection. Et c'est la Section d'assaut qui se charge de diriger la formation pratique, technique et paramilitaire des jeunes.

C'est l'été, pendant les vacances, qu'a lieu un entraînement plus intensif. Sous les troncs des sapins embaumant la résine, les tentes brunes s'alignent. Une fumée bleue monte du feu de camp, brûlant nuit et jour sur son autel de rochers, veillé par deux jeunes factionnaires, immobiles gardiens de la flamme.

(à suivre)

Robert SEXE.



Voici, à l'école des moniteurs N.S.K.K. à Munich, une leçon donnée sur modèle de démonstration.

AVANT-PROPOS Et pourquoi pas ? A première vue, si vous n'êtes pas initiés, vous aller hausser les épaules certainement. Mais nous répondrons immédiatement que tout en considérant la chose comme infiniment regrettable, elle est parfaitement possible. Nous en entrevoyons même la vulgarisation en vue de l'économie énorme qu'il est possible de réaliser par rapport à la marche à l'essence.

Permettez-vous au « Vieux Motard », votre serviteur, de vous exposer le fruit de son expérience dans cet ordre d'idées. Vous lui reconnaîtrez certainement une autorité en la matière, pour avoir équipé des camions au gaz riche en 1917 (hélas !) et pour avoir, en 1919, établi, depuis A jusqu'à Z une voiture en vue de l'alimenter au gaz pauvre.

Pendant la guerre c'était le manque d'essence qui nous a mis dans l'obligation d'employer le gaz ; maintenant c'est son prix qui nous préoccupe.

C'est par raison d'économie qu'on a tenté depuis, après la guerre de donner comme carburant du gaz pauvre à divers genres de véhicules. On équipa en premier lieu des camions qui ne souffraient pas trop de la surcharge occasionnée par le poids du générateur. Ces appareils s'étant perfectionnés en ce qui concerne l'épuration, il fut possible de les alléger au point qu'à l'heure actuelle, on les adapte sans peine sur des voitures touristes de puissance moyenne. Pourquoi n'arriverait-on pas à équiper une moto, ou mieux un ensemble avec side ? Car il ne peut être question dans notre esprit d'installer un générateur sur un vélomoteur. Ne songeons pas non plus à marcher au gaz pour de trop petites courses, mais pour le tourisme et l'excursion il y a une grande économie à réaliser.

Si d'ailleurs l'économie de combustible est intéressante pour un transporteur de poids lourds, ou pour une voiture touriste, dont les propriétaires ont un budget important, l'économie proportionnelle qui résultera pour l'usager de la moto sera aussi sensible pour lui, car il a une bourse très limitée.

Et nous gageons qu'une fois documentés sur les transformations à entreprendre et devant la certitude d'un résultat intéressant, bon nombre de motocyclistes tenteront d'équiper leur machine, plutôt que d'abandonner leur sport favori. C'est le cas de votre serviteur.

Disons tout de suite qu'il n'y a rien dans cette adaptation qu'un « bricoleur » ne puisse réussir lui-même, quitte à demander l'aide d'un soudeur en ce qui concerne la tôlerie nécessaire.

LE MOTEUR Voyons ce qu'il y a à faire comme transformations au moteur. Nous étudierons ensuite le générateur à gaz pauvre, car il ne faut pas songer à employer du gaz riche qui devrait être comprimé à haute pression dans des tubes spéciaux trop lourds pour notre moto.

Dire que tout moteur est susceptible de fonctionner correctement au gaz est exagéré d'abord. La raison est celle-ci : tandis qu'il faut au moteur une compression d'environ 5 pour l'emploi de l'essence, il faudra atteindre un taux de 9 ou 10 pour l'emploi du gaz. C'est là une condition qui n'est pas réalisable sur tous les moteurs. En effet, si nous considérons un cylindre avec soupapes latérales, nous constaterons avec regret que si il est possible d'employer un piston bombé et plus haut, il est impossible par contre de supprimer les cavités des chapeliers. La compression voulue ne sera donc que difficilement atteinte et le rendement sera médiocre.

Avec un cylindre à soupapes en tête, tout est pour le mieux, il n'y a jamais de difficultés insurmontables.

PERTE DE PUISSANCE Le principal inconvénient du gaz est qu'il est moins riche en calories que l'essence. La conséquence fâcheuse de cette pauvreté est que pour une même cylindrée la puissance motrice va s'abaisser des 3/10 environ. Tous les moteurs de motos ayant en général un gros excès de

puissance, il n'y aura qu'une perte de vitesse presque négligeable, et il n'y a pas à se tracasser outre mesure.

REMEDES Mais il y a un remède à cela. Le premier qui vient à l'esprit est de « gonfler » le moteur comme on le fait pour les moteurs de course et surtout pour les moteurs d'aviation à hautes altitudes. L'emploi d'un compresseur devrait rétablir la puissance perdue.

Eh bien si le compresseur est très intéressant avec l'essence, il n'en va pas de même pour l'emploi du gaz. Cela peut paraître un non sens, mais le résultat des essais n'est pas bien encourageant pour l'instant. Nous disons bien pour l'instant, car nous espérons qu'on arrivera à construire un compresseur à moyenne pression qui donnera satisfaction. On trouvera peut-être autrement qu'avec le compresseur, une formule raisonnable, qui sait ?

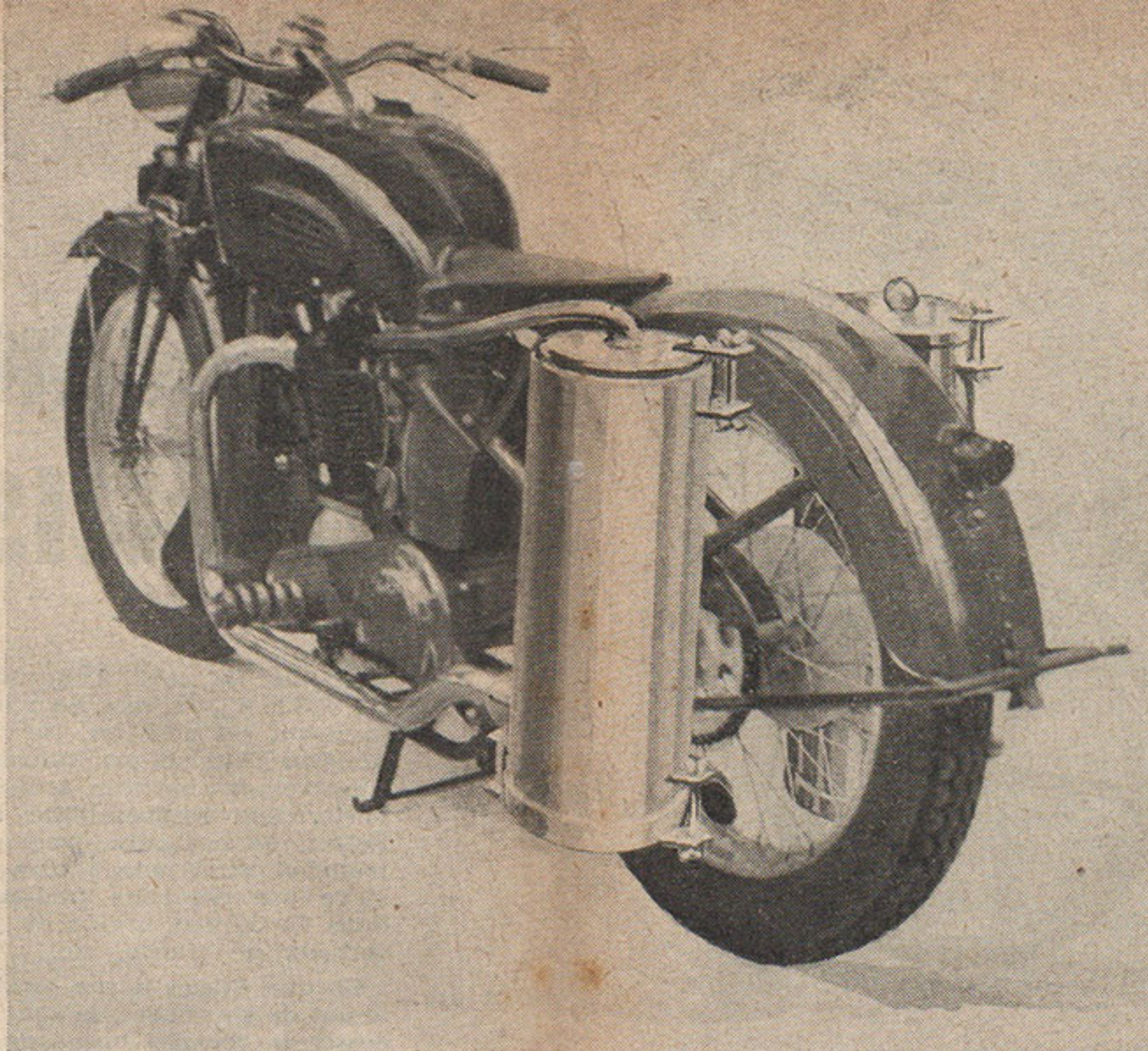
Le deuxième remède à la perte de puissance est de changer le cylindre du moteur traité et de lui donner un alésage plus grand, par exemple de 1/10^e de son diamètre. C'est le mode que nous adopterons et nous sommes certains du résultat.

Si après avoir placé un cylindre plus gros d'alésage, les canaux d'admissions et d'échappement sont de section suffisante, notre moteur marchera dans de bonnes conditions.

ALLUMAGE Il est urgent d'ajouter que la marche au gaz demande un allumage sérieux. La bougie devra, en effet, résister à une pression plus élevée qu'autrefois. Mais l'observation essentielle est au sujet de l'avance à l'allumage qui doit être le double de celle correcte à l'essence. On se trouvera bien, quand ce sera possible, de mettre aussi un double allumage, et le rendement sera augmenté.

REFROIDISSEMENT L'échauffement du moteur pour la marche au gaz est égal à celui de la marche à l'essence. Si donc le refroidissement était suffisant auparavant, il sera correct dorénavant.

HUILAGE SUPPLEMENTAIRE Il reste une petite question à traiter : l'explosion du gaz dessèche le haut du cylindre et ceci nuit à la durée des segments. Nous conseillons d'adapter un petit réservoir de 1/4 ou 1/2 litre au plus avec un robinet pointeau qui viendra par une tubulure « ad hoc » amener quelques gouttes d'huile fluide (huile de vaseline) à l'admission de l'air. Avec ce dispositif simple et



Verrons-nous nos motos marcher au GAZOGÈNE ?

L'admission ainsi freinée, quand nous tournerons sur l'essence, ne permettra qu'un remplissage incomplet de la cylindrée et le cognement probable autrement sera supprimé.

MELANGEUR Notre alimentation au gaz devant venir se greffer entre le moteur et le carburateur, il y aura lieu d'employer un raccord en T qui, d'une part, ira vers le gaz, d'autre part vers le carburateur. Notons en passant que les manettes du dit carburateur, vont nous servir pour la marche au gaz. Pour cela cependant il faut absolument augmenter la surface des sections de passage que découvre la manette d'air. Tandis que celle du gaz devra pouvoir clore hermétiquement et ne même pas rester très peu entr'ouverte, comme pour un ralenti habituel.

La deuxième branche du T qui reste libre pour recevoir le tube d'amenée du gaz sera, elle, munie d'un papillon qui nous servira à modérer à volonté l'entrée du gaz et nous le commanderons par une troisième manette au guidon.

ESSAIS AU GAZ RICHE Cette fois, notre moteur est prêt à tourner, et si nous voulons nous en rendre compte nous n'aurons qu'à brancher sur une arrivée de gaz de ville, assez grosse pour que le moteur puisse avaler sans freiner la quantité de gaz qui lui est nécessaire.

Pas besoin cette fois de le faire rouler à l'essence. Après quelques tâtonnements nous trouverons la position

économique, nous n'aurons pas à redouter l'usure prématurée des segments et des tiges de soupapes.

CARBURATION

Voyons la question carburation et ce sera tout pour le moteur. Nous devons nous servir pour activer la mise à feu du gazogène de l'aspiration du moteur. (Plus tard nous pourrions peut-être construire un aspirateur électrique). Pour cela nous serons obligés de mettre en route à l'essence. Mais comme la compression que nous avons augmentée n'est plus du tout convenable pour cette marche à l'essence, il va falloir, soit réduire le diamètre du gicleur, ou bien et c'est cette deuxième solution que nous trouvons la meilleure, étrangler le passage du gaz sortant du carburateur. Pour cela, il suffira d'intercaler sur la tubulure, entre deux joints par exemple, une pièce de tôle mince qui ne présentera qu'un passage de section à peu près moitié de celle qui était normale autrefois.

correcté de la manette d'air qui, pour la marche au gaz devra être continuellement adaptée au régime. Ceci est le seul inconvénient inhérent à la nouvelle marche, mais que cette manœuvre ne vous effraie pas trop.

Donc si votre moteur a reçu les soins voulus pour la compression, l'avance à l'allumage, il doit bientôt pétarader.

Une fois le point trouvé pour l'air, nous pourrions opérer des changements de régime comme à l'essence, en ayant soin de maintenir toujours notre avance au maximum toléré par le moteur et en réglant aussi souvent que cela est nécessaire la proportion de l'air. Les bafouillages, les pétarades du moteur, sa mollesse ou sa faible puissance nous indiqueront qu'il y a quelque chose à faire de ce côté et nous arriverons vite à trouver le point précis. (Il peut arriver que la manette d'air découvre des trous qui, quoique agrandis, soient encore insuffisants, en ce cas ouvrir un peu celle des gaz du carburateur, le complément d'air arrivera par là sans inconvénient.)

Passons au gazogène

CONSOMMATION Cet appareil est ornement encombrant, car il va nous falloir utiliser le combustible qui nous demandera la plus simple épuration en même temps que le ravitaillement le plus facile. Nous choisirons donc délibérément le charbon de bois. Car il ne peut être question d'employer du bois qui demanderait des épurateurs lourds et compliqués. Si nous avons du charbon de bois de bonne qualité, c'est-à-dire celui qui est fait avec du bois dur (charme, jeune chêne, frêne, hêtre, etc...), il nous faudra brûler 1 kg. 200 de ce charbon pour remplacer 1 litre d'essence. Mais, par contre, si nous devons employer du charbon fait avec du branchage, du vieux bois, ou du bois tendre, il nous en faudra cette fois 1 kg. 500.

CALCULONS L'ECONOMIE Faisons vite pendant que nous sommes à chiffrer le prix de revient de notre km. Comptons avec une moto qui brûlait 5 litres au 100, elle devra consommer une moyenne de 7 kg. de charbon à 0,50 le kg., soit 3 fr. 50 (le prix du charbon de bois est variable suivant les régions, nous le comptons au prix pratiqué dans notre département). Si nous avons brûlé 5 litres d'essence, cela nous obligerait à une dépense de 16 fr. 25 (vous l'avez déjà calculée). Vous voyez que le « je uen vaut la chandelle » et que les petits inconvénients du nettoyage, du ravitaillement du gazogène et de l'encombrement seront compensés par une sérieuse économie.

ENCOMBREMENT L'économie entrevue nous encourageant, nous allons poursuivre avec ardeur notre installation. Consommant 7 kg. au 100 km. il va falloir nous munir de combustible pour 200 km., ce qui nous oblige à un générateur ayant un peu plus de 30 litres de contenance. Figurons-nous donc un cylindre en tôle mince de 1 mm. d'épaisseur, pas plus, ayant comme dimensions : diamètre 28 cm., hauteur 55 à 60 cm. Cette partie, avec les aménagements que nous allons voir, constitue l'essentiel. Mais l'installation devra être complétée par un autre récipient d'un volume un peu moindre (2) et qui servira à l'épuration du gaz qui, sortant brut du générateur serait peu convenable pour le moteur.

