

LES PERFORMANCES  
DES MILITAIRES  
DANS P.P.P. 1939

# Moto revue

VELOMOTEURS  
MOTOS. SIDECARS  
CYCLECARS

TOUS LES  
VENDREDIS

LE NUMERO

1<sup>er</sup> 50



TÉLÉPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C.I.C. POSTAL 297 37

RÉDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITÉ

12, RUE DE CLÉRY

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

Cinquante officiers et sous-officiers, représentant toutes les armes, réalisent dans Paris-les Pyrénées-Paris une performance d'ensemble, démontrant ainsi que l'Armée Française Motorisée est particulièrement bien entraînée.

*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**

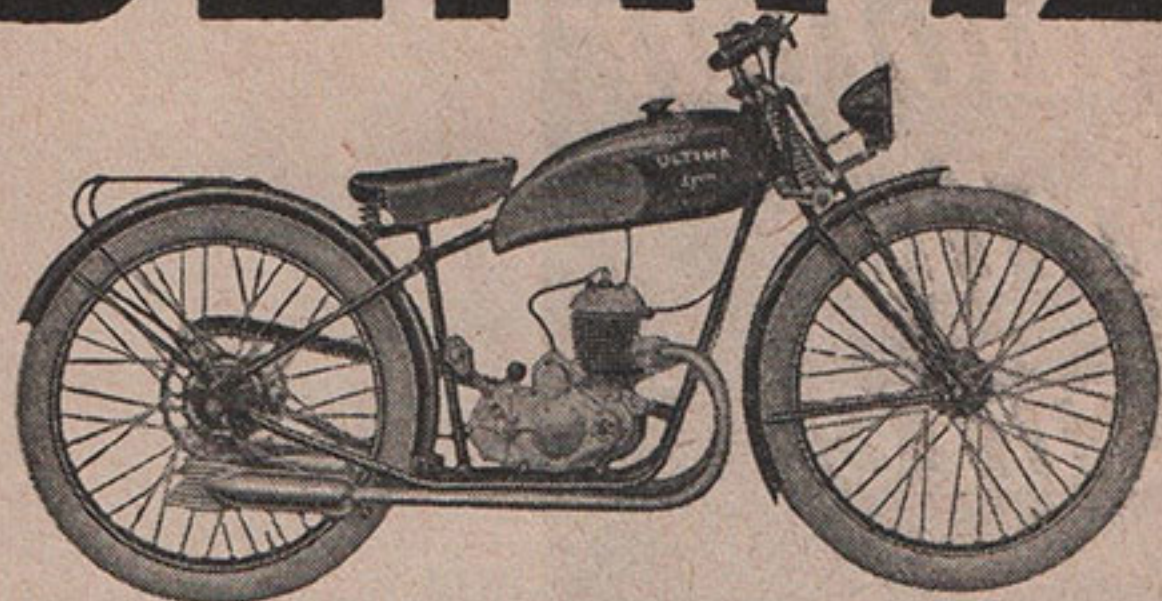
**12, Rue de Cléry - Paris - Tél. : Gut. 73-32**

*pour votre moteur  
la garantie  
la plus sûre*

**Castrol**  
**BREVETÉE**  
S.G.D.G

**EN VENTE DANS TOUS  
LES GARAGES**

# ULTIMA



## VELOMOTEURS

à débrayage avec éclairage. 2500 fr.

BLOC-MOTEUR 2 vitesses, starter éclair. électrique 2775 fr.

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

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

Agence de St-Etienne (Loire), J.-B. Palle, 53, Rue du Soleil.

### 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

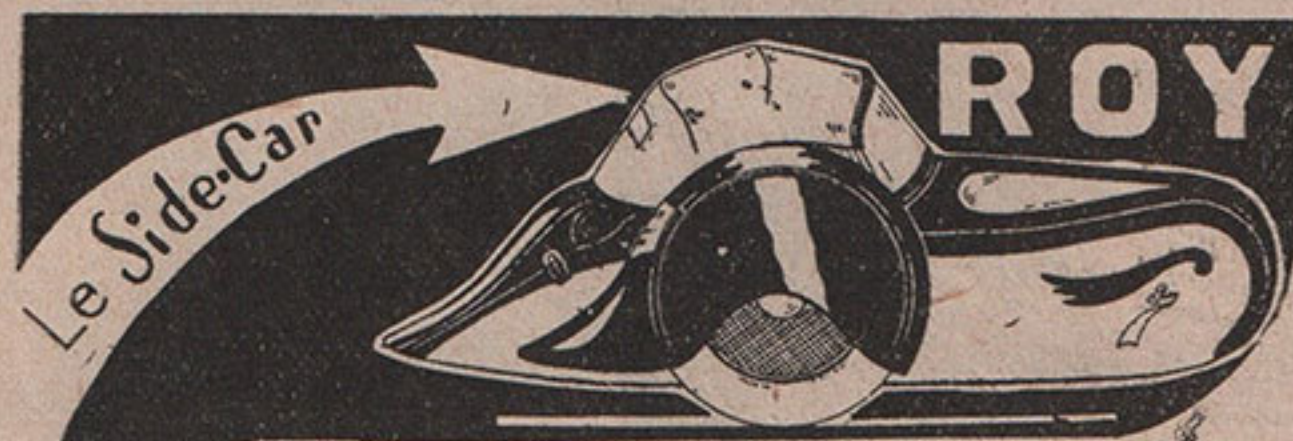
Vêtements de cuir .....	275. »
Culssards moto .....	39. »
Sacoques cuir (la paire) .....	39. »
Blousons de sport .....	59. »
Tabliers de moto (toile cuirarmé) .....	99. »
Casque protecteur « MOTORIST » .....	95. »



