

VERS DES TAUX
DE COMPRESSION
PLUS ELEVES

TOUS LES
VENDREDIS

LE NUMERO

1^{er} 50

VELOMOTEURS
MOTOS, SIDECARS
CYCLECARS

Moto revue



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C./C. POSTAL 297.37

REDACTION

ADMINISTRATION

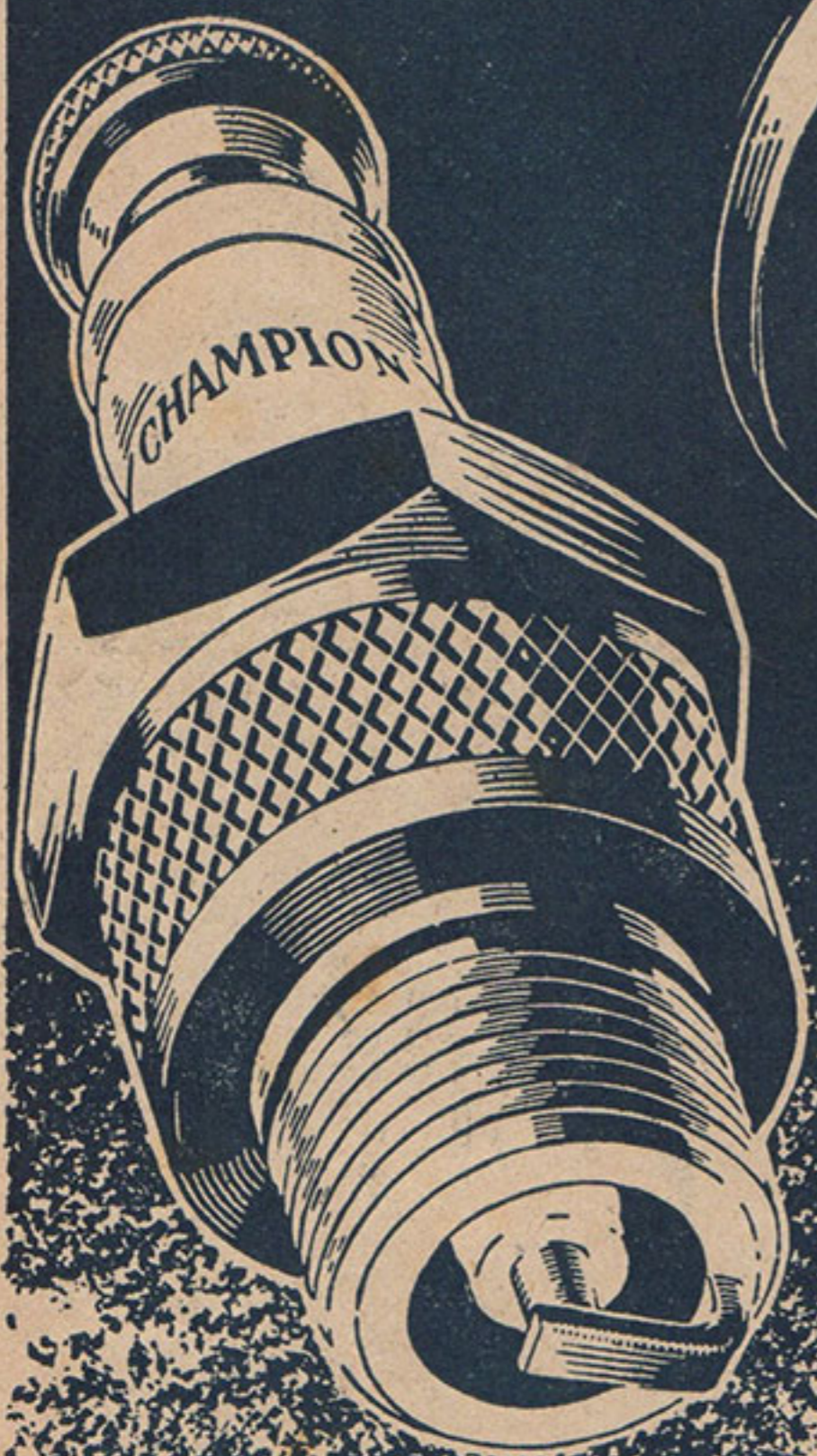
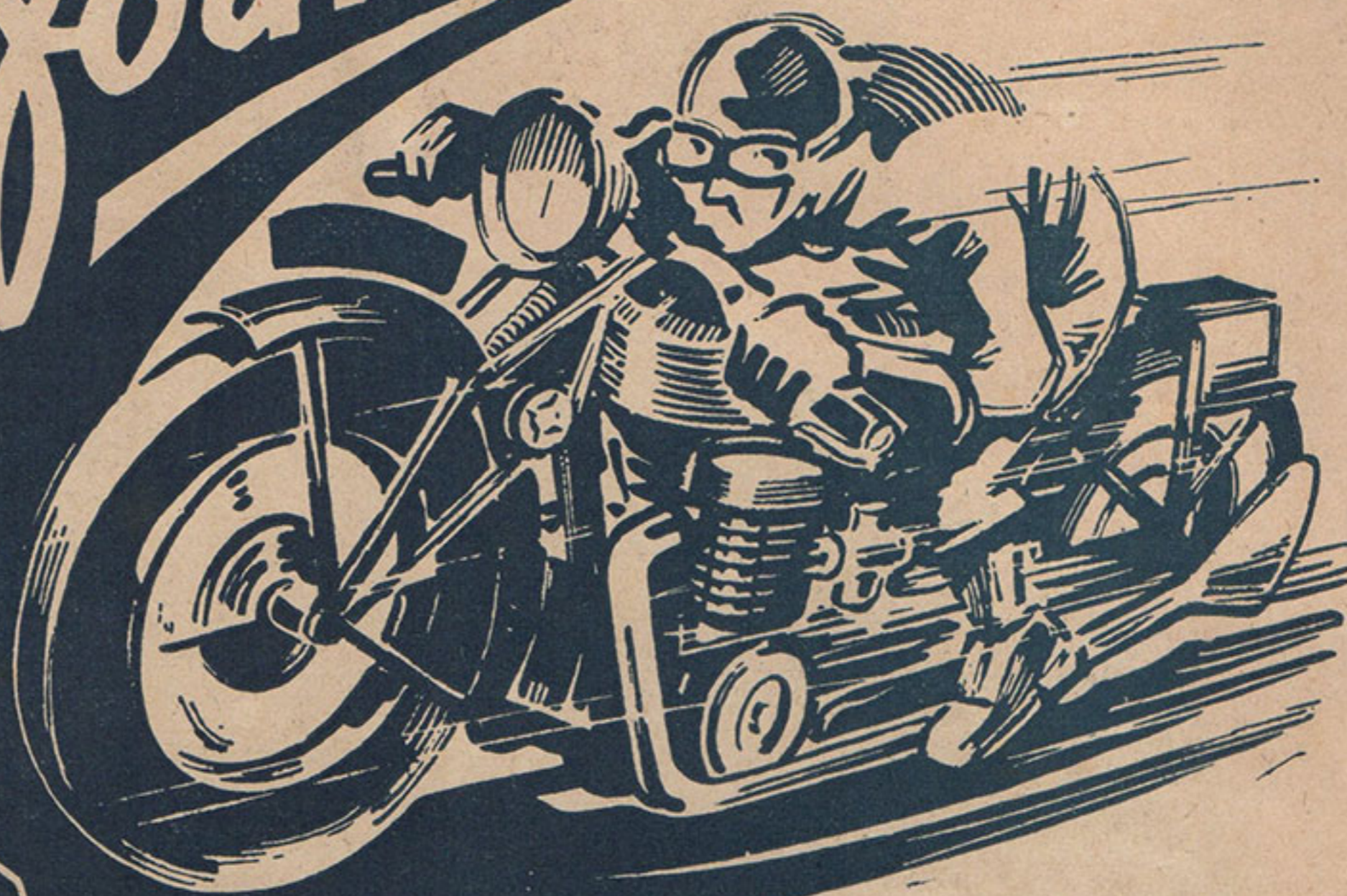
PUBLICITE

12, RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

A l'arrivée de Paris-les Pyrénées-Paris, à Monthéry, Maucourant (M. R. 125 cmc.) se prépare pour l'épreuve de départage qui devait lui valoir la place de 1^{er} du classement général professionnel.

"Meilleures performances"



Quelle que soit la marque de votre motocyclette, demandez à votre garagiste le type de bougie que nous recommandons.

La nouvelle bougie CHAMPION, à isolant SILLIMANITE, ne s'encrasse pas, supprime le calaminage, assure un allumage parfait: facteurs importants pour réaliser de meilleures performances.

CHAMPION

la bougie des champions

PHOTO-CINE MONTMARTRE

53, Boulevard ROCHECHOUART, 53
PARIS (9^e) Tél. : Trudaine 18-94

Lecteurs de **MOTO-REVUE**, pour vous permettre de conserver de jolis souvenirs de vos joyeuses randonnées dans le beau pays de France, le Spécialiste de Montmartre vous présente deux modèles d'appareils photographiques « **FIN DE SERIES** », à un prix exceptionnellement bas

1^{re} Fin de Série

Quantité limitée



**Box-
Tengor
Zeiss-
Ikon**

Utilisant le
film
6 × 9
et donnant
16 vues
4 1/2 × 6

Objectif **FRONTAR F. 11**

Obturateur donnant la pose et l'instantané
au 1/25^e de seconde

Valeur : 171. »

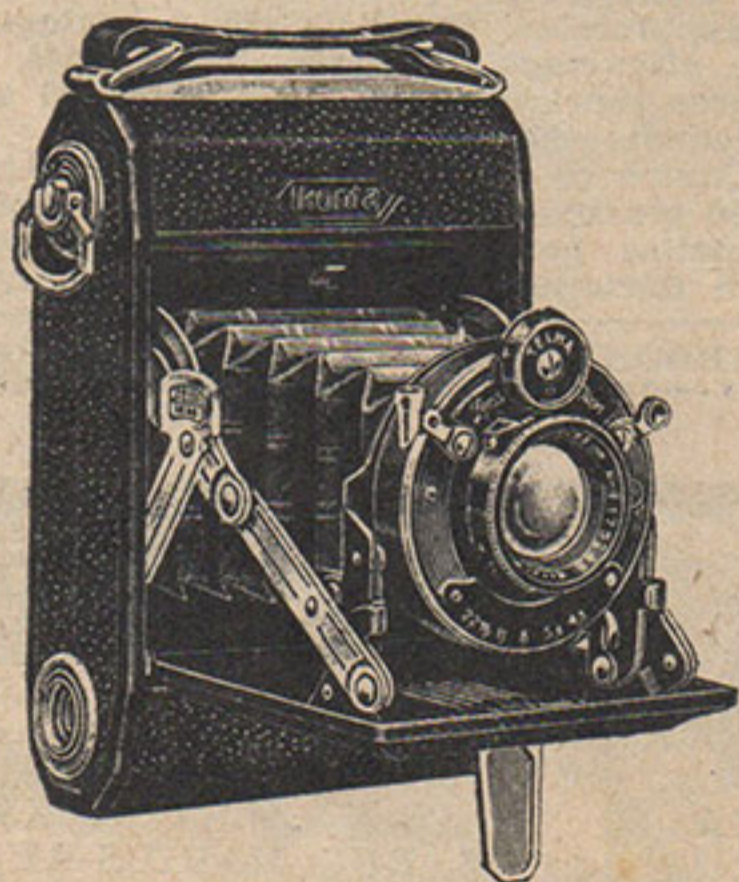
Vendu : 135. »

2^{me} Fin de Série

Quantité limitée

**Ikonta
Automatique**

Utilisant
la bobine
6 × 9
et donnant
16 vues
4 1/2 × 6



Objectif Anast. **NOVAIR F.6.3** — Obturateur
DERVAL donnant les deux poses et les instan-
tanés au 1/25^e, 1/50^e, 1/100^e de seconde, muni
du système de retardement permettant de se
photographier soi-même.

Valeur : 650. »

Vendu : 450. »

Ces deux modèles d'appareils « **FIN DE SERIE** »
sont absolument neufs et livrés avec :

1 **SAC** cuir et 1 pellicule **ZEISS IKON**
ainsi qu'une carte de garantie de deux années. Vous
trouvez en nos magasins le plus grand choix d'ap-
pareils et fournitures de toutes les grandes marques.
Demandez notre **Catalogue Général «Photo-Ciné»**

VENTE — ACHAT — ECHANGE

Satisfaction Sécurité

en employant
pour votre
moteur

Castrol
BREVETÉE
(S.G.D.G.)

LE CAMPING AUTOMOBILE



300 Tentes anglaises

à réaliser aux prix de **150 fr.**

PALOMINE GOOD-COMPANION

30 % d'économie sur vos vacances en achetant nos tentes
EXPOSITION :

MOTORIST SPORT, 41, AV. DES TERNES
LA MAISON CANADIENNE, 28, RUE DES ACACIAS

Vêtements de cuir	275. »
Cuissards moto	39. »
Sacoche cuir (la paire)	39. »
Blousons de sport	59. »
Tabliers de moto (toile cuirarmé)	99. »
Casque protecteur « MOTORIST »	95. »

UN FOULARD DE SOIE, offert franco, avec un catalogue 1939, contre 6 francs en timbres poste.

POUR VOS VACANCES
Tous les accessoires de Camping sélectionnés



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

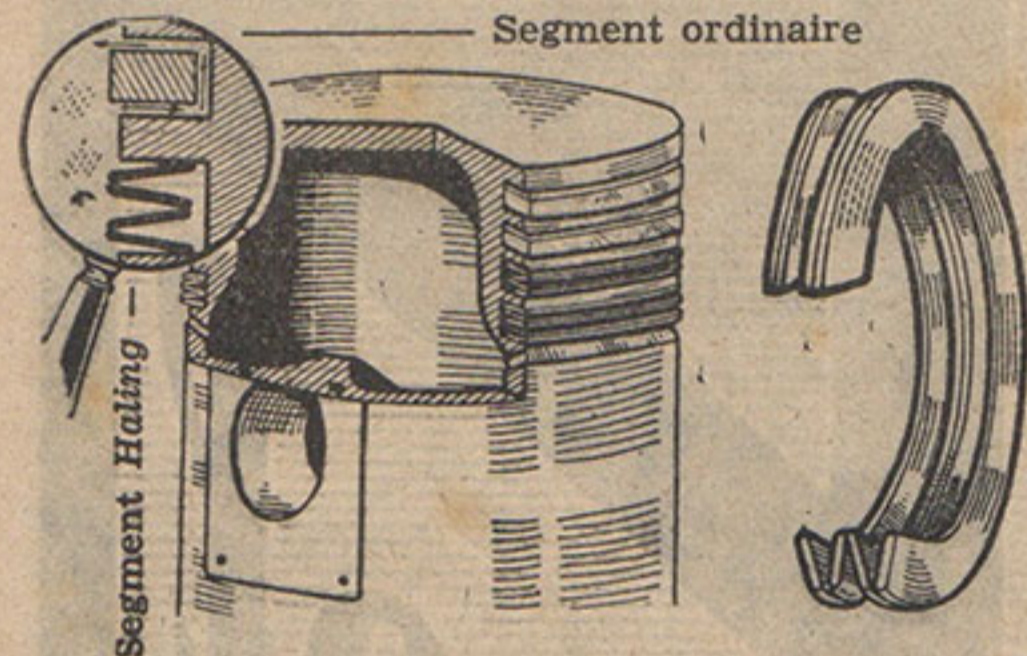
ECHANGES — REPRISES — REPARATIONS
COMPTANT — CREDIT

Ouvert dimanche matin

Magasin :

Atelier :

1, Boulevard Voltaire ASNIERES 88, Rue du Château



Les Segments Multiples HALING

S'IMPOSENT SUR TOUTE MOTO 4 TEMPS

HALING supprime les remontées d'huile

HALING assure une lubrification parfaite des cylindres

Avec HALING, vous retrouverez toute la compression

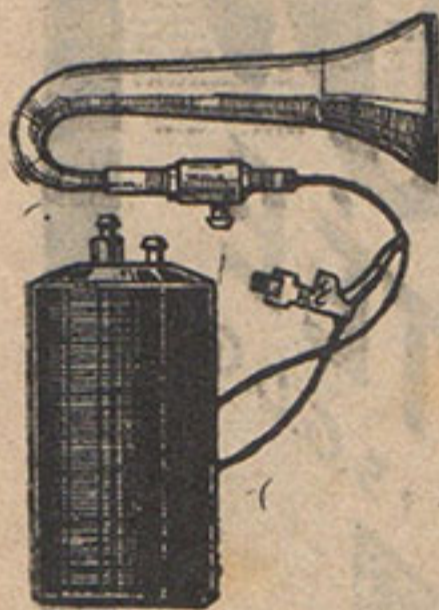
Consultez ceux qui les emploient

Agent général pour la France et les Colonies :

H. DESCLOUX, 209, rue Saint-Maur, 209 — Paris (X^e)

Tél. : Botzaris 95-08

Brochure documentaire sur demande



L'AVERTISSEUR E. T. MOTOS A DEPRESSION

Le plus puissant
Présentation luxueuse

Réglage de son à volonté - Pose facile
Livré complet. — Prix : **88 francs**
Contre mandat ou être remboursé.

Tout appareil ne donnant pas satisfaction est repris

ACCESSOIRES AUTOMOB. E.T.
24-26, rue L.-Blanc, COURBEVOIE
Tél. : Défense 06-20

Automobilistes, Motocyclistes !

Ne décalaminez plus votre moteur pour décalaminer. Ajoutez à l'essence : CARBOHYD en comprimés.

Suppression complète de la calamine et du cliquetage. Départs instantanés, meilleures reprises et tenue en côte ; 10 à 20 % d'économie d'essence garantie.

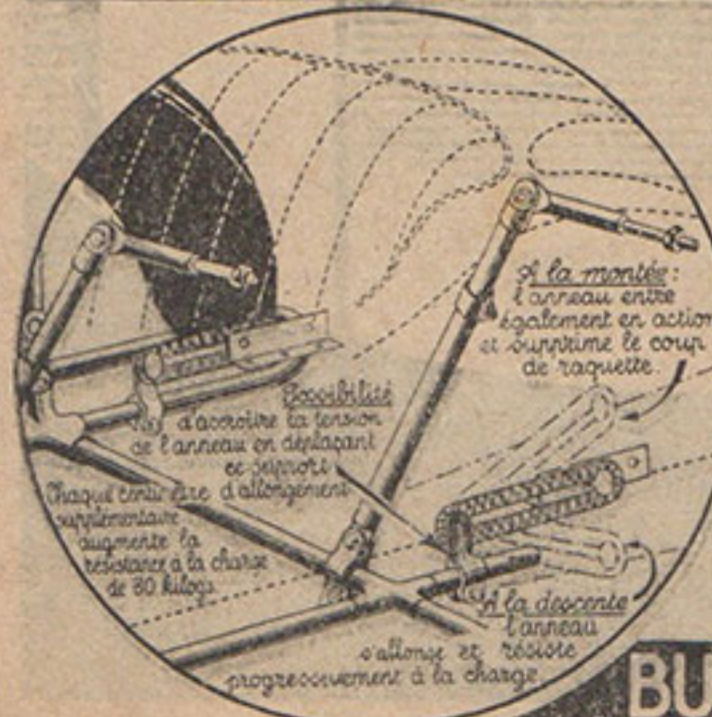
Contre ce bon d'essai (M.R.9.) et 10 timbres à 90 centimes, vous recevrez deux boîtes de tablettes pour cent litres de carburant et une documentation complète.

CARBOHYD, 111, Bd Magenta, Paris (10^e).



La nouvelle suspension à anneaux élastiques **Bufflier**...
... est **INEGALABLE !**

des avantages ! des preuves !!



- **Confort absolu** : suppression totale du coup de raquette. Fonctionnement plus progressif.
- **Légereté accrue** : 100 gr. d'anneaux élastiques remplacent 14 kgs. de ressorts.
- **Entretien nul** : usure nulle.
- **Solidité** : résistance à la rupture sous 1 mètre d'allongement : 1000 kgs. Inaltérable. Imputrescible.
- **Suspension** : réglable suivant la charge transportée.

Documentez-vous !

BUFFLIER 31 Cours Emile Zola, Villeurbanne, Rhône

Agent à Paris : **Ets DEPREZ, 187, Rue Armand-Sylvestre COURBEVOIE (Seine)**

SAKER

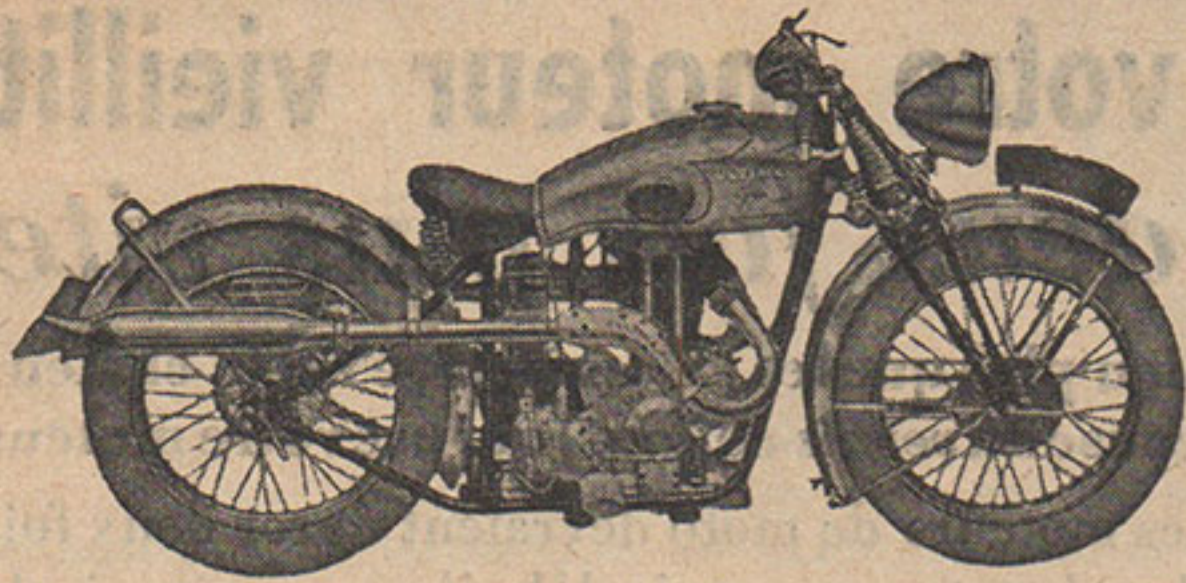
86, RUE MARIUS-AUFAN, 86
LEVALLOIS-PERRET
(Portes Champerret et Maillot à 800 mèt.)

Accessoires — Pièces détachées
Toutes Marques
Réalésages — Embiellages

MAISON LA PLUS IMPORTANTE

Méto : Anatole-France ligne N° 3 (à 100 m.) Autob. : BY-EG-U (Anatole-France)

ULTIMA



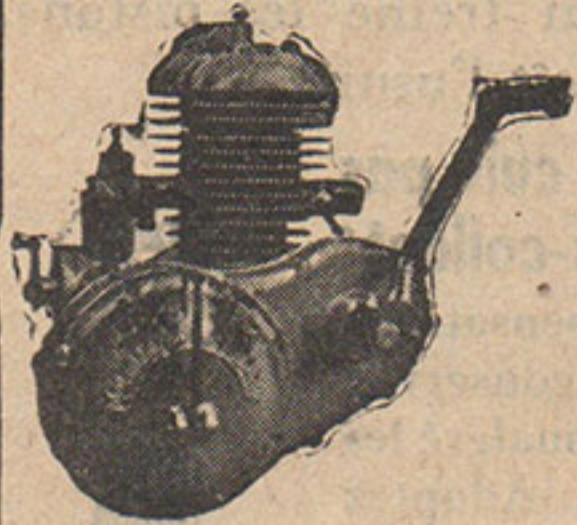
Les Modèles "Culbutés"

SEMI-BLOC, 4 vitesses par "SELECTEUR"

350 cmc } roues interchangeable
à broches, éclairage
500 cmc } électrique, avec aver-
tisseur. **7.700 frs**
8.000 frs

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

MOTOCYCLETES ULTIMA ou aux :
Anciens Ets E. BILLION, 26, rue du Com.-Faurax, LYON (6^e)
Agence de Bordeaux : P. MARTIN, 347, Route de Toulouse
(Pont de la Maye)



Choisissez un vélomoteur équipé du

MOTEUR AUBIER-DUNNE

Les nouveaux modèles Mono-vitesse G et le Bloc Moteur 3 vitesses K à débrayage et kick starter comportent une série de détails améliorant le rendement et la longévité des organes.

Demandez à votre fournisseur

une machine équipée d'un MOTEUR AUBIER-DUNNE Ses qualités exceptionnelles appréciées de nombreux possesseurs, vous sont le meilleur garant que vous soyez en mesure d'exiger.

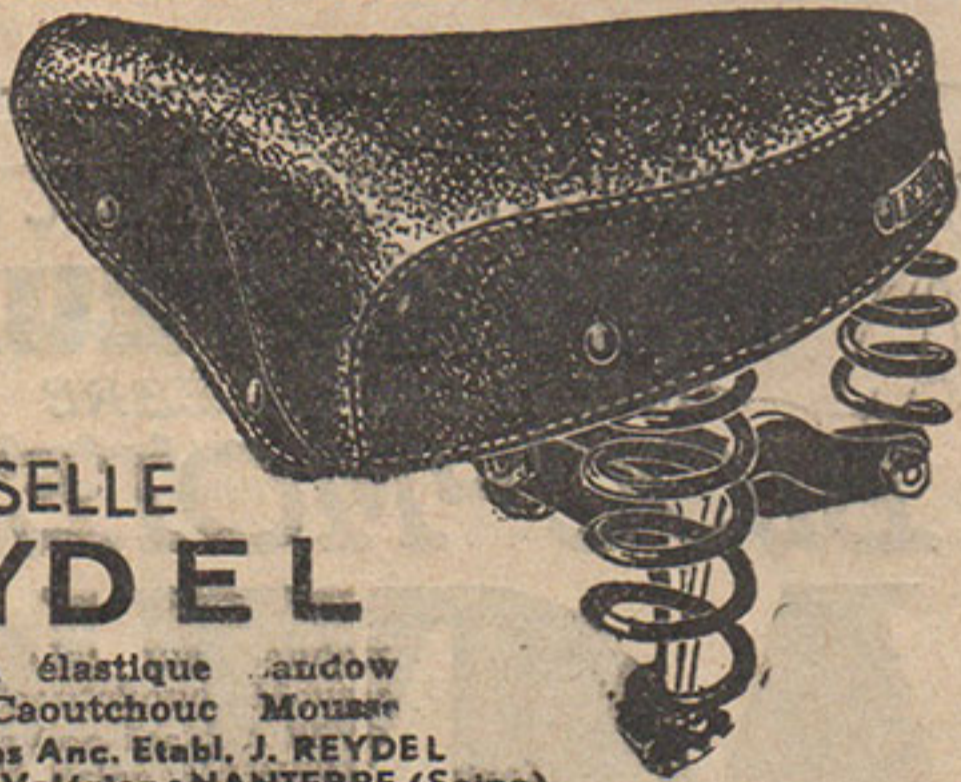
Catalogue et renseign. franco adressée sur demande à :
MOTEURS AUBIER-DUNNE, St-Amand-les-Eaux-Nord

Pour le Vélomoteur pour la Motocyclette LA SELLE vraiment SOUPLE

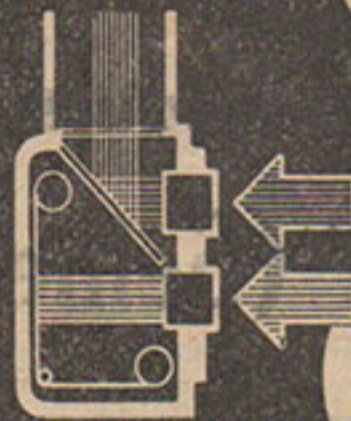
C'EST LA SELLE

REYDEL

A suspension élastique bandow et matelas Caoutchouc Mousse
Société des Anc. Etabl. J. REYDEL
7, rue du Mont-Valérien - NANTERRE (Seine)



UN SIECLE DE PHOTOGRAPHIE
à vu d'immenses progrès dans les domaines de la photochimie, de l'optique et de la construction d'appareils.