Alors, direz-vous, il va falloir disposer des deux récipients qui n'ont rien d'esthétiques sur la fourche arrière de la moto ? Ma foi oui ! Mais si vous ne vous résignez pas à le faire, vous aurez cependant deux autres solutions possibles : 1^o adopter un side, y installer vos appareils en le camouflant, ou bien 2^o monter ces mêmes appareils sur une remorque à deux roues ou à une seule. Et l'une ou l'autre de ces deux solutions est très faisable.

A. VIARD. (à suivre)

LES VELOMOTEURS M.R.

LES Ets MR se sont spécialisés dans la construction du vélomoteur, et livrent trois modèles équipés du bloc moteur Sachs. Ce bloc moteur comporte une boîte 2 vitesses et point mort (avec kick sur les modèles que nous allons examiner), un embrayage fonctionnant dans l'huile, sous carter étanche, un carburateur spécial avec filtre à air, et un volant magnétique assurant l'allumage et l'éclairage. D'innombrables références et cinq victoires consécutives au Bol d'Or ont consacré les qualités exceptionnelles de puissance, d'endurance, de silence et de robustesse du 98 cmc. Sachs.

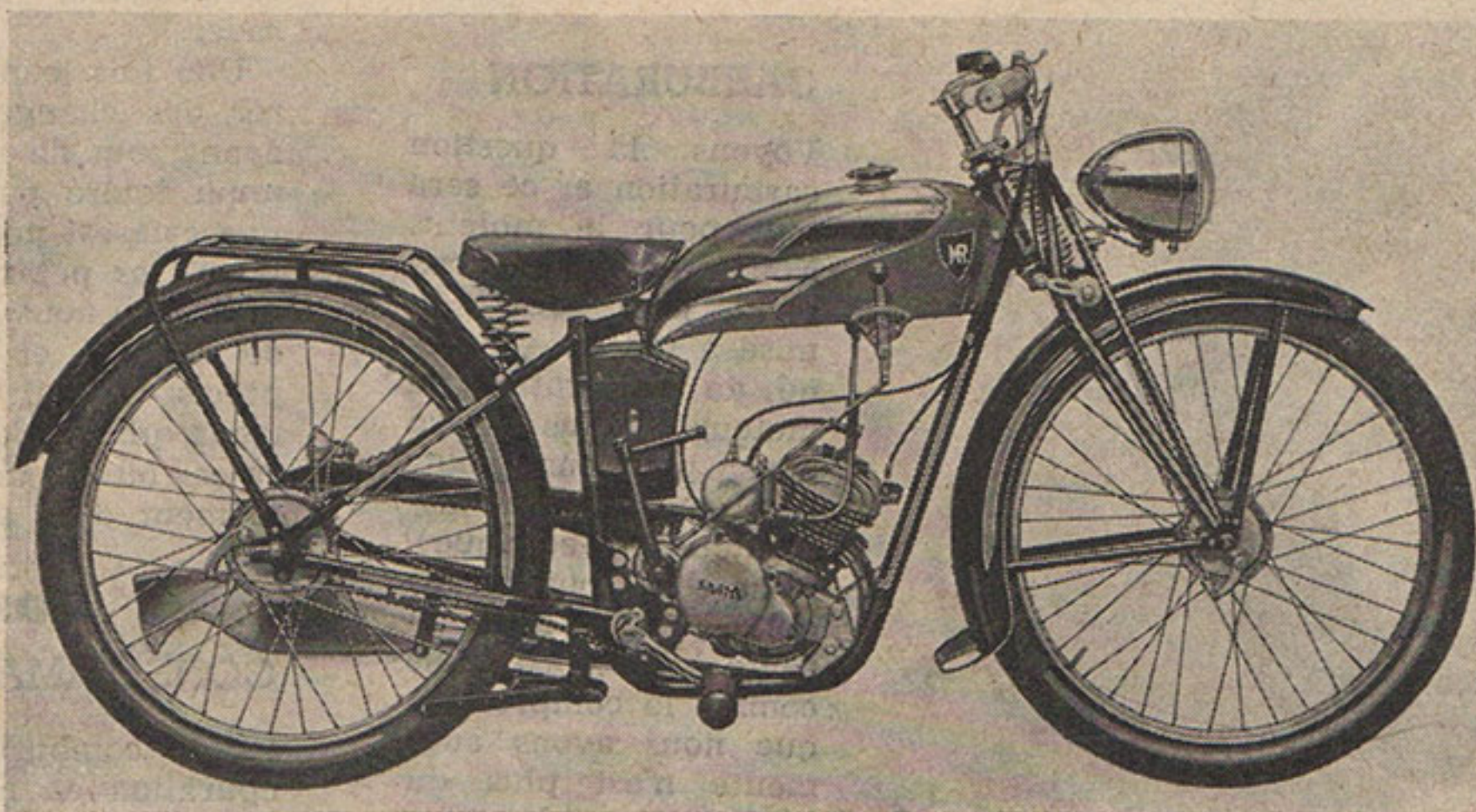
Au Bol d'Or, en particulier, les records de la catégorie 125 cmc. ont été battus et rebattus sur une moto légère MR à moteur Sachs, et portés plus haut que ceux de la catégorie 175 cc. En 1938, MR réalisait sur 24 heures la moyenne formidable de 68 kmh. Ce fut également la première moto de cette cylindrée qui parvint à se classer, et fort honorablement, dans Paris-les Pyrénées-Paris, avec le même moteur Sachs que les Ets MR montent dans le cadre de trois modèles différents, le D2 Passe-Partout, le D1 Utilitaire, le F1 Basse-Pression. Voici les caractéristiques communes de ces trois types :

Cadre berceau, fourche à ressort central et amortisseurs, robuste porte-bagages pouvant éventuellement recevoir un siège arrière, transmission par chaîne unique, pédales verrouillables en repose-pieds, réservoir copieux de 8 l. 5, selle fixée en trois points, béquille centrale, éclairage code et route par phare chromé de 130 mm.

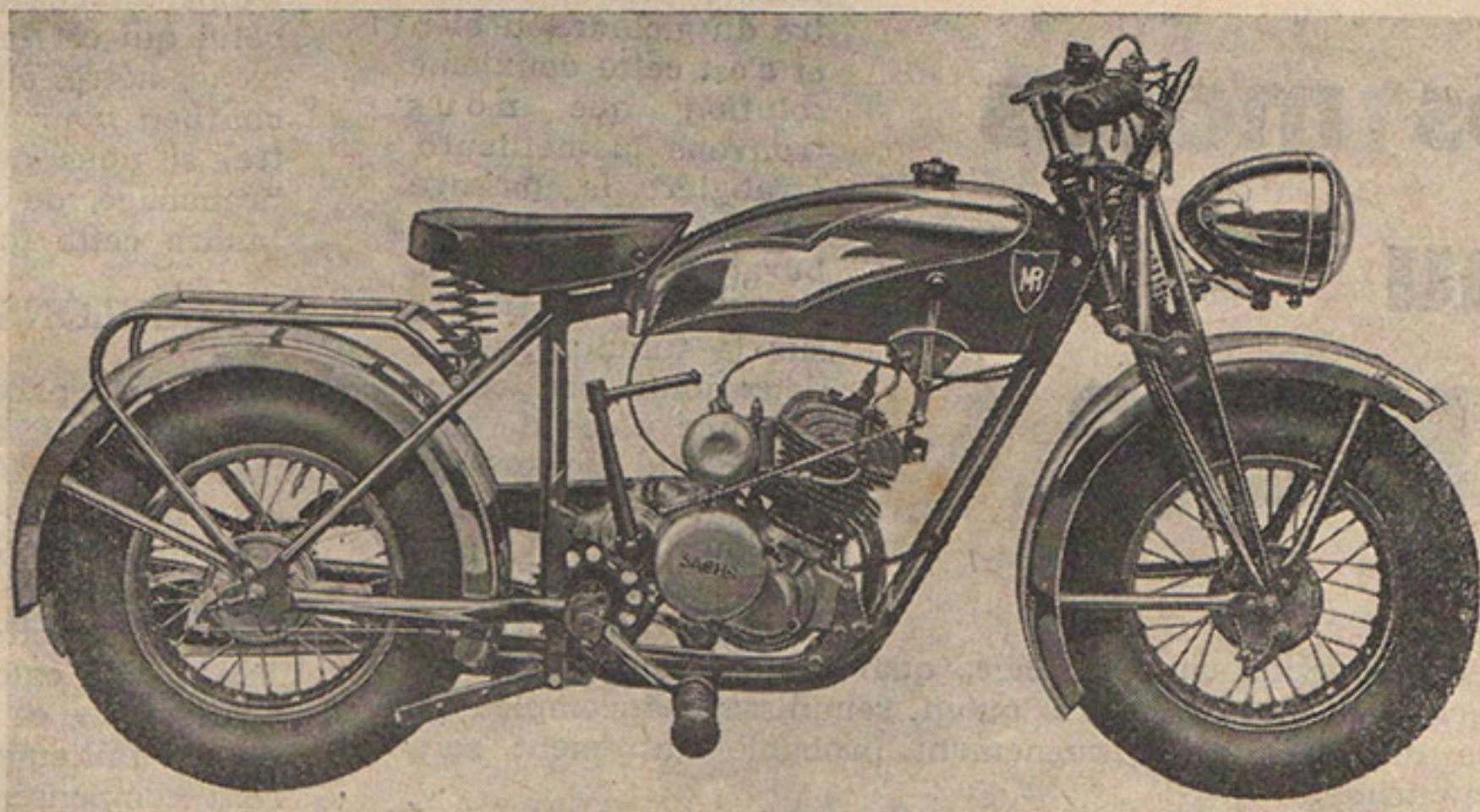
Les modèles Utilitaire et Basse-Pression sont munis de freins à tambours de 120 mm., celui d'arrière commandé par pédale aisément réglable, garde-boue larges et efficaces avec bavolets de protection.

Le type D2 Passepartout est très surbaissé, puisque muni de roues de petit diamètre et de gros pneus. Le type D1 Utilitaire lui, est de dimensions normales et monté avec pneus 600 x 60. Le F1 Basse Pression représente en quelque sorte un type intermédiaire, monté avec roues de 550, pneus de 85. La selle est à 65 cm. du sol et à 52 cm. des pédales.

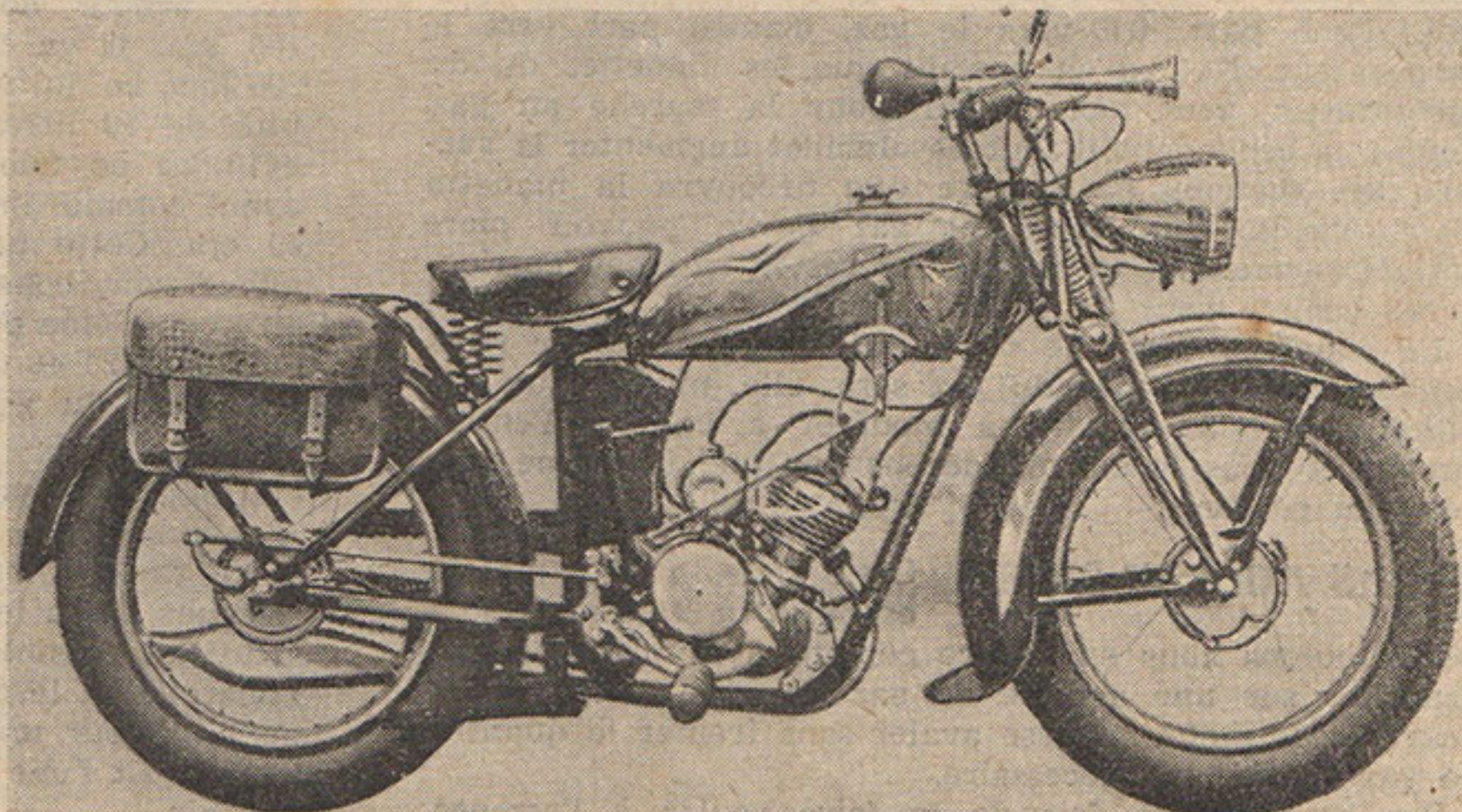
Tous les modèles, par leur ligne plaisante, leur fini, témoignent d'un réel souci de fabrication et jouissent de la faveur croissante des amateurs de B.M.A.