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

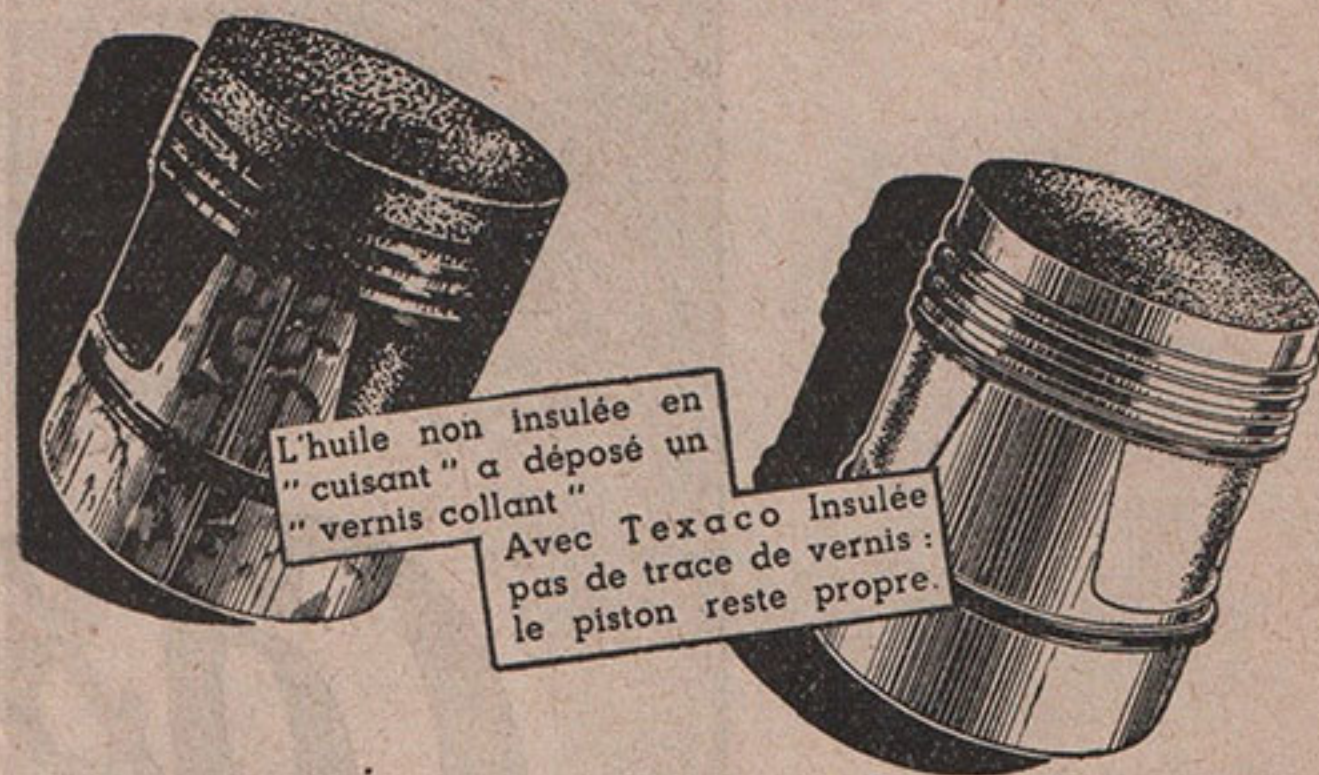


est unique par sa légèreté, sa finesse et sa ligne toujours en tête du progrès (pour toutes cylindrées)

Demandez le catalogue :

— 36, Rue de Bordeaux — MAISONS-ALFORT —  
ou chez votre mécanicien Tél. : ENT. 29-70

## C'EST LA CHALEUR QUI "CUIT" VOTRE HUILE et use votre moteur



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

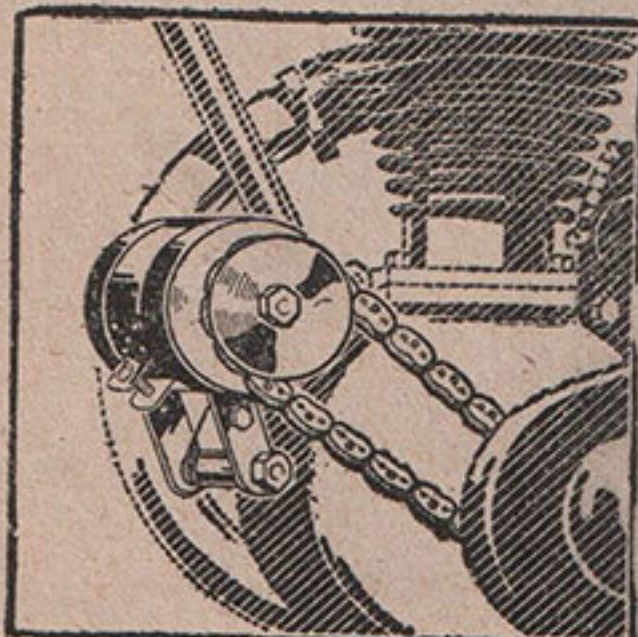
TEXACO INSULÉE est indispensable à tous les moteurs moto, où l'huile est soumise à de hautes températures. L'insulation permet à l'huile de résister aux dures exigences du 2 temps sans former de "verniss". Pour les 4 temps, jamais de segments collés et pas de calamine!

**TEXACO** *insulée* CONTRE LA CHALEUR



Utilisez Babyt le 1/2 litre pratique et économique.

## TOUS LES ACCESSOIRES POUR MOTOS



Courroie - Chaîne sans fin « WHITTLE » (Brevetée)

POUR ENTRAÎNEMENT DE DYNAMO D'ÉCLAIRAGE MOTOS

Plus de panne d'éclairage Sécurité absolue la nuit Adhérence parfaite, même complètement détendue. Flexibilité absolue. Aucune tendance à se coincer aux très grandes comme aux faibles vitesses donne les mêmes excellents résultats.

Genouillères Amortisseurs Repose-pieds, Courroies,

Outillage « King-Dick », Clés à molette, Clés à tubes

Dérive-chaînes, Pompes et raccords « Bluemels », etc.