DIX ANNEES ROLLEIFLEX
ont développé un appareil automatique à miroir-reflex, unique par sa perfection et son universalité.



UN TIERS DE MILLION
de possesseurs de Rolleiflex et Rolleicord dans le monde entier, connaissent le succès en photographie. Aux concours, ils emportent les premiers prix et dans les annuaires photographiques et les recueils d'images, ils sont les auteurs des meilleures œuvres.

Vous aussi devez participer au Grand Concours international pour Rolleiflex et Rolleicord! Date de clôture: 31 Août 1939. Demandez les bulletins avec les conditions du concours chez votre marchand!

FRANKE & HEIDECHE BRAUNSCHWEIG

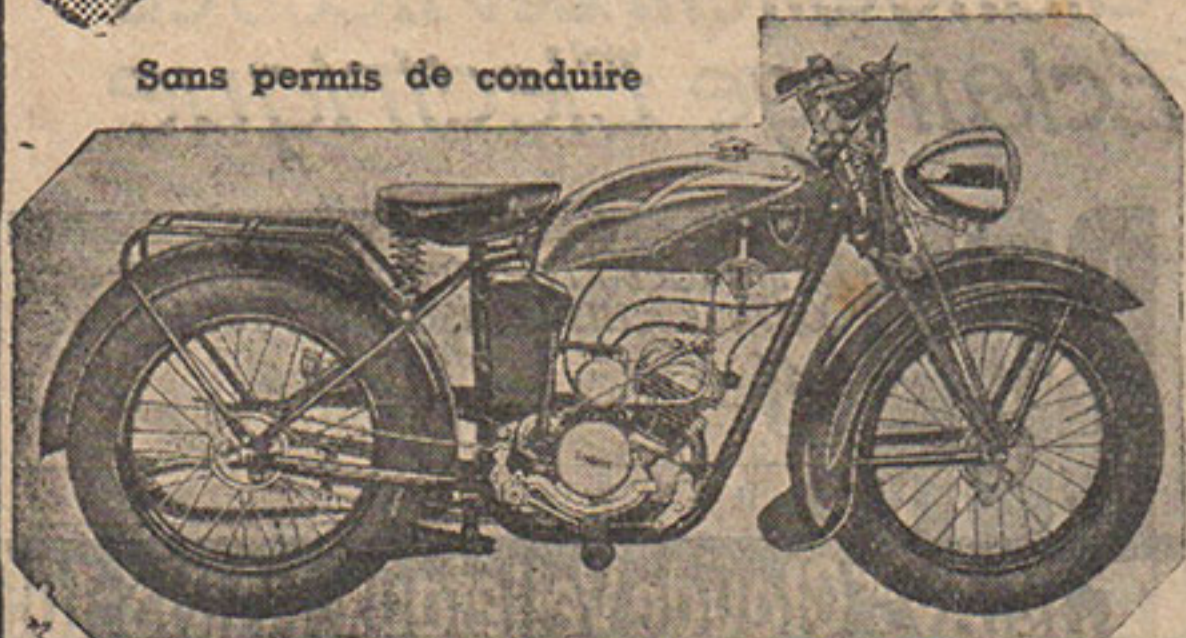
Rolleiflex Rolleicord



UN PALMARES JAMAIS ÉGALÉ !!

Modèle **SUPER CONFORT**
Basse pression

Sans permis de conduire



Vainqueur 6 années consécutives du **BOL D'OR**

1934 - 1935 - 1936 - 1937 - 1938 - 1939

Battant la catégorie supérieure (175 cc.), et couvrant la plus grande distance :

1.631 kms en 24 heures, moyenne 68 kms à l'heure

LA PLUS FORMIDABLE REFERENCE

PARIS-les Pyrénées-PARIS 1938 (Cat. 125 cmc.)

1^{er} Maucourant sur MR. moteur Sachs 100 cmc.

LE NOUVEAU VELOMOTEUR

est équipé du BLOC-MOTEUR SACHS 100 cc
2 vitesses et kick-starter « chaîne unique »



Demandez aux agents de la marque ou à MR le catalogue N° 104 avec description de nos 6 modèles VELOMOTEURS

MANDILLE ET ROUX, Spécialistes du Vélomoteur,
30 bis, Rue des Prairies, 30 bis — PARIS-20^{me}

Modèle déposé

MR... la marque de Qualité...

LIQUIDATION

50

VELOMOTEURS NEUFS et OCCASION
MEILLEURES MARQUES

30

MOTOS NEUVES et OCCASIONS
TOUTES CYLINDREES
TOUTES MARQUES

Prix très intéressants

CONDITIONS DE CREDIT IMBATTABLES

20, Quai de Billancourt

BILLANCOURT (Seine)

QUAND L'HUILE "CUIT" votre moteur vieillit deux fois plus vite

Bien plus que les kilomètres, c'est la chaleur (cause du vernis-collant) qui use votre moteur

Les moteurs de moto devraient durer deux fois plus longtemps, mais l'huile, soumise à de hautes températures, se décompose en formant un "vernis-collant" qui freine les pistons, colle les segments et accroît l'usure.

Seule Texaco *insulée* ne cuit pas
ne forme pas de "vernis-collant"

L'insulation, découverte sensationnelle, permet à Texaco de conserver intact son pouvoir lubrifiant malgré les plus hautes températures. Adoptez Texaco *Insulée* pour un graissage plus efficace et plus durable.



Utilisez le demi-litre BABYTEX
pratique et économique



TEXACO *insulée*
CONTRE LA CHALEUR

Economie sur vos Transports *joie* du Camping... avec un

VELOMOTEUR

MUNI DU CÉLÈBRE

BLOC-MOTEUR

SACHS

FABRIQUÉ PAR LES RÉPUTÉES USINES DU MOYEU "TORPEDO"

avec Changement de Vitesses
et Éclairage Électrique

la Meilleure performance en 24 heures
1631 kms 714 soit
67 kms 990 de moyenne
DU BOL D'OR 1938

FABRICATION FICHEL & SACHS
Schweinfurt S.M.
ALLEMAGNE

BON

Demander la description et la liste des Constructeurs utilisant des Moteurs.

M _____

WILLIAM DUMONT, 12, Av^{ue} Claude Vellefaux, PARIS-10^e



Moto revue

ABONNEMENTS		
UN AN	6 MOIS	3 MOIS
52 N ^{os}	26 N ^{os}	13 N ^{os}
France et Colonies		
45 fr.	23 fr.	14 fr.
UNION POSTALE		
56 fr.	34 fr.	20 fr.
AUTRES PAYS		
84 fr.	43 fr.	25 fr.
MILITAIRES		
25 fr.	12 fr.	6 fr.

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI. FONDÉ EN 1913. — Directeur-Fondateur : Camille LACOME.
 REDACTION, ADMINISTRATION, PUBLICITE : 12, rue de Cléry, PARIS (2^e). — Tél. GUT 73-32 (4 liq. gr.) — C.C. Postal 297-37.

◆ LA MOTORISATION DE L'ARMÉE EGYPTIENNE

Le ministre de la Défense nationale égyptienne a prévu un crédit de 15.000 livres égyptiennes pour l'achat de motos destinées à l'armée et qui seront équipées de mitrailleuses.

On formera en premier lieu une compagnie d'unités motocyclistes. Si on obtient les résultats attendus on en constituera de nouvelles.

◆ LE POIDS MORT DES DIFFÉRENTS VÉHICULES

Voici le poids mort par voyageur transporté pour divers types de véhicules. Ces chiffres ne sont, bien entendu, qu'approximatifs.

Vélocycleur : 45 kg.
 Moto avec siège arrière : 70 kg.
 Voiturette 5 CV, 4 places : 110 kg.
 Autobus : 150 kg.
 Chemin de fer : 1.100 kg.
 Cette estimation est donc nettement en faveur de la moto.

◆ SONDAGES AU MAROC

Des recherches ont été entreprises au Maroc, dans la plaine du Rharb, afin de déceler les nappes de pétrole

dont on suppose la présence dans cette région. Plusieurs sondages ont été effectués, dont un à la profondeur de 2.733 m. qui a provoqué une éruption de gaz hydrocarbures en grosse quantité, fait jusqu'alors inconnu dans le pays.

◆ SERAIT-CE LE SYSTÈME STEWIT ?

La presse franco-polonaise de Paris a reçu dernièrement, de Varsovie, la nouvelle suivante :

« Après onze années d'efforts persévérants, un ingénieur de Varsovie, M. Weckowski a notamment résolu le problème de la substitution des carburants dans les moteurs à explosion, en éliminant l'essence.

Le secret de l'invention réside dans la construction du carburateur. Celui-ci travaille d'une manière normale, mais, au lieu d'être alimenté par de l'essence, il est alimenté par un mélange composé de pétrole brut, d'huile gazeuse, d'huile de colza, d'huile de soya, d'huile de lin, d'alcool à brûler, de térébenthine non rectifiée, de produits lourds provenant de la distillation de la houille et des résidus de l'huile brûlée dans le carter. Toutefois, chacun de ces produits

LES IDÉES DE LA JUSTICE

LA justice a toujours la hantise de la vitesse. Et quand un accident s'est produit elle cherche toujours à apprécier la vitesse des véhicules.

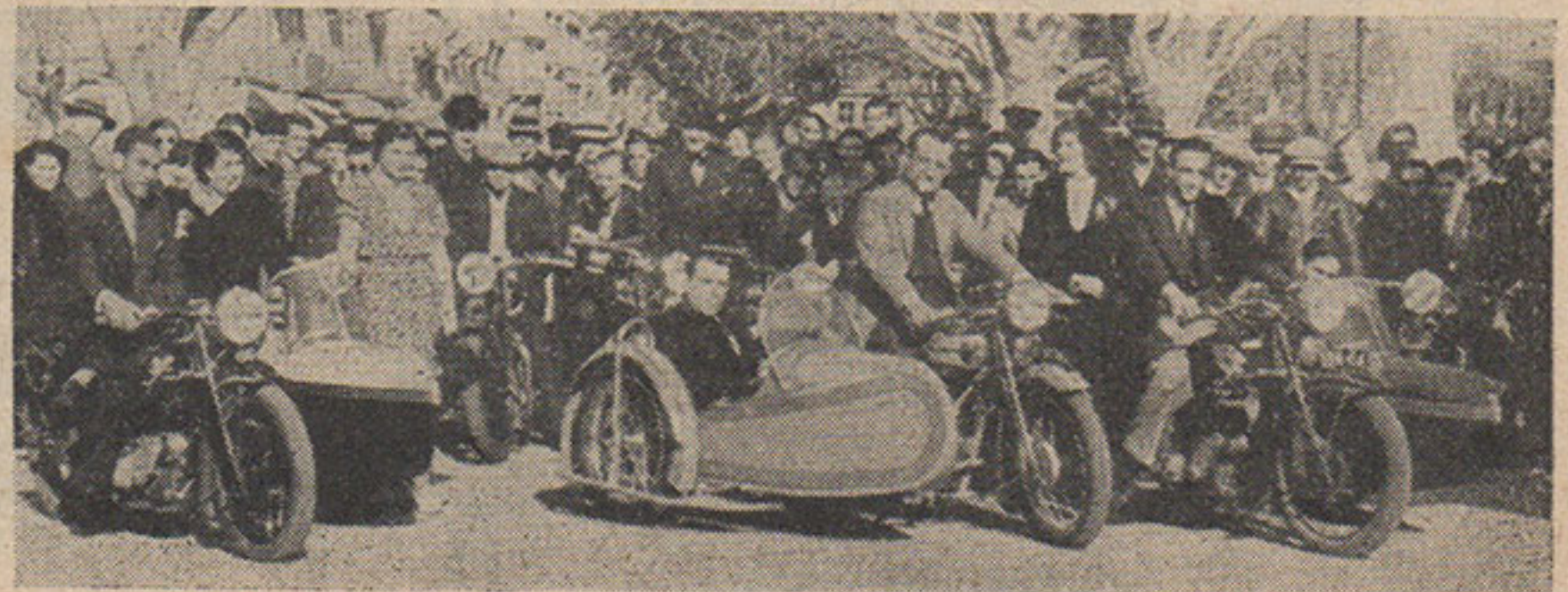
Il n'y a aucun criterium qui lui permette de le faire avec certitude. Le blocage de l'aiguille d'un indicateur de vitesse ne donne aucune indication exacte car on ne sait comment ce délicat instrument peut réagir sous l'effet d'un choc. Mais il est encore une autre indication plus incertaine : c'est celle fournie par les traces des roues sur le sol par suite de leur blocage. On baptise distance de freinage, la traînée des roues sur le sol. C'est là une complète absurdité car il a été prouvé bien des fois, que pour bien freiner une roue ne doit pas être bloquée, ni patiner sur le sol. Il y a même eu des freins de grande classe étudiés pour ne jamais bloquer les roues. Les voitures équipées de tels freins n'auraient jamais laissé sur le sol ces traces de patinage qu'on s'obstine à considérer comme des traces de freinage.

La justice ne peut pas aussi faire état des déclarations des témoins. Tous ceux qui ont vraiment l'expérience des véhicules automobiles savent combien il est difficile d'apprécier même très approximativement la vitesse d'un véhicule qui passe, et jamais l'un deux n'oserait affirmer en justice que tel véhicule roulait à une allure déterminée. Il n'y a guère qu'un cas où l'on puisse donner une indication : quand on suit un autre véhicule, et encore faut-il tenir compte de l'inexactitude d'un compteur. Pour un témoin qui se trouve sur la route, un véhicule automobile donne toujours une impression de vitesse.

Faire de la vitesse, à priori, une faute, et juger de la vitesse sur des indications dépourvues de toute valeur, sont deux erreurs judiciaires qu'on ne devrait plus avoir à constater aujourd'hui.



Le départ d'une sortie motocycliste organisée par M. Peirano, agent Peugeot à Cannes.



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

peut être employé séparément. Outre le côté technique de la question, cette invention possède d'immenses avantages.

« Des experts civils et militaires ont examiné le nouvel appareil qui se révèle d'un grand intérêt pour la défense nationale. L'appareil appelé Z.W.I., par son inventeur, peut être, en effet, adapté à tous les types de moteur d'avions ou de tanks. D'autre part, l'adaptation de cet appareil à un moteur normal est peu coûteuse ».

Ne s'agirait-il pas de l'ingénieur Witkowski, inventeur du système Stewit, dont nous avons entretenu nos lecteurs, voici près de trois ans.

NOUS avons vu que la nouvelle Vélocette de course est équipée d'une transmission acatène. D'autre part, les machines de série à transmission acatène donnent, depuis un nombre respectable d'années, entière satisfaction. Il est d'ailleurs regrettable que les marques qui utilisent cette transmission n'aient pas su en faire valoir les mérites et n'aient pas, chiffres en main, démontré la sécurité absolue des engrenages à condition qu'ils soient largement calculés et bien graissés. Personnellement, nous n'avons jamais eu la moindre anxiété à ce sujet. Nous avons eu, avant la guerre, des polycylindres à transmission acatène et sans avoir jamais connu le moindre ennui. Et il y a eu non pas des polycylindres, mais des monocylindres qui ont toujours fonctionné à l'entière satisfaction de leurs propriétaires. En fait, nous avons de remarquables transmissions acatènes au temps des transmissions par courroies qui nous donnaient pas mal de pépins. Mais pensez ? Cette souplesse prétendue de la courroie, cette facilité de réparation, toutes ces qualités imaginaires on les a invoquées tant de fois contre les engrenages et contre la chaîne. Et il est assez piquant de

remarquer que l'on avait commencé par les engrenages : engrenages sur le tricycle de Dion-Bouton par exemple. Plus tard, la Moto Cardan était un remarquable dessin. La Georgia Knapp avait une transmission par engrenages. La Peugeot, tiers de litre, avait une transmission mixte engrenages et chaîne. Même transmission sur la quatre cylindres Clément. Pourquoi n'avoir pas dès lors développé ou la transmission par engrenages ou la chaîne qui avaient tant de succès. Imaginez qu'on ait adopté pour la bicyclette une transmission à courroie ! Une telle tentative n'eut-elle pas semblé un peu ridicule. Nous savons, depuis toujours, que la courroie glisse par temps humide, qu'elle a un mauvais rendement, que par sa tension elle fatigue les paliers et qu'elle n'est pratique que si la distance entre axes est considérable. Cela ne nous a pas empêchés de défendre la courroie. Reconnaissons toutefois qu'elle est souple, silencieuse, facile à réparer, mais à condition qu'il ne s'agisse de transmettre que de faibles puissances, d'où son emploi fréquent dans la construction automobile pour l'entraînement des dynamos ou des pompes à eau. Mais comme moyen de transmission entre le moteur et la roue arrière, la courroie était tout à fait insuffisante et tous ceux qui, comme nous, en ont

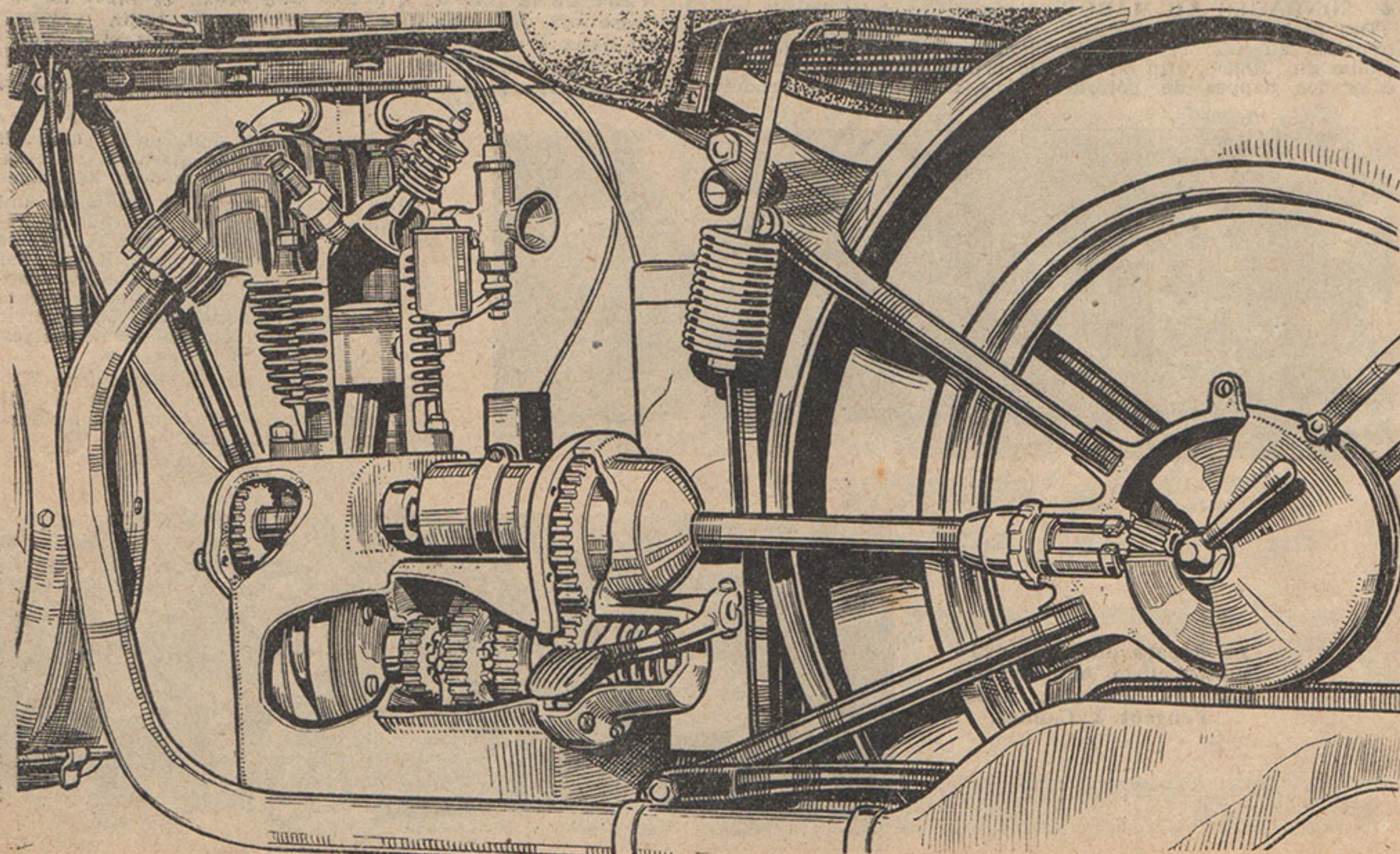
fait l'expérience pendant une quinzaine d'années, seront de notre avis. La courroie qui battait tous les records des pannes était la courroie torse, en cuir de buffle disait-on. Une chose certaine était qu'elle jouait des tours pendables. Enfin la courroie est enterrée, bien enterrée et si nous lui prêtons quelques mérites, c'est qu'elle évoque des souvenirs de jeunesse. Qu'elle repose en paix.

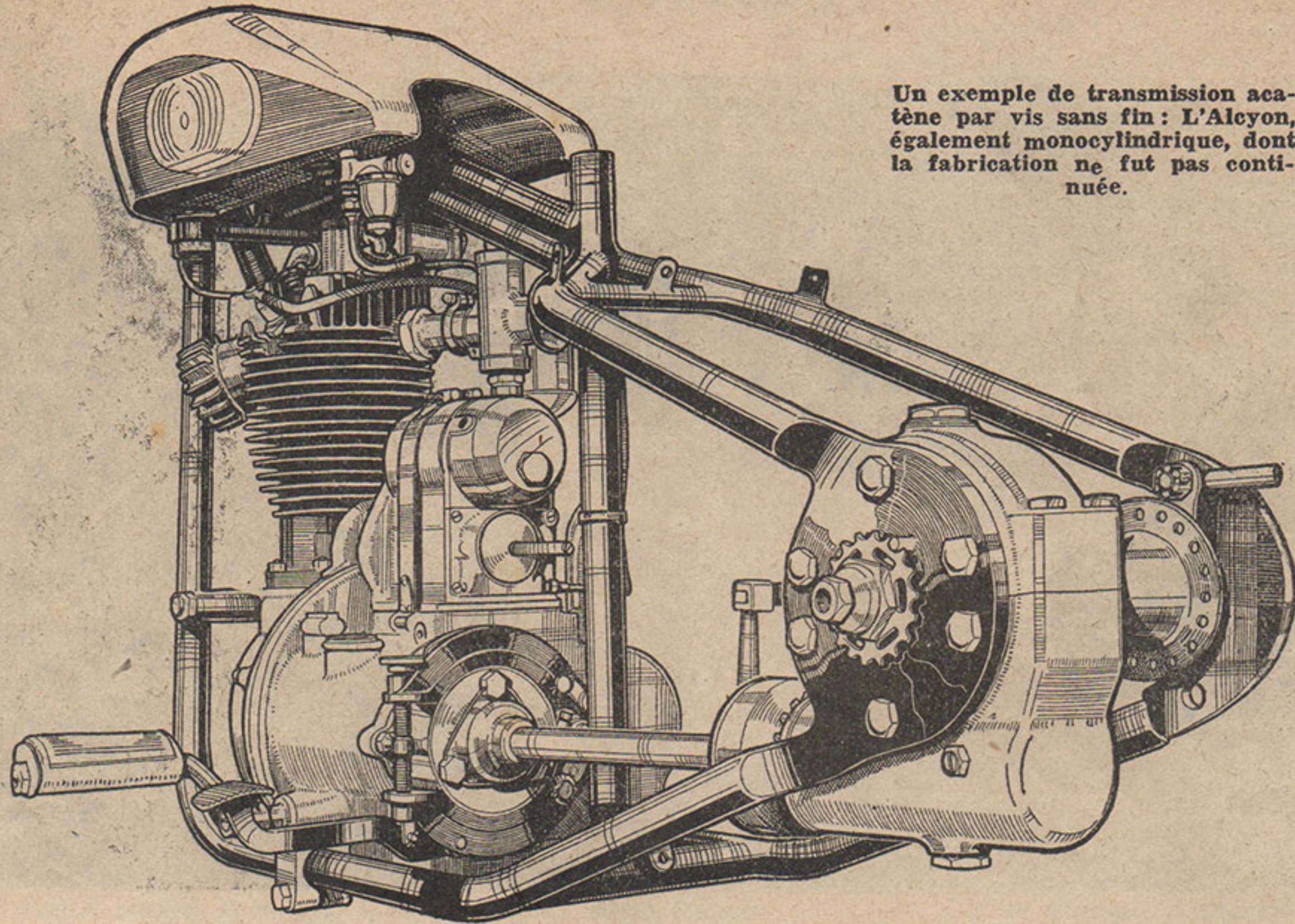
Actuellement, la lutte se déroule entre la chaîne et le cardan. Et l'excellence de ces deux transmissions ressort de l'impossibilité où l'on est de donner la supériorité à l'une ou à l'autre. On emploie la chaîne dans les pires conditions possibles. Une chaîne bien protégée et bien lubrifiée durerait autant que la machine, mais l'établissement d'un bon carter de grande chaîne coûterait cher, et nous verrions disparaître une des qualités essentielles de la chaîne, c'est-à-dire son bon marché relatif. Le prix d'une transmission à chaîne sous carter serait à peu de chose près celui d'une transmission par engrenages. Et il est possible que dans ce cas le choix de la clientèle se porte sur la transmission acatène qui a le gros avantage de n'avoir jamais besoin d'être réglée, ou si rarement. Dans les deux cas, chaîne sous carter et transmission acatène, une roue arrière à broche est indis-

Crevé des organes moteurs et de la transmission acatène de l'Ultima 500 cmc. monocylindrique.

Un relai à la boîte de vitesses permet d'obtenir six rapports différents.

TRANSMISSIONS





Un exemple de transmission acaténe par vis sans fin : L'Aleyon, également monocylindrique, dont la fabrication ne fut pas continuée.

ACATÈNES

pensable et cela ne gêne rien. Il n'y a plus guère au monde que deux ou trois machines à chaîne sous carter, et elles ne sont pas exactement bon marché. On est trop tenté d'oublier ces questions de prix qui ont une telle importance pratique.