B.M.A. Modèle Utilitaire, type D.1. à kick-starter



B.M.A. Modèle Passe-Partout, type D.2. à kick-starter

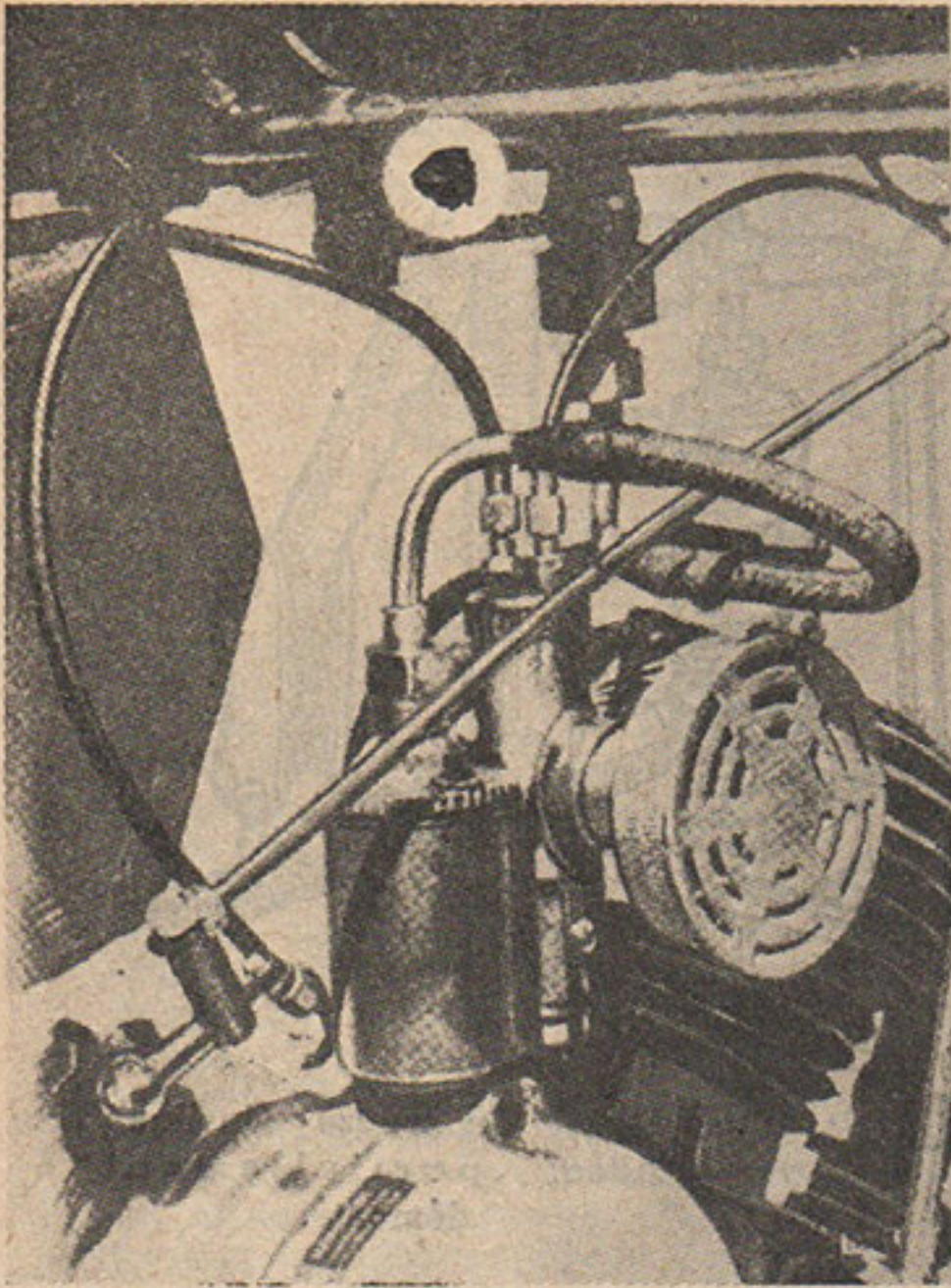


B.M.A. Modèle Basse Pression, type F.1. à kick-starter

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

AUGMENTATION DU TAUX

(Suite de l'article : « Comment gratter des chevaux »
paru dans le numéro précédent)



Le filtre à air réduit d'autant moins les performances que le carburateur est éloigné du cylindre.

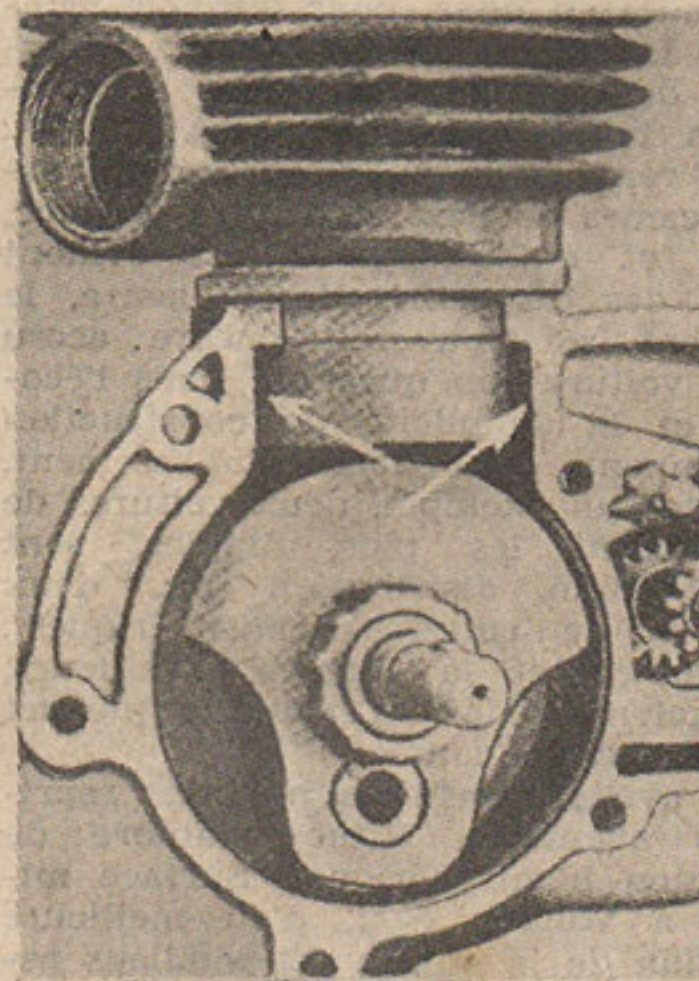
Nous nous heurtons ici à une sérieuse difficulté. Ce n'est pas la détonation qui nous arrêtera, mais l'échauffement de la culasse du cylindre et aussi de la bougie. L'emploi d'une culasse spéciale permet d'atteindre un taux de compression de 11 ou 12 à 1 dans un 100 cmc., mais il faudra alors renoncer au graissage par mélange et installer un système de graissage avec pompe, ce qui n'est pas simple. Il ne semble pas d'ailleurs que l'on obtienne par l'emploi de hautes compressions un gain de puissance considérable. Les deux temps ont déjà, même à l'état normal, des taux de compression élevés. C'est que son alimentation étant déficiente, une charge complète n'est pas admise et la dépression n'est pas comblée au moment où se ferme le canal de transfert.

Par conséquent, la pression en fin de compression se trouve diminuée d'autant. On compense cela par un taux de compression plus élevé. Il semble donc beaucoup plus intéressant d'améliorer l'alimentation que d'augmenter le taux de compression. Pour un deux temps, cela constitue une redoutable aventure. Vous ne pouvez guère toucher au piston, car sa hauteur est fonction de la position des orifices. C'est donc la culasse qu'il faudrait changer. Ce n'est pas une mince affaire. Dessiner une chambre d'explosion permettant une propagation régulière de la flamme n'est guère possible avec le dessin tourmenté d'un piston de deux temps. Il va falloir procéder par tâtonnements et sans avoir la moindre certitude de succès. Vous pouvez penser que les constructeurs de deux temps n'ont pas adopté à la légère telle ou

telle forme de culasse. Et rien n'est plus délicat à dessiner qu'un deux temps. On marche de surprise en surprise et elles sont loin d'être toujours agréables. Avec beaucoup d'hésitations, voici la manière d'opérer. Il faut prendre un moulage du fond du piston et il vous servira à établir le modèle de la culasse. Puis il faudra, sur le plâtre, enlever de la matière: très peu du côté du transfert, davantage du côté échappement, la section augmentant depuis le déflecteur jusqu'au bord de la culasse. C'est avec ces éléments qu'il faut commencer. Vous ferez fondre la culasse en laissant une très grosse épaisseur de métal. Prévoyez une surface d'ailettes beaucoup plus grande que la surface de la culasse existante. Ne prévoyez pas

très étendue du problème. Avec les pistons sans déflecteur, ce problème sera beaucoup plus aisé. Il est alors beaucoup plus avisé de rogner sur la hauteur de la culasse. Mais il y a un très grave obstacle: c'est que la fonte d'une culasse en Alpac ou en bronze d'aluminium coûtera beaucoup plus cher que le prix du moteur lui-même, et cela sans aucune garantie de succès. Aussi ne pouvons-nous, honnêtement, vous conseiller de courir une telle chance. Nous avons assez tripoté de moteurs pour l'avoir appris à nos dépens.

Au fond, nous ne pouvons vous conseiller formellement que trois choses, car le résultat est certain: polissage des tubulures en supprimant tous les ressauts particulièrement à l'échappement; 2° augmentation des sections du canal de transfert; 3° augmentation des sections des passages d'admission et montage d'un carburateur plus gros. Tout cela entraînera une consommation plus élevée, mais se traduira par un gain de puissance de 15 à 20 %. RAVISSE.



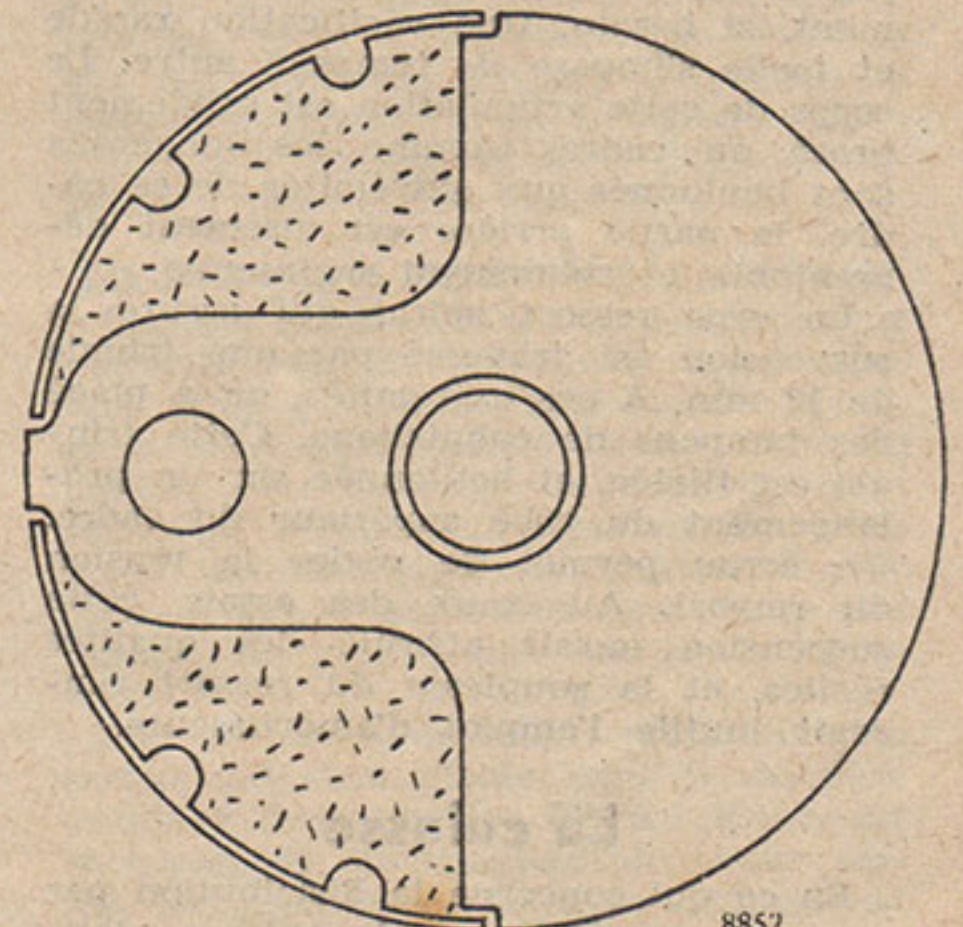
Les flèches indiquent l'espace mort beaucoup trop important sur ce deux temps.

de compresseur, bien inutile sur un moteur de petite cylindrée. La bougie, une bougie de 14 bien entendu, sera logée du côté de l'échappement, mais près de l'écran du piston. Et maintenant, vous allez avoir à tâtonner. Vous constaterez que le métal porte en certains points des traces d'échauffement, il faudra enlever à cet endroit du métal à la lime ou à la meule. C'est en fait un ouvrage de longue patience. Et comme vraisemblablement il ne donnera pas des résultats égaux à l'effort fourni, il sera peut-être vraisemblable de ne pas s'y risquer, tout au moins si on n'a pas une connaissance



Ci-contre: La flèche montre l'angle vif du canal de transfert qu'il est intéressant d'abattre.

Ci-dessous: On peut augmenter la pré-compression du carter en fixant sur les masses d'équilibrage des tampons de liège, mais le brassage des gaz, si utile, ne se produit plus.



8852

(clichés N.K.Z.)

Quelques détails et une petite discussion au sujet de l'ALTEA 200 cc.

A la suite de la description de la moto légère italienne Altea parue dans notre numéro du 27 janvier dernier, nous avons reçu de la part de l'ingénieur Seiling quelques précisions au sujet de la suspension AR de cette machine. L'ingénieur Seiling n'est pas un inconnu pour nous, puisqu'il disputa, en 1935, Paris-Nice, en sidecars 600 cmc.

La suspension

Monsieur Seiling précise tout d'abord de cette suspension n'est pas à proprement parler une nouveauté. Elle a été lancée sur le marché voici près d'un an sur les 350 cmc. de marque « Seiling » et figure depuis trois mois sur les motos « Altea ». Brevetée en 32 pays différents, elle est de construction très économique, puisque le supplément, par rapport au prix de revient d'un cadre rigide, n'est que de 80 à 100 livres.

La partie arrière du cadre élastique se compose de deux longerons latéraux en tube d'acier étiré à froid, sans soudure, de section ovale, de 65 x 35 mm., reliés par une traverse de section rectangulaire sur laquelle est placée l'attache inférieure du ressort. Avec les tubes constituant le porte-bagages, on obtient un ensemble rigoureusement indéformable.

L'articulation de cet ensemble sur la partie fixe du cadre est réalisée sur le principe d'un moyeu de roue, au moyen d'une axe soutenu aux extrémités par deux roulements à billes et cônes réglables. Ce montage permet d'éviter tout jeu latéral ou de le rattraper rapidement, si besoin. Une vérification rapide et facile s'impose de temps à autre. Le corps de cette articulation est solidement brasé au cadre. Comme les longerons sont boulonnés aux extrémités de ce cadre, la partie arrière est aisément démontable et solidement maintenue.

Le gros ressort spiral qui assure la suspension est traversé par une tringle de 12 mm. A ses extrémités, on a placé des tampons de caoutchouc. Cette tringle est filetée, et boulonnée sur un prolongement du tube supérieur du cadre. Un écrou permet de régler la tension du ressort. Au cours des essais, cette suspension aurait affirmé des qualités réelles, et la souplesse du ressort rendrait inutile l'emploi d'amortisseurs.