POIGNÉES TOURNANTES POUR VÉLOMOTEURS



**ROLEO**

Réclamez ces articles à votre fournisseur habituel ou à défaut aux

Établissements ROLLET 64, Rue de la Folie-Méricourt, PARIS-XI

Catalogue accessoires M.R. sur demande

*Un accessoire  
précieux!*

pour le casse-croûte, au  
bord de l'eau, le café, le  
thé, au bistrot du village :



les  
boîtes  
miniatures  
(70 gr.)

de

LAIT SUCRÉ  
**NESTLÉ**

*En vente  
partout*

*"Juste ce qu'il en faut!"*

LE NOUVEAU CARBURATEUR

# AMAC

A AIGUILLE  
POUR VÉLOMOTEURS

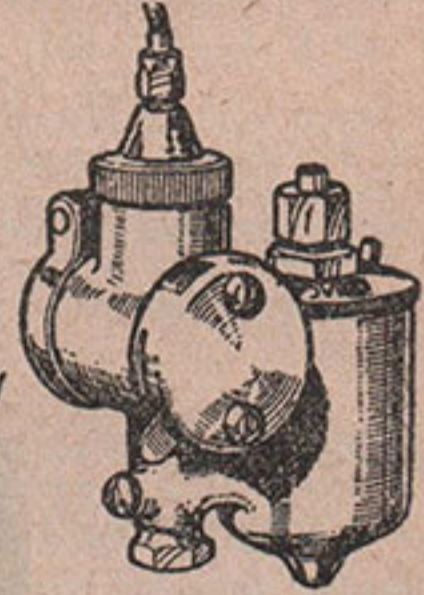
*consomme*

**20% DE MOINS**

*MEILLEURS DÉPARTS*

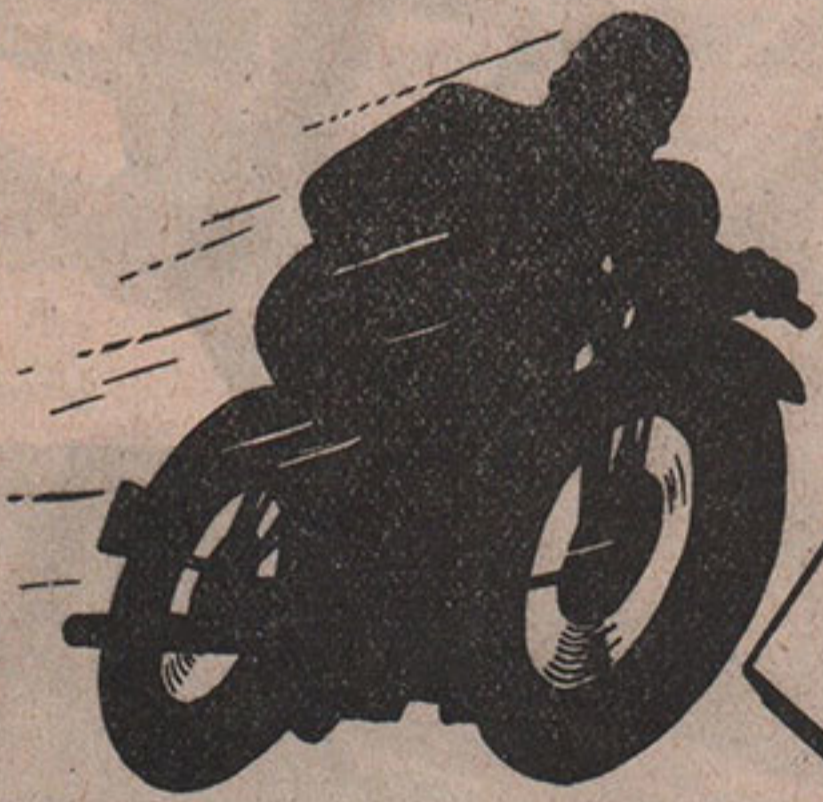
*MEILLEURE ACCÉLÉRATION*

*PLUS DE SOUPLESSE*



*Échange standard  
à partir de 120 frs.*

Sté AME AMAC 40. Rue de Villiers. LEVALLOIS. Seine



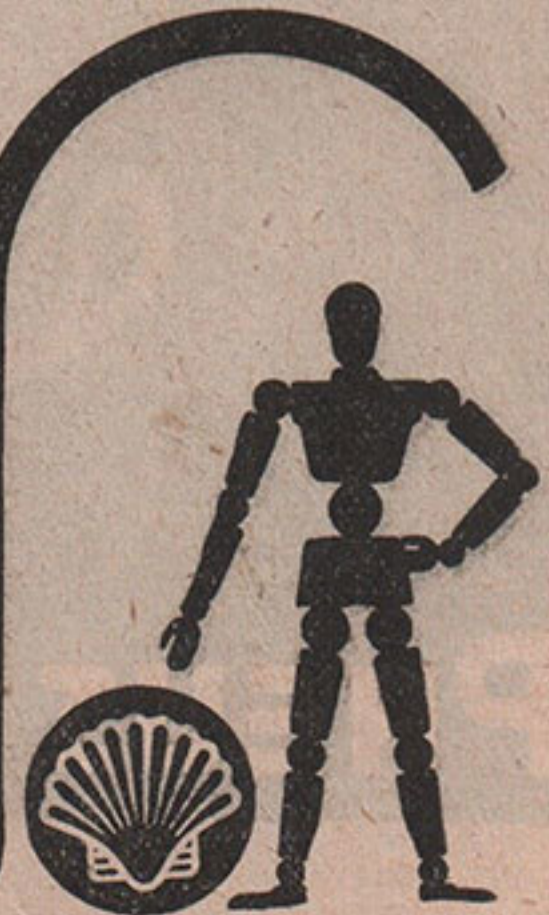
**...ROULEZ  
AVEC LA**

**NOUVELLE**

# GOLDEN SHELL

HUILE POUR MOTEURS

RAFFINÉE PAR SOLVANTS SÉLECTIFS



*Pour votre Sécurité*



**PNEUS DUNLOP POUR MOTO**



# Moto revue

## ABONNEMENTS

UN AN	6 MOIS	3 MOIS
52 N <sup>os</sup>	26 N <sup>os</sup>	13 N <sup>o</sup>
France et Colonies		
45 fr.	23 fr.	14 fr.
UNION POSTALE		
66 fr.	34 fr.	20 fr.
AUTRES PAYS		
84 fr.	43 fr.	25 fr.
MILITAIRES		
25 fr.	12 fr.	8 fr.

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

### ◆ EN MEMOIRE DE CHARLES SERGENT

Le T.C.F. a ouvert une souscription en vue d'offrir à Charles Sergent, enterré au cimetière de Colombes, une sépulture digne de lui. Sergent inventa la chaîne de transmission, à laquelle le motocyclisme doit une grande partie de son développement.

La dépouille mortelle de ce promoteur était menacée de la fosse commune, sa concession arrivant à terme. L'initiative du T.C.F., qui a pour but d'empêcher cette grosse injustice, mérite toute notre approbation. Renseignements au Touring-Club de France, 65, avenue de la Grande-Armée, Paris.