Il faut se représenter la difficulté d'établir un bon carter de grande chaîne qui laisse une accessibilité et une facilité de réglage suffisante et qui, en cas de rupture de la chaîne, évite le coincement des pignons. Cela est extrêmement grave, beaucoup plus grave qu'une rupture de dents d'engrenages qui entraîne la ruine des pignons, mais ne bloque pas, ou très rarement la roue AR. Mais à cela on peut objecter qu'il n'y a aucune raison pour qu'une chaîne protégée et efficacement graissée vienne à casser. Le point faible d'une chaîne c'est le maillon de jonction, car la résistance de tout organe mécanique dépend de sa partie la plus faible. Dans une transmission par chaîne fonctionnant sous carter et qui n'aura pour ainsi dire jamais à être démontée, un maillon de jonction ne serait plus nécessaire. La tension n'aurait, elle aussi, besoin que d'être réglée de loin en loin, en admettant qu'on n'emploie pas un dispositif de tension automatique. La question reste donc très ouverte. Si à nos transmissions par chaîne exposée nous substituons une transmission par chaîne sous carter, nous atteignons à peu près le prix d'une transmission à engrenages. Et alors il est vraisemblable qu'on préférera cette dernière

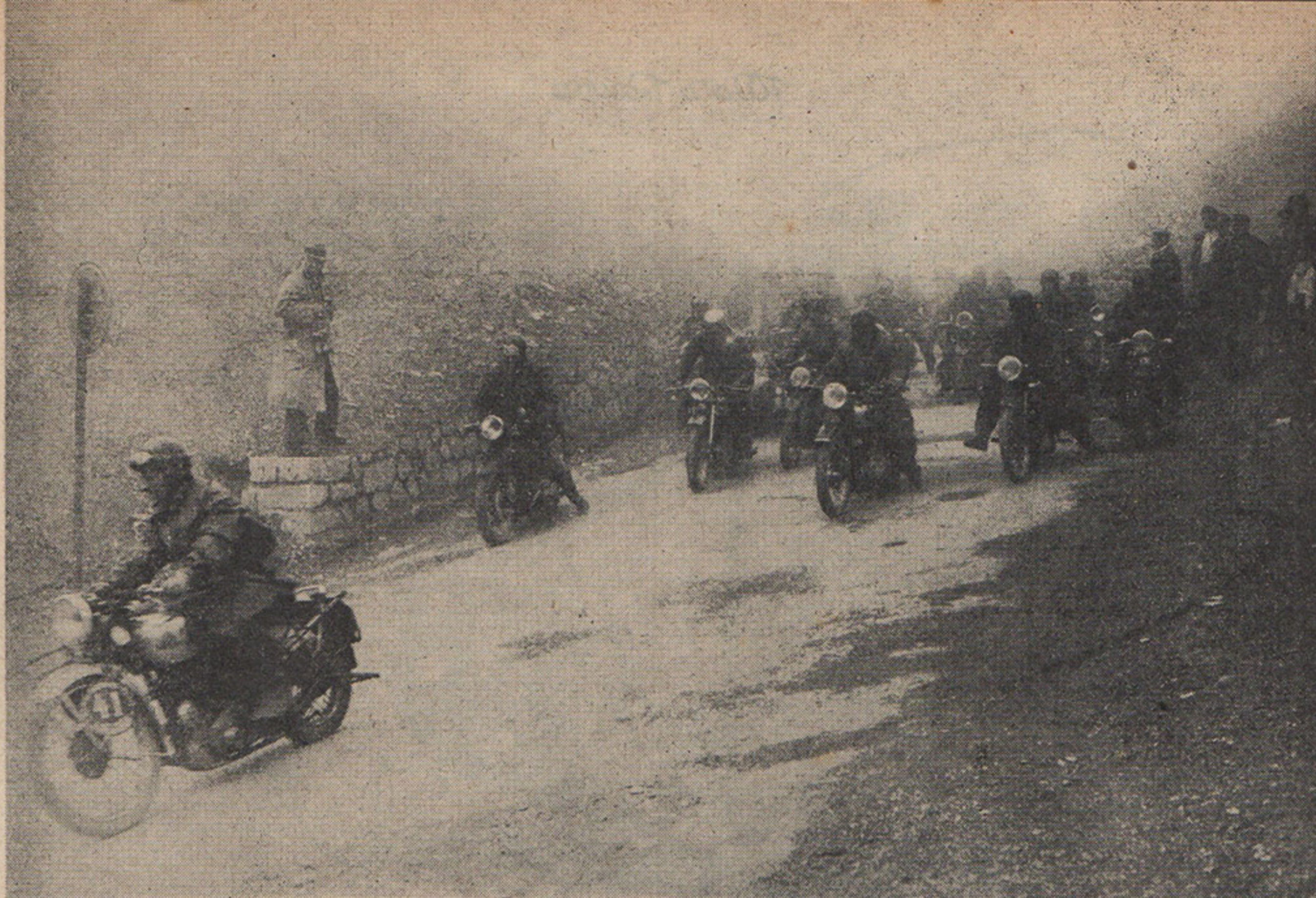
plus nette, plus propre et peut-être plus conforme à la technique automobile.

La construction automobile jouit d'un incontestable prestige. Pour combien le moteur à quatre cylindres est-il le moteur idéal de la moto et la transmission par engrenages la transmission parfaite, uniquement parce que ce sont des systèmes classiques de la mécanique automobile. Cela n'est pas toujours très raisonnable, car une moto ne doit pas être une auto en miniature. Toujours est-il que, à prix égal, la clientèle préférera, croyons-nous, la transmission par engrenages à la chaîne sous carter. Et cependant cette dernière, bien réalisée, doit donner des résultats remarquables. Quant aux motos populaires, la chaîne non protégée est bon marché et rustique. Cette transmission n'est-elle pas universellement utilisée sur les bicyclettes et pourtant il y a eu des machines acaténes qui ont eu un certain succès et qui étaient des merveilles de mécanique. Les machines à chaîne sous carter ont été, elles aussi, très nombreuses, mais on n'en fait plus guère. Et, cependant, nous fournissons la puissance musculaire et nous avons intérêt à avoir une chaîne protégée et lubrifiée dont le rendement mécanique est meilleur que celui d'une chaîne couverte de boue. Mais il y avait la complication, le poids. Et d'ailleurs un carter serait à peu près impossible à réaliser avec les changements de vitesse actuels à dérailleur. Si le carter de chaîne a dis-

paru de la construction cycliste, ne nous attendons peut-être pas à le voir se répandre dans la construction motocycliste. Il ne pourrait d'ailleurs réussir qu'avec un système de tension automatique de la chaîne. Cela n'est pas un problème facile et il est plus aisé de le poser que de le résoudre. Ainsi la chaîne sous carter qui apparaît à première vue comme très séduisante et qui, entre les mains d'un motocycliste soigneux, donne des résultats excellents, se trouve écartée de la construction motocycliste courante. Et nous croyons que tout comme à présent, nous trouverons la transmission par engrenages sur un certain nombre de machines de luxe, et la transmission par chaîne non protégée sur les machines populaires. Quant aux motos sport, la chaîne offre la possibilité de changer aisément de démultiplication, ce qui est un gros avantage pour la compétition. Le changement du couple d'une transmission par engrenages est beaucoup plus compliqué et plus coûteux.

On considère généralement que la transmission par engrenages nécessite obligatoirement le montage transversal du moteur et du changement de vitesse dans le cadre. Cela n'est pas exact. Avec deux couples conique, le problème est résolu. Cela n'est pas plus compliqué que diverses solutions employées pour déporter l'arbre de transmission, si les engrenages sont largement calculés et les bâtis assez rigides, il n'y a rien à résoudre. On peut, et c'est ce qui a fait utiliser cette construction, adapter aisément un même modèle de groupe ou de changement de vitesse soit à la transmission par chaîne, soit à la transmission par engrenages.

RAVISSE.
(à suivre)



PARIS-LES PY

Le groupe rouge dans la descente du Tourmalet. Perrin (O.K. Suprême) prend la tête du peloton et la gardera jusqu'à l'arrivée à Tarbes.

Les représentants du Motor-Club : Florit (Side 600). Antoine (250), qui fit une remarquable performance, et Lecourt, qui devait abandonner dès les premières heures.

Quelques échos de P.P.P.

DANS les classements qui ont été publiés, le nom de Dubuet était suivi de l'indication « Motobécane », par suite d'un malentendu au pesage.

En réalité, Dubuet reste toujours sur « Motoconfort », marque pour laquelle il fait équipe avec son ami Lhuissier.

Lhuissier, que nos lecteurs connaissent bien, qui a, cette année, comme toujours, fourni une belle course rapide et régulière, nous a informés qu'il abandonnerait la compétition.

P.P.P. 1926 aura été sa première épreuve, P.P.P. 1939 sera, paraît-il, la dernière.

D'après les renseignements que nous avons eus, ils en serait d'ailleurs de même d'autres coureurs qui ont tenu la vedette pendant plusieurs années et qui abandonneraient maintenant la compétition pour se consacrer à leurs affaires.

Sous réserves, citons les noms de : Jean, Hordelalay et Durand qui ne disposent plus suffisamment de temps pour effectuer la préparation nécessaire pour toute épreuve.

× × ×

Vaury, que nous avons indiqué sur X...-Bernardet est parti en réalité sur Gnome-Rhône-Bernardet.

× × ×

Le jeune amateur Antoine a fait une très belle course. Il s'est assuré le plus



beau prix, la moto Terrot offerte par le « Petit Parisien », et, pourtant, il avait beaucoup hésité à prendre le départ. En effet, la moto qu'il montait est celle qui lui avait déjà servi pour le Bol d'Or et il n'avait pas eu le temps de changer les pièces qui lui paraissaient affaiblies. Il n'a pas à regretter d'avoir, malgré tout, risqué sa chance.

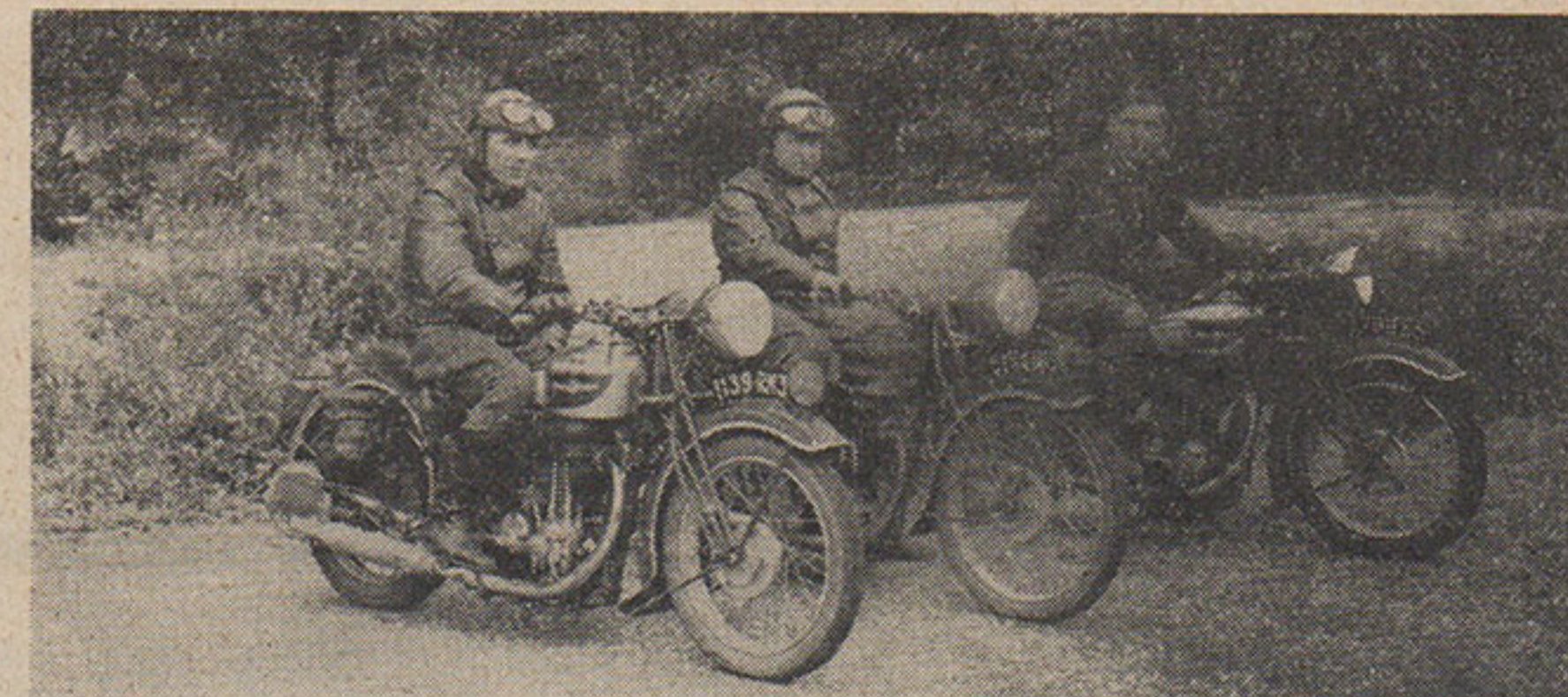
× × ×

Chevalier et Hordelalay avaient tous deux monté sur leurs Motobécane des suspensions AR créées par le premier nommé. Dans notre prochain numéro, nos lecteurs trouveront une photographie de cette suspension.

Ils pourront voir également la suspension de Onda, montée sur sa Magnat-Debon, depuis quelques mois déjà.

× × ×

Dans la montée du Tourmalet, le maximum des points de bonification possible était de 5. Nombreux sont les pilotes qui auraient pu en avoir davantage si le règlement l'avait permis. Nous ne pouvons donner les temps exacts, ceux-ci étant pris à la



minute, mais nous indiquons ci-dessous les six concurrents qui ont accompli, dans un temps à peu près égal, les montées les plus rapides.

LES MEILLEURS TEMPS AU TOURMALET

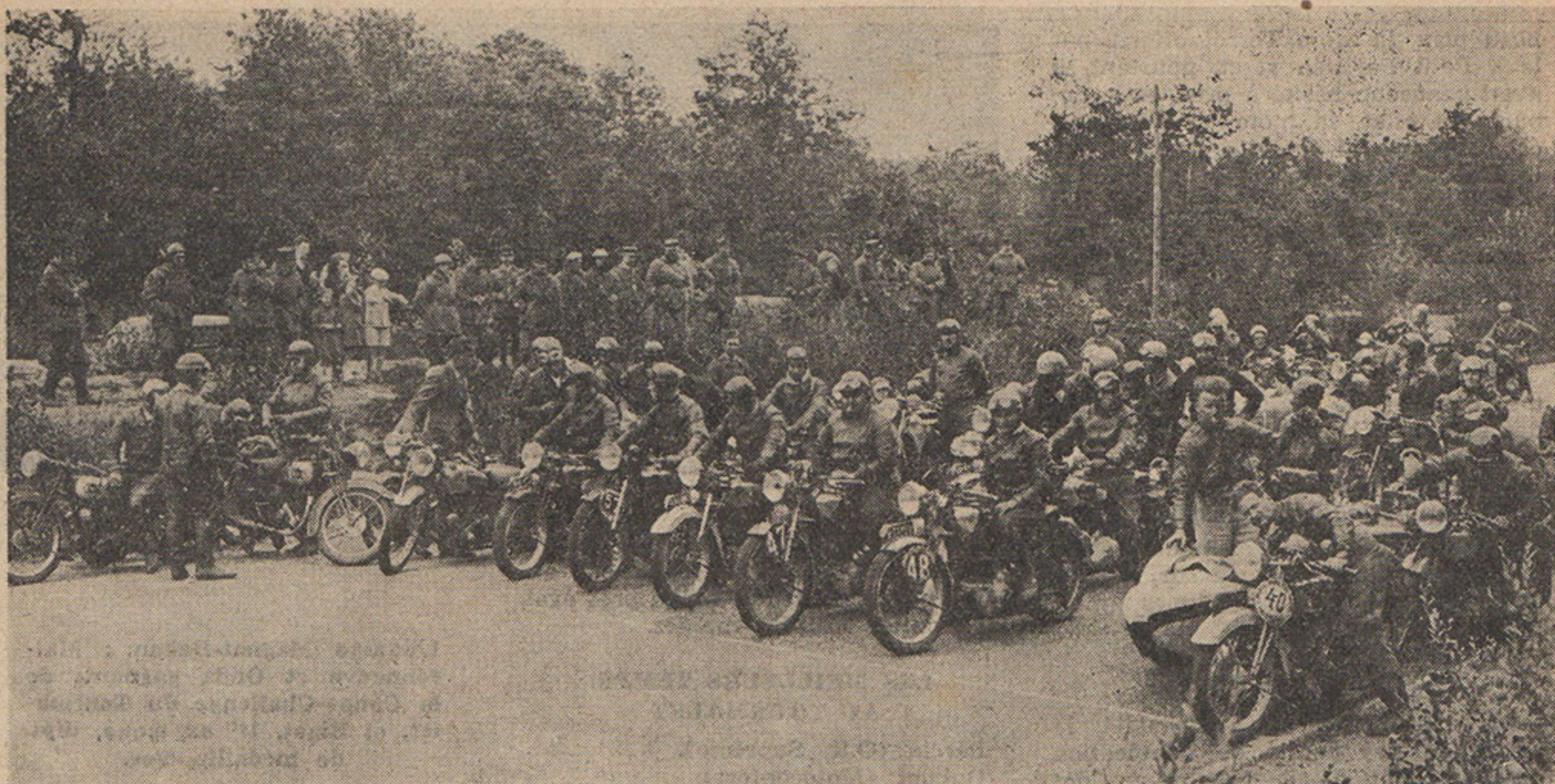
Perrin (O.K. Suprême).
Dubuet (Motoconfort).
Onda (Magnat-Debon).
Maisonneuve (Magnat-Debon).
Naas (Gnome-Rhône).
Bernard (Gnome-Rhône).

L'équipe Magnat-Debon : Maisonneuve et Onda gagnants de la Coupe-Challenge du Tourmalet, et Bigot, 1^{er} ex æquo, dipl. de médaille d'or.

En haut du col du Tourmalet, quelques instants de repos avant la descente. A gauche : Perrin; au centre : Tinoco, Chevalier et Adnet ; à droite : Maisonneuve et Quercy.

RENEES-PARIS





A Montlhéry, sur la ligne de départ, une partie des importantes équipes Motobécane et Motoconfort. De gauche à droite : Lhuissier, Passet, Leroy, Chevallier, Hordelalay et Morga, qui sont tous classés d'excellente façon.

L'équipe Terrot : Wagner, Dalmas, Desmarais, Godart, Chappelle, Mei, Salez, Quercy.

A Montlhéry, la marge était de beaucoup plus importante et les « rapides » ont pu, sans être limités, bénéficier intégralement de leurs possibilités.

Voici les deux meilleures performances :

LES 10 MEILLEURS TEMPS A MONTLHERY

Onda (Magnat-Debon)	21' 21"
Perrin (O.K. Suprême)	21' 50"
Passet (Motobécane)	22' 12"
Dubuet (Motoconfort)	22' 14"
Chevallier (Motobécane)	22' 22"
Tinoco (H.D. Bernardet)	22' 38"
Lhuissier (Motoconfort)	22' 36"

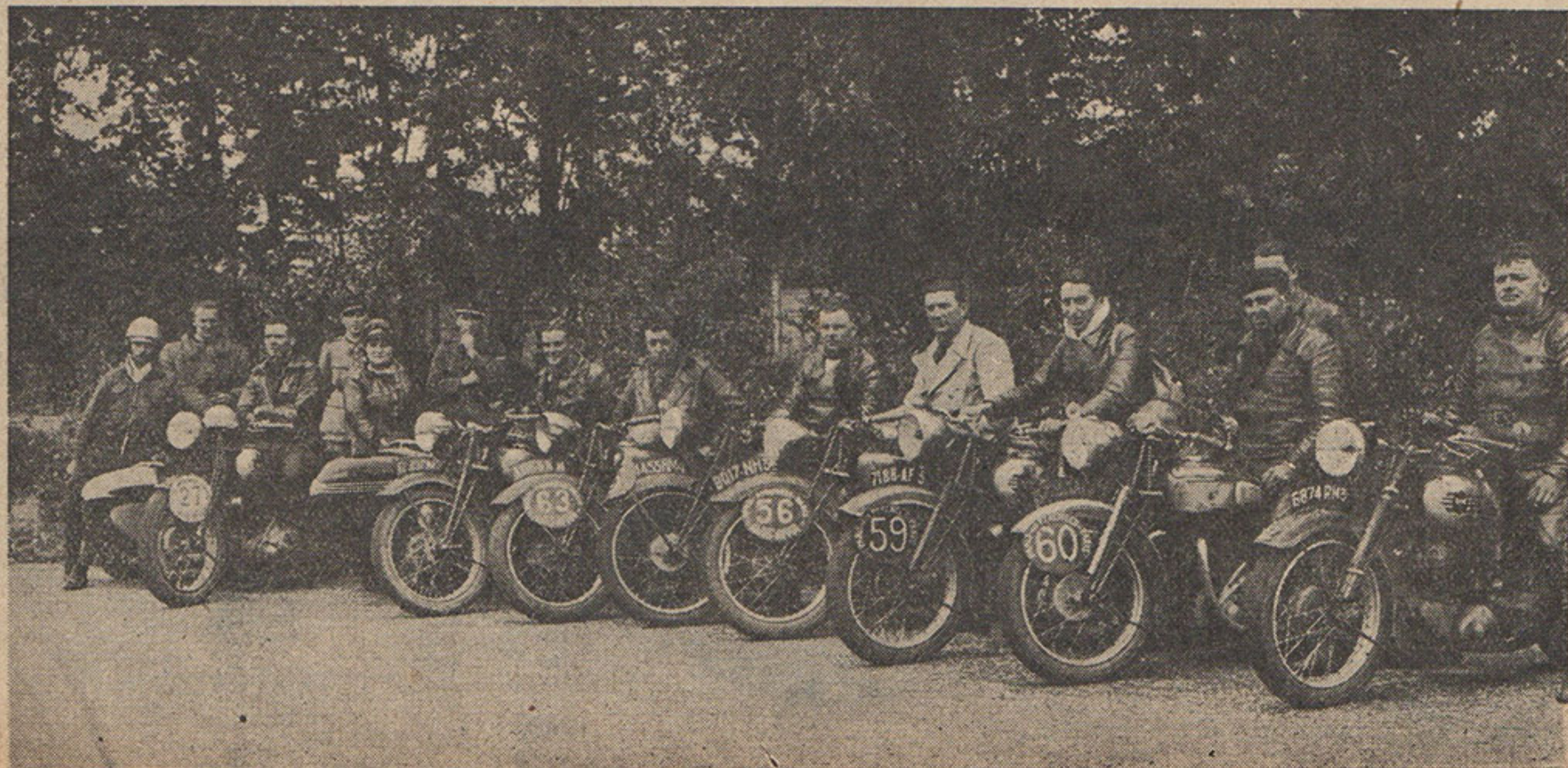
Adnet (Motobécane)	22' 49"
Leroy (Motobécane)	23' 10"
Naas (Gnome-Rhône)	23' 11"

Les ravitaillements avaient été assurés sur tout le parcours par les Etablissements Desmarais frères, qui donnent chaque jour de nouvelles preuves de leur intérêt pour le sport motocycliste.

× × ×

La distribution des récompenses de P.P.P. aura lieu, comme l'année passée, à l'époque du Salon, et donnera lieu à une petite fête amicale.

Mais les huiles Olazur ont tenu à ce que des amateurs qui ont droit aux

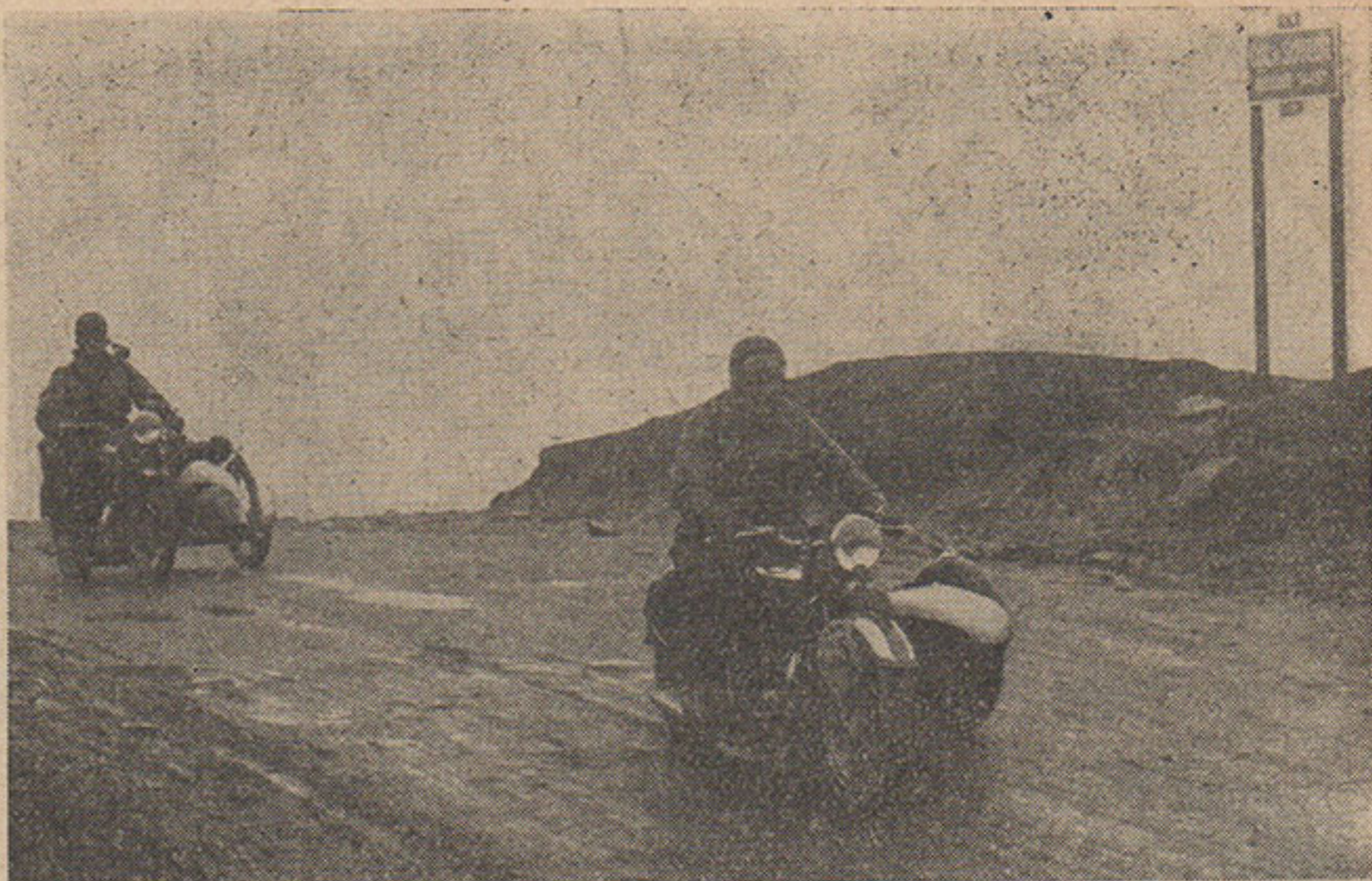


NE DEBRAYEZ JAMAIS, SI CE N'EST POUR VOUS ARRETER OU CHANGER DE VITESSE

Au col du Soulor, Jean (Motobécane-Bernardet) suivi de Duprat (Motobécane-Impérial).

Au centre : la belle 250 culbutée Terrot, offerte par « Le Petit Parisien », gagnée par l'amateur Antoine.

En bas : Hordelalay et Chevalier aux côtés des dirigeants des Bougies Ré.V. dont ils se sont servi avec plein succès dans Paris-les Pyrénées-Paris.



remboursements qu'elles ont offerts, en bénéficiant dès maintenant et les intéressés recevront leurs primes par poste.

× × ×

La plupart des machines témoignent d'un réel souci de présentation et de préparation. Au départ, les profanes eux-mêmes purent admirer l'émail et les chromes étincelants des belles culbutées, la ligne harmonieuse et le luxueux équipement des sidecars. C'est une excellente propagande pour la moto.

× × ×

Cette bonne impression se confirma d'ailleurs tout au long du parcours, et jusqu'au retour à Versailles.

Si la presque totalité des motos était recouverte d'une boue glorieuse, qui atteste des intempéries dont les participants eurent à souffrir, les moteurs ne perdaient pas l'huile en abondance, comme il était de mise, voici seulement quelques années. La moto subit d'incessants perfectionnements qui la rendent de plus en plus conforme aux exigences du grand tourisme rapide. Les résultats de P.P.P. constituent une démonstration de premier ordre.