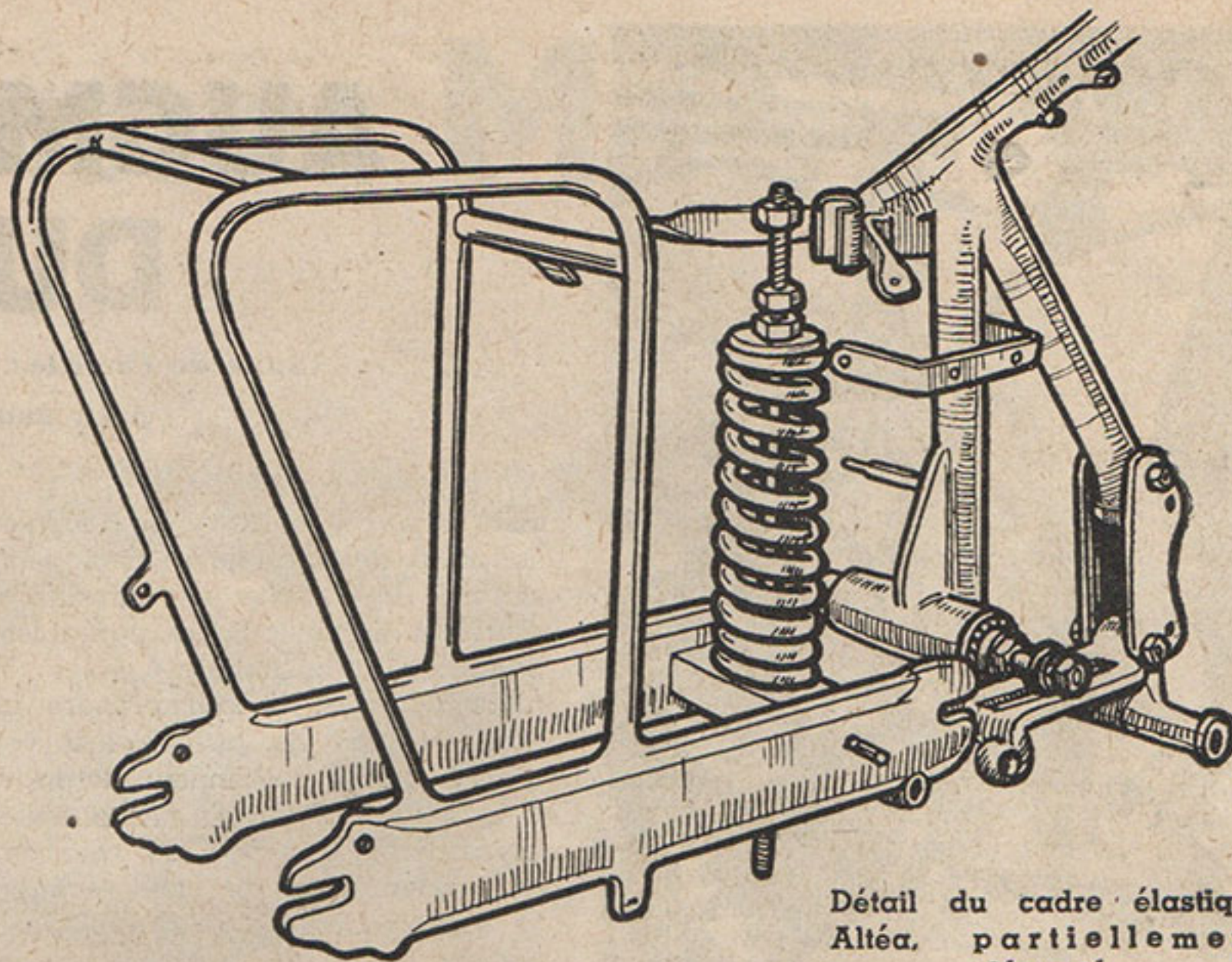
La culasse

En ce qui concerne la distribution par soupapes verticales et la culasse plate, l'ingénieur Seiling nous expose les rai-

sons de son adoption sur la moto Altea. Il nous signale tout d'abord que des voitures très modernes et justement réputées, telles que les Fiat 1100 et 1500 cmc. sont munies de distributions de ce genre. Soit, mais attention, il s'agit là de moteurs en ligne, pour lesquels l'emploi de la culasse hémisphérique nécessiterait des solutions coûteuses et compliquées telles que : double A.C.T., A.C.T. et renvoi de culbuteurs, deux arbres à cames de part et d'autre du bloc, tringles et culbuteurs. Il est évident qu'avec des dispositifs de ce genre, le rendement se trouverait encore accru sur les voitures en question, mais l'économie et la simplicité de construction interviennent dans leur établissement. Pour citer un exemple, deux voitures de sport, parmi les plus rapides, sont munies d'une distribution par deux A.C.T. et de culasses hémisphériques : l'Alfa-Roméo et la Bugatti. D'ailleurs, c'est également le cas pour la plupart des voitures de course.

Nous avons exprimé à maintes reprises les avantages d'une chambre de combustion hémisphérique : Surface minimum à volume égal, d'où meilleure répartition de la chaleur et meilleur refroidissement. Minimum de points chauds. Possibilité d'employer un taux de compression aussi élevé que possible, etc... etc... Tout cela se traduit par un rendement meilleur ou une plus grande économie. Comme sa réalisation est plus aisée sur un moteur de moto, nous la trouvons en grosse majorité sur les productions de notre industrie.

L'ingénieur Seiling estime que la différence de rendement n'est que de 3,5 à 4 % inférieure, mais la raison majeure de son choix, dit-il, c'est l'économie de construction et la simplicité encore plus grande du système, et il s'agit d'une moto utilitaire, construite en grande série à un prix minimum. Ce qui importe, dans ce cas, c'est une grande régularité de marche, la sûreté de fonctionnement, la souplesse, l'économie, et un rendement intéressant, mais non pas optimum. Mais dans ce cas, un bon moteur à soupapes latérales à culasse à turbulence bien étudiée n'aurait-il pas donné des performances sensiblement identi-



Détail du cadre élastique Altea, partiellement démonté.

ques pour une économie de construction encore plus grande ?

On peut conclure de tout cela que la 200 cmc. Altea est une motocyclette très étudiée, et que les solutions que l'on trouve dans sa construction n'ont pas été laissées au hasard. L'industrie italienne tente, en la lançant sur le marché, un effort pour la vulgarisation de la moto, et ce n'est pas là une mauvaise idée.

Nous avons tenu à donner à cette discussion une certaine ampleur, sachant que nos lecteurs sont amateurs de ce genre de petits problèmes. Nous serions heureux qu'ils nous fassent eux-mêmes connaître leur point de vue.

Peut-on transformer un Canal en Autoroute ?

DES techniciens de la Préfecture de la Seine et les membres de la Commission des Eaux du Conseil Général étudient sous la direction de M. Lemarchand la possibilité de transformer en un tronçon de route le canal St-Maurice, qui longe la Marne. L'opération n'est pas simple, puisqu'il faudrait, outre les frais considérables d'aménagement, porter à 61 mètres la largeur du lit de la Marne, qui recevrait alors toute la circulation fluviale. Il faudrait également se résoudre à voir disparaître plusieurs îles. Devant les inconvénients de cette réalisation, qui a cependant de fervents partisans, on peut se demander si son intérêt reste bien important.

SERVICE RECOURS

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

CONSTRUCTEURS FABRICANTS



Le Casque Protège-Figure Z. N.

En adoptant sur ses casques et serre-tête un dispositif de principe nouveau, les Ets Z.N. ont fait un grand pas dans le domaine de l'équipement motocycliste. Cependant, ce dispositif ne comporte aucun système compliqué, fragile, et encombrant. Bien au contraire, il permet de simplifier grandement l'appareil vestimentaire. Par sa forme spéciale, le casque Z.N. empêche l'air de vous frapper le visage, ce qui est particulièrement désagréable en cas de froid ou aux vitesses élevées. Il conserve autour de la figure une température très douce en toutes circonstances. Malgré cela, il permet de respirer normalement car, si étonnant que cela paraisse, le visage reste à découvert.

Ce résultat surprenant a été obtenu au moyen d'une bande de matière transparente qui encadre en quelque sorte la figure du motocycliste, créant ainsi



Le casque protège figure Z.N.

une véritable poche où une pression plus forte que celle de l'air ambiant empêche celui-ci de pénétrer. Les filets d'air ne peuvent donc se renouveler et l'appareil visuel est hors d'atteinte des corps étrangers: poussières, petits insectes, etc.

Pour tous ceux qui pourraient se montrer sceptiques quant au principe même du casque Z.N., nous rappellerons une expérience fort simple: Prenez un verre à boire vide, et renversez-le dans un récipient plein d'eau. L'eau ne pénétrera pas à l'intérieur du verre, car l'air con-

tenu dans ce verre se compressera légèrement, mais s'opposera à l'introduction du liquide, le verre étant absolument étanche.

Placez le même verre face à un violent courant d'air, le même phénomène se produira, et l'air se trouvant dans le verre s'opposera de nouveau à l'introduction de tout fluide étranger. Le casque Z.N. peut être comparé au verre, puisqu'il est totalement étanche latéralement. L'air, légèrement comprimé, ne se renouvelle que très lentement, ce qui lui permet de conserver la chaleur de la tête.

Le casque Z.N. apporte au motocycliste une réelle impression de bien-être et de sécurité qui n'est pas négligeable. Il convient également aux automobilistes, skieurs, etc... et leur permet de pratiquer leur sport favori dans les meilleures conditions.

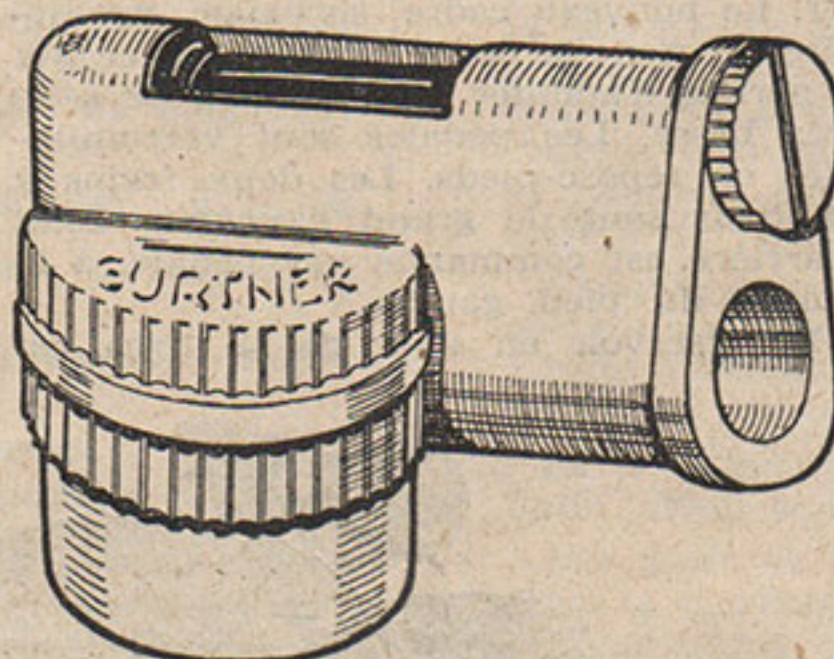
Le dispositif protège-figure breveté est d'ailleurs largement éprouvé, puisqu'il figure depuis longtemps sur le casque Z, bien connu et apprécié des motocyclistes, pour sa résistance aux chocs.

Quelques Spécialités Gurtner

Les spécialités Gurtner sont bien connues des motocyclistes. Nous allons passer en revue quelques-unes d'entre elles.

Ce sont tout d'abord les carburateurs. Les types motos « M » comportent une chambre de flotteur séparée. Deux types sur trois comportent un correcteur d'air et une aiguille de gicleur. La fixation se fait par un serrage à collier ou bride à deux goujons.

Les types « R » pour vélomoteurs et 175 cmc. sont livrables avec cuve à droite ou à gauche. Un obturateur d'air facilite les départs à froid. Ces derniers ont été construits pour le maximum de



L'attache fil Gurtner servant également de contrôleur d'allumage.

simplicité. Toutes les pièces des carburateurs Gurtner sont rigoureusement interchangeables.

Les robinets à essence Gurtner à tige existent dans les principaux filetages. Ils sont simples, robustes, étanches.

La gamme des bougies mica Gurtner

existe dans les pas de 14 et de 18 mm. de la plus froide à la plus chaude. Dans la série Mica Super Platine, nous trouvons un type chaud et froid dans les deux filetages. Les Platino-Ceram, avec isolant céramique et pointes platine, sont de véritables bougies universelles qui existent en 14 et 18 mm. elles aussi.

Tous les accessoires d'allumage, joints intérieurs, culots intermédiaires sont fabriqués par Gurtner. L'attache-fil contrôleur d'allumage est particulièrement intéressant. Il permet le contrôle permanent de l'étincelle au moyen d'un tube au néon.

Enfin, Gurtner fabrique toute une série d'avertisseurs vraiment remarquables. Le type « Trevox », électrique, est étudié spécialement pour la moto et fonctionne sur 6 volts. Le modèle Super Stentor à dépression est également prévu pour les motos. Ces appareils, sonores, puissants sont d'un fonctionnement très sûr.

Pour les Sidecaristes Le nouveau Catalogue Bufflier

Le nouveau catalogue de sidecars Bufflier est paru. Il contient la présentation de toute la série des Aérodynamiques, Super Profil, Super Aérodyne, et le dernier né, le Cyclone, que nous avons présenté récemment.

Il est envoyé franco sur toute demande adressée aux Ets Bufflier, dont vous avez pu voir l'adresse à maintes reprises dans nos pages d'annonce.

Terrot et Monet-Goyon chez M. Grazzini

Les fidèles lecteurs de *Moto-Revue* connaissent M. Grazzini, surtout en tant que constructeur du petit moteur Radoum pour modèle réduit d'avion, moteur qui a été décrit dans ces colonnes. Jusqu'alors spécialisé également dans la réparation de motos, M. Grazzini vient de prendre les agences Terrot et Monet-Goyon.

Ses qualités de fin mécanicien s'étant manifestées lors de la réalisation de ses petits moteurs, M. Grazzini se signale aussi lui-même à l'attention des motocyclistes désirant des machines parfaitement au point.

Un nouveau Vélomoteur

Si nos renseignements sont bons, un constructeur français, jusqu'alors spécialisé dans les motos de sport 500 cmc. Jap, sortirait prochainement un vélomoteur équipé d'un bloc 4 temps à culbuteurs, sous carter, dont nos lecteurs ont déjà entendu parler; et même un deuxième modèle avec le nouveau bloc 2 temps 3 vitesses et kick d'un spécialiste du moteur 100 cmc. chemisé.

La Magura pour Vélomoteur

Les Ets Edmond Kahn présentent leur nouvelle poignée tournante de vélomoteur pour guidon de 22 mm. Cette poignée a la particularité de se fixer au guidon avec aisance par trois vis qu'il suffit de bloquer, la fixation du câble étant assurée par une quatrième vis. Cette poignée comporte également une tension de gaine; elle est livrée chromée.

Par la même occasion, rectifions une erreur qui s'est glissée dans la dernière publicité faite par les Ets Ed Kahn sur leur poignée Magura-Excentro pour motos. Le prix actuel de cette poignée est de 50 francs au lieu de 45 fr. 90, prix indiqué à tort.



CE QUE SERA LA SAISON DU CAMPING 1939

Le développement prodigieux du camping de 1936 à 1938 pourrait laisser prévoir un « plafond » pour 1939. Il n'en sera rien.

Qui a goûté aux joies de « s'évader »... de tous soucis par le camping ne manquera de persévérer et de faire de nouveaux adeptes. Que sera donc le matériel 1939 ?

D'abord... le prix. La raison va commander l'économie. Ceux qui auront vu leurs ressources diminuer par l'accroissement du prix de la vie, les charges fiscales et autres deviendront plus regardants. Que vont faire les fabricants ?



Les plus avisés ont déjà pris leurs dispositions pour produire mieux à bon marché. Qualité et prix... Plutôt difficile... diront les sceptiques... Possible, rétorqueront les fabricants qui relèveront le défi.

L'un d'eux, un vieux routier du camping, le sympathique Robert Andrault, de la Belle Etoile, auteur de tant d'astuces bien connues des campeurs, nous a confié qu'il sortait cette année la « Prima Sport » (respectons ses appellations...) à 225 fr. Il faudra la voir aux « essais », enfin, il paraît que c'est une tente canadienne de 2 m. x 1 m. 50 x 1 m. 30 de haut et des murs de 0 m. 30 de toile à poirrir et de paregouttes ? donc amis lecteurs... catalogue... comparaison... et décision...