### ◆ LES TARIFS DOUANIERS DES PETROLES

Un décret paru dernièrement au *Journal Officiel* modifie le régime douanier de certains produits pétroliers, selon lequel les taxes fiscales perçues au profit des Offices doivent être réservées au budget général.

En conséquence, la contribution au profit de l'O.N.C.L., la surtaxe de péréquation et la surtaxe spéciale attribuées aux services des alcools sont supprimées. Cela entraînera une révision de tarifs douaniers, afin de compenser cette suppression. Les droits sur le fuel-oil et le carburant poids lourds seront légèrement abaissés.

### ◆ LA REORGANISATION DES ROUTES EN ESPAGNE

Le gouvernement espagnol vient de décider la réfection du réseau routier national. On prévoit la construction de 625 kilomètres de routes nationales, 2.000 kilomètres de routes départementales; 10.000 kilomètres de routes locales de 6 mètres. D'autre part, près de 15.000 kilomètres de routes seront élargies.

### ◆ SINGULIER CHATIMENT

Recueilli dans la presse anglaise :

« A Liverpool, les autorités vont inaugurer un nouveau système pour punir et éduquer les chauffeurs coupables d'avoir provoqué des accidents.

» Désormais, tout chauffeur condamné à la prison sera enfermé, pendant deux fois une heure chaque jour, dans une petite salle obscure, où un appareil cinématographique pro-

## DU CALME

ON croirait que trop d'entre nous, quand ils enlouchent leur machine, montent sur des bouteilles de Leyde. Eux si calmes, si polis dans la vie ordinaire, se transforment en énergumènes dès qu'ils se font tirer par un moteur. Ils malmènent leur machine et ils couvrent d'injures les autres usagers de la route.

C'est là une ridicule attitude. Non seulement elle a créé entre les usagers de la route une regrettable mésentente, mais elle a été la cause véritable de nombreux accidents. Quelle sottise que celle du conducteur qui veut gratter tout le monde, quelle sottise également que celle de celui qui ne veut pas se laisser gratter. Vous êtes sorti pour vous promener ou même pour atteindre une étape. A quoi bon, dès lors, courir des risques, pour une question de gloire ?

Un bon conducteur n'a jamais été maîtrisé par ses nerfs. Les excités n'ont jamais rien fait de bon en course. Les grands aviateurs, les grands conducteurs sont des gens calmes, posés, réfléchis. Que leur sang-froid les abandonne et c'est immédiatement l'accident.

Nous, notre rôle, c'est d'amener intact à destination notre machine et notre personne, après avoir réduit au minimum, pour nous et pour les autres, les dangers de la route. Vérité évidente, mais hélas ! si peu observée.

jettera devant lui les conséquences de ses actes.

» Il y verra ses victimes sur la table d'opération... leurs souffrances... Il assistera aux obsèques de ceux dont il aura causé la mort... On lui montrera la veuve et les orphelins au cimetière... leur afflictions... leurs angoisses...

» Il est probable que, après un tel traitement, les chauffeurs les plus convaincus renonceraient à tout jamais à tenir le volant ! »

Le génial (?) inventeur de ce supplice inédit n'a probablement pas songé que le patient, pour s'y soustraire, n'a qu'à fermer les yeux, tout simplement.

### ◆ LES IMPOTS ET L'AUTOMOBILE

Durant le premier semestre de l'année en cours, l'automobile a rapporté au fisc 3 milliards 436 millions de francs, contre 2 milliards 692 millions durant la même période de 1938.

### ◆ L'IMPOT SUR L'ESSENCE AUX U. S. A.

Au cours de l'année 1938, les impôts perçus sur l'essence, aux Etats-Unis d'Amérique, atteignent 24,83 % du total des impôts dans leur ensemble.

Dans certains états, la proportion dépasse même 50 %.

Les impôts sur le carburant ont produit au total 978 millions de dollars, et ceux de la circulation, 550 millions de dollars.

### ◆ UNE ROUTE DE 4.800 KILOMETRES EN ASIE

Le maréchal Chiang Kai Chek aurait signé avec la Russie un accord pour la construction d'une route reliant la province de Setchouan à Sergiopol, où la route rejoindra la grande artère reliant la Russie et la Sibérie. Entre Sergiopol et Chuguchak, les frais de construction de cette route, dont la longueur sera de 4.800 kilomètres, seront assumés par l'U.R.S.S.

### ◆ LA FOIRE DE LEIPZIG

Cette importante manifestation commerciale aura lieu du 27 au 31 août prochains.

### ◆ EN HONGRIE

Au 31 janvier 1939, la Hongrie totalisait 34.325 véhicules à moteur. Budapest centralise 48 % de ce total, soit 16.354.

Le chiffre global se répartit de la façon suivante : 10.586 motocyclettes (31 %), 15.480

voitures (45 %) et 3.652 camions (11 %).

Par rapport à l'an passé, on enregistre une hausse générale de 4.253 unités, soit 14,1 %. La plus forte hausse concerne les motocyclettes, qui passent de 6.307 à 7.500 unités pour Budapest.

### ◆ M. ROLAND MARCEL QUITTE SES FONCTIONS

M. Roland Marcel, commissaire général au tourisme, vient de donner sa démission. Son activité s'exerçait depuis 1935, pour le plus grand bien du tourisme national. Son collaborateur, M. Peyremaure-Debord, s'est également retiré.

### ◆ UNE AUTOROUTE EN ETHIOPIE

La *Stampa*, de Turin, annonçait dernièrement qu'on vient de terminer, en Ethiopie, l'autoroute Assab - Sardo - Dessié qui permettra désormais au trafic italien de se passer définitivement de Djibouti. Le parcours Assab - Addis - Abeda s'effectuera en 48 heures.

### ◆ LE PRIX DE L'ESSENCE EN JUILLET

Quelques modifications ont eu lieu à la dernière liste des prix du litre de carburant dans les divers pays d'Europe. Elles jouent pour les nations suivantes : France (3 fr. 32 contre 3 fr. 20), Belgique (2 fr. 70 contre 2 fr. 65), Yougoslavie et protectorat de Bohême.