× × ×

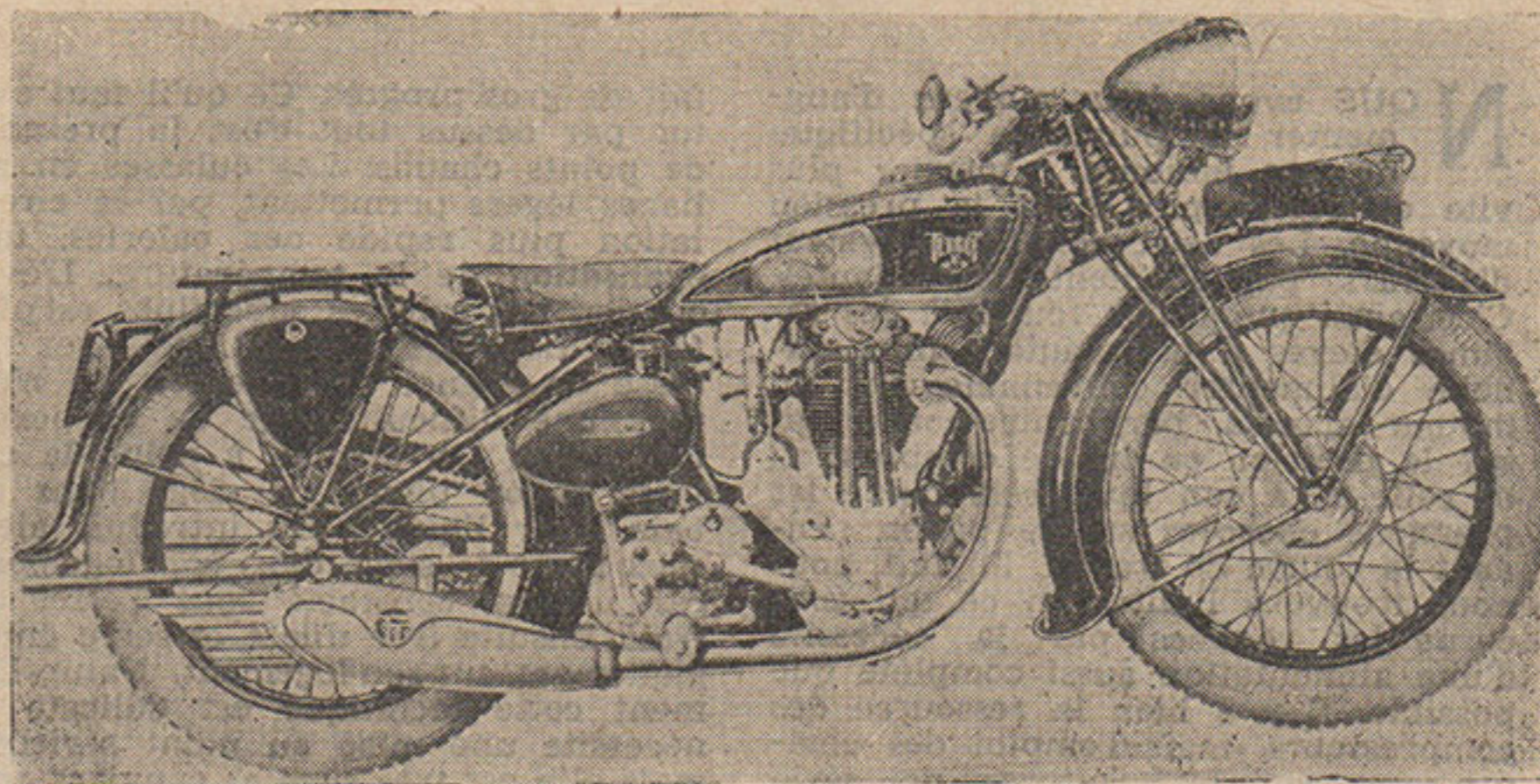
Sur le lieu de l'arrivée, mais bien avant l'heure, nous fûmes assez surpris de voir le passager de Lecourt, qui n'est autre que Petri, son camarade de club, qui court en petites cylindrées. Tout s'expliqua lorsqu'il nous mit au courant des malheurs de son co-équipier, que son embiellage lâcha à Tours.

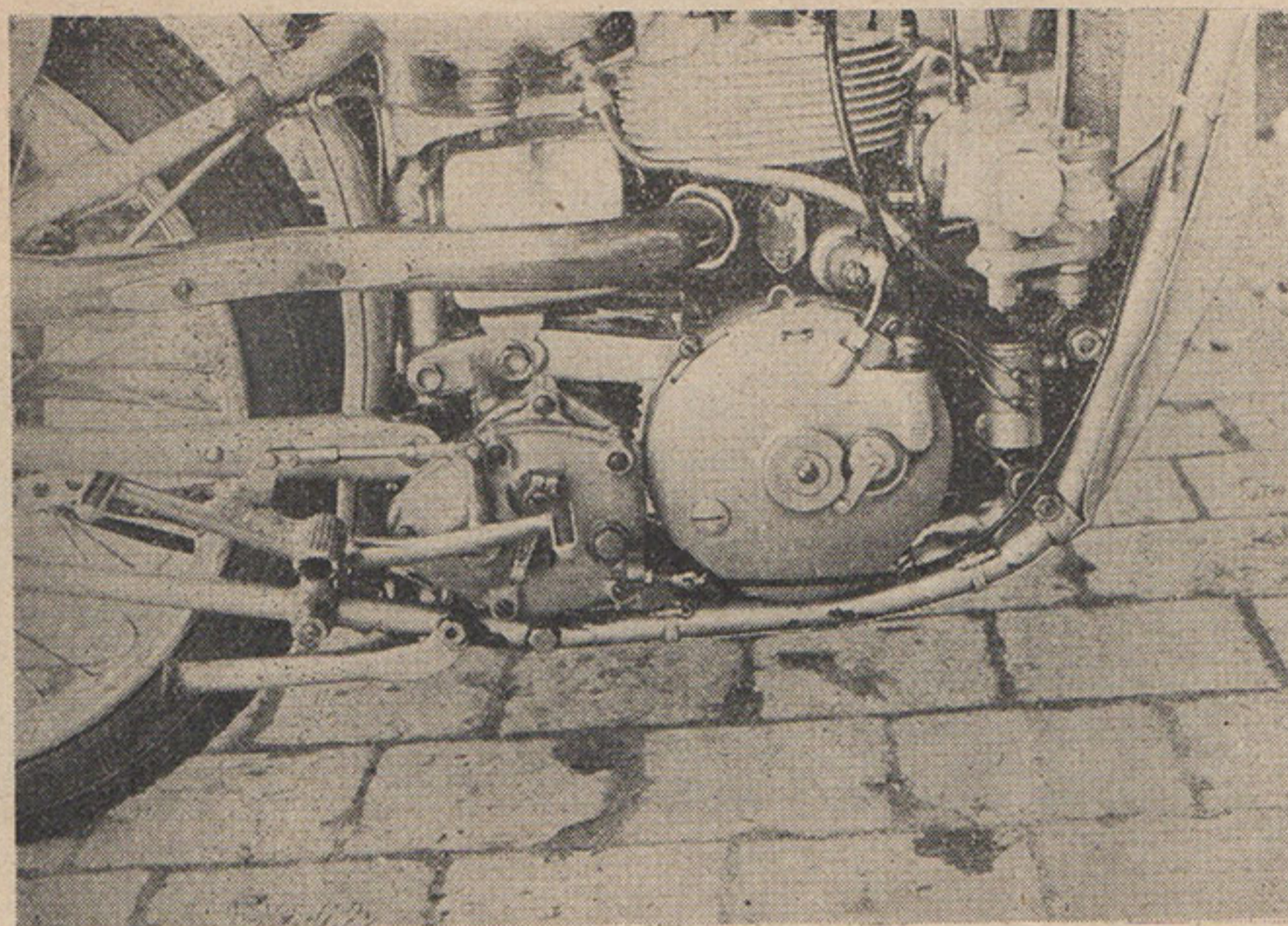
× × ×

La pluie, qui fut abondante durant le parcours, consentit à faire trêve pour le dimanche après-midi, de sorte que nos valeureux coureurs firent leur entrée au milieu d'une foule imposante, dans une véritable apothéose.

× × ×

Les concurrents de province qui n'ont pas hésité à faire un large déplacement, la veille du départ, ont droit à de légitimes félicitations.





VERS DES TAUX DE COMPRESSION PLUS ELEVES

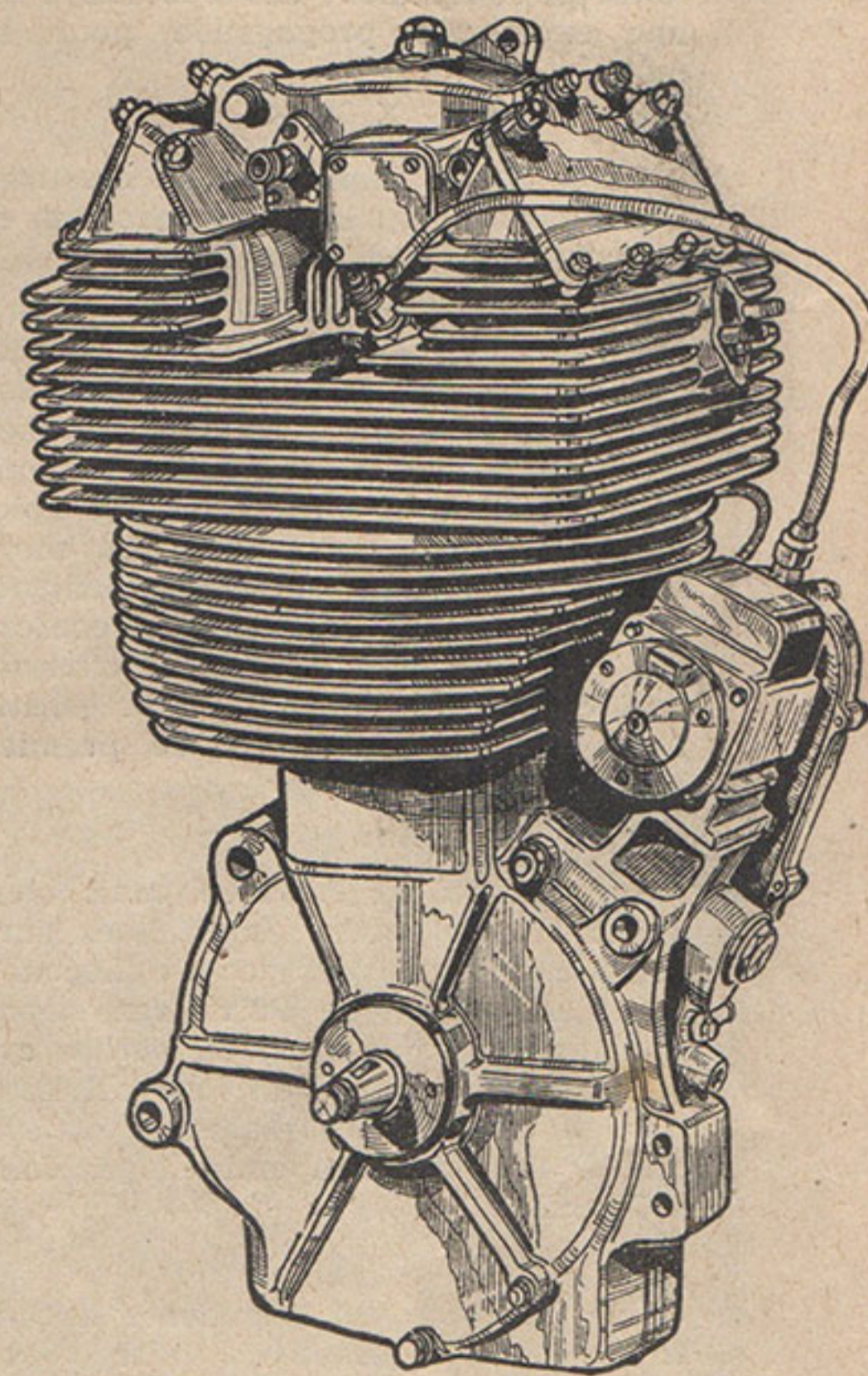
Ci-contre : L'emploi de compressions élevées ou de dispositifs de suralimentation provoque une élévation de température qu'il faut corriger par une étude sérieuse du refroidissement. Voici la D.K.W. 250 à refroidissement par eau qui remporta les Grands Prix de l'U.M.F. en 250 cmc.

NOUS avons deux moyens d'augmenter la puissance spécifique de nos moteurs : tourner plus vite et porter plus haut la pression moyenne. Les deux conditions restent d'ailleurs partiellement dépendantes. C'est ainsi que si l'on tourne à des régimes élevés il est d'autant plus difficile d'alimenter convenablement un moteur et cela, par contre-coup, agit sur la pression en fin de compression et celle-ci, à son tour, commande les pressions exercées sur le piston pendant la course de travail. En fait, nous nous trouvons limités en ce qui concerne les régimes par la nécessité d'une alimentation aussi complète que possible. Il y a bien la ressource des compresseurs, mais l'emploi des compresseurs sur les voitures de série reste plutôt limité, pour de multiples raisons. Il faut, d'autres part, considérer l'importance des efforts d'inertie qui s'exercent sur les organes alternatifs. Il y a également les difficultés de graissage au delà d'une certaine vitesse linéaire du piston. Donc, nous plafonnons en ce qui concerne les régimes et si certains moteurs de course à faible cylindrée unitaire atteignent les 7.000 t/m., c'est là un régime au-dessous duquel doivent rester nos moteurs à cylindrée unitaire moyenne, de l'ordre de 500 cmc. par cylindre. En somme, les régimes n'ont pas subi d'accroissement bien sensible au cours des dernières années et il ne faut pas escompter, au moins pour plusieurs années, un grand développement de ce côté. On a en particulier trop compté sur la suralimentation pour transformer des veaux en chevaux de pur sang, mais sans résultat bien intéressant et parfois au prix de très gros ennuis.

Quant à augmenter la pression moyenne, nous sommes, dans ce certaines limites, dans l'impossibilité de les porter très haut. C'est la détonation qui en est cause, elle peut provenir : soit d'un échauffement exagéré des parois, soit d'un mauvais dessin de la culasse, soit du nombre d'octane du carburant. Le dessin des culasses a

fait de gros progrès. Ce qu'il faut éviter par dessus tout c'est la présence de points chauds. Les culasses en alliages légers permettent, par la circulation plus rapide des calories, une égalisation de la température. L'évacuation des calories superflues est plus facile. La culasse en alliage léger n'a cessé de gagner des adeptes. Ce n'est plus une difficulté que de rapporter des sièges. On chauffe à peine la culasse et on plonge le siège dans un bain d'air liquide. On introduit alors sans peine le siège dans son logement, car il s'est contracté sous l'effet du froid. Ensuite, il se dilate et serre énergiquement sur son logement. Naturellement cette technique est délicate et nécessite une mise au point sérieuse, mais elle est très sûre et convient très bien à la construction en grande série. Les soupapes représentent des points chauds et ne permettent pas des taux de compression aussi élevés que les distributions rotatives. Mais quand ces dernières sortiront-elles ? Ce sera le gros progrès de demain, car rien n'annonce encore la réalisation pratique de la turbine à explosion. Quant aux moteurs toriques autour desquels on a fait tant de bruit, il y a quelques années et qui forment le chaînon intermédiaire entre le moteur à bielles et vilebrequin, d'une part, et la turbine, d'autre part, il n'en est plus guère question maintenant. Cela n'empêche d'ailleurs pas leur principe de présenter un intérêt considérable.

L'étude des formes a donné aux chambres d'explosion n'a, surtout dans la construction automobile, peut-être pas encore été poussée à fond. On en vient, semble-t-il, et de plus en plus aux soupapes en tête qui permettent de réaliser des formes de chambres où la détonation se produit moins aisément. Offrant une moindre surface pour un même volume, elles sont plus faciles à refroidir, et elles permettent une propagation plus régulière de la flamme. Mais, dans la construction automobile, on emploie des culasses plates, très inférieures aux culasses hémisphériques couramment utilisées



Un exemple typique de moteur de course moderne. L'augmentation du taux de compression a nécessité un renforcement général des organes, une augmentation de la surface des ailettes, l'emploi de métaux bons conducteurs. On utilise également la circulation d'huile chargée de graisser la distribution pour évacuer l'excédent de calories.

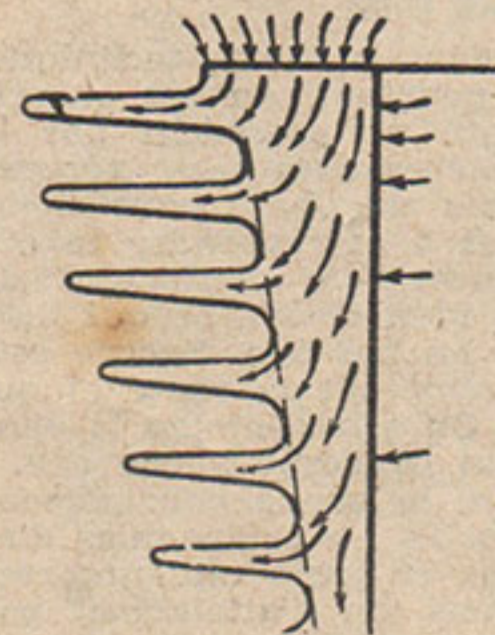
dans la construction motocycliste. La raison en est que pour une voiture, la culasse hémisphérique rend le dessin de la distribution plus difficile et entraîne presque fatalement l'adoption d'arbres à cames en tête. Il est certain néanmoins que le moteur de moto est, au point de vue de la puissance spécifique, en avance sur le moteur de voiture. Des puissances de 50 ou 60 CV au litre sont fréquemment atteintes sur des motos de sport construites en série, mais un moteur de voiture de 4 litres qui donne une centaine de CV est tout à fait exceptionnel.

Mais à côté des améliorations apportées aux moteurs et plus particulièrement à la chambre d'explosion, il faut considérer le perfectionnement des carburants. Et dans ce domaine nous devons beaucoup à l'aviation. On sait ce qu'il faut entendre par nombre ou indice d'octane. Parmi les produits composant le pétrole, l'octane est le moins détonant et on l'a choisie comme étalon. En fixant conventionnellement son nombre à 100, on lui compare les autres carburants et on mesure leur valeur antidétonante (on devrait plutôt dire indétonnante. Un carburant qui marque 65 à donc 65/100

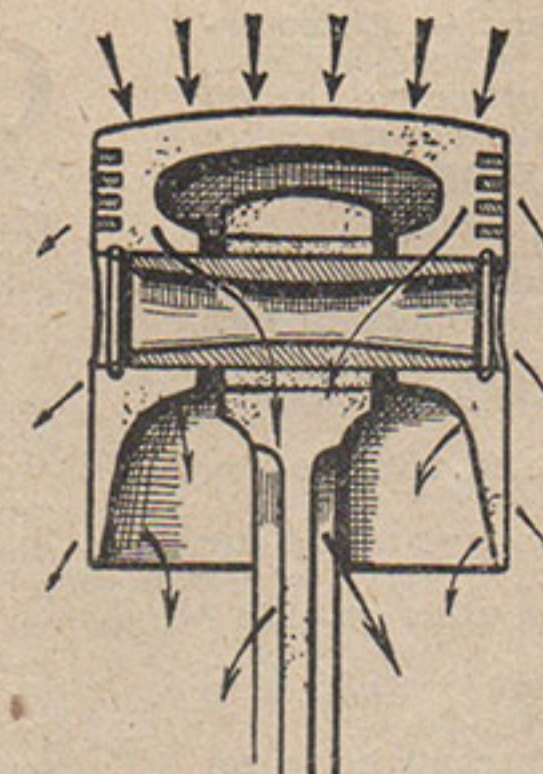
de la valeur antidétonante de l'octane pur. Dans certaines conditions, on peut même réaliser des carburants dont le chiffre d'octane dépasse celui de l'octane même. Il y a trois moyens d'augmenter les pouvoirs antidétonants d'un carburant. On peut tout d'abord par des méthodes modernes et en particulier par le cracking, obtenir une amélioration sensible. On peut ensuite ajouter des produits antidétonants comme le plomb tétraéthyle. L'action de ces produits est d'ailleurs mal connue et on constate surtout les effets. On peut, enfin, mélanger à l'essence des carburants possédant un nombre d'octane plus élevé, comme le benzol ou l'alcool. On n'a pas oublié l'incohérence de la politique de l'alcool en France. Tout d'abord le carburant national où une proportion d'alcool trop forte était incorporée et d'un alcool hydraté qui ne formait avec l'essence qu'un mélange très instable. Puis l'apparition d'un excellent carburant touristique contenant environ 10 % d'alcool absolu et d'un non moins excellent carburant poids lourds contenant environ 20 % d'alcool. Les constructeurs avaient augmenté le taux de compression de leurs moteurs et certains furent même étudiés pour marcher normalement au poids lourd. Enfin, tout l'alcool produit fut absorbé par le service des poudres, et beaucoup de moteurs se mirent à cliqueter et à réclamer des supercarburants.

Actuellement, un effort est fait pour obtenir, grâce à de nouvelles méthodes de distillation, des carburants présentant un nombre d'octane plus élevé sans recourir au mélange d'alcool ou de produits antidétonants. Remarquons aussi le très gros intérêt des carburants synthétiques qui devraient permettre d'atteindre un nombre d'octane voisin du maximum. Mais ils présentent le gros inconvénient de coûter plus cher que les carburants obtenus par la distillation des pétroles. Et si artificiellement l'Etat en abaissait le prix par une exemption de taxes, nous devrions nous attendre à nous voir réclamer sous une autre forme, les taxes supprimées. Nous en payons bien assez comme cela.

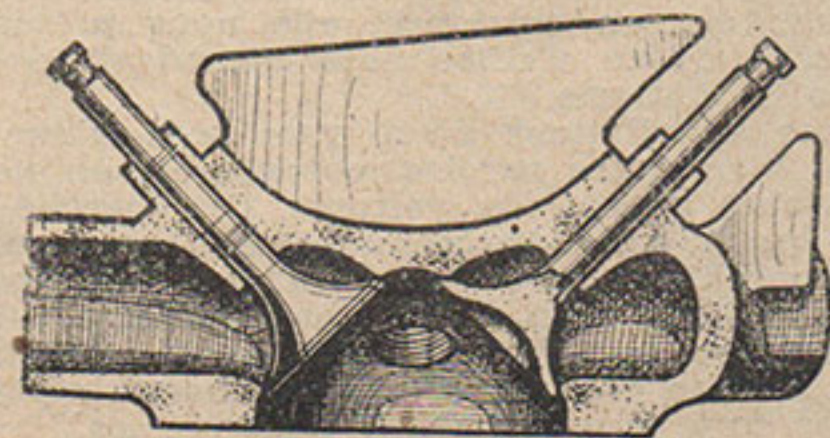
REGAIRAZ.



Ci-dessous : La culasse hémisphérique avec soupapes en tête à 90° se prête la mieux à l'emploi de taux de compression élevés.



Ci-dessus : Comment se fait la circulation de la chaleur à travers les parois et les ailettes du cylindre.



L'emploi des alliages légers dans la construction des pistons a permis de renforcer les parois, ce qui permet d'obtenir de meilleurs échanges thermiques.

Les machines qu'on ne livre jamais

CERTAINES marques, surtout des marques étrangères, ont l'habitude d'exposer dans les Salons des machines qui attirent la curiosité des visiteurs, mais qui, par suite, ne sont jamais mises en production. Comptez le nombre des quatre cylindres qui ont figuré à l'Olympia et il n'y en a que deux ou trois modèles qui aient été livrés régulièrement à la clientèle. D'autres n'étaient que des ébauches et on eût fort embarrassé tel constructeur en lui demandant de montrer un piston, une bielle ou un vilebrequin.

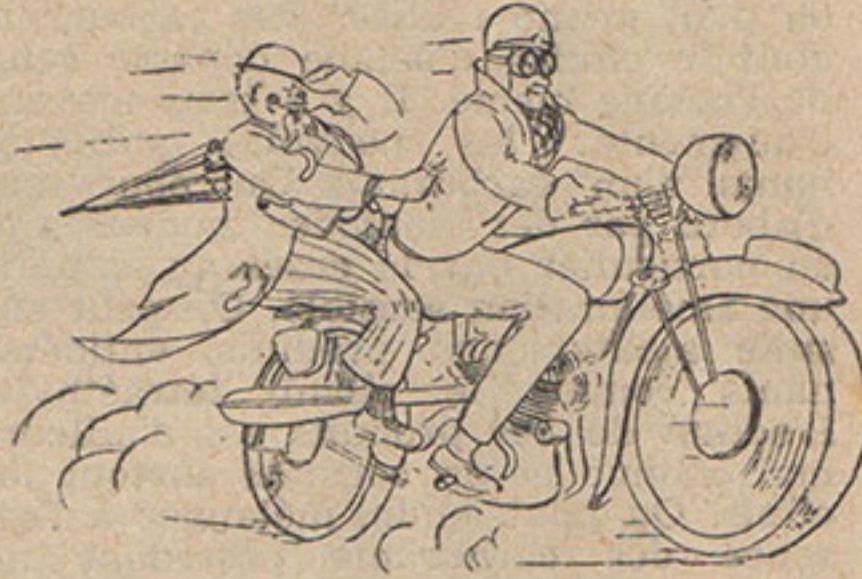
Faut-il regretter ces déceptions ? Peut-être pas, car rien ne risque plus de compromettre l'avenir d'un type de machine qu'un modèle manqué ou n'ayant reçu qu'une mise au point hâtive. Le deux temps, moteur de premier ordre ne s'est jamais relevé des ennuis que donnèrent certains deux temps établis au petit bonheur par des constructeurs qui n'avaient aucune idée des difficultés à surmonter dans l'étude de ce genre de moteur. Il est à craindre que des quatre cylindres insuffisamment étudiés, et particulièrement des machines de grand luxe dont il est naturel d'attendre beaucoup, n'aient donné des ennuis et dégoûté la clientèle. Il ne semble pas que le quatre cylindres en ligne soit le moteur le mieux approprié à la moto et ni l'exemple des quatre cylindres américains, ni celui de la Gilera ne nous font croire à son succès. Après quelques années, le 4 cylindres en V a disparu et c'est dommage, car c'est une formule extrêmement intéressante. Les 4 cylindres qui subsistent appartiennent à des types vraiment originaux ; ce sont un quatre cylindres en diagonale avec deux vilebrequins accouplés par engrenages (une formule vraiment hardie et qui fut très critiquée à l'origine), un flat four et un quatre cylindres deux temps formé de deux bicylindres à culasse commune. Ce sont donc en somme des moteurs d'un type différent de celui des voitures qui ont connu un succès d'ailleurs tout relatif, parce qu'une moto ne doit pas être traitée dans le même esprit qu'une voiture. Une « voiture à deux roues » n'aurait aucune des qualités qu'on réclame à une moto.

Rien n'est plus facile pour un de nos gros constructeurs que de présenter à un Salon une six, une huit ou même une douze cylindres en V ou en Y, tout en sachant fort bien qu'une telle machine n'est pas réalisable dans des conditions normales. Plus que jamais, nous sommes limités par des conditions économiques anormales pour ne pas dire tragiques. Il est de plus en plus dur de vendre des machines même dites populaires au moment où écrasés d'impôts, la plupart d'entre nous n'ont plus de disponibilités. Nous ne demandons plus la lune, nous ne réclamons plus des motos silencieuses comme des Rolls Royce et souples comme des douze cylindres. Nous ne pouvons plus exiger autre chose, pour le prix que nous avons déjà assez de mal à payer, qu'une bonne machine sûre, robuste, assez confortable et pas trop bruyante. Cela ne peut, dans les conditions actuelles, être réalisé que par une moto classique permettant d'utiliser une organisation industrielle existante et peut être même des pièces gardées en réserve et produites en un temps où la vie était moins chère et les problèmes industriels moins ardu.

"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.

CHRONIQUE GAIE SUR



DES SUJETS TRISTES

PERMIS DE CONDUIRE

(Nous sommes sur la place principale d'une petite ville de la banlieue Est de Paris. Au centre, un terre-plein, où se tient le marché bi-hebdomadaire ; à droite, un bistro-tabac d'où s'échappe un grand brouhaha. Autour de la place, une file de voitures et de motocyclettes : C'est ici que vont se dérouler les saintes épreuves du permis de conduire.)

Dans le petit bistro-tabac, la foule des candidats se reconforte au comptoir et quémante des tuyaux près du patron. Soudain, le silence. Un vieil homme, de noir vêtu et de blanc barbu, une serviette pansue sous le bras, vient d'entrer : c'est l'Examineur, frais débarqué de l'autobus. (Il salue à la ronde) :

— Bonjour, Messieurs ! Tout le monde est là ?

Chœur des candidats. — Présent !

L'Examineur. — Bon. Au premier ! Monsieur Dupoil ?

(Il sort avec le candidat Dupoil et commence à l'interroger).

— Vous êtes sur une route à grande circulation ; à cent cinquante mètres du point où vous vous trouvez débouche un chemin vicinal. Par quoi est-il signalé ?

Candidat Dupoil. — Par quoi?... par... quoi?... Diable ! Voilà !... par une... par une bande...

L'Examineur. — Vous repasserez, Monsieur, vous repasserez ! Bonsoir ! Au suivant !

(Mais le suivant est une suivante — et charmante ! De grands yeux bleus candides éclairent une frimousse ocrée qui sourit gracieusement à la barbe redoutée, laquelle s'incline en hommage galant).

— Mademoiselle, voulez-vous me dire dans quel cas on peut doubler un tramway à l'arrêt ?

La candidate-aux-yeux-bleus (avec un rien de rougeur). — Quand il est en panne, Monsieur...