Pour les fins amateurs... les « Techniques », on parle d'une nouvelle tente à mât central. Tout a été controversé sur ce sujet... les uns préconisent le tissu hydrophile, les autres le tissu imperméabilisé... qui a raison ? Andrault

nous a confié qu'il avait tranché la question en faisant ses Vikings à mât central dans les deux tissus à la demande... solution élégante du problème. En un mot, c'est une bonne copie des tentes anglaises si réputées, la Good Companion, que le change a bannies de

notre marché. Les anglais sont, paraît-il, battus aux points... Voire, comme diraient les vieux français.

Enfin, passons au Camping Familial, toujours les tentes Canadiennes à la place d'honneur, les C 120, C 150 ont une nouvelle forme, un fini, un chic inégalé; on parle même d'abside, mais chut, c'est une surprise.

Pour conclure par ces temps incertains, on ne sait jamais ce qui peut vous arriver, un ingénieux commerçant a lancé le slogan suivant : Pour votre sécurité, ne partez pas sans votre Véga... Qui l'eut dit que le Camping mènerait à la protection de ses « biens » en emportant son « home familial » avec soi par peur des aventures et du « Grand méchant loup ».

Espérons que les comeurs se muniront de Vega 6 Home Familial sans craindre cependant que le ciel ne leur tombe sur la tête, c'est le souhait que nous faisons pour tous les campeurs. Soyons optimistes, que la saison 1939 soit belle, ensoleillée et... heureuse, ce qui ne gêne rien au surplus...

R. A. NIMBUS.



Un nouveau vélomoteur Monet-Goyon : Le S 3 G.L.

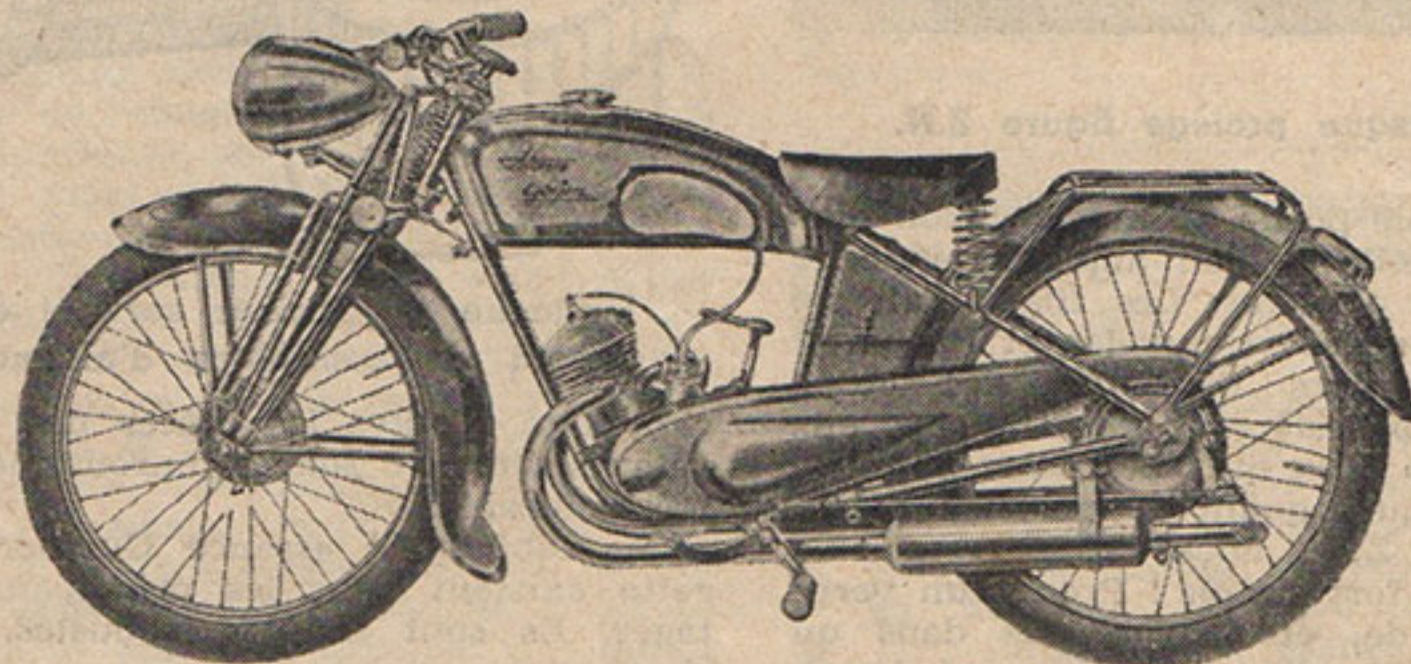
Monet-Goyon présente un nouveau vélomoteur qui présente un grand nombre de détails intéressants. Sa présentation est d'ailleurs des plus réussies, et son allure générale très séduisante.

Le moteur de ce nouveau S 3 G.L. est toujours le 100 cmc. Villiers deux temps, à piston plat et quatre transferts, accouplé à une boîte 3 vitesses et kick starter. Le nouveau cadre, surbaissé, ne diffère en rien de celui d'une moto, ce qui a permis d'adopter une position de selle très basse. Les pédales sont verrouillables en repose-pieds. Les deux freins à tambour sont de grand diamètre. Celui d'arrière est commandé par pédale, à la pointe du pied gauche.

Le réservoir en selle, de 11 litres, est

muni d'un gros bouchon de remplissage et de grippe-genoux. Notons aussi, pour l'équipement général, un généreux carter de chaîne, des garde-boue à flasques et bavolets, un porte-bagages « moto » pouvant supporter 80 kilogrammes, un guidon Amac, avec poignée tournante hexagonale, un frein de direction, une sacoche de grandes dimensions, et un double échappement avec des silencieux de vaste capacité. Les pneus sont des 600 x 65.

Comme on le voit, le vélomoteur Monet-Goyon S 3 G.L. est remarquablement bien agencé, aussi bien pour un service journalier que pour le tourisme. Il mérite de retenir l'attention des amateurs de B.M.A.



Le nouveau vélomoteur Monet-Goyon : S 3 G.L.

LIBRAIRIE

Les commandes adressées à nos bureaux devront être accompagnées du montant, mandat ou chèque postal (Cpte 297.37, Paris, 2^e), car les frais contre remboursement sont beaucoup plus onéreux pour le client.

■ **POUR POSER SOI-MEME LA LUMIERE ELECTRIQUE**, par Michel. — 68 schémas et figures.

Renseignements utiles pour les débutants. Quelques conseils. Le tableau du compteur et les règlements.

Prix : 7 fr. 50. — Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 5 fr.

■ **LE MOTEUR DIESEL**, expliqué par Farman. — Un volume de 188 pages, 87 figures.

Fonctionnement du moteur et réponses.

Prix : 18 fr. — Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 5 fr.

■ **LE CODE DE LA ROUTE.**

Texte officiel et complet mis à jour. La signalisation. Utile aux candidats au permis de conduire.

Prix : 6 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50.

■ **LES DIVERSES APPLICATIONS DES ACCUMULATEURS ELECTRIQUES**, par H. Lamoy, ingénieur électricien I.P.G. — Un volume in-16, broché, de 96 pages, avec figures. Tous les accumulateurs.

Prix : 12 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50.

■ **LES VOYAGES DU COCHE A L'AVION**, par M. Ginat et A. Weiller.

Broché : 13 fr.; Cartonné : 16 fr.

Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 4 fr. 50.

■ **A.B.C. DE L'ALLUMAGE DELCO**, par A. Touvy. — Explique le petit Vade Mecum du débutant pour la conduite, le fonctionnement et l'entretien du moteur.

Prix : 10 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50.

■ **L'AUTOMOBILE, MACHINE MERVEILLEUSE**, par H. Clayette. Pour se familiariser avec les organes essentiels de l'auto et savoir ce que désignent au juste des expressions entendues.

Broché : 13 fr., cartonné, 16 fr.

Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 5 fr.

■ **POUR POSER SOI-MEME LES SONNERIES ET TABLEAUX INDICATEURS**, par Michel. — Un vol. broché, 72 schémas et 71 figures.

Contenant des indications utiles et l'emploi des appareils de contrôle de l'installation.

Prix : 7 fr. 50. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50.

■ **LA MAGNETO**, par Percheron, ingénieur E.N.S.A., 15^e édition. — Un volume broché de 514 pages.

Donnant le fonctionnement des divers types de magnétos. Les pannes. Les réparations.

Prix : 18 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger : 4 fr. 50.

■ **THAÏTE PRATIQUE sur le Fonctionnement du Moteur à Explosion**, par R. Bardin.

Le moteur à quatre temps et à deux temps. Principe. Fonctionnement. Réglage. Entretien. Pannes.

Un volume in-8 de 153 pages. Broché. 94 figures.

Prix : 33 fr. — Port : France, 3 fr.; Etranger, 5 fr. 50

■ **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.

■ **LE PETIT CONSTRUCTEUR MECANICIEN.**

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

Un volume in-16 de 245 pages, avec 243 figures, par H. de Graffigny, ingénieur civil.

Prix : 20 fr. — Port : France, 3 fr.; Etranger, 5 fr.

Clubs

■ **MOTO-CLUB D'ANTONY.** — Voici la composition du bureau pour l'année 1939 : Président d'honneur : M. Laffaille ; président actif : M. Richard M. ; vice-présidents : MM. Blaineau M., Benoist L. ; trésorier : M. Coutarel ; secrétaire : M. Kéavec ; membres du bureau : MM. Redon, Foubert ; commission sportive : MM. Bouby, Dietzi.

Réunions obligatoires le premier jeudi de chaque mois, au siège, 1, rue de la Mairie.

■ **ASSOCIATION DES CLUBS MOTOCYCLISTES DE LA REGION DU NORD.** — Pour préparer la saison 1939, le délégué des clubs de l'A.C.M.R.N., après avoir tenu une réunion préliminaire à Lille, le 15 janvier, se sont réunis à nouveau à Douai, le 5 février.

A l'unanimité, M. Arthur Molard a été réélu président de l'Association pour 1939.

Le Comité a mis au point le règlement de la Grande Concentration Motocycliste du 26 février 1939, organisée par l'Association, à l'occasion de la Foire Commerciale de Lille, suivant la création qu'elle en a faite en 1938.

Cette Manifestation motocycliste, unique dans le Nord par son importance, est placée sous le haut patronage de la ville de Lille et du Comité de la Foire Commerciale. Elle a réuni l'an dernier plus de 180 motocyclistes et il est certain que ce chiffre sera dépassé cette année, si le temps n'est pas trop défavorable.

Le dimanche 26 février, les Groupements motocyclistes affiliés à l'A.C.M.R.N., venant de tous les points du Nord, de l'Aisne au Pas de Calais et de la Somme, se rassembleront à Lille, à partir de 11 heures, sur la place de la République où un parc sera aménagé ; vers 14 heures, ils défilent en cortège à travers le centre de Lille pour se rendre à la Foire Commerciale où ils seront reçus officiellement par le Comité.

Cette grandiose manifestation de propagande motocycliste est dotée notamment de : La Coupe du Ministre de l'Education Physique, de la Coupe de la Ville de Lille, et de nombreuses médailles d'argent et de bronze offertes par la ville de Lille et le Comité de la Foire Commerciale.

Comme en 1938, c'est le Moto-Club de Roubaix qui a été chargé des détails de l'organisation et M. Façq-Degaey, chargé des fonctions de Commissaire général de la Fête.

Il est rappelé que tous les clubs motocyclistes peuvent adhérer à l'Association, dont les buts ne veulent servir qu'à l'intérêt général du mouvement motocycliste, sans tendance lucrative ni politique.

Tous renseignements : M. le Président de l'A.C.M.R.N., 57, boulevard de Belfort, à Roubaix.

■ **MOTO-CLUB DE VILLEURBANNE.** — *Bal des Motocyclistes.* — Cette manifestation est toujours placée sous le signe de la saine gaieté sportive et de la plus franche camaraderie. Une fois de plus, hier, les motocyclistes lyonnais ont su montrer, à l'occasion de leur douzième bal annuel, qu'ils étaient de joyeux garçons.

Banquet annuel. — Le Moto-Club de Villeurbanne organise son banquet annuel, le dimanche 5 mars, à 12 heures, à l'Hôtel du Commerce, à la Demi-Lune, avec participation aux frais ; au prix de 15 francs pour les sociétaires.

Se faire inscrire auprès de D. Arbaud, 3, rue Palais-Grillet, Lyon, avant le 1^{er} mars, dernier délai.

Les Amis de la Moto. — *Bal des sports et de la foire.* — C'est le mercredi 15 mars, à 22 heures, qu'aura lieu le grand bal des sports et de la foire, dans la superbe salle du Palais d'Hiver, organisé par les Amis de la Moto.

Tout a été prévu par les organisateurs pour que les nombreux membres sportifs et sympathisants emportent un excellent souvenir de cette soirée. Des attractions uniques agrémenteront le programme : tombola, cotillons, bataille de serpents, etc...

L'entrée sera gratuite sur invitation. La tenue de soirée sera de rigueur. Des cartes sont à la disposition des amis, au siège, Brasserie Grôlée, 18, rue Grôlée, chez M. Convert, 55, avenue de Saxe et chez M. Arbaud, 3, rue Palais-Grillet, Lyon.



MOTO-CLUB RHODANIEN. — Le Comité d'administration informe tous les sportifs qu'il organise le samedi 18 février son deuxième grand bal annuel, dans la salle du Grand Palais, place Aristide-Briand, à Lyon.

C'est sous la présidence d'honneur de M. Jules Julien que se déroulera cette belle manifestation chorégraphique, qui l'an dernier avait eu le succès incomparable que l'on sait.

Le M.C.R., dont l'activité n'est plus à faire, n'a rien négligé, à seule fin que tous les danseurs aient l'assurance de passer une nuit inoubliable, dans un cadre charmant et dans une ambiance de gaieté et de bonne humeur, ce qui est de règle dans notre club dont la devise est : Rire et faire rire.



MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — *Tourisme-Sport.* — Dimanche 19 février, sortie du M.C.C. sur l'autodrome de Monthléry en vue d'assister à l'épreuve d'amateurs. Rendez-vous au siège social du club à 8 h. 30. Départ à 9 heures précises. Déjeuner au restaurant.

Rappelons à nos sociétaires que l'activité touristique et sportive du M.C.C. recommencera au début du mois de mars, les Commissions intéressées donneront lecture du calendrier au cours de la réunion mensuelle qui aura lieu le vendredi 4 mars, à 21 heures, au siège. Les sociétaires qui sont désireux d'assister au banquet annuel organisé par l'A.C.M.I. le 4 mars peuvent retirer leur carte d'entrée en s'adressant au président.

La saison nouvelle promet de belles excursions et une grande vitalité du M.C.C., si l'on juge que de très nombreuses adhésions sont enregistrées depuis le début de l'année.

Motards de la région sud qui recherchez un bon club d'amis, assistez à une de nos réunions ou sollicitez un renseignement, adressez-vous au siège social, 108, rue Béranger, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).



SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN. — *Sport-Tourisme-Camping.* — Notre sortie de dimanche dernier, à Sannois, qui s'est écoulée sous un gai soleil, a permis à une trentaine de nos membres de passer une bien bonne après-midi; l'escalade de la butte du moulin, le

merveilleux panorama de Paris, les galettes et un entraînant orchestre ont fait la joie de tous. Le retour sur la capitale a eu sa dislocation chez un de nos membres honoraires.

La veille, à l'occasion du bal annuel donné par nos amis du Moto-Club d'Aubervilliers, plusieurs d'entre nous n'ont pas manqué d'aller passer une joyeuse nuit.

Dimanche prochain 19 février, sortie sur Beynes. Départ à 13 h. 30, porte Maillot, par le bois et Suresnes. Rejoindre le G.C. 70 au carrefour de St-Cloud. Suivre cette route jusqu'à Mareil, tourner à gauche et suivre la N. 191 jusqu'à Beynes. Jeux et bal. Retour par St-Cyr et Versailles.