### ◆ UN Puits DE PETROLE PRES DE ST-GAUDENS

Des forages effectués dans les environs de St-Gaudens ont révélé l'existence quasi-certaine d'une nappe pétrolière importante. Un sondage effectué sur le territoire de la commune de St-Marcet a provoqué un jaillissement important de gaz hydrocarbure. Les travaux vont se poursuivre incessamment en vue de déceler le gisement. M. de Monzie, qui assistait au Grand Prix Automobile du Comminges s'est rendu sur les lieux, ainsi que plusieurs autres personnalités.

L'événement revêt une importance considérable sur laquelle il n'est pas besoin d'insister. Si tous les espoirs mis dans cette découverte se réalisent, ce sera, pour la force et la richesse de la France, un atout de première valeur.



## L'Armée Motorisée dans Paris-les Pyrénées-Paris la plus grande épreuve d'endurance sur route

**L**a participation militaire de P.P.P. 1939 a été plus importante que celle de l'année dernière, malgré les appréhensions que certains dirigeants pouvaient avoir sur les capacités des conducteurs ; mais, ces dirigeants peuvent être maintenant rassurés et nous-mêmes, qui organisons depuis 18 ans notre épreuve d'endurance, avons pu nous rendre compte, avec la plus grande satisfaction du reste, de l'entraînement des équipes militaires qui ont pris part à P.P.P. 1939, reconnue la plus dure, la plus probante des épreuves d'endurance.

Déjà, l'an dernier, nous avons constaté une très nette amélioration sur les équipes du début qui y participèrent en 1937, à titre d'essai et, sur 14 équipes au départ cette année, une seule équipe n'a pas terminé.

Hâtons-nous d'ajouter que si 4 équipes ont été désagrégées, le restant des équipiers a terminé.

Il serait à souhaiter, à ce sujet, que l'année prochaine il y eut 2 classements :

- 1° Le classement par équipes de trois ;
- 2° Le classement individuel qui serait lui-même scindé en :

- a) classement individuel officiers ;
- b) classement individuel sous-officiers.

Ainsi, tout en conservant l'idée d'équipe, intéressant au plus haut point les officiers, directeurs sportifs de l'armée, chaque concurrent d'une équipe désagrégée ou non, qui resterait en course, aurait la certitude, s'il arrive au but, d'obtenir un classement.

Comme notre épreuve n'est pas une course de vitesse, nous ne voyons pas l'utilité de publier ici les heures d'arrivée aux différents contrôles horaires. Cette publication irait à l'encontre du but poursuivi.

P.P.P. est une épreuve d'endurance, et le fait que les équipes arrivent dans les

délais qui leur sont accordés, doit nous suffire amplement et ce d'autant plus qu'il ne faut pas perdre de vue que les trois concurrents (qui constituent une équipe) doivent toujours marcher de concert, et arriver aux contrôles, aux horaires qui leur sont impartis. Mais il est tout de même intéressant de relever :

1° Les temps individuels de montée de Luz au col du Tourmalet, c'est-à-dire 19 kilomètres de grimpe, et, seuls, ceux qui y sont passés peuvent se rendre compte des performances, car, hâtons-nous de préciser, que les concurrents ne sont pas des coureurs professionnels, et les règlements militaires prévoient que dans une même équipe il est interdit à deux concurrents sur trois, de participer deux fois à Paris-les Pyrénées-Paris : c'est donc des équipes nouvelles qui sont ainsi formées tous les ans.

Le temps accordé pour les équipes était de 38 minutes et nous trouvons les temps respectifs ci-après :

Montée en 22 minutes. — N° 135 : Sergent Gailhard (3° génie) ; N° 135 : Sergent André (3° génie).

(Il y a lieu toutefois de remarquer que ces deux motocyclistes montaient en solo, cependant que les autres concurrents étaient en sidecars.)

Montée en 24 minutes. — N° 134 : Lieutenant Toussaint (Solo) (3° génie).

Montée en 26 minutes. — N° 101 : Capitaine de Largentaye (2° dragons portés) ; N° 113 : Sous-lieut. Cassaigne (Ecole des chars).

Montée en 27 minutes. — N° 103 : M. D.L. Warin (2° dragons portés) ; N° 114 : Sergent chef Brunet (Ecole des chars).

Montée en 28 minutes. — N° 102 : M. D.L. Chef Bazaud (2° dragons portés) ; N° 137 : Lt Bognel (4° légion garde mobile).

Montée en 29 minutes. — N° 117 : Ser-

gent-chef Belin (Chars de combat) ; N° 139 : Garde Tracol (4° légion gardes mobiles).

Montée en 30 minutes. — N° 107 : Lt d'Alançon (1<sup>er</sup> dragons portés) ; N° 108 : M.D.L. Du Bois (8<sup>e</sup> cuirassiers) ; N° 109 : M.D.L. Cattivet (8<sup>e</sup> cuirassiers) ; N° 110 : Lt Langlois (1<sup>er</sup> drag. portés) ; N° 111 : M.D.L. Lamorthe (1<sup>er</sup> drag. portés) ; N° 112 : M.D.L. Schouller 1<sup>er</sup> drag. portés) ; N° 115 : Sergent Monge (Ecole des chars) ; N° 120 : Sergent Péré-Fam (5<sup>e</sup> chasseurs) ; N° 125 : Sous-lieutenant Morandière (19<sup>e</sup> train).

Montée en 31 minutes. — N° 126 : Adjudant Pasquier (19<sup>e</sup> train) ; N° 127 : M.D.L. Dordet (19<sup>e</sup> train) ; N° 140 : Sous-lieut. Meunier (7<sup>e</sup> lég. gard. mob.).

Montée en 32 minutes. — N° 104 : Cap. de Rochebouet (7<sup>e</sup> chasseurs) ; N° 141 : Garde Dutilleux (7<sup>e</sup> lég. gard. mob.) ; N° 142 : Garde Jacques (7<sup>e</sup> lég. g. mob.).

Montée en 33 minutes. — N° 119 : Lt de Silans (5<sup>e</sup> chasseurs) ; N° 123 : Serg. Chauvin (129<sup>e</sup> d'infanterie) ; N° 138 : Adj. Bercier (4<sup>e</sup> lég. gard. mob.).

Montée en 34 minutes. — N° 105 : M. D.L. Eugène (7<sup>e</sup> chasseurs) ; N° 106 : M.D.L. chef Petit (7<sup>e</sup> chasseurs) ; N° 121 : Cap.-chef Noël (17<sup>e</sup> chasseurs) ; N° 122 : Lt. Mille (129<sup>e</sup> d'infanterie).