L'Examineur (paternel). — Hum ! hum ! hum !... Enfin !... Où est votre voiture ?

(Ils se dirigent vers la 4 CV type bonbonnière de la belle et s'y installent comme ils peuvent. Démarreur. Bond de sauterelle en avant — Ah comme je suis étourdie ! — Redémarrage. Rebond de sauterelle, mais en arrière — Zut ! décidément, ce point mort est difficile à trouver ! — Redémarrage. Grincements d'engrenages. Tintamarre d'accélération... le coupé 2/3 de place s'éloigne en rasant le trottoir gauche du rond point, frôle de si près une gueule d'égoût béante qu'un cri d'angoisse échappe aux spectateurs et disparaît aux regards par la première rue à gauche).

Chœur des candidats. — Eh ben ! celle-là !...

(Dix minutes se passent, puis on réentend crescendo les quatre piston affolés qui ramènent intacts la frimousse aux yeux bleus et la barbe vénérable. Arrêt par calage du moteur. Descente des voyageurs. Sourires. Congratulations réciproques).

L'Examineur (la bouche en cœur). — Voici votre carte, Mademoiselle.

Chœur des candidats (mais sur un autre ton que le lecteur imaginera sans peine). — Eh ! ben ! celle-là...

L'Examineur. — Au suivant ! Monsieur Gazouillis est-il là ?

Le candidat Gazouillis. — J'suis là !

L'Examineur. — Parfait ! Dites-moi : Quand vous arrivez dans une ville, après un long voyage, que faites-vous ?

Le Candidat Gazouillis (s'esclaffant). — J'descend boire un coup, c'est sûr !

L'Examineur. — Non ! Monsieur. Vous vérifiez vos plaques de police et vous vous assurez qu'elles ne sont pas couvertes de poussière ou de boue. Bien le plaisir, Monsieur ! Au suivant ! Au suivant !

(Et les candidats se suivent et se ressemblent dans l'infortune. L'un repassera pour code, un autre pour s'être arrêté devant une porte cochère sur l'ordre machiavélique de l'Examineur. Restent les motocyclettes : deux belles 500 culbutées neuves, tout de chrome parées.

L'Examineur (au premier motocycliste). — Monsieur Du-

gazon ? Bon. En selle. Vous allez faire le tour de la place, puis vous ferez demi tour sans mettre pied à terre, vous reviendrez ici, vous montrez sur le trottoir, vous y décrirez un huit, et vous irez stationner sur le passage clouté, un peu plus loin.

Le candidat Dugazon. — Je vous remercie, je préfère revendre ma machine et acheter un vélomoteur. Je vous salue bien, Monsieur l'Examineur ! (Il met sa moto en route, l'enfourche et disparaît rapidement).

L'Examineur (interloqué et furieux, au second motocycliste). — Eh bien ! à vous, alors ! (tirant sa montre) Nom d'une locomotive ! Onze heures dix ! Mon train est à onze heures dix-sept ! Je vais le manquer ! Vous pouvez me rendre service, amenez-moi jusqu'à la gare, ce n'est qu'à trois kilomètres. Je n'ai pas le temps d'attendre un autobus. Et je pourrai ainsi juger votre façon de conduire.

Le dernier candidat. — Entendu Montez ! (L'Examineur, visiblement peu rassuré, se campe sur le tan-sad ; mais la crainte des reproches conjugaux est la plus forte).

La machine est grand sport, et elle le fait voir. L'avenue presque déserte est dévorée à 90. Un stop brutal à un carrefour. Un virage sur le repose-pied. Une autre rue à 80, et voici la gare. Arrêt impeccable devant l'entrée des voyageurs. Il est onze heures quatorze.

Le dernier candidat (très satisfait de lui-même). — Et voilà ! Vous aurez votre train... et moi ma carte rose !...

L'Examineur (avec son air le plus examinateur). — Pas si vite, jeune homme ! J'aurai mon train, c'est vrai, mais il est interdit de dépasser la vitesse de 40 kmh. dans la localité. Vous repasserez, mon ami, vous repasserez !...

(Et il s'engouffre dans le hall).

RIDEAU

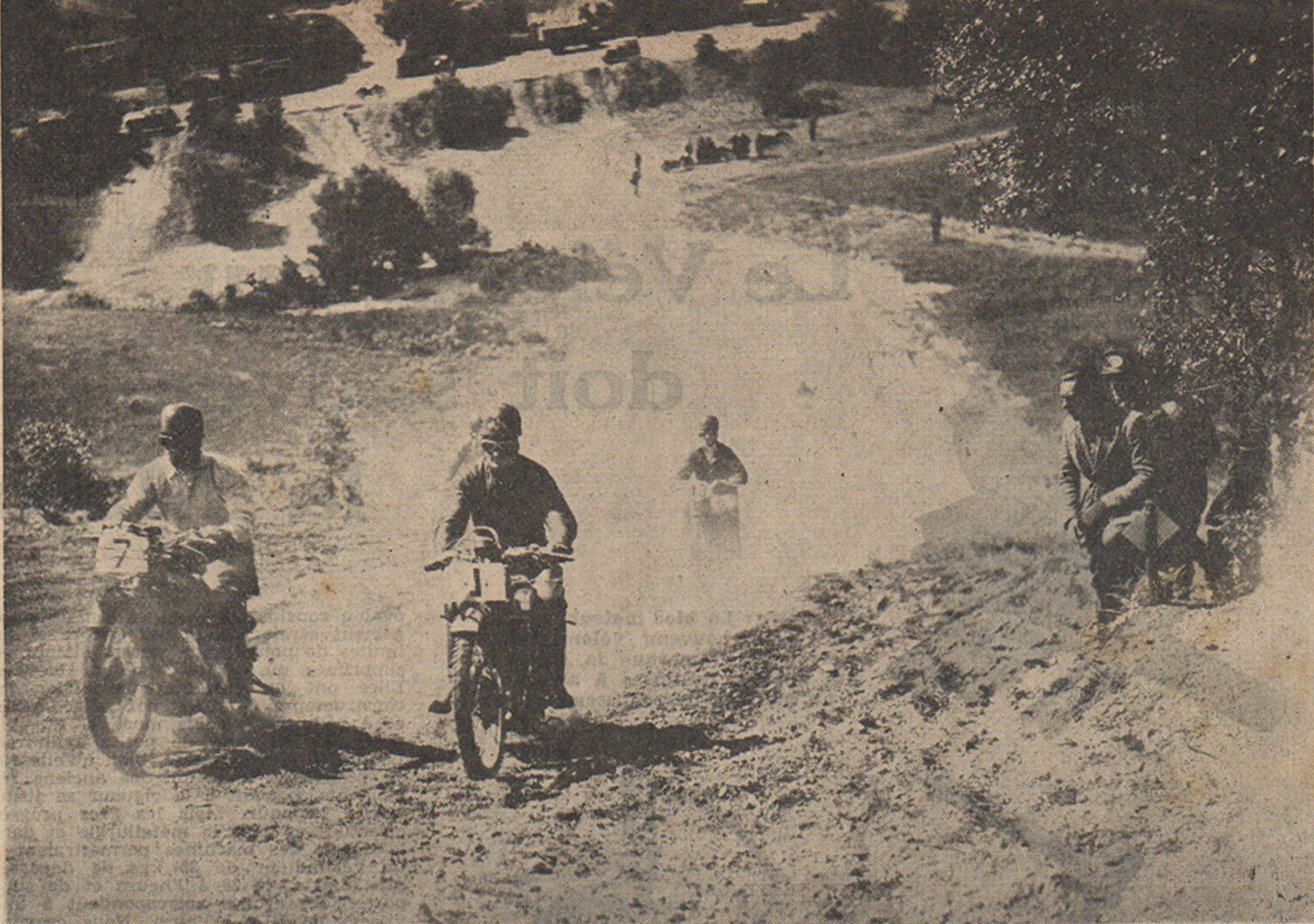
Marcel GUIVARC'H.

ELECTRICITE

C'EST peut-être le sujet qui a, dans la presse technique, inspiré le plus d'articles, et pourtant, on est surpris du nombre de conducteurs qui ne possèdent pas le minimum de connaissances nécessaires pour réparer de petites pannes. Tel n'ose pas ouvrir un phare pour changer une ampoule, qui n'hésiterait pas à entreprendre le démontage d'organes importants. Beaucoup se contentent de s'assurer que les cosses des fils sont bien fixées, ce qui bien entendu, est à la portée d'un enfant en bas âge. Encore est-il certaines pannes qui peuvent survenir sur la route et qui peuvent être très aisément réparées. On sait combien la genarmerie est sévère pour tout ce qui concerne l'éclairage.

C'est toujours une erreur d'attendre la panne pour s'occuper d'une machine quelle qu'elle soit. Si les compagnies d'aviation attendaient que leurs cellules et leurs moteurs restent en panne pour faire des révisions, on n'atteindrait pas la merveilleuse régularité des services aériens qui est aujourd'hui de règle. Nous n'avons, nous, guère d'excuse à être négligents. Une vérification annuelle nous mettrait à l'abri de toutes les pannes. Et quand une batterie arrive au terme de son existence, elle nous prévient charitablement. Mais combien d'entre nous attendent le miracle qui rajourira la batterie.

Les installations électriques sont d'une manière générale très bien faites sur les motos, mais on ne peut pas en dire toujours autant des voitures. On cherche trop à rogner sur ce qu'on considère comme un accessoire. Le plus souvent, l'appareillage lui-même n'est pas mauvais, mais le montage est effectué trop hâtivement. Aussi est-il utile de pouvoir reprendre ce qui est défectueux. Persuadons-nous qu'une installation électrique est une chose simple et que nous pouvons fort bien entretenir nous-mêmes.



BIENTOT, LA COURSE DE COTE LAPIZE

C'est le 29 septembre prochain que se disputera la classique course de côte Lapize, dont le parcours est situé sur le tracé même de l'autodrome de Linas-Monthéry. Cette épreuve est aujourd'hui la seule du genre dans la région parisienne.

Elle est ouverte à toutes les catégories de véhicules reconnues par les pouvoirs sportifs internationaux : Motos de 125 à 1.000 cmc., voitures course, sport et tourisme de toutes cylindrées.

Les règlements sont soumis à l'homologation de l'U.M.F. et de l'A.C.F. et vont paraître incessamment. Ils sont envoyés sur simple demande à M. Mauve, 29, boulevard du Havre, à Colombes (joindre timbre pour envoi).

LIEGE-CHAMONIX-LIEGE

Cette épreuve de régularité s'est terminée le 24 juillet à Liège. Le déchet fut très important, puisque quatre concurrents motocyclistes, sur 24 engagés, purent terminer l'épreuve.

RESULTATS

Motos soli. — 1. Van Hauw (Gillet), 500 cmc., 44 points ; 2. Gillet (moto Triumph), 500 cmc., 98 pts ; 3. Hardy (Mineur), 250 cmc., 150 pts.

Sidecars. — 1. Vanderschrick-Campi (Norton), 600 cmc., 25 points.

LES SIX JOURS INTERNATIONAUX

L'équipe officielle allemande pour les Six Jours internationaux sera composée de la façon suivante :

Trophée international : Seltsam (B.M.W. 500 cmc.), Sensberg (D.K.W. 250 cmc.), Fähler (D.K.W. 250 cmc.) et Kraus (B.M.W. 600 cmc. sidecar) dont le passager sera Müller.

Vase d'argent A : Forstner (B.M.W. 500 cmc.), Linhardt (B.M.W. 500 cmc.), Lodemeier (B.M.W. 500 cmc.).

Vase d'argent B : Julius v. Krohn (Zündapp 600 cmc. sid.), Hecker (Zündapp 600 cmc. sid.) et Grenz (Zündapp 600 cmc. sid.).

D'autre part, N.S.U. a composé trois équipes :

1. 3 sidecars N.S.U. 600 cmc. pilotés par Walter, Dunz et Oettinger.

2. 3 N.S.U. 350 cmc. confiées à Pfeiffer, Dollmann et Eisenmann.

3. 3 N.S.U. 250 cmc., chevauchées par Weber, Berger et Pauli.

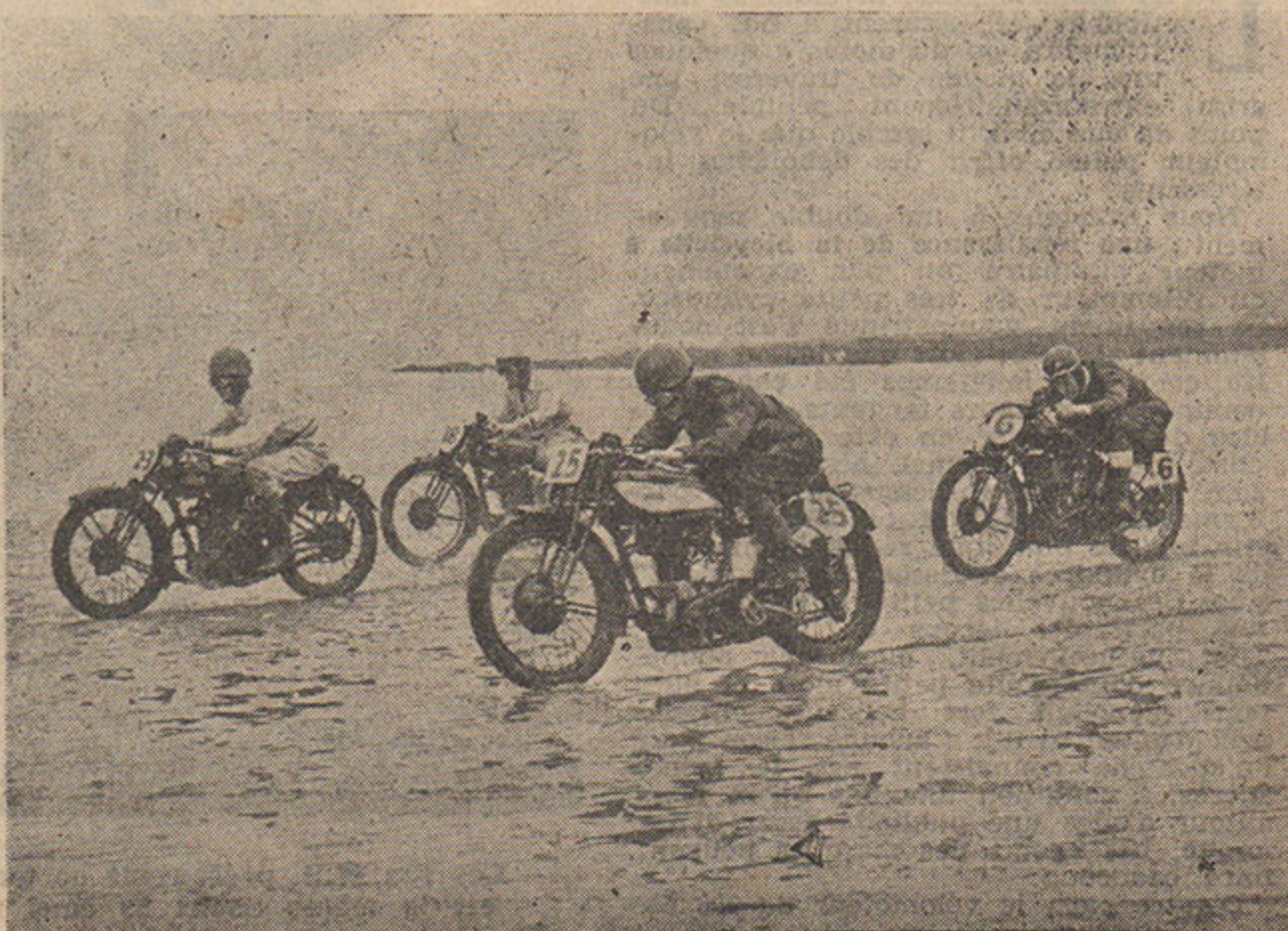
Enfin, la Hollande a désigné ses représentants comme suit :

« A » : J. Moejes, F. A. de Ridder (tous deux sur B.M.W.), et J. E. Fyma (Ariel 500 cmc.).

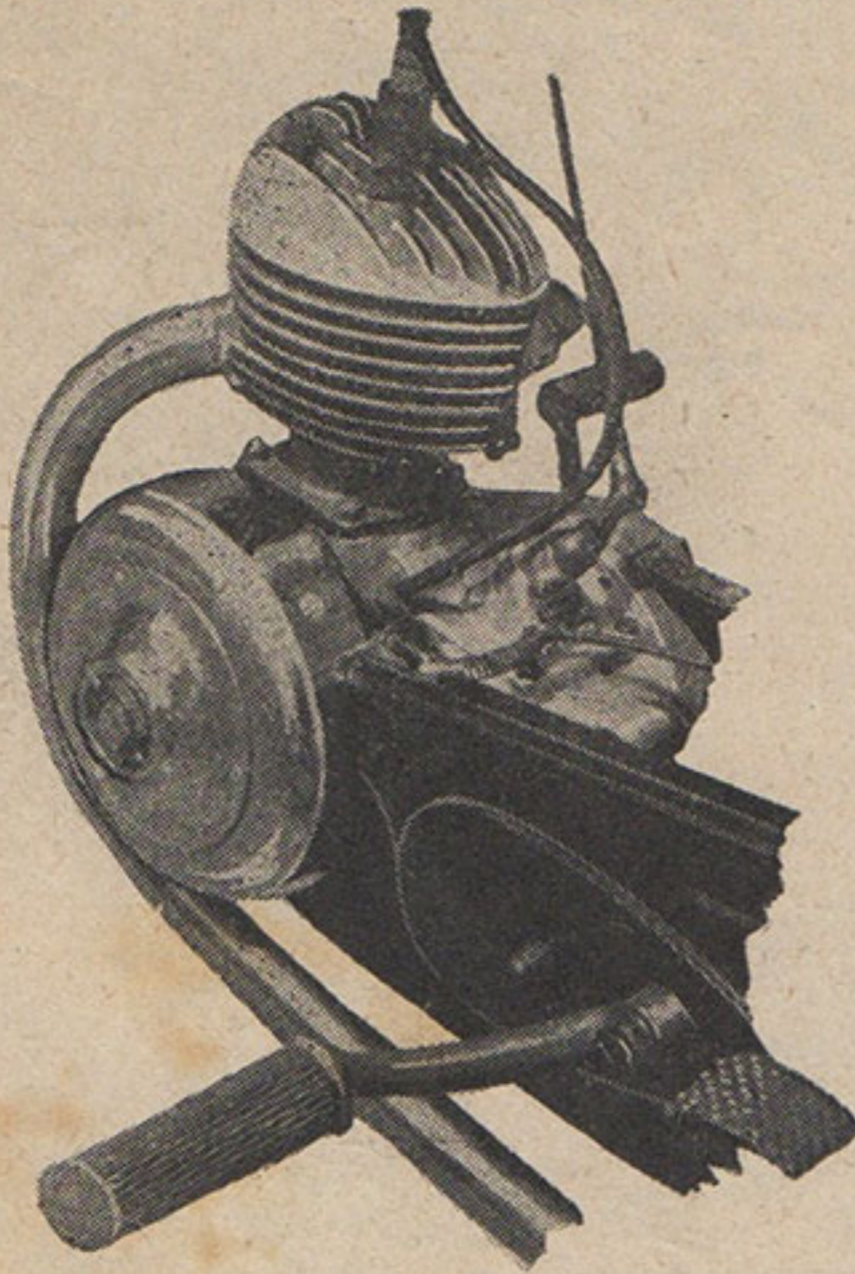
« B » : J. J. Bovee, J. van Rijn (tous deux sur Velocette 350 cmc.) et D. Renoy (Eysink 500 cmc.).

Ci-dessus : L'entraînement pour les Six Jours internationaux se poursuit activement en Angleterre. Voici l'équipe britannique au cours d'une séance d'essais en terrains variés.

Ci-dessous : Cette photo a été prise au cours des Championnats de vitesse d'Ecosse. Remarquons en passant l'état de la piste. Singulier théâtre pour une épreuve de vitesse.

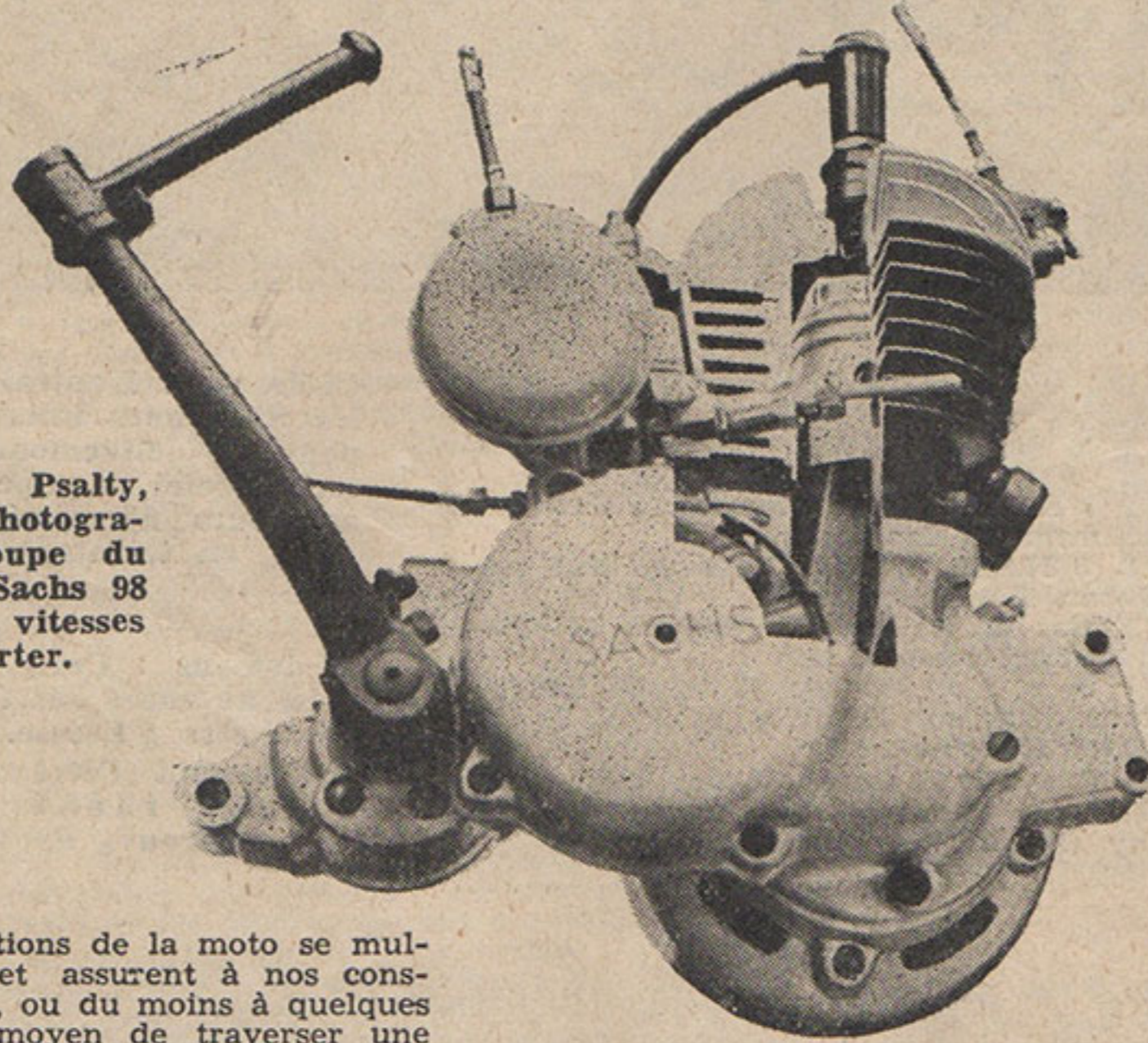


Le Vélomoteur doit sauver la Moto



Ci-contre : Le bloc moteur 2 vitesses du nouveau vélomoteur Terrot. On remarque la forme des ailettes, destinées à assurer un meilleur refroidissement.

Chez Pierre Psalty, nous avons photographié cette coupe du bloc moteur Sachs 98 cmc., à deux vitesses et kick-starter.

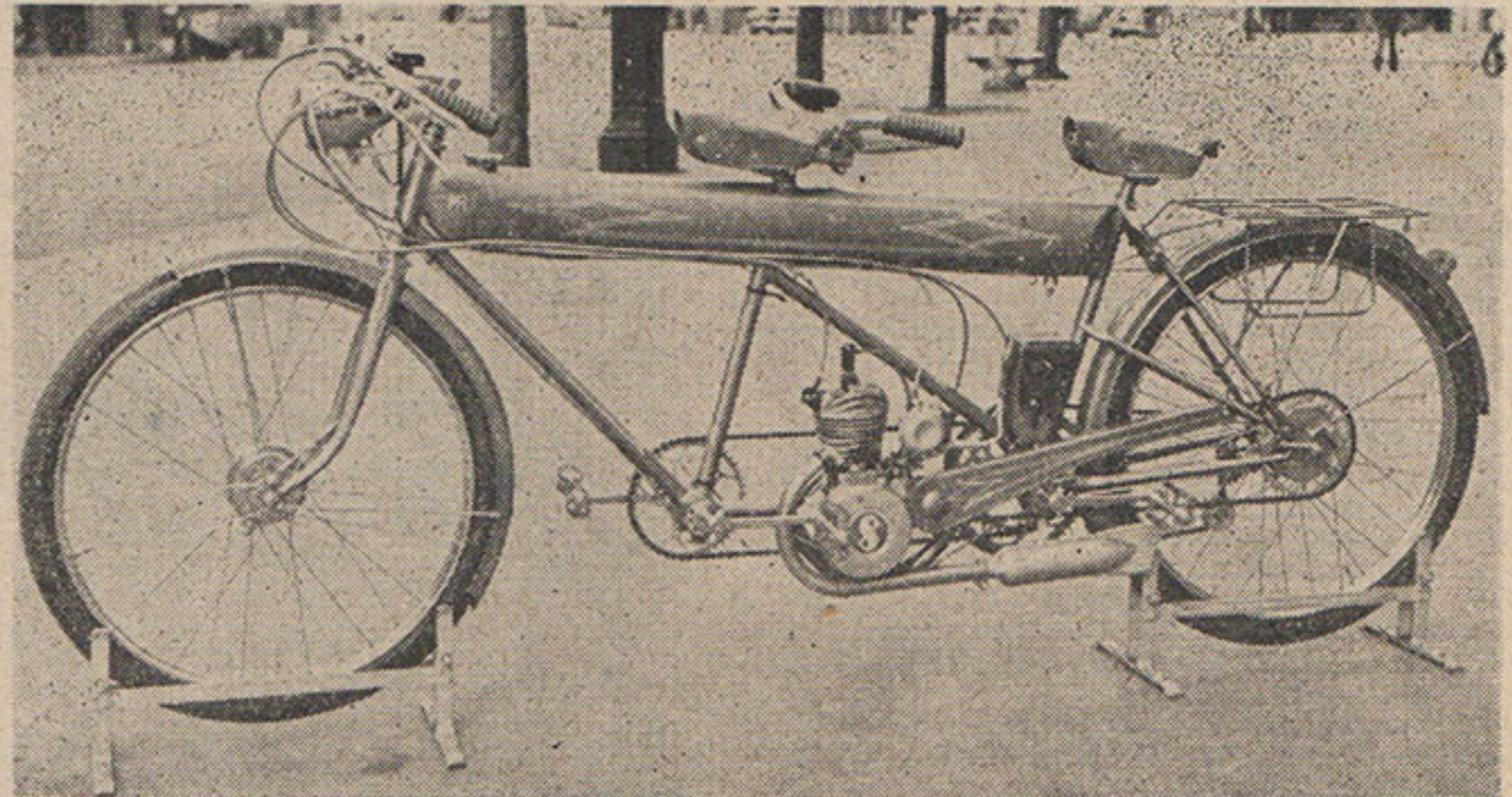


LES utilisations de la moto se multiplient et assurent à nos constructeurs, ou du moins à quelques uns, le moyen de traverser une crise extraordinairement pénible. Du point de vue civil, il semble que le vélomoteur puisse offrir des débouchés intéressants.