Membres du S.M.C.P., venez nombreux à cette sortie, la visite du centre régional de vol sans moteur est au programme et promet d'être très intéressante.

Sportifs, n'oubliez pas que l'entraînement est commencé. La date des premières épreuves approche.

Renseignements à tous les isolés qui sont d'ailleurs invités cordialement à toutes les sorties au siège social, 1, place de la Bastille, Paris, 4^{me}. Téléphone Arc. 16-39.

■ **MOTO-CLUB TOURISTIQUE DE PARIS.** — Un banc M.C.T. Piste pour nos adhérents qui, par une belle journée de printemps, se retrouvent à la terrasse du château de St-Germain. Cela fait plaisir aux dirigeants de voir tous les camarades participer aux sorties.

Persévérons avec l'aide de tous nos membres et de tous nos amis, pour que nos sorties soient toujours les mieux organisées au point de vue touristique.

Dimanche 19, sortie instructive, sur Versailles. Départ à 9 heures au siège.

Deuxième départ à 13 heures, porte de Saint-Cloud. Rendez-vous à 14 heures devant la cours d'honneur du château de Versailles.

Le matin, visite de la ville. Déjeuner. L'après-midi, le groupe visitera le château, « suivez le guide ». Responsable : Nogarède.

Attention, vendredi 24, assemblée générale, élection du nouveau bureau pour l'année 1939. Tous les camarades seront présents, 77, bd Beaumarchais, à 21 heures, pour élire les responsables du M.C.T.P.

Permanence tous les vendredis au siège, 22, impasse St-Sébastien, 11^{me}.

■ **LE MOTO-CLUB DU NORD DE LA FRANCE** a tenu samedi son assemblée annuelle. M. le Docteur Castel présidait et, après avoir salué l'assistance, donna la parole à M. Quivrin, secrétaire général, qui, dans un large et suggestif exposé, passa en revue la vie du Moto-Club du Nord de la France en 1938.

M. Quivrin constata avec satisfaction l'augmentation sensible de l'effectif qui atteint actuellement 4.244 motocyclistes, membres actifs, soit une progression de 344 inscriptions, la plus importante qui ait été enregistrée depuis la fondation du club en 1908.

M. Guenix, vice-président, fit l'exposé de la saison sportive et touristique de 1938. Il rappela le Challenge Trentenaire institué en commémoration du 30^{me} anniversaire de la création de la société, le succès des rallyes qui furent multipliés la saison dernière avec une dotation de prix en espèces jusque là inconnue, le succès toujours plus grand du Challenge Docteur Castel, et le succès triomphal, celui-là, du Concours d'Estafettes Motocyclistes Militaires. Puis il donna le programme de la saison sportive et touristique de 1939 :

23 avril : Excursion à Ypres, 1.000 francs de prix. — 6-7 mai : Concours d'estafettes motocyclistes militaires. — 21 mai : Challenge Dr Castel, 1.800 fr de prix, 4 médailles d'or. — 4 juin : Excursion au Mont-Noir, 500 francs de prix. — 18 juin : Excursion Bonsecours, 500 francs de prix. — 25 juin : Gymkhana à Lille, 2.000 francs de prix. — 9 juillet : Excursion Malo-les-Bains, 1.000 francs de prix. — 23 juillet : Excursion Phalempin, 500 francs de prix. — 27 août : Excursion Aubigny-au-Bac, 1.000 francs de prix.

Après avoir réélu comme membres du comité MM. Monoyer, Baillieu, Mervallie, Mattelin, Rose et Schimer, l'assemblée générale fut levée, non sans que les motocyclistes présents aient bu un verre de vin de France aux succès du M.C.N.F.



MOTO-CLUB DE PARIS. — *Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie.* — Agréable sortie dimanche dernier sur Varrèdes. Promenades pédestres, partie de Volley-Ball et un excellent et copieux déjeuner firent paraître bien courte cette bonne ballade au grand air.

Dimanche prochain, sortie sur Septevil. Départ porte de St-Cloud, à 8 h. 30. Itinéraire : Sèvres, Versailles, St-Cyr, passé le pont du chemin de fer, prendre à droite le G.C. 134, vers Bois d'Arcy, les Gatines et la R.N. 12 vers Pontchartrain (regroupement), puis le Pontel, prendre à gauche, puis immédiatement à droite le G.C. 11 vers Neauphle-le-Vieux, Thoiry et Septevil. Regroupement près l'Eglise. Restaurant fléché.

Sportifs : N'attendez pas le dernier moment pour prendre vos licences.

Motocyclistes isolés : le M.C. Paris vous invite cordialement à participer à toutes ses sorties.

Réunion tous les mercredis à 21 heures, au siège, 52, rue de Bondy. Renseignements : tous les jours à la permanence, 19, rue Charles-V. Archives 87-51.

■ **SIDECAR-CLUB DE FRANCE.** — Dans une salle archicomble le sidecar-Club de France a fêté la nouvelle installation de son local, 105, faubourg Poissonnière.

Dans une chaude atmosphère de camaraderie et de cordialité, après les discours d'usage et la traditionnelle coupe de champagne, le nouveau directeur touristique, M. Legros, a porté à la connaissance des membres le calendrier des sorties pour la saison 1939, lequel est très chargé cette année et qui par la diversité de ses sorties, satisfera, nous n'en doutons pas, les sidecaristes du club.

Par la suite, l'exposé de M. Mosca, directeur de camping, n'en suscita pas moins d'intérêt. Les campeurs bénéficieront, à notre club, d'un emplacement réservé, magnifiquement situé au bord de l'eau, à Marolles, près de Montreuil, où pêcheurs et nageurs pourront se livrer en toute quiétude à leur sport favori.

D'autre part, François, le sympathique champion du side qui a bien voulu accepter de diriger l'équipe sportive du club, fera connaître son programme en ce qui concerne les courses au cours d'une prochaine réunion.

En résumé, petite fête intime des mieux réussie où le club, de surcroît, enregistra de nouvelles adhésions.

La permanence du club a lieu tous les mercredis (sauf fêtes), à partir de 21 heures, au nouveau local, situé 105, Faubourg Poissonnière, café le « Saint-Claude » (face sortie métro Poissonnière). Pour la correspondance et demande de renseignements, écrire au domicile du président, M. Palini, 124, rue de Romainville, Montreuil.

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.

TERROT
Pour vendre, acheter, échanger, consulter d'abord
A. DUBOIS
ex-chef Service
Réparation Monet-Goyon
56, rue Aristide-Briand, 56
ex-Record. Bol d'Or 175 cc
LEVALLOIS
Tél. Péreire 19-73

MOTOS A VENDRE

CREDIT 12 MOIS
Je solde un beau stock de vélomoteurs dernier modèle.

Prix intéressants.

Occasions vendues avec garantie :

- Motobécane 5 CV lat. équipée 1.800 fr.
- Motobécane 5 CV lat. équipée 2.700 fr.
- Koehler-Escoffier 4 CV bloc mot. équip. 2.000 fr.
- Terrot 4 CV culb. équipée, prix 4.000 fr.
- Terrot 4 CV lat. dern. mod. peu rlé 4.000 fr.
- Gnome-Rhône Supermajor 4 vit. sélect. ét. nf 6.000 fr.
- Saroléa 5 CV culb. 4 vit. sélect. 5.800 fr.
- F.N. 5 CV culb. eq. ét. impeccable 4.500 fr.
- B.S.A. 5 CV culb. Et. Bleue, eq. très bon état . . . 7.500 fr.
- Motobécane 5 CV culb. 4 vit. sélect. équip. 6.500 fr.
- R.S.S.E. Terrot, deux. mod. peu roulé 7.500 fr.

SIDECARS et MOTOS

- Terrot 5 CV culb. side Bernardet 4.500 fr.
- Monet-Goyon 5 CV culb. mag. boîte Sturmey, side Bufflier 4.500 fr.

VOITURE

Georges-Irat 6 CV très bon état. Fera reprise moto.
A. Dubois, 56, rue Aristide-Briand, Levallois (Seine). Ouvert le dimanche.

A. Dubois, 56, rue Aristide-Briand, Levallois (Ouvert le dimanche).

500 Soyer culb. roulé 6 mois, 2.800 fr. Luzy, 46, r. Mont-Valérien, Suresnes, soir ap. 18 heures, dimanche.

B.S.A. 350 culb. Etoile-Empire 1938, abs. nve, 6.800 fr. Repr. moto. M. Vite, Epicerie, 47, r. Julien-Lacroix.

5 CV B.S.A. culb. ét. nf tte eq. essais à vol. 3.900 fr. S'ad. Vitalis, 12, rue Esquirol, Paris, 13^{me}.

Part. achet. moto 4 ou 5 CV, Ecr. ou le soir ap. 7 h. S'ad. Barre, 7, rue Ste-Beuve, Paris.

LES MEILLEURS !!

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

Achetez votre **TERROT**
chez **M. LE ROY**
Recordm. Bol d'Or 250 cc.
1, r. de Lagny, Vincennes
Mét. Béraud Dau. 32-22
Ouvert dimanche matin
Vente à crédit

500 Saroléa lat. 24 T. Delco, éclair. klax. compt. t.-sad, b. ét. av. side, 2.800 fr., moto seule, 2.500 fr. compt. 48, rue Royale, Blanc-Mesnil, face aérop. Bourget.

Très belle 350 Monet-Goyon tte eq. prix tr. intér. Pinkstein, 76, av. J.-Jaurès, 19^{me}.

Motobécane 500 super club, peu roul. ét. parf. 5.800 fr. Vis. sam. matin, Le Penven, 20, bd Sault.

Motobécane 500 G.S. 4 vit. sélect. montre, compt. pns nfs, ét. général parf., vendue par particulier. V. sam. ap.-midi, dim. matin. Cantalice, 18, rue Arago, Châtillon-s.-Bagneux.

R. Kiene vend sa Rudge 250 T.T. Replica ét. gar. av. pign. piston, nombr pièces, machine réglée à l'Esso et av. écl., vit. 120 kmh. 6.000 fr. 33, rue Sadi-Carnot, Nanterre (Seine).

Partic. vend 350 Velocette A. C.T. tr. rap. tte équip. ét. nf, 3.200 fr. Bardet, 3, rue Saint-Charles, Morlaix (Finistère).

Beau vélo porteur fourche AV élas. ressort central cme neuf, moyeu Retro. J. Deligny, 4, r. de la Verrerie, 4^{me}.

B.S.A. 350 Etoile Empire 37, parf. état, 6.000 fr. 2, r. Chevert, Paris, 7^{me}.

Gnome-Rhône Major 1938 peu roul. impeccable, 5.900 fr. 5, r. Changarnier, 12^{me}.

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

SIDECARS

Le plus beaux sides d'occasion. Echange. Crédit.

ECHANGES

Aux meilleures conditions toutes motos ou sides

ACHAT TOUTES MOTOS
Révil, ex-Palais de la Moto, 62, av. des Ternes, angle bd éreire, Paris.

Gnome-Rhône CM 2 350 culb. tr. bon état 100 %, eq. Garage, 3, r. Foucault, Clichy, Vis. t. les jours.


Desirez-vous une moto absolument parfaite ? Avec les derniers progrès mécaniques ? dont les preuves sont incontestables depuis plus de 15 années.
ACHETEZ UNE :
B.M.W.
ZUNDAPP
N.S.U.
Les meilleures marques du monde
Tous les modèles 1939 en exposition
Reprises toutes Motos
Crédit unique
AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE
LATSCHA
16, Rue Auguste - Bailly, 16, à ASNIERES
(à 300 mètres de la gare) Métro: LEVALLOIS
Téléphone: GRESILLONS 17-93
Agence **TERROT** Vélomoteur **M.R.**
Passé Partout 2 vitesses et KICK

Leroy vend sa 5 CV Terrot R.S.S.S. ét. nf, 175 cmc. Terrot culb. équip. prix 3.200 fr.
4 CV lat. Terrot eq. 4.200 fr.
Motobécane 4 CV culb. équipée 4.200 fr.
Compétition 250 cmc. 4 vit. sélect. tr. bon ét. 4.700 fr.
Crédit. Reprises. Ouvert le dimanche matin. Leroy, 1, r. de Lagny, Vincennes.

A crédit 12-15-18 mois
Des affaires chez Doridant :
Side B.S.A. 600 cmc. culb. 4 vit. avec Bernardet grd rout. aérodyn. 7.600 fr.
Side Terrot 500 4 vit. touriste 6.500 fr.
Terrot 500 R.S.S. culb. dern. mod. 5.900 fr.
Gnome D 4 500 culb 3.200 fr.
Motoconfort 350 cmc. R 44 1936 3.500 fr.
Motobécane 350 cmc. latéral. prix 2.500 fr.
Terrot 350 cc. H. lat. 1.300 fr.
Peugeot 250 cmc. bloc. P. 110 2.000 fr.
Monet 250 cmc. 0. 25 1.900 fr.
Motobécane 250 cmc. Jap. prix 1.900 fr.
Peugeot 175 cc. bloc 1.500 fr.
Achat. Reprise. Echange. Exposition, 121, av. d'Italie, Paris, 13^{me}. Ouvert le dimanche.

Gnome-Rhône Junior ent. revis. cme nve, 2.700 fr. Sinet, 59, r. Pasteur, Conflans-Sainte-Honorine (S.-et-O.).

Unique magn. Henderson 4 cyl. parf. état, repr. CV 2, 515 ou 350 rap. Mazaud, inst. Bort, (Corrèze).

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.

Monet 175 Villiers sup. sport, 3 vit. propre, parf. ét. mécan. 1.500 fr. Cause ach. voit. Massiet, 51, rue des Abbesses, Paris, 18^{me}.

Moto 250 Monet-Goyon lat. tte équip. fin 37 impec. moitié prix. Juliana, 24, Grande Rue, Asnières. Aff. sérieuse.

Vélocette Monet-Goyon 800 fr. et Aubier-Dunne 2 vitesses 2.000 fr. Maucourant, 147, bd Ney, Paris.

Toujours chez Doridant :
Side B.S.A. 600 culb. 4 vit. avec Bernardet grand routier Aéro. 7.600 fr.
Side Motobécane 500 super club av. Bernardet sp. 5.200 fr.
Side Gnome D 4 500 cmc. av. Bernardet sport neuf, 4.500 fr.
Side Terrot 500 4 vit. sélect. touriste ét. nf 6.500 fr.
Belles occasions en motos : Terrot, Monet, Peugeot, Motobécane etc., et tous les modèles motos et vélomoteurs livrables de suite, en Motoconfort, Terrot, Prester, Peugeot, Monet. Crédit 12-15-18 mois.
Achat. Reprise. Echange à volonté. Chez Doridant. Magasin 121, avenue d'Italie, Paris, 13^{me}. Service livraison rapide pour la province.

B.S.A. 500 culb. état emp. parf. ét. Reprise. Crédit. Lambert, 27, r. du Marché, Meaux.

MOTOCYCLISTES ! roulez par tous les temps avec les lunettes et visières SLALOM

Contre la poussière, contre la pluie, adoptez les lunettes SLALOM MOTO, lunette de pluie BERTHET, visière basculante SLALOM

Fabriquées par G. GRAND CHAVIN LAMY
LES ROUSSES (Jura)

Demandez-les chez tous les détaillants

MOTOCYCLISTES !