Montée en 36 minutes. — N° 124 : Lt. Schmit (129<sup>e</sup> d'infanterie).

Montée en 40 minutes. — N° 133 : M.D.L. Fabbri (42<sup>e</sup> d'artillerie).

Montée en 47 minutes. — N° 131 : Capitaine Laborderie (42<sup>e</sup> d'artillerie).

Maintenant, voici une autre épreuve au plus haut point intéressante, c'est le

### DEPART A FROID.

Pour les départs à froid, les meilleurs temps furent :

- 5 secondes. — N° 142 : Garde Jacques.
- 7 secondes. — N° 127 : M.D.L. Dordet.





Nos documents photographiques donnent une jaible idée de ce que firent les militaires dans P.P.P. 1939.

Après la revue passée au départ par le général Maillard, à côté duquel on remarque le capitaine Gayet, commissaire militaire (page 486), ce furent les contrôles successifs, la foule (ci-contre), passage terrible des cols dans le brouillard : on ne distingue plus rien à dix mètres ; la descente vers Tarbes.

17 secondes. — N° 139 : Garde Tracol.  
 18 secondes. — N° 110 : Lt Langlois.  
 19 secondes. — N° 119 : Lt de Sillans;  
 N° 133 : M.D.L. Fabbri.  
 23 sec. — N° 106 : M.D.L. chef Petit.  
 24 secondes. — N° 138 : Adj. Bercier.  
 25 secondes. — N° 137 : Lt Bognel.  
 27 sec. — N° 131 : Cap. Laborderie.  
 28 sec. — N° 125 : S.-lieut. Morandière.  
 29 sec. — N° 104 : Cap. de Rochebouet.  
 31 secondes. — N° 108 : M.D.L. Dubois.  
 33 sec. — N° 113 : S.-lieut. Cassaigne.  
 1 minute. — N° 101 : Capitaine de Largentaye ; N° 107 : Lt d'Alançon.

Nous rappelons que pour obtenir le départage, la moyenne de base tolérée était prise sur la moyenne des quatre meilleurs temps. Le temps « idéal » accordé pour la mise en route était donc de 7 secondes.

#### INDIVIDUELS

C'est la première année que M. le Ministre de la Défense Nationale et de la Guerre a décidé de faire participer quelques individuels dans notre épreuve. Ces individuels avaient pour mission de partir sur des machines personnelles et de remplir la tâche imposée aux civils dans leur catégorie respective.

Ces concurrents qui étaient :

N° 149 : M.D.L. Fritz ; N° 150 : Adj. Lambert ; N° 151 : M.D.L. Falques ; N° 152 : Lieutenant Sery, montaient des 750 cmc. solo qui les obligeaient à observer la moyenne du groupe rouge, la plus élevée et à parcourir l'itinéraire complet, c'est-à-dire les cols de Souler et d'Aubisque, en plus du Tourmalet.

Le lieutenant Sery montait un sidecar 750 cmc.

Nous sommes heureux de constater le résultat obtenu par ces individuels qui ont accompli des performances, nous osons dire, supérieures à certains civils, ainsi par exemple pour le Tourmalet, le temps de base des civils était de 24'. (Rappelons que pour les concurrents militaires il était de 38'.)

Le N° 149 est monté en 22 minutes ; les N° 150 et 151 en 23'.

Le lieutenant Sery, en sidecar, avait 26' de base et est monté en 22'.

Ces performances méritent d'être tout particulièrement admirées et nous serons heureux de voir, l'an prochain, la plupart des militaires s'aligner dans les mêmes difficultés que celles réservées aux professionnels : nous sommes certains par avance qu'il y remporteront d'excellents résultats, car l'Armée Française motorisée, en ce qui concerne la motocyclette, est maintenant bien au point, les hommes entraînés, le matériel impeccable.

C. LACOME.



7 sec. 1/5. — N° 135 : Sergent-chef Gailhard.

8 secondes. — N° 111 : M.D.L. Lamorthe ; N° 124 : Sergent Schmit ; N° 126 : Adj. Pasquier ; N° 141 : Garde Dutilleux.

9 sec. 3/5. — N° 140 : S.-lieut. Meunier.

10 sec. 2/5. — N° 121 : Cap. Ch. Noël.

11 sec. — N° 112 : M.D.L. Schouller.

11 sec. 3/5. — N° 103 : M.D.L. Warin ;

N° 122 : Lieutenant Mille.

12 secondes. — N° 117 : S.-chef Belin.

13 secondes. — N° 120 : Sergent Peré-Fam ; N° 136 : Sergent André.

14 secondes. — N° 114 : S.-chef Brunet.

14 sec. 1/5. — N° 105 : M.D.L. chef Eugène.