Nous assistons à un double mouvement : une renaissance de la bicyclette à moteur auxiliaire ou plus exactement du vélomoteur de très petite cylindrée. Le rendement volumétrique s'est constamment accru et alors que 100 ou même 120 cmc. ont longtemps été considérés comme des moteurs tangents et incapables de remorquer en côte un motocycliste de poids normal, ces moteurs se sont élevés bien au-dessus de leurs performances initiales et on a pu opérer, une fois de plus, une réduction massive de la cylindrée et descendre jusqu'à 60 cmc. Ces nouvelles petites machines ont tiré parti des leçons du vélomoteur. Tout naturellement, elles ont adopté l'allure d'une toute petite moto et elles nous rappellent fort heureusement les prix d'antan. Il n'y a aucune raison pour qu'elles ne connaissent pas le même succès, à condition toutefois qu'on fasse autour d'elles une publicité assez dynamique. Les agents des marques peuvent faire beaucoup.

D'autre part, le vélomoteur de 100 cc.

évolue considérablement et son développement serait plus grand encore si les limites de poids et de vitesse étaient ou supprimées ou, à la rigueur, élevées. Elles ont eu l'avantage d'obliger les constructeurs à lutter contre le poids, et à réduire le poids mort, si nuisible pour des véhicules de petite cylindrée. La limitation de vitesse, bien qu'elle fut en réalité un souvenir des anciens règlements, pouvait à la rigueur se justifier à l'époque. Mais les gros progrès effectués et dans la métallurgie et dans le dessin des machines permettraient à un vélomoteur de 30 kgs de dépasser sans danger le 30 à l'heure et de supporter des efforts correspondant à une vitesse de 50 à l'heure. Nous croyons donc qu'il n'y aurait aucun inconvénient de supprimer la limite de poids ou tout au moins de l'élever à 40 ou 50 kgs. Cela permettrait de construire des vélomoteurs plus confortables, plus étoffés, mieux équipés. Cela n'aurait maintenant aucun inconvénient puisque si nous voulons le véhicule ultra léger et ultra maniable, rendant exactement les mêmes services que le vélomoteur 100 cmc. d'il y a quelques années, le vélomoteur 60 cmc. est là. Quant à la vitesse de 30 kmh., elle est vraiment ridicule. Que de cyclistes dépassent cette allure en palier ou en descente (il s'agit d'une vitesse instantanée et non d'une vitesse moyenne). Il n'y a guère de voiture de série qui, même en tenant compte des fantaisies des indicateurs, n'atteigne le 100. Quelle raison y a-t-il donc d'imposer au seul vélomoteur un régime qui, excellent au début, est devenu maintenant archaïque.



Les Ets M.R. présentent ce tandem équipé d'un moteur auxiliaire, qui est le même Sachs 98 cmc. monté sur les vélomoteurs de la marque.

ATTENTION AUX VOLEURS !

LE vol d'une voiture ou d'une moto cause en premier lieu un grave préjudice au propriétaire du véhicule. D'autre part, si le conducteur abandonne son engin sans précautions suffisantes contre les malandrins, il commet non seulement une imprudence, mais encore permet aux bandits de grand chemin, qui se sont tristement illustrés ces derniers temps, de se procurer à bon compte un moyen de transport, et se rend ainsi leur complice involontaire.

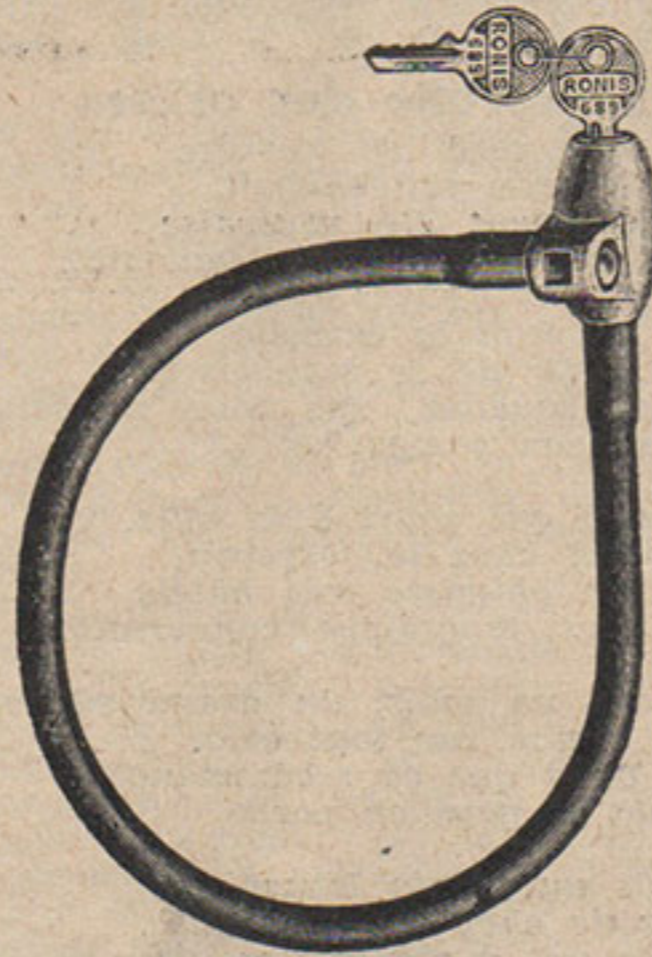
Cette négligence est d'autant moins pardonnable qu'il existe un grand nombre de dispositifs permettant d'immobiliser ou de rendre provisoirement inutilisable le véhicule.

Tout d'abord, il est recommandable d'avoir toujours sa carte grise sur soi, et non pas sur le véhicule, ou à l'intérieur de ce dernier. La possession de cette carte facilite la revente du véhicule. La fermeture et le verrouillage des portières est la seconde précaution qui s'impose. Ne pas trop compter sur la fermeture du contact. Des crochets peuvent remplacer la clef, et permettre de fermer le circuit d'allumage.

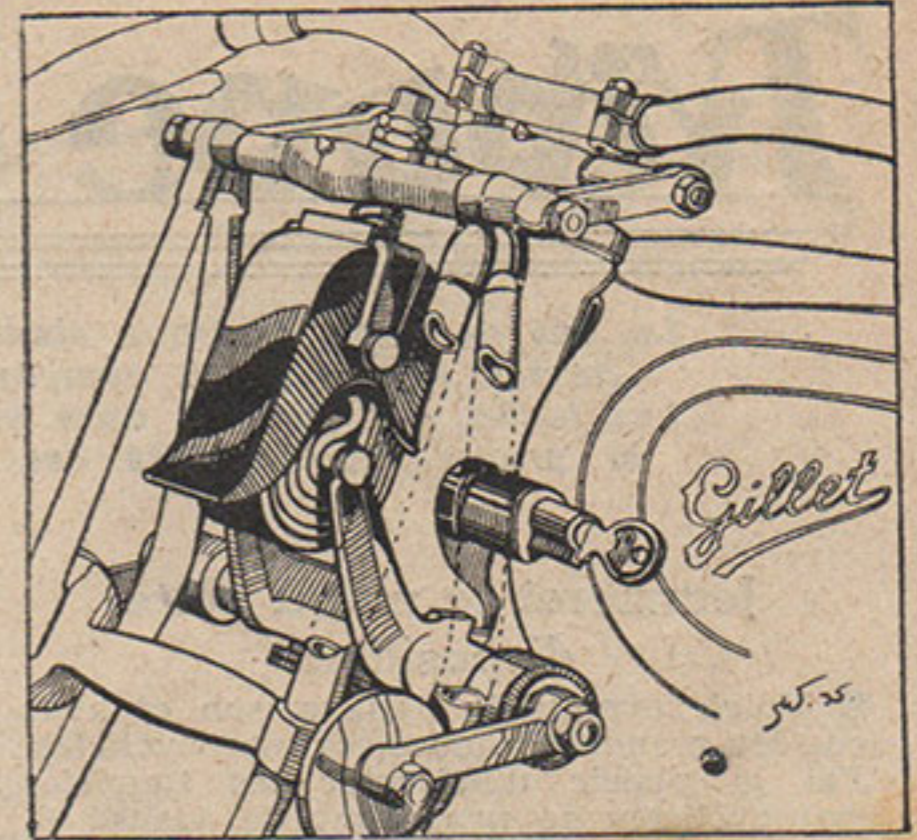
Le retrait pur et simple d'organes d'allumage ou d'alimentation est une opération par trop compliquée. Le blocage de la direction est plus facilement réalisable. Des inventeurs ont imaginé d'autres systèmes assez ingénieux, tel ce dispositif qui actionne le klaxon de façon continue dès qu'un importun prend possession de la voiture, ou encore celui créant un dégagement d'é-

paisses fumées noires, simulant un incendie.

Nous ne sommes pas partisans d'infliger une amende ou pénalisation quelconque au conducteur qui serait victime du vol de sa voiture ou de sa moto. Il serait suffisamment puni comme cela.



Ci-dessus : L'Antivol Ronis-V.W. se compose d'un câble matériellement impossible à couper et d'un cadenas de précision.



Ci-dessus : L'antivol Neiman est monté par plusieurs marques françaises et étrangères.

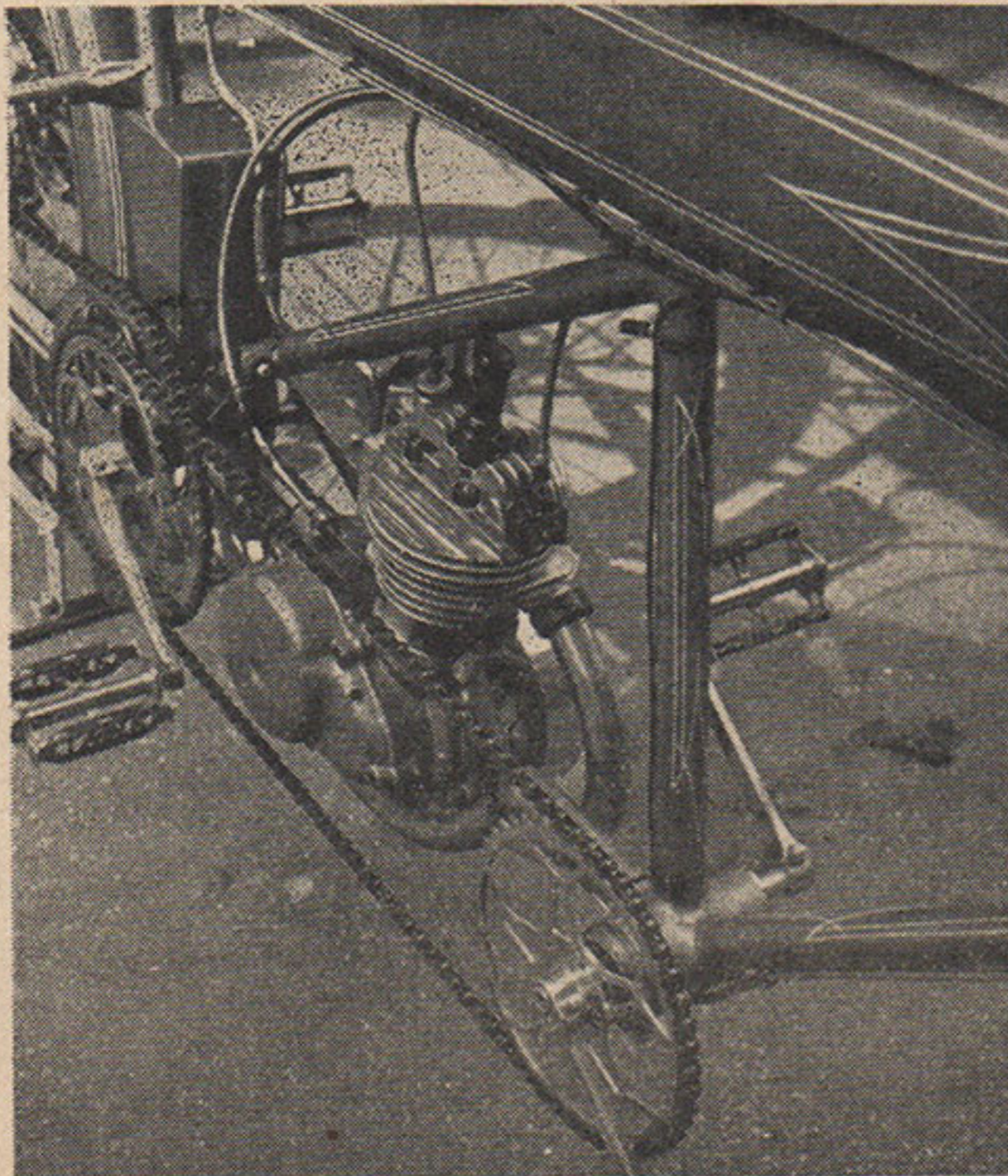
Nous ne croyons pas non plus que l'obligation d'employer un antivol soit bien accueillie. Nous avons assez d'obligations et de tracasseries comme cela. Mais il est du plus élémentaire bon sens que la totalité des usagers de la route prennent toutes précautions utiles, et que des lois très sévères sanctionnent comme il convient les vols de voitures et motocyclettes.

R. C.

Vous trouverez à nos bureaux des
TRYPTIQUES

(Motos et Autos) pour vous rendre au Luxembourg, en Belgique, valables un mois ou bien pour l'année en cours.

Tous renseignements à notre
« SERVICE TOURISTIQUE »
A toute correspondance, joindre timbre pour réponse.



Le tandem M.R., exposé chez Pierre Psalty, est équipé du moteur 100 cmc Sachs 2 vitesses et d'un pédalier à roue libre et 3 vitesses. A remarquer le réservoir poutre tubulaire.

Le Véломoteur doit sauver la Moto

(Suite de la page 478)

Le vélomoteur actuel a des freins aussi bons que les meilleurs freins de voiture, il a une excellente tenue de route. Il n'y a aucune raison de le remettre à une réglementation particulière. De plus, il ne faut pas oublier qu'un moteur de 100 cmc. de série et de construction économique ne peut permettre que le 50 ou 60 et que les vitesses très élevées sont impossibles. La cylindrée même empêche d'atteindre des allures dangereuses, ou considérées comme telles par certaines personnes. Il n'y aurait donc aucun inconvénient pratique à supprimer la limite de vitesse.

Et ces fameuses pédales, quand les supprimera-t-on sur le vélomoteur 100 cmc. ? Elles ne servent à rien. Mais cette suppression sera bien difficile à obtenir de l'administration qui n'a guère la possibilité de peser les vélomoteurs ou de mesurer leur cylindrée, mais voit aussitôt s'il y a bien un pédalier. Les manivelles à encliquetage donnent heureusement une position meilleure.

En somme, obtenons qu'au dessous de 100 cmc. aucun permis ne soit nécessaire, sans aucune spécification de poids ou de vitesse. L'apparition des vélomoteurs de 60 cmc. qui répondent aux mêmes besoins que les anciens 100 cmc. permettrait à ces derniers de se développer davantage et de dépasser le programme pour lequel ils avaient été précédemment établi.

GERBAUD.

Tribune Libre

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

Jeanneret se met à votre disposition

● Voici revenue la belle saison et avec elle les grandes randonnées motocyclistes. J'ai le plaisir d'informer les touristes motocyclistes se proposant de visiter la région Niçoise que j'offre toujours le garage gratuit des machines et ce sans aucune condition.

D'autre part, dans le but de leur être agréable, j'ai recherché et trouvé un hôtel confortable où le meilleur accueil leur sera réservé et où les prix sont très modérés.

En outre, ma déjà longue pratique des routes de la région me permettra, s'ils le désirent, de les conseiller utilement quant au choix des excursions et des itinéraires qu'ils pourraient faire. Trop heureux moi-même lorsque, dans un pays inconnu, je puis trouver des renseignements susceptibles de favoriser ma route pour hésiter un instant à faire profiter les touristes motocyclistes qui voudront bien m'honorer de leur visite de mes connaissances et renseignements régionaux. JEANNERET.

Permis pour sidecar

● Monsieur Charles Kosin, à Clermont-Ferrand, nous écrit ce qui suit :

« Me promenant en sidecar, j'ai été arrêté par deux gendarmes qui m'ont « gratifié » d'une contravention parce que je ne possédais pas de permis spécial pour la conduite des sidecars.

« J'ai eu beau expliquer aux gendarmes qu'ayant mon permis de conduire automobile auquel a été ajouté au verso : valable pour la conduite des motocycles à deux roues, ceux-ci n'ont rien voulu savoir et m'ont objecté qu'il me fallait faire une demande à la Préfecture pour

passer un permis pour véhicules à trois roues ».

Les gendarmes sont tout à fait dans leur tort, et ils devraient savoir mieux que quiconque qu'il ne faut pas de permis spécial pour les sidecars. Adressez-vous donc à la Préfecture pour vous faire enlever cette contravention injustifiée.

La révolte des arbres

*Dans une forêt de Corrèze
Un bûcheron réfléchissait.
L'année avait été mauvaise
Et le cours du noyer baissait...*

*Il se trituraient la cervelle
Pour sortir de ce mauvais pas,
Quand, soudain, une idée nouvelle
Eclaira son visage las.*

*Le voilà qui court à la ville,
Il bondit chez le forgeron,
Puis, un chimiste très habile
Lui tient longtemps conversation.*

*Pendant un mois, un grand silence
Était tombé sur tout cela.
Mais voilà que ça recommence
Et tout le pays en parla.*

*On vit une moto bizarre
Sortir de chez le bûcheron
Qui se mit à rouler dare-dare
Sur tous les chemins du canton.*

*Des serpentins, un fût de tôle,
Un grand sac de charbon de bois,
Les noyers ne trouvaient pas drôle
L'utilisation de leur bois !*

*Pour monnayer la découverte,
Il fallut aller à Paris.
L'autodrome fut en alerte
Et les chronométreurs requis.*

*Lors, un jour qu'il passait la Seine,
La mécanique s'arrêta.
Il pédala à perdre haleine,
Peine perdue : il resta là.*

*Car l'intelligente machine,
Décidée à se révolter,
Sur la bouée, dans sa vitrine,
Avait lu : Secours aux « Noyers » !*

André GALL.

La moto, engin de saine utilisation

● Si nous considérons la moto sous son côté utilitaire, nous constatons avec satisfaction qu'elle n'est pas du tout, comme certains profanes veulent bien le dire, un engin de transport fatigant, particulièrement son conducteur et son passager.

A une époque où tout est transformé par le déplacement intensifié, nous rencontrons des motocyclistes ne semblant pas se porter plus mal que d'autres.

Il y en a qui arrivent à la mer, venant de la capitale ou d'ailleurs, leur femme en tan-sad, qui ne paraissent pas mis sur le dos de la moto. Ils cherchent souffrir de toutes les calamités qu'on a l'air heureux un restaurant au bord de la mer ; ils ont laissé derrière eux les microbes citadins ; ils se reposeront, se jetteront dans une eau plus vivante et plus saine que celle des piscines, respireront un air pur, arriveront peut-être un peu las de leur voyage, mais s'ils ont pu dormir à l'hôtel estival, ils se réveilleront le lendemain rassénérés, rénovés, réparés.

Ce n'est pas, messieurs les détracteurs de la moto, en vous apesantissant, avec un cigare, tout un après-midi dans un fauteuil, que vous deviendrez plus forts ; l'homme, avec ses muscles, ses jambes et ses bras, n'a pas été fait pour cela, il était fait pour vivre d'air, de lumière, de soleil.

Or, en moto, ne sommes-nous pas à l'air, à la lumière, au soleil ?

Qui a roulé à moto, par beau temps d'été et sur belle route, avec l'air tiède qui vous frappe, dans l'indépendance absolue des misères de ce monde, aime la moto ! Mais ce ne sont pas les « sportifs en chambre » qui l'aiment.

J. PIVOIN.

Concours d'élégance de Charbonnières-les-Bains du 6 août

C'est à une belle manifestation de sport motocycliste que nous convie, dimanche 6 août, à 15 heures, à Charbonnières-les-Bains ; le Moto-Club de Villeurbanne, à son 11^{me} Concours d'Élégance de motos-sidecars qu'il organise avec la participation des meilleurs constructeurs. Les toutes dernières créations y seront exposées. Un prix spécial sera attribué à la meilleure présentation des motos.

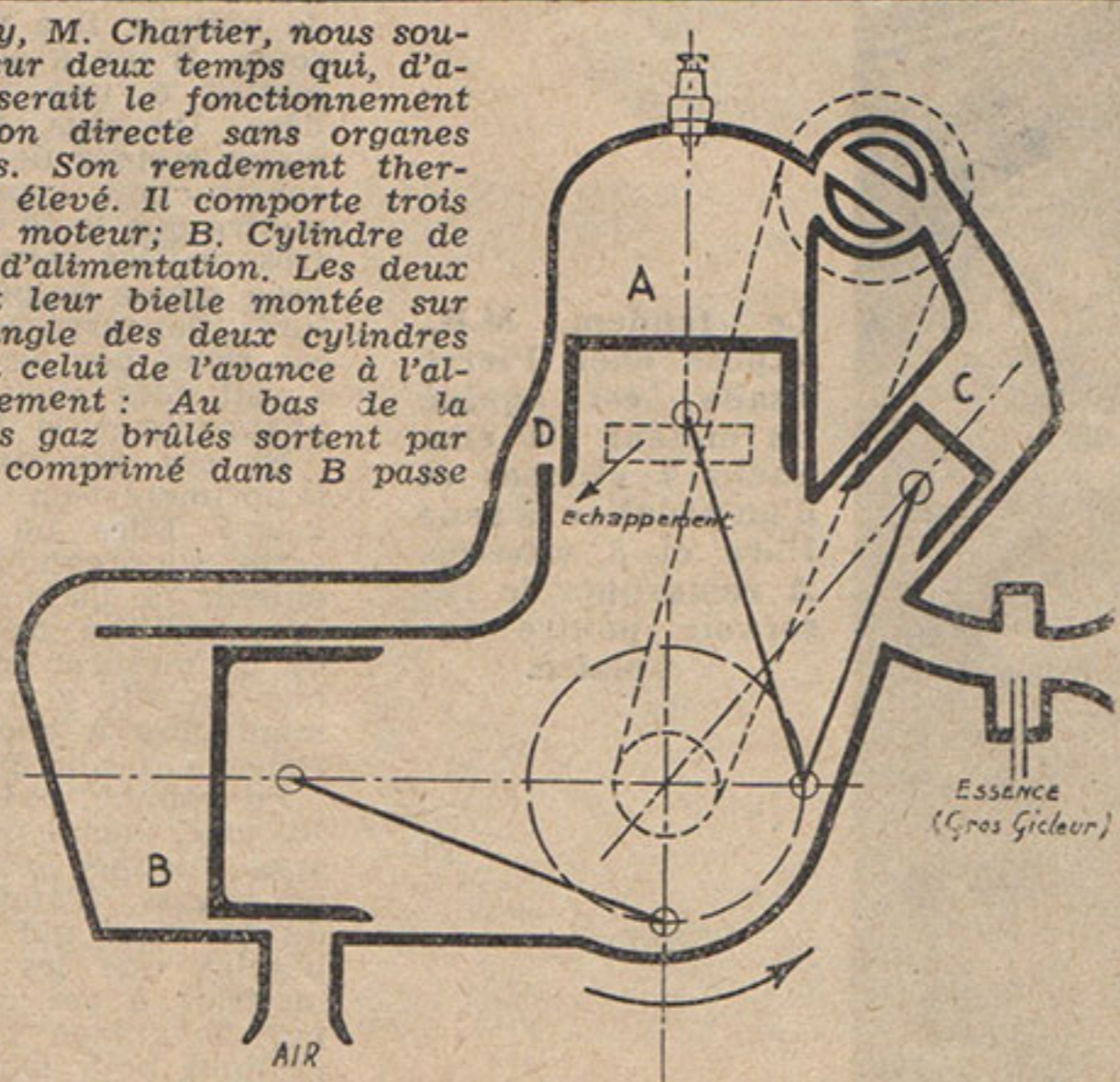
De nombreux engagements sont parvenus de toutes les régions, notamment de Suisse, du Midi, Dijon, Grenoble, etc.

En attractions : Acrobaties motocyclistes par le célèbre trio : Les Baldagos.

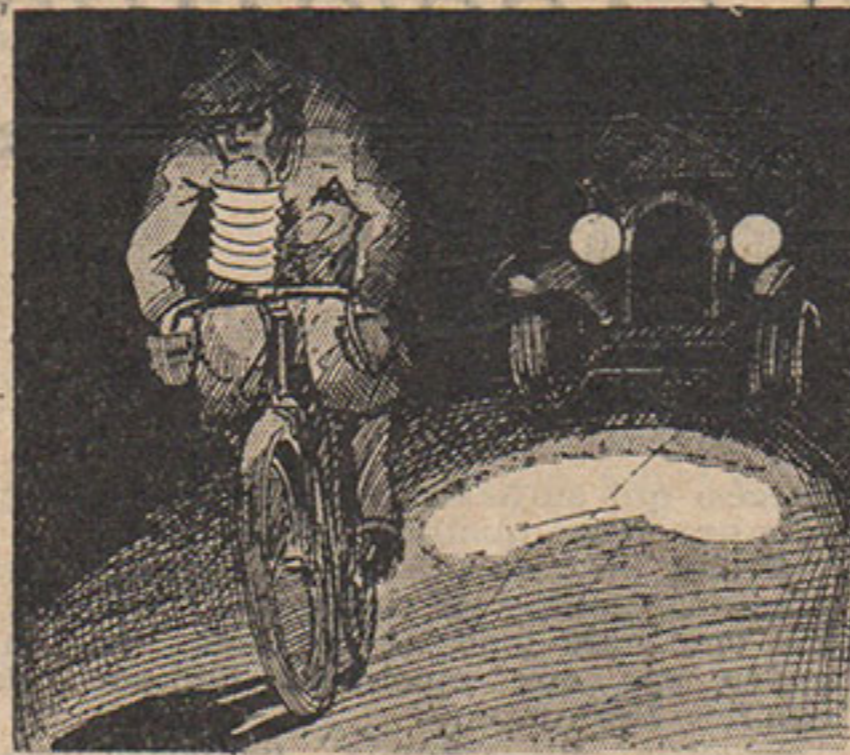
Inutile de dire ce qu'est un Concours d'Élégance à Charbonnières. Le nombreux public qui assiste chaque année aux brillantes manifestations qui y sont organisées, en garde toujours une heureuse impression.

Tous les fervents du sport motocycliste et automobiliste se rendront dimanche 6 août, à Charbonnières. Ils feront un agréable déplacement.

Notre abonné d'Épernay, M. Chartier, nous soumet ce projet de moteur deux temps qui, d'après son auteur, réaliserait le fonctionnement d'un moteur à injection directe sans organes compliqués ou délicats. Son rendement thermique serait donc très élevé. Il comporte trois cylindres : A. Cylindre moteur ; B. Cylindre de balayage ; C. Cylindre d'alimentation. Les deux cylindres A. et C. ont leur bielle montée sur le même maneton. L'angle des deux cylindres est sensiblement égal à celui de l'avance à l'allumage. — Fonctionnement : Au bas de la course du piston A, les gaz brûlés sortent par l'échappement et l'air comprimé dans B passe par la lumière D, assurant le balayage du cylindre moteur. Les pistons A et C remontent. C. comprime le mélange détonant et l'introduit dans A. avant le point d'allumage. Entre C et A, le passage des gaz est réglé par soupape ou distributeur. Les 3 cylindres sont figurés ici dans le même plan, pour une meilleure compréhension.

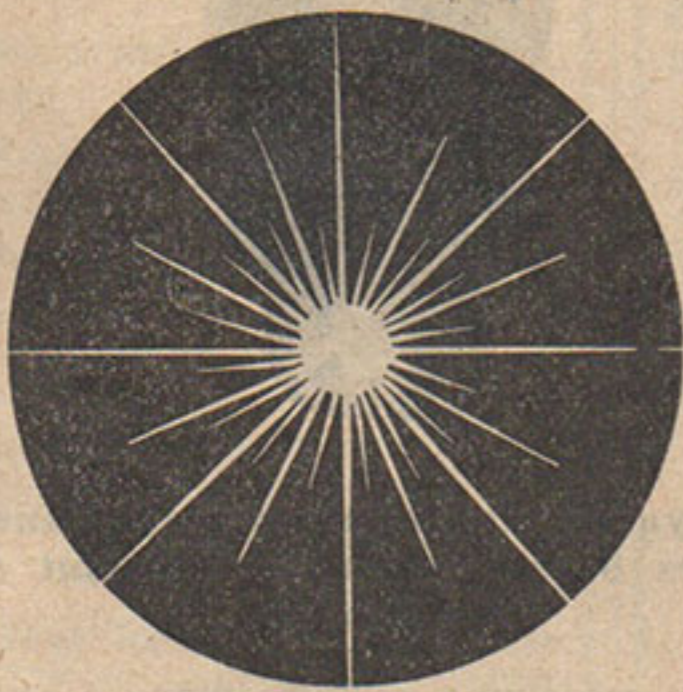


La lumière non polarisée, par son rayonnement intense, peut provoquer l'éblouissement.