Pour vos réparations mise au point, rayonnage, redressages des cadres... équipement électrique réalésage

IL VOUS FAUT :

UNE MAISON SERIEUSE...
UN OUTILLAGE MODERNE.
des TECHNICIENS hors pair

ADRESSEZ-VOUS
DE CONFIANCE
AUX

ÉTS BONNET

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION FRANÇAISE

172, Av. Edouard-Vaillant
- BILLANCOURT (Seine) -
Téléphone : MOLitor 15-46

PLUS de PANNES D'ESSENCE

La réserve ALGY vous met à l'abri de ce désagrément. S'adapte à tous les robinets.

Prix : 20 fr.
avec robinet 30 fr.
Notice s. demande
ALGY - 12, rue de Villeneuve ALFORTVILLE



Pour vos Achats de Motos
Échanges et Réparations
ADRESSEZ-VOUS

R. LAVERGNE

Mécanicien - Spécialiste
5, Rue Félix-Faure, 5 - VINCENNES
près Gare Marchandises. Tél. Daumesnil 00-32
Terrot - Gnome-Rhône
Monet-Goyon - Motoconfort
Prester
Stock Amac - Pièces pour Jap.
Dépannage rapide - Soudure Autogène



UN CADRE EMBOUTI
EN VAUT UN NEUF
CHEZ LATIGNY
6, Rue des Chauffourniers
Meilleurs prix • Meilleure garantie • Meilleurs délais

F. TOUTIN

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

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

Comptant, crédit, reprises, occasions
Ateliers avec outillage moderne

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

DEPREZ

187, Rue Armand Sylvestre
COURBEVOIE

Téléph. : DÉFENSE 07-01

- Métro : Pont-de-Levallois -

Grand Choix de Motos Neuves
Motoconfort, Motobécane, Gnome-Rhône, Monet-Goyon, Peugeot, Sides
Bufflier etc. - Vélocettes, tandems
et Cycles. - Motos occasion révisées
garantie 6 mois. - Vente, Achat,
Echange, Reprises, Réparations,
COMPTANT - CREDIT.
Catalogue Franco sur demande

ACHETEZ
VOTRE **MAGNAT
DEBON**

CHEZ FROMENT

1 bis, rue de Paris
SAINT-DENIS (SEINE)
TEL PLAINS 01-09

qui livre dès maintenant le
nouveau Vélocette 3 vitesses

Vélocettes Prester et Motobécane 850 fr.
Terrot 3 CV équip. grand luxe 2.000 fr.
Terrot 4 CV ét. remarquable, prix 2.200 fr.
B.S.A. 500, Etoile Empire, cme neuve 8.200 fr.

SIDECARS

Terrot 5 CV side Bernardet euf 4.500 fr.
Ensemble Terrot 750, roue nterch. cme nf 8.500 fr.
Gnome-Rhône CV 2 et V 2 av. side Bernardet .. 6.500 fr.

COMPETITION

Terrot 175 cmc. gagnant Bol d'Or. Record battu. ét. neuf, Rudge 250 cmc. gagn. nomb. Grds Prix état neuf
Vélocette 350 cmc. K.T.T. 150 kmh. essence Benzol, comme neuve
Saroléa 500 Racing très rap. cme nve 6.800 fr.

VOITURES

Amilcar 7 CV cond. intér. 4 l. tte tôle 4.500 fr.
Citroën 10, légère cond. int. 4 pl. cme nve 9.400 fr.
Darmont spécial toute beauté 4.500 fr.
Renault 6 CV 4 places, tôle prix 2.800 fr.
Grandes facilités de paiement et d'échanges, Gros et Pache, 33, rue de Gergovie. Ouvert le dimanche. Ség. 51-67. Expéditions province.

Vélocette 350 cmc. 4.000 fr. Reprend. vélomoteur. Maucourant, 147, bd Ney, Paris.

Tous travaux de brasure et soudure autogène, même en série. Allary, 142, av. de Fontainebleau, Le Kremlin (S.).

Royal-Enfield 250 cmc. 4 vit. sélect. à vendre ou échang. contre 500 marque anglaise ou française. Maucourant, 147, bd Ney, 18^{me}.

Saroléa 500 cmc. 4 vit. sélect. 6.500 fr.
Sidecar Styl'son culb. 4.500 f.
Sidecar Motobécane comme neuf 7.500 fr.
Motobécane 175 cmc. éclair. prix 1.250 fr.
Vélocettes 3 vit... 2.200 fr.
Echanges. Reprises. très long crédit. Duriez, 66, av. Emile-Zola. Métro Beaugrenelle. Ouvert dimanche.

Terrot nve 4 CV lat. équip. à vendre, cse santé, occ. unique, 4.000 fr. Maret, Sanatorium Martel, de Janville (Hte-Savoie).

Monet 250 cmc. parf. état, prix 3.500 fr.
Terrot 350 cmc. 2.000 fr.
Saroléa 350 cc. - Scott 600 cc. Concessionnaire Simca, 71, rue de Dunkerque.

SIDECARS

Cause santé vend 500 R.-Gillet 1936, sus. AR, 4 vit. side Bernardet, ét. nf. Foucher, 15, rue d'Alsace, Clichy (Seine).

Royal-Enfield 500 4 soup. 4 vit sélect. Bernardet sport A. G. ét. nf. Dimanche matin. Laccoste, 34, r. Casterès, Clichy.

Triumph 500 cmc. avec side Bufflier, tr. récent... 8.000 fr.
Sidecar Bernardet parf. état, prix 1.800 fr.
Concessionnaire Simca, 71, r. de Dunkerque.

500 bloc Staub, side Bufflier, 2 malet. cap. 2.400 fr. Chérix, 15, r. Surmelin, 20^{me}.

Part. vend R.-Gillet 750, 3.500 fr. Etat impec. av. r. de rech. ou éch. ctre pet. voit. 5 à 6 CV. Fradet, 28, r. des Rosiers, St-Ouen.

Monet 5 CV 4 vit. 2.000 kms, prix int. Reprise. Crédit. L. Lambert, 27, rue du Marché, Meaux.

VOITURES

Grand choix petites voitures d'occasion ttes marques revis. tos et sidecars en compte. Crédit. Escure, 12, rue de Patay, Paris, 13^{me}.

UNE GEORGES IRAT
s'achète
chez
FRANÇOIS 6, Rue Saint-Ferdinand Paris

20 Petites voitures d'occas. 5 à 8 CV de 3.000 à 8.000 fr., revis. et garant. reprises ttes motos et sidecars en compte, long crédit. Concessionnaire Simca, 71, rue de Dunkerque, Paris, 9^{me}. Trud. 83-96.

Darmont spéc. ét. impec. capote, tte eq. 4.500 fr. Fait reprise o uéchange, 15, r. Haxo, 20^{me}.

3.500 net 5 CV Peugeot cond. int. 4 pl. 190 S, bon état, — 1.150 Régent Rodak 6x9 téle. couple 2 app. 13x18 100 et 150 pour R. V. Robert Ely, 81x82. Delrue, 6, av. Château, Vincennes.

Simcacing tous modèles garantis de 9.750 fr. à 14.750 fr. Simcasix ts mod. de 12.500 fr. Citroën 201 D 1936, 12.500 fr. Citroën 10 CV norm. 1933, prix 11.500 fr. Citroën 11 BL 1938, 19.00 fr. Chenard 12 CV déc. 5 ploc. 1933, revis. et garant. 9.500 fr. Lancia Belna berl. 4 places, prix 15.500 fr. Riley modèle compétition .. Riley 2 pl. sport Riley conduite intér. Kestrel. Superculasse pour Simcacing. Société Eudel, 1, rue Ernest-Renan, Issy-les-Moulineaux.

Georges-Irat roadster récent, parf. ét. méc. 7 l. aux 100 kms, 14.500 fr. Apr. 19 h. Weiss, 14, r. des Rigoles, 20^{me}.

Sandford 5 CV 2 cyl. ordre de marche, roue secours, cap. pare-brise, ét. parf. Beaumont, 49, r. d'Endoume, Marseille.

ÉCHANGES

Si vous voulez échang votre moto ctre une voiture neuve adressez-vous au Concessionnaire Simca qui vous consentira les conditions de crédit les plus avantageuses. 71, rue de Dunkerque (près Gare du Nord).

Le nouveau et fameux moteur JAP équipe la

**MARC - JAP
5 CV Grand Sport**

500 cmc. Culbuteurs. — Culbuterie et soupapes enfermées et lubrifiées. — Allumage par magnéto.

Boîte anglaise 4 vitesses. — Sélecteur au pied.

Réservoir essence de 22 litres.

Vitesse : Solo 140 km., Side 110 km.

Entièrement équipée avec éclairage électrique accus, klaxon **8.500** LA MOINS — CHERE — DU MARCHÉ

L'ensemble avec Side Sport ... **10.750**

Reprises de toutes motos ou sides.

12 MOIS DE CRÉDIT

Magasin ouvert tous les jours jusqu'à 19 heures,

et le dimanche matin de 9 heures à midi.

Catalogue contre 2 fr. 50 en timbres postes.

MARC, 98, avenue Philippe-Auguste, PARIS (11^e)
(Métro Philippe-Auguste)

**LA POIGNEE TOURNANTE
MAGURA
VELOMOTEUR**



**4 vis à bloquer.
C'est tout !**

F. KAHN, 9, R. Be idor, Paris

Achetez votre **TERROT** chez **GRAZZINI** 16, r. du Marché-Popincourt PARIS (11^e)
Tél. : Roquette 17-03
OCCASIONS — REPRISES
ECHANGES
Toutes réparations
— VENTE A CREDIT —



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

à VINCENNES voyez **BAUDART** Coupe de Tourisme 1933 Agent officiel **MOTOBECANE TERROT** Crédit, Reprises, Réparations 43, Avenue de Paris, 43 Métro : Bérault

— **BLANCHE** —
A. A. GENESTE, ex direct. **MOTOS** de Dufayel-Autos **MOTOS** Toutes marques **MOTOS et VOITURES** Vente - Achat - Echange **MOTOS** Reprises Comptant - Crédit OCCASIONS REVISEES 71, rue Blanche, PARIS, 9^{me}

Echange poste T.S.F. avec combin. phono-disques contre moto 350 de préf. Brigois, 7, rue des Partants, 2^{me}.

ON DÉSIRE ACHETER

Seul Fourche-Autos-Motos, 8, av. de St-Ouen, Paris, 8^{me} (Métro La Fourche), vous paiera de suite votre moto ou auto aux plus hauts cours.

Achète comptant loutes motos récentes. Seguin, 26, rue d'Armenonville, Neuilly.

J'achète ttes motos, sides et voitures, même accid. Me déplace en province. Pol, 50, r. Pernety. Métro Pernety, Paris, 14^{me}. Ségur. 26-67.

Achèterais side seul grd tourisme moderne M. et L. et Limitrophes, Caffarel, 1, bis, r. Bonne-Nouvelle, Angers (M.-et-L.).

Achat comptant de toutes motos et vélomoteurs. Monneret, 106, av. Aristide-Briand, Montrouge (Seine).

Part. paie compt. side 500 B.S.A. ou Motobéc. récent. Ecf. Guillard, 4, rue Valérien, Asnières.

J'achète comptant vélomoteurs, motos, sides, Moto Agency, 24, bd de Charonne, Paris, Dor. 60-01.

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

Cherche vélomoteur moderne bon état, voir Mar. 45, r. Julien-Lacroix.

4 ou 5 CV désire ach. avec repr. ma P108 3 CV. Ecrire Boîte Postale 99, Paris, 5^{me}.

DIVERS

Place pr moto dans garage particulier, 30 fr. par mois. Dentiste, 45, rue des Poissonniers, 18^{me}.

Casque lunette, phare de secours av. rétroviseur. Huger, 84, r. Gide, Levallois-Perret.

Skis compl. occ., 1 raquette tennis occ. Gellion, 64, bd République, Billancourt.

Fonds de cycles motos à céder pr cause de canté, proche banlieue Paris. grd centre sur une grde avenue. Beau mag. atelier 250 mètres tout cimenté. Pourrait faire garage autos. Appartement de 6 piéc., loyer 8.000. Bail 9 ans. Maison tenue depuis 20 ans. Prix très bas. Prendrait petite villa en paiement ou pourrait changer avec commerce similaire en province, de préférence centre ou midi. Pour tous renseignements, écrire cabinet Martin, 38, rue Bordarie-Lefèvre, Asnières (S.).

DEMANDE D'EMPLOI

J. H. 16 ans con. ajus. mot. cher. pl. Gara. Aupias, 7, rue Mathias-Duval, 13^{me}.

DERNIERE HEURE

Rosengart 4 CV L.R. 2, c. i. 3 pl. 2.500 fr. Dien, 48, r. H.-Barbusse, Montfermeil (S.-O.).

LA BATTERIE **BAROCLEM** DE QUALITE

Avant train surb. pour remorques 150 à 350 fr. av. 27 X 4.
— Moteurs 350 lat. circulation compl. carb. magn. 350 fr. — Train 250 fr. — 2 t. 2 tub. parf. 275 fr. — Monet 175 cmc. supersport, 225 fr. — Anzani 250 cmc. lat. compl. 275 fr. On démonte à volonté, etc., etc. Sofil, 5, r. des Cordelières, 15°.

B.N.C. grd sp. ét. neuf, 120 kms, 6.000 fr. Bergoin, 30, villa Brazza, Romainville.

Terrot 350 H.S.S.P. 4 vit. sél. nov. 37, revis. déc. 38, 4.500 fr. 2, rue Roche, à Colombes.

Achète compt. vélomoteurs et motos même accidentés. André, 6, rue Rottembourg, Paris, 12^{me}.

Echange torpédo Renault K. Z. ét. parf. méc. et gar. ctre moto ou side. Grazzini, 16, rue du Marché-Popincourt, Paris.

Chez Duchêne, pas de boniments, des bonnes occasions revisées par spécialiste de la moto. Soldes de motos neuves. Agences Terrot, F.N., Motobécane, Gillet-Herstal, Monet, Motoconfort. Stock complet pièces détachées F.N. neuves et occasion.

Gillet-Herstal C. F. 4.500 fr.
F.N. 500 cmc. type M. 90, prix 4.300 fr.
Terrot 500 cmc. Jap 3.800 fr.
Motobécane 350 cmc. 3.200 fr.
Monet-Goyon 350 cc. 2.400 fr.
Motoconfort 250 cc. 2.400 fr.
Terrot 250 cmc. 2.000 fr.
Duchêne, 28, rue Pixéricourt, Paris. Tél. Ménil. 98-34 et 70-45.

Pièces cyclecar roues Michelin à fr. AR à brochés. Mich. arr. trains, btes marche arr. petits prix. Sofil, 5, rue des Cordelières, 13^{me}.

Motobécane 500 cmc. sport, dern. mod. cme nve. 4.600 fr. Chauffour, 2, rue Louis-Morard, Paris, 14^{me}.

Vélomoteur moteur Sachs, équip. dern. mod. cme neuf, 2.400 fr. Paul, 56, rue des Plantes.

Sidecar Bernardet grd sport, à droite, parf. ét. 1.300 fr. Paul, 12, rue du Moulin-Vert.

Monet 3 CV type MG 25 Villiers origine, 3 vit. équip. ét. parf. 1.450 fr.
Rhonyx 4 CV culb. équip. pns nfs 1.600 fr.
Monet 4 CV Mag. culb. cme neuve 4.000 fr.
Terrot RL 5 CV avec side Bernardet grand tour., capote, mall. AR, éq. 4.900 fr.
Vélomoteurs nfs et occasions Terrot, Monet-Goyon, Prester, etc., etc...
Grazzini, 16, rue du Marché-Popincourt, Paris.

PEUGEOT
vous offre des bicyclettes, vélomoteurs, etc., neufs, avec 100 fr. premier versement et 10 traites de 35, 40 et 45 fr., etc. Brochant-Motos, 42, rue Gauthy, Paris, 17^{me}. Métro Brochant.