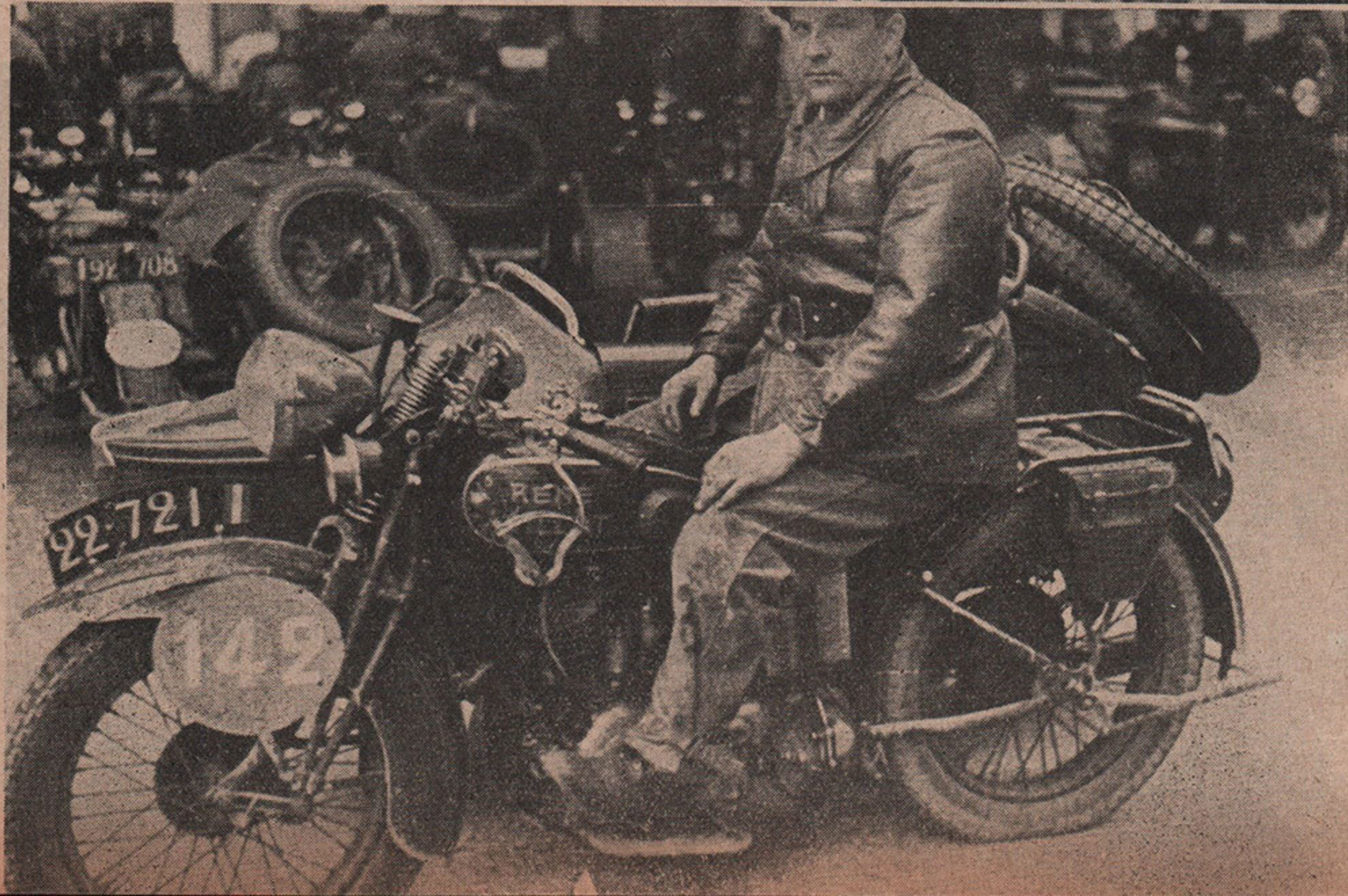
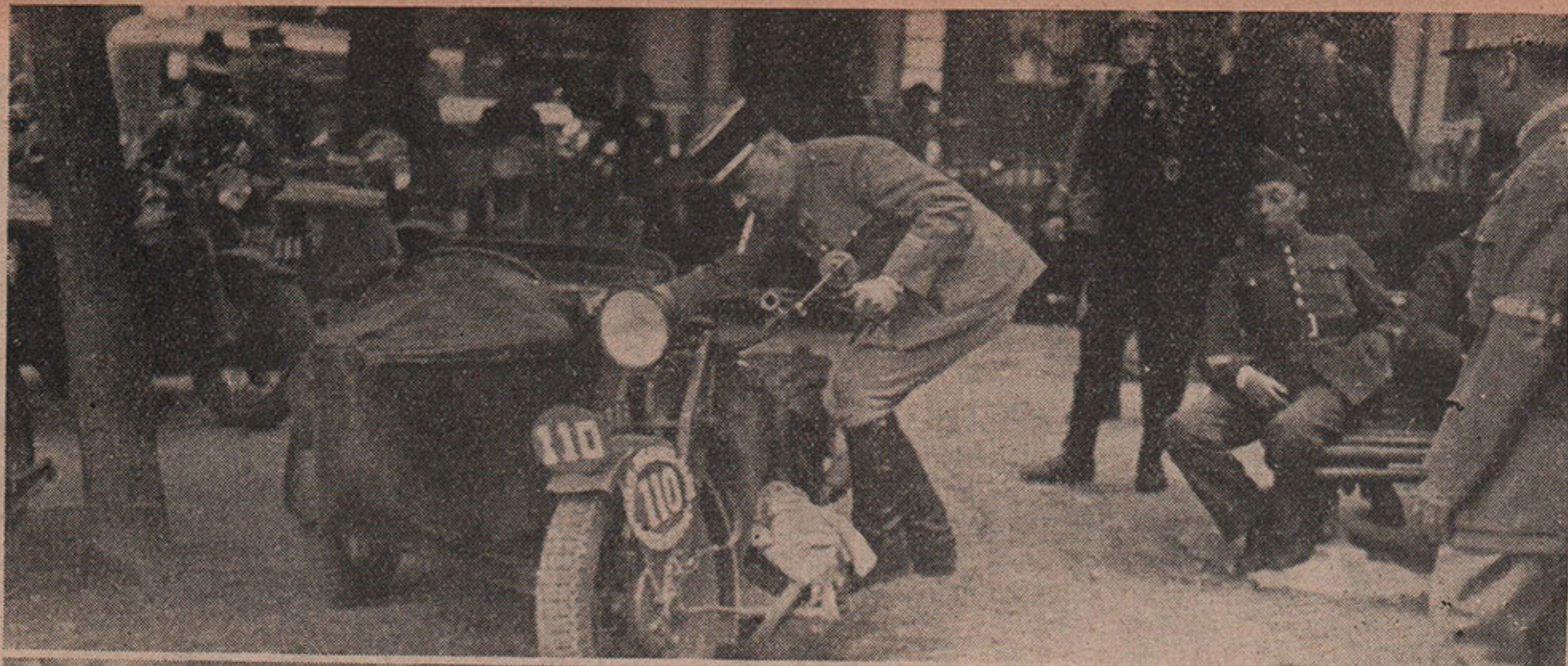
15 sec. 3/5. — N° 123 : Serg. Chauvin.