Par contre, les rayons polarisés sont beaucoup moins gênants, mais fournissent un éclairage de rendement lumineux très inférieur.

L'ECLAIRAGE



Il faut considérer que l'éclairage joue deux rôles distincts : le premier, c'est de permettre au conducteur du véhicule de distinguer les obstacles. C'est le rôle des phares. Le second, c'est de se signaler à l'attention des autres usagers de la route. C'est le rôle rempli par les feux arrière, les feux de position à l'arrêt, et en marche l'éclairage ville.

Servent à l'éclairage les ampoules donnant soit l'éclairage rabattu dit éclairage code, soit l'éclairage normal de route. Ces éclairages, s'ils vous sont indispensables, sont pour les autres usagers une gêne. Car si vous voulez voir clair, il est, quoi qu'on dise, fatal que vous éblouissiez les autres. Même l'éclairage code est à quelque degré éblouissant (sans même parler d'un mauvais réglage qui le rend aussi éblouissant que l'éclairage de route). Les ampoules sélectives constituent une amélioration sensible sans résoudre complètement le problème. Aussi rouler la nuit est-il très pénible dès que la circulation est assez intense, et y a-t-il un bon nombre de conduc-

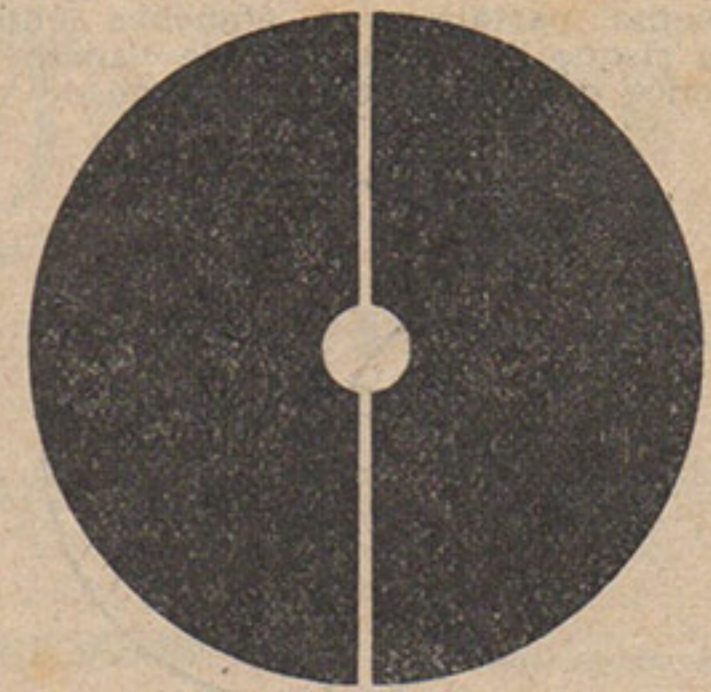
teurs qui évitent les trajets nocturnes, particulièrement sur les grands itinéraires. Une légère amélioration ne pourrait venir que d'interventions énergiques de la police routière.

Certains voient un remède à l'éblouissement dans l'emploi des phares antibrouillard en remplacement des phares codes. Mais la nappe très basse et très diffusée, excellente pour se guider par rapport à la route elle-même, ne permet guère de voir certains obstacles mal éclairés.

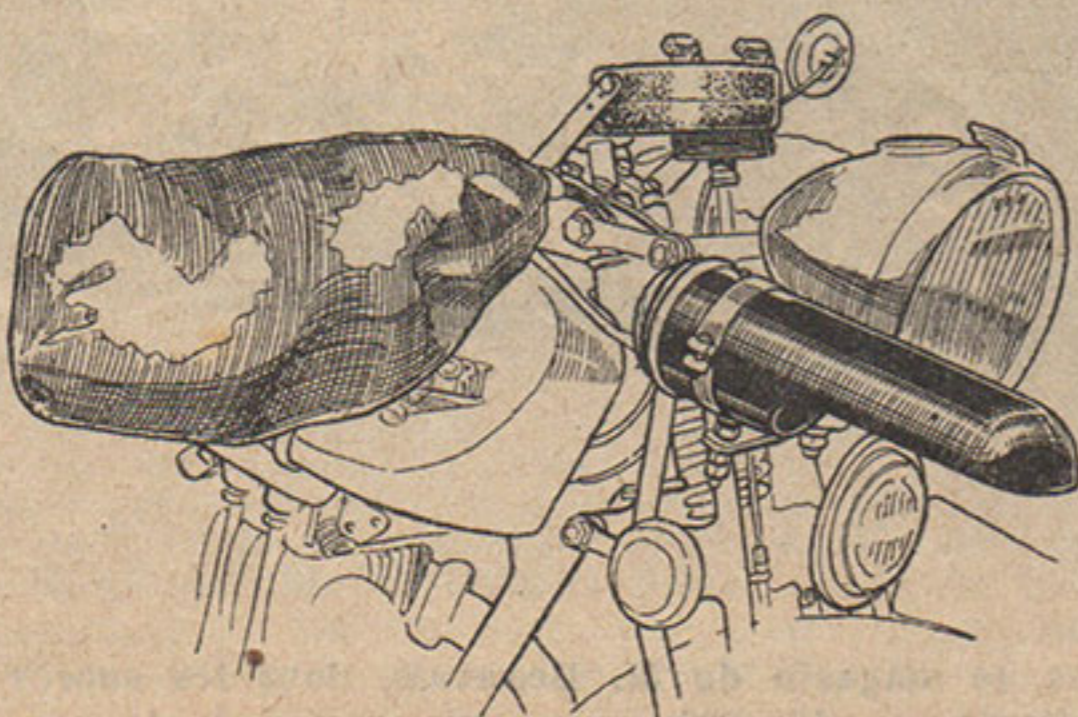
Le problème de l'éclairage ne peut guère être résolu pratiquement par l'emploi de la lumière polarisée. Le prix d'un tel équipement est prohibitif et le rendement lumineux est détestable.

Que faire ? Une des causes principales de nos difficultés, c'est la route noire sur laquelle les obstacles ne détachent pas leur silhouette. On fait en Amérique l'essai de revêtements de teinte claire et rendus brillants par de la poussière de verre. Nous ne savons pas comment les pneus s'accommoderont de ce revêtement, mais au point de vue de la visibilité, il y a une idée à suivre. On pourrait utiliser des phares moins puissants et moins éblouissants.

Une autre solution, ce serait la peinture blanche de tous les obstacles fixes. La lumière rouge arrière à peine visible sur tant de bicyclettes devrait être complétée par l'émail blanc du garde-boue arrière (ou par son chromage). Cette disposition est obligatoire dans certains pays étrangers comme la Hollande. Nous n'avons pas à dire quelle garantie offre aux piétons un brassard ou une ceinture blanche. Quand un troupeau circule la nuit, le gardien doit porter une lanterne. Et il faut enfin exiger des voitures hippomobiles quelles qu'elles soient, un éclairage arrière efficace. Aucune exception ne devrait être tolé-



rée. Un cas très spécial est celui des voitures d'enfant. Le respect de la mère de famille et de l'enfant est ancré au cœur de tout homme digne de ce nom, mais encore faut-il que leur existence se signale par une lumière quelconque ou par un système de cataphote. Or dans les rues souvent mal éclairées, de nombreuses villes, nous voyons, ou plus exactement nous ne voyons pas, deux voitures d'enfant côte à côte et bouchant presque complètement le passage. C'est à quelques mètres seulement qu'on les aperçoit, et on doit faire un brusque crochet pour les éviter. Il est vraiment étrange que les piétons soient si inconscients des dangers auxquels ils sont exposés. On est tellement habitué à assimiler immobilité et sécurité, qu'on se croit à l'abri de tout danger quand on est arrêté, ou même quand on va lentement. C'est le contraire de la réalité. Et que faut-il dire des véhicules abandonnés sur la route sans aucun éclairage. La sécurité consiste aussi bien à signaler sa présence à ceux qui arrivent derrière vous qu'à voir clair en avant.



Ci-dessus : Un chimiste hollandais aurait découvert une tente plus claire que le blanc (si on peut dire) et qui présenterait de gros avantages pour la visibilité nocturne.

Ci-contre : Un phare code séparé est un accessoire précieux, que certains coureurs de tourisme prévoient dans l'équipement de leurs machines.

CONSTRUCTEURS FABRICANTS



LES SEGMENTS MULTIPLES HALING

Le rendement, l'économie, voire même la bonne conservation d'un moteur dépendent en grande partie des segments de piston. Le rendement maximum ne peut être obtenu qu'au moyen d'une parfaite compression. L'économie de carburant est fonction directe du rendement. L'économie de lubrifiant est assurée par l'absence de remontées d'huile, avantage qui élimine aussi les risques de calaminage rapide. De plus, des segments parfaitement étanches éliminent le risque d'introduction de vapeurs d'essence dans le carter, et même de vapeur



Ce dessin montre nettement le détournage à la coupe, caractéristique bien particulière aux segments Haling, et qui empêche toute rayure au montage.

d'eau, qui se produit lors des départs à froid par condensation, et causent la dilution et l'altération du lubrifiant.

Par leur forme concave spécialement étudiée et la propriété du métal les composant, les segments multiples Haling assurent des avantages certains : en acier spécial trempé et recuit à 600°, ils possèdent une particularité personnelle, et faisant l'objet d'un brevet : leurs extrémités extérieures à la coupe sont arrondies.

Le détournage à la coupe est réalisé après usinage, ce qui évite toute rayure en cas de montage sans qu'eut été respectée la tolérance de jeu nécessaire. Bien qu'étudiés pour les moteurs à haut rendement, les segments Haling existent pour les machines de toutes puissances, pour les pistons de tous alésages, et conviennent particulièrement aux motocyclettes.

Les segments Haling épousent parfaitement les parois des cylindres les plus ovalisés et barrent la route à toute remontée d'huile ou perte de compression. Cependant, ils garantissent la parfaite lubrification des parties hautes par le maintien du film d'huile nécessaire à l'étanchéité. Ils diminuent de 50 % l'usure du cylindre, la texture du métal les composant étant plus fine que celle de la fonte des cylindres. Enfin, ils sont pratiquement incassables, ce qui facilite grandement leur montage.

LE BEAU PALMARES SPORTIF DES CHAINES BRAMPTON

Depuis peu de temps, les chaînes Brampton viennent d'ajouter à la longue liste de leurs références trois nouveaux

succès, qui suffiraient à eux seuls à démontrer leurs qualités remarquables :

Grand Prix de l'U.M.F. : les premières places de toutes les catégories : 175 cmc., 250 cmc., 350 cmc. et 500 cmc. sont gagnées par des machines équipées de chaînes Brampton.

Records du monde Gnome-Rhône-Yacco : la fameuse machine, pilotée par une équipe d'officiers, qui a battu 66 records du monde jusqu'à 50.000 kilomètres à plus de 109 de moyenne, était équipée par la commande de distribution de la chaîne Renold Mark 10 Brampton.

Paris-les Pyrénées-Paris : la plupart les premiers ex æquo des groupes bleu, blanc et rouge, y compris Maucourant, vainqueur du classement général absolu, utilisant la chaîne Brampton-Renold.

FERMETURE ANNUELLE

Les Ets Bonnet nous prient d'informer leur clientèle que leur magasin de Billancourt sera fermé du 11 au 28 août.

XXX

D'autre part, dans le précédent numéro de *Moto-Revue*, une erreur typographique s'est glissée, laissant supposer que la fermeture des Ets Marmonnier aurait lieu du 12 au 23 août. C'est du 12 au 27 août que les bureaux et ateliers de la firme seront réellement fermés.

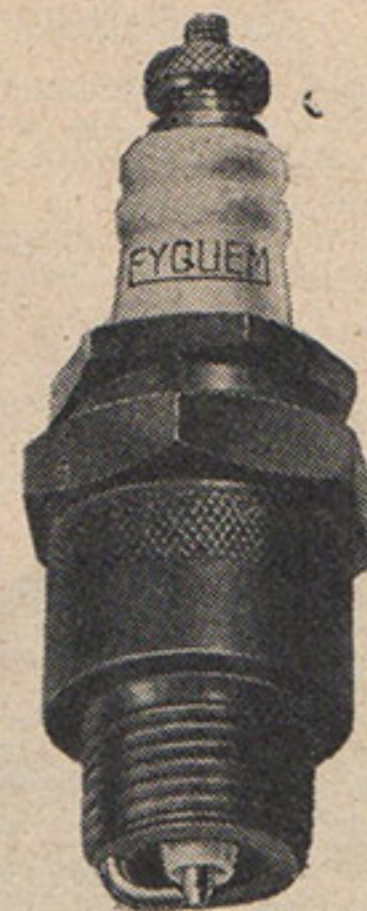
A PROPOS DE LA PHOTO

Un mélange de lignes s'est produit au cours de la mise en page de notre numéro 851 du 30 juin, rubrique photo. Le Photax blindé dont nous avons pu voir la photographie au bas de la page 409 est fabriqué par la maison Voigtlander.

LES ISOLANTS « MYTRAM » SUR LES BOUGIES EYQUEM

Les isolants « Mytram » sur les bougies Eyquem constituent un gros progrès dans la fabrication des bougies d'allumage. La matière dont ils sont constitués est une sorte de reconstitution de la pierre dure synthétique (rubis-corindon).

Les qualités diélectriques de l'isolant Mytram sont les suivantes :



Eyquem emploi maintenant dans ses bougies un nouvel isolant : Le Mytram.

Il possède une parfaite tenue à chaud puisque, porté au rouge, il résiste à l'étincelle.

Il résiste aux variations de température les plus brusques et ne se casse pas lorsqu'il est chauffé puis refroidi brusquement.

De solidité remarquable et possédant une très grande inconductibilité, l'isolant « Mytram » marque une évolution totale dans la fabrication des isolants de bougies.



Voici Jonquières-Motos, le magasin de M. Beauvais, dont les succès en course de vitesse, en side 600 cmc, sont connus de tous.

NE DEBRAYEZ JAMAIS, SI CE N'EST POUR VOUS ARRÊTER OU CHANGER DE VITESSE

MAGNAT-DEBON

Tous les modèles livrables
immédiatement
**LONG CREDIT — REPRISES
OCCASIONS**

A. FROMENT

1bis, rue de Paris - Saint Denis
Tél. Platne 01-09 - Ouv. dtm.

MÉRAT



PRIX: 300 fr.

Simili-cuir ou caoutchouc Dunlop
Sur garde-boue ou porte-bagage
30, rue de la Procession, 30
SURESNES (Seine)
LONGchamp 18-86
En vente chez ts les agents

V. BERTIN
avec sa **MOTOCONFORT-BERNADET** personnelle
se classe dans
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS
1^{er} ex-æquo side 600 cmc. avec
DIPLOME DE MEDAILLE D'OR, et remporte la
COUPE DU REPUBLICAIN DES HAUTES-PYRENEES
(Groupe Blanc)

Avant d'acheter votre vélomoteur, votre moto ou votre
sidecar, consultez le spécialiste **V. BERTIN**,
9 bis, Chaussée du Pont — **BOULOGNE-SUR-SEINE**
(Pont de St-Cloud) Tél. MOL. 13-37
REPARATIONS — MISE AU POINT

BARRÉ-MOTOS
Agences Terrot — Prester
Gn.-Rhône, Gillet-Herstal,
etc..., etc...

Crédit — Reprises
Occasions

Réparations, mise au point
123, Avenue Foch, 123
PARC-ST-MAUR (Seine)
Tél. : Gravelle 09-66

ACHETEZ **TERROT**
VOTRE..

MOTO-BASTILLE
6, Bd Richard-Lenoir (11^e)

Tous les modèles livr. de
suite. — Pièces détachées.
Réparations
Vélo - Moto - Side - Crédit

TERROT

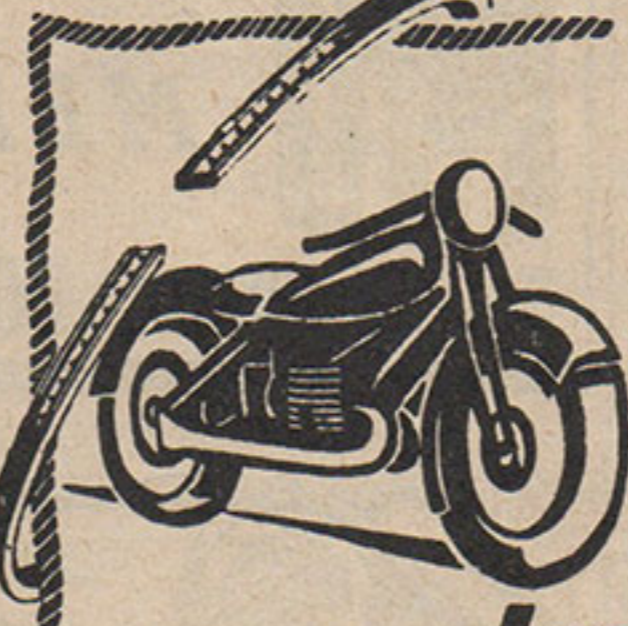
Tous les modèles livrables
immédiat. avec long crédit
chez le spécialiste

ROBERT ADNET
Méc. brev. aviat. et marine
45, Cours de Vincennes
PARIS Did. 12-16

TERROT

CHARRIER
Coureur des Ets Terrot
Vente - Crédit - Reprise
Toutes marques - Acces-
soires et pièces détachées
28, Rue Davoust, 28
(angle avenue Ed-Vaillant)
PANTIN Nord 44-26

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
Le Mans (France)
DIJONELLE N° 350

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

Clubs

M.C.T.C. **MOTO-CLUB TOURISTIQUE DU CENTRE** : 28,
Bd. Voltaire à Paris-11^e : Nous communiquons à
nos Sociétaires que pendant le mois d'août (pé-
riode de vacances) seule, la permanence fonc-
tionnera tous les mercredis à 21 h. 30.
Pour les sorties du dimanche, les départs auront
lieu le matin à 7 h. 30, les directions à prendre
seront données au siège du club.
Pour tous renseignements, n'hésitez pas : adressez-vous au
siège du club.

 Au M.C. de Paris, chaque dimanche, une
sortie. — Dimanche dernier, malgré les va-
cances et le temps pluvieux, il y eut 25 parti-
cipants à la sortie sur Samois. Ils n'eurent pas
à le regretter, car ce fut là une sortie en tous
points réussie et des plus agréables. Elle sera
d'ailleurs rééditée sous peu, par un autre iti-
néraire.

Dimanche prochain : sortie sur Villez. Départ : Porte
Champerret, 8 heures précises. Pique-nique. Itinéraire : la
Garenne-Colombes, Pont de Nanterre, prendre à gauche vers :
Maisons-Laffitte, la Croix-de-Noaille, Poissy (regroupement),
puis R.N. 13 vers Meulan, Limay (ne pas traverser la Seine),
prendre à droite vers Vetheuil, la Roche-Guyon. En haut
de la côte, prendre à gauche vers Gommécourt, Limetz et
Port-Villez — lieu du pique-nique fléché.

Réunion : tous les mercredis à 21 heures précises, au siège,
8, rue St-Denis. Renseignements tous les jours à la perma-
nence, 19, rue Charles-V (Archives 87-51).

CAMPING-CLUB DE FRANCE. — 11 août : départ de la
randonnée dans les Pyrénées, avec retour par la vallée de
la Creuse.
Tous renseignements à la permanence, le jeudi, de 20 h 30
à 22 h. 30, 218, boulevard Saint-Germain.

SAINT-PAUL MOTOS
TERROT

Réparations et réparations toutes
Marques — Tous accessoi-
res — Mise au point par
spécialistes

A. HALHOUTE
19, Rue Charles-V - PARIS
Métro Saint-Paul
Tél. Archives 87-51

CHAMPION DE FRANCE
SIDECAR 1938
Permanence du M.C.
de Paris

MOTOCYCLISTES !

Pour vos réparations
mises au point, rayonnages
redressages des cadres....
équipement électrique
..... réalésages

IL VOUS FAUT :
UNE MAISON SÉRIEUSE..
UN OUTILLAGE MODERNE.
des **TECHNICIENS** hors pair

ADRESSEZ-VOUS
DE CONFIANCE
AUX
ÉTS BONNET
LA PLUS PUISSANTE OR-
GANISATION FRANÇAISE

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

 Souvenez-vous que
LIPTON à DIJON
est le spécialiste des pièces
moteurs, réparations
soupapes, axes, etc.

LA BATTERIE
BAROCLEM
DE QUALITÉ



NE DEBRAYEZ JAMAIS SI CE N'EST POUR VOUS ARRÊTER OU CHANGER DE VITESSE

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.

Pièces détachées pour Motos
HARLEY-DAVIDSON Indian
Établ^l M. FILLIAT
8, r. Victor-Hugo, Levallois. Tél. Péreire 06-27
Notices d'entretien - Tarifs Gratuits

MOTOS A VENDRE

CREDIT 12 MOIS

Motos et vélomoteurs neufs soldés à des prix introuvables ailleurs :

Chez Dubois, il y a encore une 750 B.S.A. culb. Y-13 à vendre à un prix intéressant. Ferais crédit et reprises

Motobécane 4 CV lat. bloc. S. Novi combiné, dernier modèle.
Motobécane 5 CV lat. bloc. S Novi combiné dern. modèle.
Motobécane 250 eq. 1.800 fr.
Peugeot lat. équip. 2.220 fr.
Terrot 4 CV lat. eq. 2.300 fr.
Monet-Goyon 4 CV Mag eq. prix 2.200 fr.
Terrot 4 CV équip. 4.500 fr.
Royal-Enfield 250 cmc. culb. équip. 4.000 fr.
Gnome-Rhône 4 CV lat. eq. très bon ét. 4.000 fr.
Gillet-Herstal 4 CV culb. eq. prix 4.500 fr.
Un grand choix de 500 culb. dern. mod. : Terrot, R.S.S.E. ; Motobécane ; Superculasse ; Peugeot n° 515 ; B.S.A.

COMPETITION

Rudge 250 prête pour Bol d'Or 6.000 fr.

SIDECARS PRETS A PARTIR POUR VACANCES :

Terrot 5 CV lat. équip. side Bernardet, t. b. ét. . . 5.500 fr.
Motobécane 5 CV culb. side Bernardet, bon état. . 6.800 fr.
Motobécane 5 CV lat. 4 vit. sél. side Vannod ét. nf 7.500 fr.
Terrot 5 CV lat. 4 vit. sél. eq. side Vannod 7.500 fr.
Motobécane 5 CV culb. 4 v. sél. side Bufflier, b. ét. 7.500 fr.
pl. 1/2 9.000 fr.
Terrot 5 CV culb. R.S.S.E. dern mod. side Précision, 1 place 1/2 9.000 fr.
Terrot 5 CV R.S.S.E. side Terrot, ét. nf 9.000 fr.
F.N. mod. 86, side Vannod, état impec. 8.500 fr.
B.S.A. 5 CV 2 cyl. side Bernardet, ét. impec. . . 10.500 fr.
Darmont 4 roues eq. tr b. état 7.000 fr.
Reprise motos. A. Dubois, 56, r. Aristide-Briand, Levallois (Seine).
Ouvert le dimanche.



LES MEILLEURS !!

S.A. Fr. PISTON BORGIO 34, Av. du Roule, Neuilly
Téléphone : MAILLET 53-55



SIDE CARS

FERNAND RICHARD
139, Av. d'Italie, PARIS - 13^e
SPORT et TOURISME
MODELES 1939 dep. 2000 Frs.
Catalogue sur demande
MÉTRO : Porte d'Italie
Téléph. : Gobelins 25-00

DEPREZ

187, R. 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. - VéloMOTEURS, tandems et Cycles. - Motos occasion révisées garanties 6 mois. - Vente, Achat, Echange, Reprises, Réparations.
COMPTANT - CREDIT
Catalogue Franco sur demande



DOLLAR BARDET Concessionnaire
7, rue du Pré-Saint-Gervais, 7 - PARIS
Tél. Nord 93-46 (Métro Place des Fêtes)
STOCK DE PIÈCES DÉTACHÉES
OCCASIONS - REPRISES - CREDIT

F. TOUTIN

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

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

Comptant, crédit, reprises, occasions
Ateliers avec outillage moderne

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

AVANT
TOUT
CONSULTEZ

MONNERET

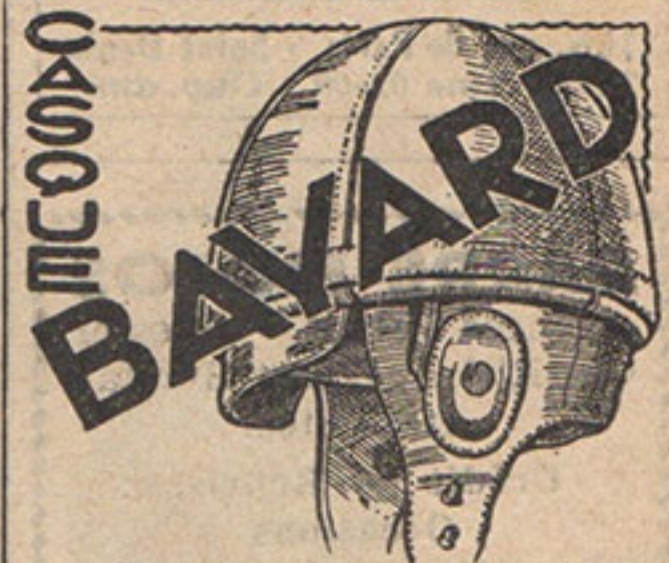
Tous les derniers modèles

MOTOS
VELOMOTEURS
TOUTES MARQUES
A DES CONDITIONS
DEFIANT TOUTE
CONCURRENCE

Reprises, crédit
au meilleur compte

EXPEDITION EN
PROVINCE

106, Av. Aristide-Briand,
MONTROUGE (Seine)



28, rue de Château-Landon. PARIS
Brochure n° 7 sur demande

Vélocycle Malterre, Mot.

Aubier Dune, monovitesse av. débray., compteur éclair. élec., t. sad. tr. b. état mécanique. Réserv. 7 lts. Mellet, 14 bis, av. de la Paix, Blanc-Mesnil (S.-et-O.).

Liquidation, 50 vélocycles neufs et occasion, meill. marq. 30 motos nves et occas. toutes cylindrées, toutes marques.

Prix très intéressants.

Conditions de crédit imbatt. 20, quai de Billancourt (Seine).

San Sou Pap, 3 CV, Jap. parf. ét. 1.200 fr. Echange; crédit, Lambert, 27, rue du Marché, Meaux.

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

SIDECARS

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

ECHANGES

Aux meilleures conditions toutes motos ou sides.

ACHAT TOUTES MOTOS

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

Stock pièces d'origine Harley Davidson. P. Bierlein, 7 a, r. de Rosheim, Strasbourg (B.-Rhin), tél. 219-48.

New Map 350 CC lat. Jap. bon état équip. compl. Prix : 2.800 fr. Rivière, 66, rue de Bondy, 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 Gauthey, Paris, 17^{me}. Métro Brochant.

Part. Norton 500 inter. culasse bronze, ressorts pincettes, pneus nfs, éclair. 170 km./heure, val. 25.000, 6.000 compt. solde par mensualité, vis. 3, rue de l'Ancienne Comédie, 6^e.