Carrosseries de sidecar nves et oc. 1 et 2 pl., nombr. mod. Reprise. Ech. Les sidecars légers Poinard, 3, r. Laroche, Paris, 14^{me}. Dant. 62-27.



CHROME-CUIR

38, Rue du Château-d'Eau
PARIS (10^e)

Tél. : BOTzaris 73-37
Ouvert tous les jours, sauf dimanche

Fabrique de vêtements de cuir

LE TABLIER « CHROME-CUIR » EST ADOPTÉ PAR LA POLICE DE LA ROUTE

Réclamez le chez votre agent Catal. illustré sur demande

TOUT POUR LA MOTO à OMNIUM MOTO

98, av. Philippe-Auguste, PARIS (11^e)

REALESAGE

Réfection d'embellages SOUPAPES tous modèles Disques d'embrayage, liège et Ferodo

PNEUS MOTOS toutes dim. Ressorts de fourche, de soupape, de kick, de selle. EQUIPEM. ELECTRIQUE (phares, accus, dynamos, klaxon, commutateurs)

Bougies LODGE et K.L.G. Gaines, câbles, roulements, cônes et cuvettes Garnitures de frein FERODO et CHEKKO Carburateurs et guidons AMAC, Tan-sad.

Pièces détachées : Amac, Jap, Chaise, L.M.P., Burman, M.A.G., Staub, Sturmey, Albion, Terrot, etc., etc...

Conditions spéciales à Messieurs les Agents et Garagistes. — Expéditions en Province. — Prix courant contre 1 fr. 50 en timb. post.

Bazar de vêtements cuir et articles de camping

169, av. de Clichy, Paris-17^e
Grde spécialité de blousons, manteaux, vestes, culottes, pantalons, gants et serre-tête en cuir.

Souvenez-vous que: LIPTON à DIJON

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

PNEUS

600x55 tringle
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^e)
Vaugirard 41-42



AU CADRE RÉNOVÉ

Réparations, remise en lignes et transformations toutes marques Cadres, Réservoir, Roues
29, rue des Orteaux, PARIS-XX^e
Téléph. : Roquette 03-92
Travail garanti

LE PLUS BEAU STOCK D'OCCASION REVISEES ET GARANTIES

Agences des gdes marques
Réparations soignées
Toutes pièces détachées

Permis moto
Ecole et formalités

G. AUGOYAT

34, r. de Picpus, PARIS-12^e
Dorian 50-60

MOTO-HALL

Toute la gamme des vélomoteurs 2 et 4 temps et motos

MOTOBÉCANE

Echanges - Réparations
Crédit - Reprises
78, av. des Ternes, 78
PARIS

ACHETEZ VOTRE TERROT

Chez LEGER Concessionnaire exclusif
4, Grande-Rue, St-Maurice
Ent. 20-50

Toutes pièces détachées.
Réparations
Vélo. Moto. Sidecar. Crédit.

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

B.M.W. 750 cmc. dble carb. ét. nf 8.000 fr.
B.M.W. 500 cmc. dble carb. nve 10.000 fr.
F.N. 500 cmc. toute équipée 3.000 fr.
2 motos 350 cmc. New-Map, prix 1.800 et 2.500 fr.
350 cmc. Jack sport Jap lat. tr. bon état 2.000 fr.
350 cmc. Utilia 1.800 fr.
Motoconfort 2.700 fr.
Moreau, 2, rue du Buisson-Saint-Louis, Paris, 10^{me}.

Peugeot 175 cmc. parfait état 1.200 fr.
Terrot 350 cmc. lat. écl. trs bon état 1.400 fr.
Mag 500 cmc. boîte Burman, sélect. écl. Lucas 2.950 fr.
Terrot 500 Jap latér. parfait état 4.500 fr.
Sidecar F.N. Bernardet M 90 ét. nf, gar. 5.400 fr.
Marc, 98, aven. Philippe-Auguste. 12 mois de crédit. Reprise en compte. Toutes motos ou sides.

Sidecar Poinard 1939, léger, incassable, sport et tourisme. ne tuant pas vos motos. 2.300 fr. Pose comprise. Echange. Crédit. 3, rue Laroche, Paris, 14^{me}. Danton 62-27.

Essayez la 202 - 1939 chez Leclai, 56, rue de la Chapelle. dans la cour, qui vous reprendra votre moto ou side au plus haut prix.

Actuellement disponible 202 cabr. 1.000 kms. — C. int. 1935. aérodynamique 4 pl. — 5 CV Mathis cabr. 3 pl. 1935. — 7 CV Opel cabr. 4 pl. nf. Crédit 24 mois. 1/4 comptant. Ech.

Monet 3 CV Villiers 3 vit. éclair. ét. parf. bas prix. Ot. 6, rue Rottembourg, Paris, 12^e.

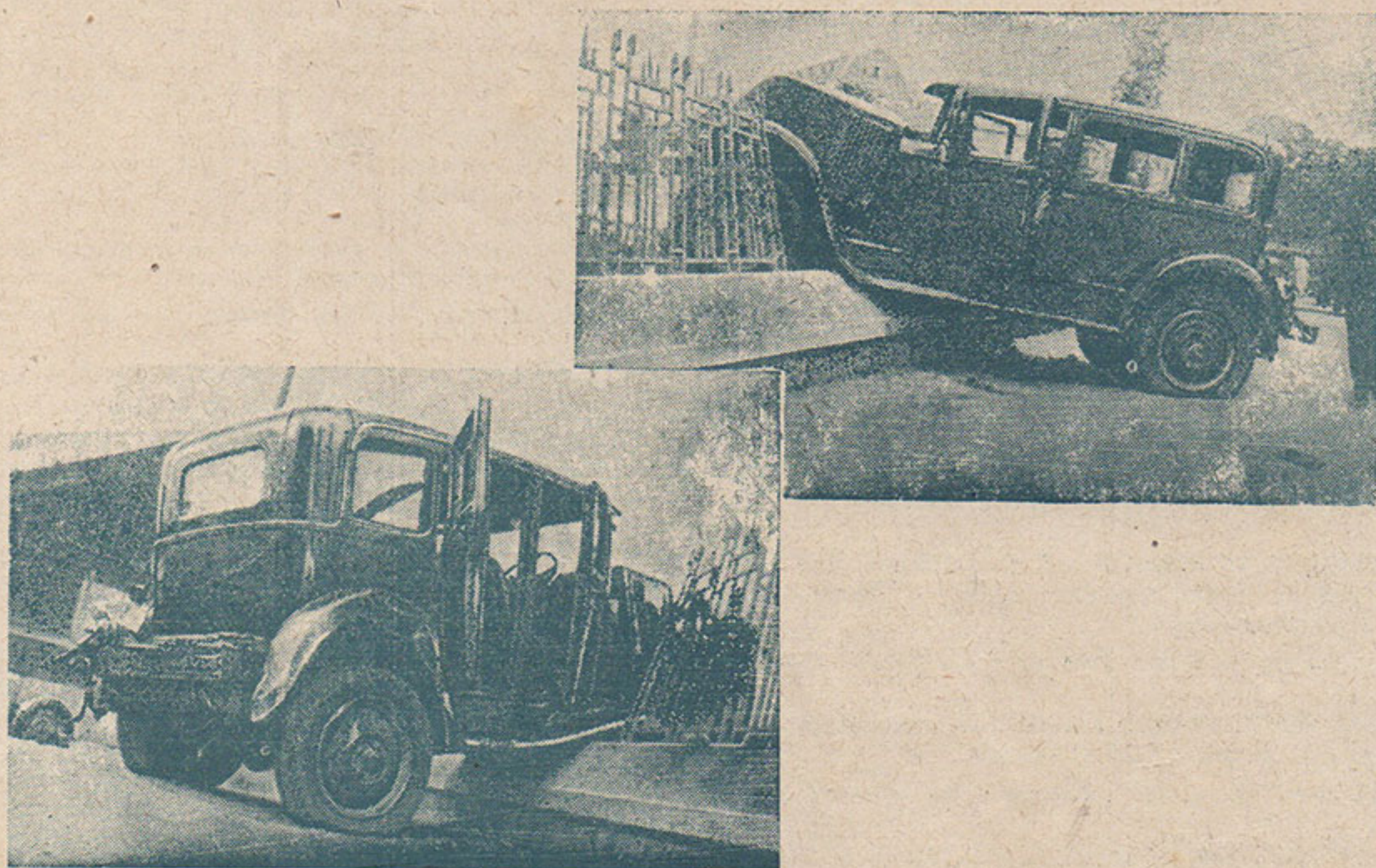
PIECES UNIQUES DEUX BELLES MECANIQUES POUR AMATEURS :

1000 Jap Racing, moto et ensemble nf, roul. 1.600 kms. Vitesse en side : 160 kmh. essen. benzol, 135 kmh. essence pure. Réglée pour marche essence. Consommation garantie 8 lit. ent. éq. écl. tableau de bord. etc... Sidecar Précision spécial. te beauté : Unique en France (14.000 fr.).

ZUNDAPP K 800
4 CYLINDRES, 4 VITESSES
Side Précision ent. équipé. machine toute beauté, 14.000 fr. 12 mois de crédit. Reprise motos, sides ou voitures. Marc, 98, av. Philippe-Auguste.

Terrot 350 cmc. culb. boîte porte.écl. par batterie, 2.500 fr. Poinard, 3, rue Laroche, Paris, 14^{me}. Danton 62-27.

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

Notre Service de Librairie

■ **CONSTRUISEZ VOUS-MEME VOTRE REMORQUE CAMPING.** — 1 volume broché.

Prix : 18 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr.

■ **DICTIONNAIRE PRATIQUE DE L'AUTOMOBILE,** par Guerber.

Prix : 12 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50.

■ **LE DROIT DE RETENTION DES REPARATEURS D'AUTOMOBILE,** par Massius, avocat à la Cour de Paris.

Prix : 10 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr.

■ **GUIDE DU CANDIDAT AU PERMIS DE CONDUIRE,** par Darman.

Prix : 3 fr. — Port : France, 1 fr. 50; Etranger, 3 fr.

■ **COMMENT ON DEVIENT FRAISEUR,** par R. Champly, ingénieur mécanicien. — Un volume de 269 pages avec 245 figures, broché.

Prix : 36 fr. — Port : France, 3 fr. 25; Etranger, 6 fr. 75.

■ **L'ECLAIRAGE ET LE DEMARRAGE ELECTRIQUE DES AUTOMOBILES,** par R. Bardin, ingénieur E.S.A. — Ouvrage de 66 pages, 38 figures, broché.

Prix : 12 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr.

■ **LE MANUEL DU TOURNEUR MECANICIEN,** par Adam. — Un volume de 102 pages, avec 43 figures.

Prix : 10 fr. 50. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 8 fr.

■ **GUIDE PRATIQUE DE MECANIQUE, FILETAGE ET TAILLAGE,** par Boudot. — Un volume avec figures et tables.

Prix : 8 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 3 fr. 50.

■ **POUR APPRENDRE SOI-MEME LE DESSIN INDUSTRIEL,** par P. Libman. — Un volume de 130 pages illustré de 170 fig.

Prix : 25 fr. — Port : France, 3 fr. 25; Etranger, 6 fr. 75.

■ **LES MOTEURS A EXPLOSION,** par Grousset. — Un volume de 288 pages avec 149 figures.

Prix : 40 fr. — Port : France, 4 fr. 50; Etranger, 9 fr.

■ **GUIDE DE CONTROLE ET D'ENTRETIEN DE L'EQUIPEMENT ELECTRIQUE D'AUTOMOBILE ET DE MOTOCYCLETTE,** par H. Lanoy, ingénieur électricien. — 33 pages avec 27 figures et tableaux.

Prix : 6 fr. — Port : France, 1 fr. 50; Etranger, 3 fr.

■ **COURS PRATIQUE D'ELECTRICITE**

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

par A. Podevyn, ingénieur. — Un volume in-16 broché de 336 pages, avec 365 figures.

Prix : 25 fr. — Port : France, 3 fr.; Etranger, 5 fr. 50

■ **LE PETIT CONSTRUCTEUR ELECTRICIEN**

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

Un volume in-16 broché de 232 pages et 118 figures, 1933, par H. de Graffigny, ingénieur civil.

Prix : 20 fr. — Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 5 fr.

■ **LES MACHINES ELECTRIQUES INDUSTRIELLES,** par R. Bardin, ingénieur E.S.A. — 1 volume de 155 pages et 65 fig.

Prix : 12 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50.

■ **A.B.C. DU CARBURATEUR,** par APOLIT.

Bien connaître son carburateur. Eviter les pannes, voilà le vrai livre du bricoleur. Le minimum de ce que le chauffeur doit savoir.

Prix : 15 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 2 fr. 50

■ **LE MOTEUR D'AUTOMOBILE**

Ce petit ouvrage renferme tout ce qu'il faut connaître du moteur automobile pour en assurer le fonctionnement et l'entretien.

par R. Champly, 5^e édition, revue et augmentée. — Un volume in-16 broché, avec 51 figures.

Prix : 4 fr. 50. — Port : France, 1 fr. 50; Etranger, 4 fr.

LES PETITES MACHINES ELECTRIQUES A COURANT CONTINU ET ALTERNATIF

Les petites machines électriques et les petits moteurs en particulier, sont aujourd'hui répandus en France à des centaines de mille d'exemplaires pour des applications chaque jour plus nombreuses.

Le livre de M. Lanoy vient donc à son heure, d'autant plus qu'il n'existait jusqu'ici aucun ouvrage technique réservé spécialement à toutes ces petites machines.

Le Tome premier concerne plus spécialement la théorie de toutes ces machines, et la construction détaillée des moteurs universels et à courant continu, avec de nombreux exemples et figures à l'appui.

Le Tome II qui vient de paraître, traite de la Construction des moteurs asynchrones à induction de faibles puissances, de types récents, pour lesquels la littérature technique française était pour ainsi dire inexistante : moteurs monophasés à condensateurs, à répulsion induction, à spires de démarrage en court-circuit, en particulier.

Une étude nouvelle et inédite traite de la mesure des bruits des petites machines, des moteurs silencieux, des essais, etc.

En somme, cet important travail constitue une étude complète sur la question des machines électriques « fractionnaires ».

En vente à la Librairie de *Moto-Revue*.

Les Petites Machines Electriques (de 1/200 à 3/4 de CV) à courant continu et alternatif. — Théorie, construction, bobinage, calculs et essais, par H. Lanoy, ingénieur électricien, Professeur à la Société d'Enseignement Professionnel du Rhône, avec une préface de L. Barbillion, Professeur d'Electrotechnique à la Faculté des Sciences de Grenoble.

Tome II. — *Construction et bobinage des petits moteurs à induction mono et polyphasés. — Vérification et essais. Mesure et élimination des bruits des petites machines.*

1 volume 14 x 22, br. de 172 pages avec 176 fig. et tableaux : 48 fr. Franco par la poste (mandat joint à la commande : 51 francs.

XXX

Le dictionnaire pratique de l'automobile, par Guerber (H. E.C.), vient de paraître. Cet ouvrage comporte, par lettres alphabétiques comme son nom « dictionnaire » l'indique, une suite de toutes les appellations de l'automobile avec les explications correspondantes. C'est un lexique où l'on peut puiser directement le renseignement intéressant : constitutions de l'organe, détails relatifs à son entretien, et remèdes à son mauvais fonctionnement, une nombreuse illustration aide à la compréhension. Le lecteur trouvera dans ce petit volume une documentation concernant l'usage ou la conduite de la voiture, le budget automobile, etc... qui lui donnent un caractère essentiellement pratique. En vente à notre service librairie, 12 fr. Franco 14 fr. 50.