LONG CRÉDIT VÉLOMOTEURS et CYCLES ALCYON

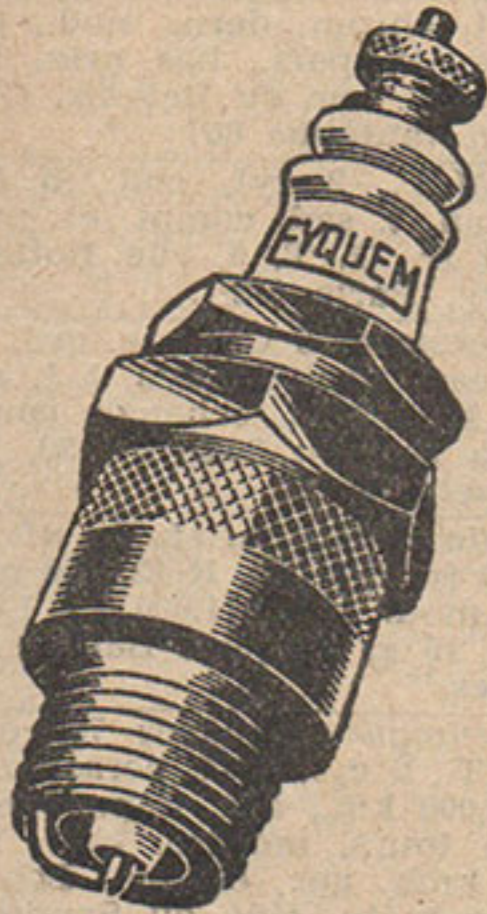
Ets BONNET - 172, Avenue Édouard-Vaillant - BILLANCOURT (Seine) - Métro : BILLANCOURT
OUVERT DIMANCHE MATIN REPARATIONS NOMBREUSES OCCASIONS TELEPH. : MOLITOR 15-46

LES BOUGIES EYQUEM

avec les nouveaux isolants

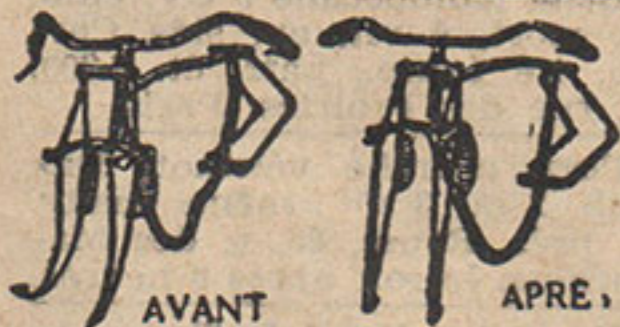
"MYTRAM"

sont le dernier cri de
la technique de l'allumage



Monte des BOUGIES
EYQUEM
SUR TA MOTO
et pars tranquille!!

LA BOUGIE DES GRANDS RAIDS



CLINIQUE DES CADRES

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

MOTO-HALL

Tous les modèles

TERROT

Réparations - Pièces
ECHANGE - CREDIT
ACCESSOIRES
SIDES BERNARDET

HABERT

78, Avenue des Ternes
PARIS Galvani 78-95

F. N. 350 lat. parf. et méc.
ent. équip. bes. arg. 1.600 fr.
Conc. 8 b. r. Mademoiselle, 15°.

Koehler-Escoffier 4 CV culb.
mot. à neuf tt. eq. 1.500. Ferry,
voie du Moulin, Vitry (Seine).

AUGOYAT

34, rue de Picpus (12°), Nation,
solde des 250 cmc. moins cher
que des vélomoteurs (2 temps
Vlocette, graissage mécanique
d'origine), et dess motos et
sidecars de toutes cylindrées
et toutes marques. Revisées,
garanties et non revisées.

Voyez Augoyat, avant tout
achat.

MOTOS

Le plus grand choix de Pa-
ris en vélomoteur, motos, si-
decars, vendus à crédit avec
garantie, 15 vélomoteurs Moto-
bécane et Prester dep. 850 fr.
Terrot 3 CV tte eq. 1.600 fr.
Terrot 4 CV eq. t.-s. 2.000 fr.
G.-Rhône D5, ét. nf, 5.200 fr.
Motobéc. 500 Racin, 5.500 fr.
Gil.-Herstal 500 Rac. 6.800 f.
Motos nves, dernier modè-
le avec feuille de mines.

500 Terrot RSSE sol. 8.500.
500 Motobécane grd sport,
superculasse 9.000 fr.
500 Monet-Goyon sus. AR
..... 8.500 fr.

SIDECARS

Side 500 New-Map Motorcycle
side angl. 1.800 fr.
500 René-Gillet, susp AR, s.
Bernardet grd routier, 4.500 fr.
F.N. 500 culb. side Bernar-
det 4.500 fr.
Norton 500 side Bernardet
grand routier 4.800 fr.
Motosacoche 500 side Bern-
nardet grand routier, 5.500 fr.
Gnome-Rhône CV 2, side
Bernardet grd routier, 6.800 fr.
Terrot 500 Superculasse side
Bernardet grd routier, 8.500 fr.
B.S.A. Etoile Bleue, side
Vannod V8 8.500 fr.
Motobécane 500 grd sp. side
Bernardet avion 8.200 fr.

COMPETITION

Terrot 175 cc. gagn. Bol d'Or
Rudge 250 gagn. nomb. épr.
Saroléa 500 Racing, 4.800 fr.
Velocette 350 K.T.T. 5.200 fr.

VOITURES

Amilcar 6 CV sp... 1.950 fr.
Darmont spéc. 3 vit. m. AR
très bon état 4.500 fr.
Citroën C4F, cond. int. com-
merciale 6.800 fr.
Conditions uniques de paiem.
et d'échange. Permis gratuit à
tout acheteur d'une moto.
Concessionnaire Alcyon. Ouv.
dimanche. Expéditions en pro-
vince. Pache et Gros, 33, r. de
Gergovie, Paris. Tél. Ség. 51-67
Ouvert tous les jours jusqu'à
20 h. 30.

Vélotot. Prester eq.. 850 fr.
Peugeot P 110, c. nve 2.400 f.
Dollar 350 culb. imp. 2.600 f.
Mon.-Goy. 350 L.S.4, eq. 4.000
Motobécane 500 side Bernar-
det, état neuf 5.200 fr.
Gnome V2, side Bernardet
grd rout., capote, p.-br. 7.200 f.
Terrot 500 supercul. sid. Bern-
nardet grand routier, 6.500 fr.
Roland, 4, Imp. de la Gaîté,
(14°). Face cinéma Radio-Cité.
Ouvert le dim. Tél. Danton,
55-43.

COMPTOIR DE PIÈCES DÉTACHÉES

POUR MOTOS

FOURNITURES GÉNÉRALES PIÈCES ADAPTABLES

POUR TOUTES MARQUES

LE PLUS GROS STOCK

DE PIÈCES DÉTACHÉES TOUTES MARQUES

DEPO-
SITAIRE
PIÈCES
POUR
BOITES DE
VITESSES
PICARD

Réalésages de cylindres. Remises en état
des embiellages. Fournitures de pistons,
axes, bielles, galets, segments, axes
d'accouplements, pignons de chaînes,
pièces de carburateurs, poignées, rebou-
chonnage de disques, soudure des sièges
de carters, cylindres de motos, etc., etc..

CARTERS — BOITES DE VITESSES

NEUFS ET D'OCCASIONS

FOURCHES — Réparations et échanges standard

4, Rue Chaptal — LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Tél. : PER. 09-13 Métro : CHAMPERRET

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,
PARIS (XV°)
Vaugirard 41-42

Toutes les grandes marques
MOTOCONFORT - TERROT
GNOME-RHÔNE - MONET-
GOYON - PRESTER, etc..

sont livrables avec
LONG CREDIT
chez le spécialiste

R. LAVERGNE
5, Rue Félix-Faure, 5
VINCENNES

près gare marchandises
Tél. : Dau. 00-32
Reprises — Réparations

Marcel BRASSINE

PEUGEOT — PRESTER
MONET - GOYON

MOTOCONFORT, etc., etc..
Ttes réparat. et transform.

LONG CREDIT

Occas. revisées et garanties
Magasin d'Exposition :

— 10, Rue Courtois, 10 —
— PANTIN (Seine) —

Ateliers : 10, r. de Montreuil
PANTIN — Tél. : Botz. 12-70

RAYON DE CAMPING

Tentes, matelas, etc... etc...
Remise aux lecteurs

Pour vos réalésages !!

Pièces motos et accessoires

ADRESSEZ-VOUS AUX

Etabl. **C. L. UTILIA**

10, rue Ach.-Martinot, Paris 18°
(Mont. 22-49)

Pièces pour Aubier - L.M.P. - Jack
Sport - Chaise - Bridier - Staub, etc

Centrage de tubes, pignons, chaînes
tous modèles.

Les meilleurs prix



EXPOSITION
de tous les modèles
livrables immédiatement

LONG CREDIT
PRESENTATION

du nouveau vélomoteur

MOTOCONFORT à 2.300 fr. complet
Occasions revisées. Reprises toutes marques. Toutes
réparations et transformations

SAPORITI - 2, GRANDE RUE, CHAVILLE (S.-O.)
Téléphone : 592

A quelq. minutes du mét. Pont de Sèvres (Autobus 1)

18 mois
de crédit

VÉLOMOTEUR PRESTER-JONGHI

300 frs
à la commande

Éts BONNET - 172, Avenue Édouard-Vaillant - BILLANCOURT (Seine) - Métro : BILLANCOURT

OUVERT DIMANCHE MATIN

REPARATIONS NOMBREUSES OCCASIONS

TELEPH. : MOLITOR 15-46

Vélocycle Prester, Moto-bécane, 4 temps, ét. nf.
B.S.A. 6 CV, Motobécane 4 ou 5 CV, parf. ét.
Sidecar Terrot bi-pl.
Sidecars Précision, Bernardet, Imbernotte, 1, rue des Acacias.

Vélocycle Prester Jonghi, parf. ét. nomb. acces., 2.400 fr. Ech., crédit. L. Lambert, 27 rue du Marché Meaux (S.-et-M.).

B.M.W. 500, culb. R.57, état impeccable. Guize, 3, av. de la Porte de Sèvres (15^e).

Avant d'acheter, même une moto nve, voyez nos occasions garanties un an. Entretien gratuit les dim. de 9 h. à 12 h. Reprises de ttes motos et vélocycle. Toutes réparations et transformations. Redressage de cadres et fourches.

Agence Gnome-Rhône, Peugeot. Stock de vélocycle, Long crédit. La Moto Rénovée, 58, rue Amelot, Paris.

Monet et Goyon 250 équip., 1.800 fr. compt. 3, rue Carnot, Cachan, apr. 6 h. Compteur montre E.D. neuf 300 fr.

Motobécane 3 CV, parf. ét., éclair. t. s. 1.600 fr. E. Touchard, 2 bis, r. Tiphaine, Paris.

Motobécane 5 CV culb. sport, tr. bon ét., 2.800 fr. Crédit. L. Lambert, 27, rue du Marché, Meaux (S.-et-M.).

Double emploi vend moto Dollars 500 culb. mot. Mag. av. side parf. ét., 3.500 fr. 32, av. L.-Martin, Arpajon.

Matchless 5 CV, 4 vit., ét. nf. urg. Ecr. Cousin André, 4, p. Raspail, St-Cyr-l'Ec. (S.-et-O.)

New Motorcycle, 4.000 fr., nve sidecar bi-pl., bloc 500. Chaise repr. auto pédales. Monlouis, 42, Pont-Godot, Viry-Chatillon (S.-et-O.).

SIDECARS

Sidecars d'occasion Bernardet, Précision, Roy, Vannod, depuis 800 fr. Feral montage. Gros et Pache 33 rue de Gergovie, Paris.

Dresch 5 CV tr. b. ét. av. side 2.000 fr. Nicolas, 41 bis, rue des Ecoles-les-Lilas, t. 1. mat. jusq. 10 h.

Harley 12 CV avec 2 sides brevetés dont 1 carros. série hiver et 1 carr. été que je vends ou éch. contre voiture Way, 5, r. St-Augustin.

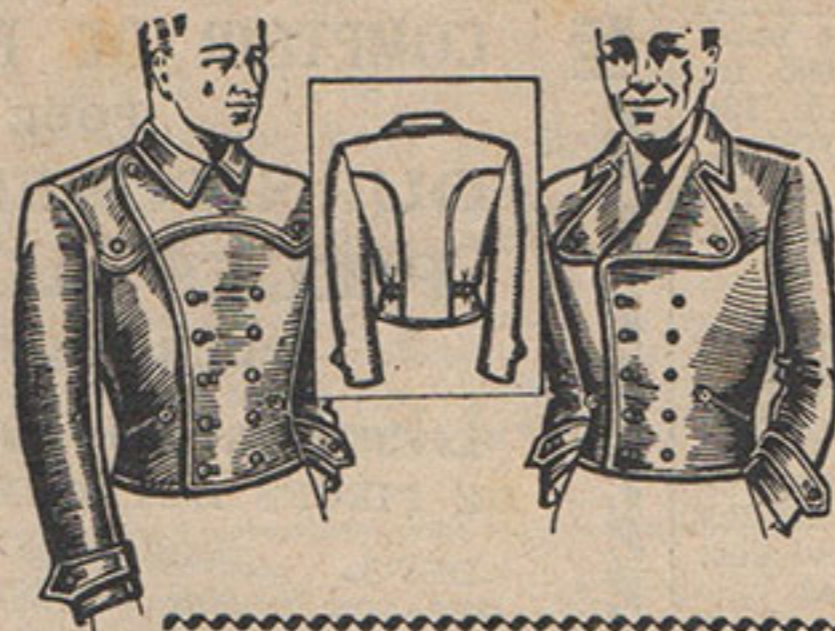
Terrot 350 culb. av. side Buffalo à gauche, état de marche, 2 pns neufs, 3.200 fr. 14 rue J. Cottin (18^e). Cons. le soir à partir 18 h.

Sidecar moderne grd sport, frein s. roue. Garage, 15, rue des Boulets.

Vends ensemble B.S.A. 5 CV Club, side Précision, ét. neuf. Raveau, 3 bd Sault, Paris-12^e.

VOITURES

201 Coach golf parf. ét., de confiance. Anselmet, 10 r. des 7-Arpents, Pré-Saint-Gervais (Porte de Pantin).



CHROME-CUIR

38, rue du Château d'Eau PARIS (10^e)
Tél. BOT. 73-37
Ouv. tous les jours, sauf dimanche.
Tout l'équipement motocycliste pour hommes et dames.
Fabrique de vêtements de cuir
Catalogue illustré sur demande.



A 100 à l'heure sans lunettes

comme en conduite intérieure

Le casque Z.N.

(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, r. des Batignolles (17^e)
Tél. : Mar. 20-52

Chez Imbernotte distributeur à Courbevoie, les meilleures occasions :

Simcainq décap. ou non. 6 CV cond. int. 6 CV cabriolet. Bon état gar. 1, rue des Acacias, Paris.

Grand choix petites voitures l'occasion ttes marques revis et garant. Reprises toutes motos et sidecars en compte. Crédit. Escure, 12, rue de Patay Paris. 13^{me}.

3.000 kms gratuits

sur **GEORGES - IRAT** chez **FRANÇOIS** 6, rue Sa'nt-Ferdinand Paris

Darmont 4 roues éclair. 3 v. marche AR, al. Delco, très bon ét. à vendre cse dble empl. Essai à vol. 32-34, rue Jean-Jaurès, Bois-Colombes (Seine).

Amilcar C.G.S.S. grand sport surbaiss. mot. ref. aussi beau que nf., vend. ou échange. ctre moto, side ou petite voiture moins réc. Concierge, 6, rue Mélingue, Mtro Pyrénées (19^e).

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.

ECHANGES

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).

Ech. Koehler Escoffier 1938, 175 cc, 2 t. 2 tubes gr. sp., contr. sidecar ou moto réc. pl. forte François, 37 bis, r. Villejust (16^e).

Cyclecar Monocar 1-2 places, roues avant indép., comme nf, 2.500 fr. ou échange ctre vélocycle dernier modèle. Fortin, 19, r. St-Gervais, Bessancourt (S.-et-O.).

DIVERS

Roues spéciales p. canoës, trains légers p. remorques, pns motos t. dimensions, petits px. Moers, 223, av. Girardet (20^e).

ON DESIRE ACHETER

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

J'achète comptant ttes motos bon ét. Laclau, 20, qual de Billancourt, Billancourt (S.).

J'achète toutes motos, sides même accid. Me déplace en province. Pol, 50, r. Pernety 14^{me}.

Achète Sandford et Darmont ts modèles. Pache, 33, rue de Gergovie, Paris. Ség. 51-67.

Achat maximum motos réc. sides, vélocycle. La Moto Rénovée, 58, r. Amelot, Paris.

Paie compt. ttes motos, sides voitures sport, F.A.M., 8, av. de St-Ouen, 18^e. Dans la cour

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

J'achète ttes motos, sides et cyclecars, voit. mêmes accid. Roland, 4, imp. de la Gaité, 14^e. Danton 55-43.

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

DERNIERE HEURE

Vends ou échange ctre moto ou side ; 8 CV grd sport Salmon dble arbre c. en tête., ét. trs. rap. Paul, 60, rue de la Gare, Chatillon-s.-Bagneux.

R.S.S.E. Terrot 500 culb., nve gar. 7.000 fr. Feral crédit, 11, rue Chaligny, Paris

Cond. int. 5 CV Citroën, moderne. Il faut la voir. Aussi belle que neuve, 4.500. Je repr. moto, vélocycle. réc. 65, rue Fessart (Métro Pyrénées).

Cause dép., part. cède très belle 4 CV Motobécane, culb. sport, chrom. dern. mod., peu roulé, ét. part., bas prix. Pavillon, 7, rue du Bel-Air, Chatillon (autobus 86)

B.M.W., 2 cyl. culb. 5 CV, cardan, t. sad. compt. ét. parf. 3.000 fr. O. T. 6, rue Rottembourg, Paris (12^e).

Rosengart 5 CV, car. grd. sp. av. cap. nve, consom. 5 l. aux 100 km. gar., échange contre moto réc. ou 3.300 fr. 50, rue Pernety, Paris.

Side Précision, et. de nf. av. 2.700 fr. B.M.W., R 12, 750 cmc. lat. mod. 1939, 11.000 fr. Latscha, 16 r. Auguste-Bailly, Asnières.

Danvignes 4 roues 750 cmc. A.C.T., 2 cyl. voit. person. roulé 3.000 km., abs. imp., compt. cpte tours, montre, carr. alu. 115 kmh. gar. chrono. Ech. c. toute moto, side ou Sandford, fac. de crédit, 12 mois.

R. Danvignes, 6, bd Richard-Lenoir, Paris (11^e).

Sandford Ruby 6 CV, 4 cyl., tr. b. ét., 5.500 fr. Vis. t. 1. s. ap. 6 h., sam., dim. tte l. j. 9, r. Gambetta, Clamart.

Douglas 350 lat. 2 cyl., équip. vert. occas., parf. ét., cause non emploi, 3.200 fr. Begly, 278, rue Lecourbe.

Darmont spéciale 3 roues, m. nf., 3.900 fr., ap. midi, 18, bd du Fort-de-Vaux, pte Asn.

Belle Motobécane 5 CV, culb. gd sport, 4 vit. av. side Carpio, tte équip., parf. ét. 6.800. 68, rue des Prairies, Paris.

Part. cherche vélocycle. Dax culb. 2 ou 3 vit., même mauv. ét. prés. Rouet, 85, r. des Maraichers, le soir après 6 heures.

350 Gillet-Herstal Tour du Monde, parf. état 1.850 fr.

Dax 350 culb. dble tube sél. ét. nf. gar. 3.850 fr.

350 New-Map culb. Jap mec. gar. 3.500 fr.

350 Motobécane Superclub culb. 4 vit. sél. ét. nf. 4.900 fr.

4 CV soup lat. Jap nve, non immatr. val. 6.500, sold. 5.000 fr.

12 mois de crédit. Reprise en compte de toutes motos. Marc, 98, av. Philippe-Auguste, Paris.

ABONNEZ-VOUS

A Moto-Revue

18 MOIS DE CRÉDIT

GNOME - RHONE

300 frs à la commande

Ets BONNET - 172, Avenue Édouard-Vaillant - BILLANCOURT (Seine) - Tél. : MOLitor 15-46

OUVERT DIMANCHE MATIN

Métro : BILLANCOURT

TRÈS LONG
CRÉDIT

TERROT

Grandes Facilités
de Paiement

Éts BONNET - 172, Avenue Édouard-Vaillant - BILLANCOURT (Seine) - Tél. : MOLitor 15-46

OUVERT DIMANCHE MATIN

Métro : BILLANCOURT



ACCU
Huitric

26, Rue des Graviers NEUILLY-SEINE

Une M.R.

mise au point par
MAUCOURANT

le spécialiste du vélomoteur
sera meilleure et plus rapide
Agent : Motobécane, Prs. ter, Terrot
147, Boulevard Ney, 147
(près la Porte de St-Ouen)

Motobécane 350 sup. cl. tt.
équ. peu roul., parf. ét. S'adr.
Ouigny, 6, av. Porte de Mon-
treuil Paris (20^e). Prix 3.500 fr.
à débat. Vis. lundi 7 août.

Peugeot 190 S. 4 pl., b. ét.,
pn. nf., 1.800 ou éch. C. Moto
Marcel, 1, r. Paris, Bagneux.
Alésia 16-67.

Très belle machine, bloc mo-
teur 750 cmc. bi-cyl. Jap, an-
glais, transmis. à cardan ent.
nve, jamais roulé, prix à déb.
Texier, Les Eglises d'Argen-
teuil (Ch.-Inf.).

V. cause maladie, 500, 2 cyl.,
card. à p. rodée Dresch culb.
2.800 fr. Dechaud 23, r. Bor-
dier, Aubervilliers.

A vend. side Motobécane
Bernardet 500 cmc., mod. 1938
4 vit. sélec. Roulé 1.500 km.,
frein s. roue side, capote. Le-
clercq, 56, av. Pasteur, Vanves
(Seine).

250 cmc. Terrot, soup. lat.,
/n 38, pas roulé, ét. nf. Grand
luxe, coûté 7.000 net 4.300. Ri-
che, 38, r. Fabert (Esplanade
Invalides).

Par particulier, 800 cpt. et 10
paie 170 fr. cond. intér. 4 pl.
8 CV Renault, b. ét. de mar-
che, Christmas, 29 r. d'Artois.

F.N. 500 culb., 2.500 fr. S'ad.
Café, 2 r. Charles-V.

500 B.S.A. E. B. club, ét. nf.
6.500 fr. S'ad. 135, bd Diderot,
Paris (12^e).

Fiat 6 CV, roadster 2 pl. spi-
der grd luxe 1936, 4 vit. Mo-
nocardan, 11.000 fr., repr. beau
sidecar récent. Crédit 24 mois.
Leclerc, 56 rue de la Chapelle,
Paris (18^e).

MOTOBÉCANE



SIDECARS IMPÉRIAL
Concessionnaire

Nombr. occas. garanties
Reprises — Crédit
VOIVENEL

34, Rue de Charonne, 34
Tél. : Roq 17-13

J. THENET Fils

285, av. Porte de Montreuil
PARIS — Tél. Dorian 45-62

GNOME-RHÔNE - ALCYON
MOTOCONFORT - TERROT
PRESTER - SIDECARS

Avant de prendre
une décision consultez-nous
LONG CREDIT. REPRISSES
REPARATIONS

ALGY

Agences

**Gnome - Rhône. Motobé-
cane. Motoconfort. Monet-
Goyon. Koehler-Escoffier**
etc., etc...

Reparations, et mise au
point toutes marques
Crédit. Occasions. Reprises
Robinet à réserve d'essence
pr toutes marques. Pédale
de freins pour vélomoteurs
12, r.V. Couturier, ALFORTVILLE
Tel. Entrepôt 19-23 - Ouv. Dim. et Fêtes

ACHETEZ

VOTRE

Chez

LEGER

Concessionnaire
exclusif

4, Grande-Rue, St-Maurice
Ent. 20-59

Toutes pièces détachées.
Réparations

Vélo. Moto. Sidecar. Crédit

TERROT

Saint-Denis Motos

TERROT

NEUF OCCASION
Echange, réparations toutes marques
Tous Accessoires (et pièces détachées)
Emile PINOY

26, rue Ernest-Renan, 26
SAINT-DENIS (Seine)
Tél. Plaine 16-76

à VINCENNES

voyez

BAUDART

Coupe de Tourisme 1933

Agent officiel

MOTOBÉCANE
TERROT

Crédit, Reprises, Réparations

43, Avenue de Paris, 43

Métro : Bérault

Les mell. access. de motos
et vélom. portent la marque



Repose-pieds, Tan-Sads, etc. En vente
partout. Pour le gros, Ets V. et W.
5, rue Franklin. - Le Pré-St-Gervais.

BLANCHE

AA. GENEST, ex direct. M

U de Dufayel-Autos O

Toutes marques

T MOTOS et VOITURES T

O Vente - Achat - Echange O

S Reprises S

Comptant - Crédit

OCCASIONS REVISEES

71, rue Blanche, PARIS, 8^{me}

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.

SOUDEURE D'ALUMINIUM

LASSAL

ATELIER DE PARIS
25 bis, RUE GARNIER
NEUILLY - sur - SEINE

Superbe occ. cme nve plus.
500 Motobécane grd sport. Su-
perculasse, av. ou sans side,
7.000 fr.

Morgan, bon ét., 2.800 fr.
Peugeot 350 tr. pr., 2.200 fr.
Plus. vélomot. 4 temps. Mo-
tobécane 2.500 fr. et vélomot.
Prester Jonghi, 2.000 fr.
Reprises ttes marques, long
crédit.

Barthélémy, 1 bd Voltaire,
Asnières, 88, rue du Château
(ouvert le dimanche matin).

B.S.A. 500 neuve, soldée....
4 et 5 CV Motobécane impec.
B.S.A. 350 Empire. Occ. parf.
Danvignes, 6, bd Richard-Le-
noir, Paris.

Vélocette 350 A.C.T., 130 à
l'heure, cme neuve, équip., à
vend. ou échang. moins rap.
Terrot 175 compét., 140 kmh.
gagn. grd prix ou éch. moins
vite. Péraldi, 30, av. du Prési-
dent-Wilson, La Plaine Saint-
Denis.

Prester-Jonghi, 4 CV, culb.
4 vit. sélect. chrom., équip.,
5.500 fr. repr. Vélomot. Crédit
24 mois. Leclerc, 56, rue de la
Chapelle, vis. dimanche mat.

Amilcar type CGS grd. sport
surb. 3 pl., ét. impec., échange
ctre moto réc. ou 5.900. Ferai
crédit si sérieux. 50, rue Per-
nety, Paris.

B.N.C. 6 CV, mot. Ruby, b.ét.
Hotchkiss, 411, cond. int, t.
b. ét.

Vilbonnet, 101 r. des Boulets.

Peugeot 350 P. 135, 1939, rou-
lé 1.000 km., dern. mod. ent.
nve, touj. sous gar. ent. équip.
à vend. ou échang. ctre vélom.
récent. Péraldi, 30, av. du Prési-
dent-Wilson, La Plaine St-
Denis. Mtro porte de la Chap.

LES DESSOUS
DE SELLES

FIT

Suppriment secousses
et fatigue

Pneus MOTOS toutes marques. Casques. Cuissards
Coussins. Tan-sad. Matelas pneumatiques.

Cond. spéc. aux lect. de « Moto - Revue »
22, Av. de la Grde-Armée, PARIS
Tél. : Galv. 82-06

PEUGEOT et KCEHLER-ESCOFFIER
chez Marc PIAULET

89, Avenue de Choisy — PARIS. — Tél. : Gobelins 19-30
Service de Dépannage Gratuit jusqu'à 50 km. de Paris

OCCASIONS — REPRISSES — CREDIT

Machines revisées garanties 6 mois sans frais



Longévité! Longévité, de votre moteur?!

SEGMENTS D'ÉTANCHEITÉ
ARDAX, RACLEURS :
R.L. ou R.T.

VINCENT-PIOTTI

SEGMENTS ARDAX

MAGASINS : 12, rue Carnot, LEVALLOIS-PERRET.

Un livre que tout motocycliste doit lire :

VADE MECUM
DU
MOTOCYCLISTE

Frais de port :
France : 4 frs
Étranger : 4 frs

En vente à nos bureaux :

Abonnés : 12 fr.

Lecteurs : 14 fr.

**Ce qui importe
c'est d'être assuré
à 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, 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

12, Rue de Cléry - Paris - Tél. : Gut. 73-32