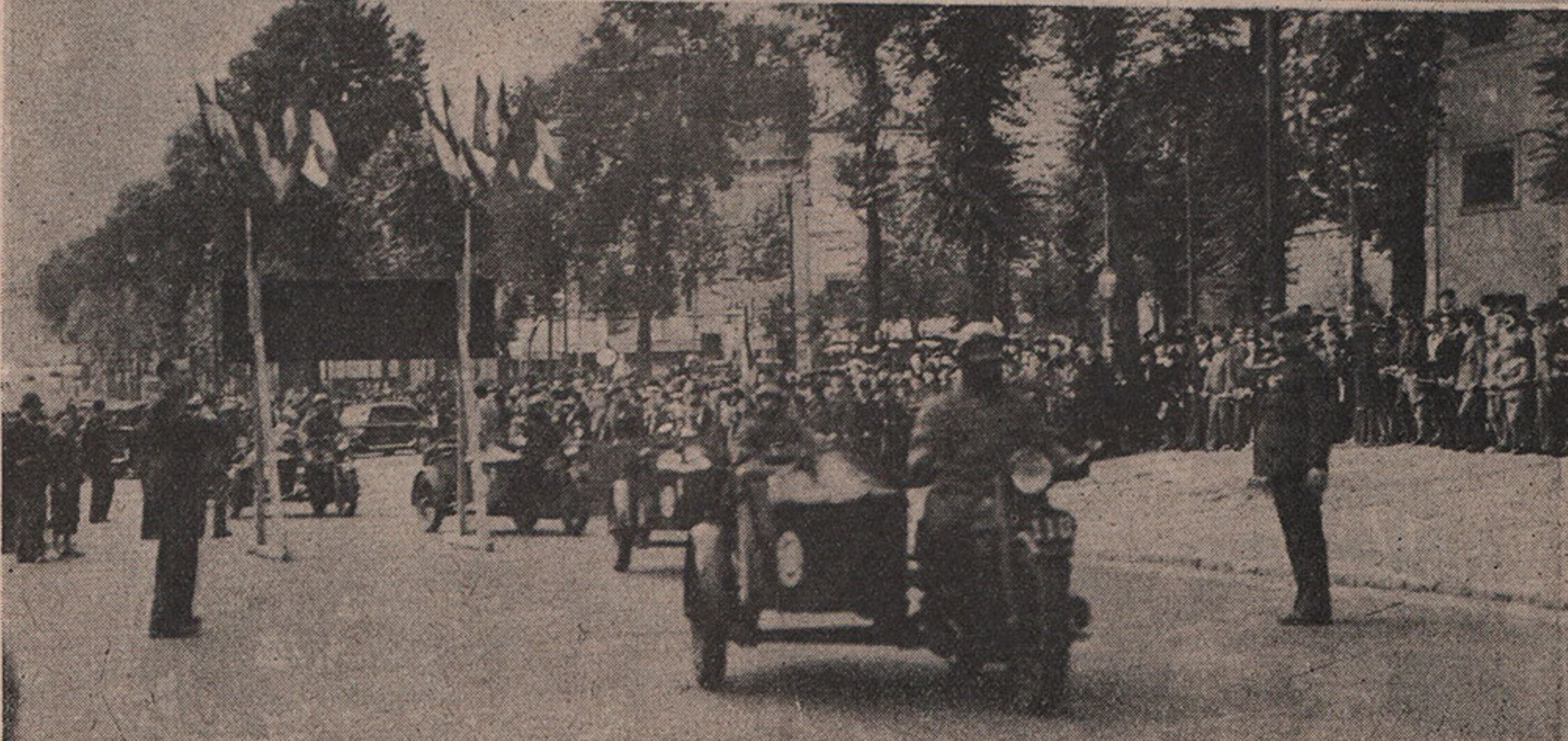
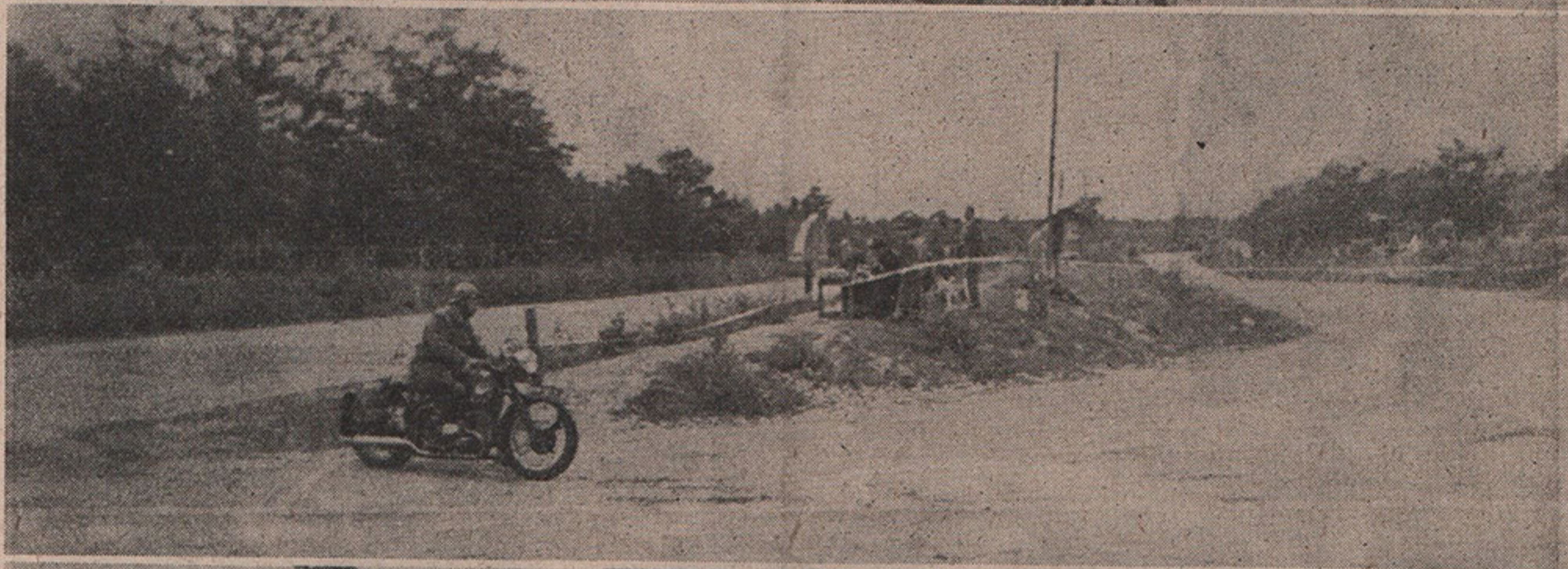
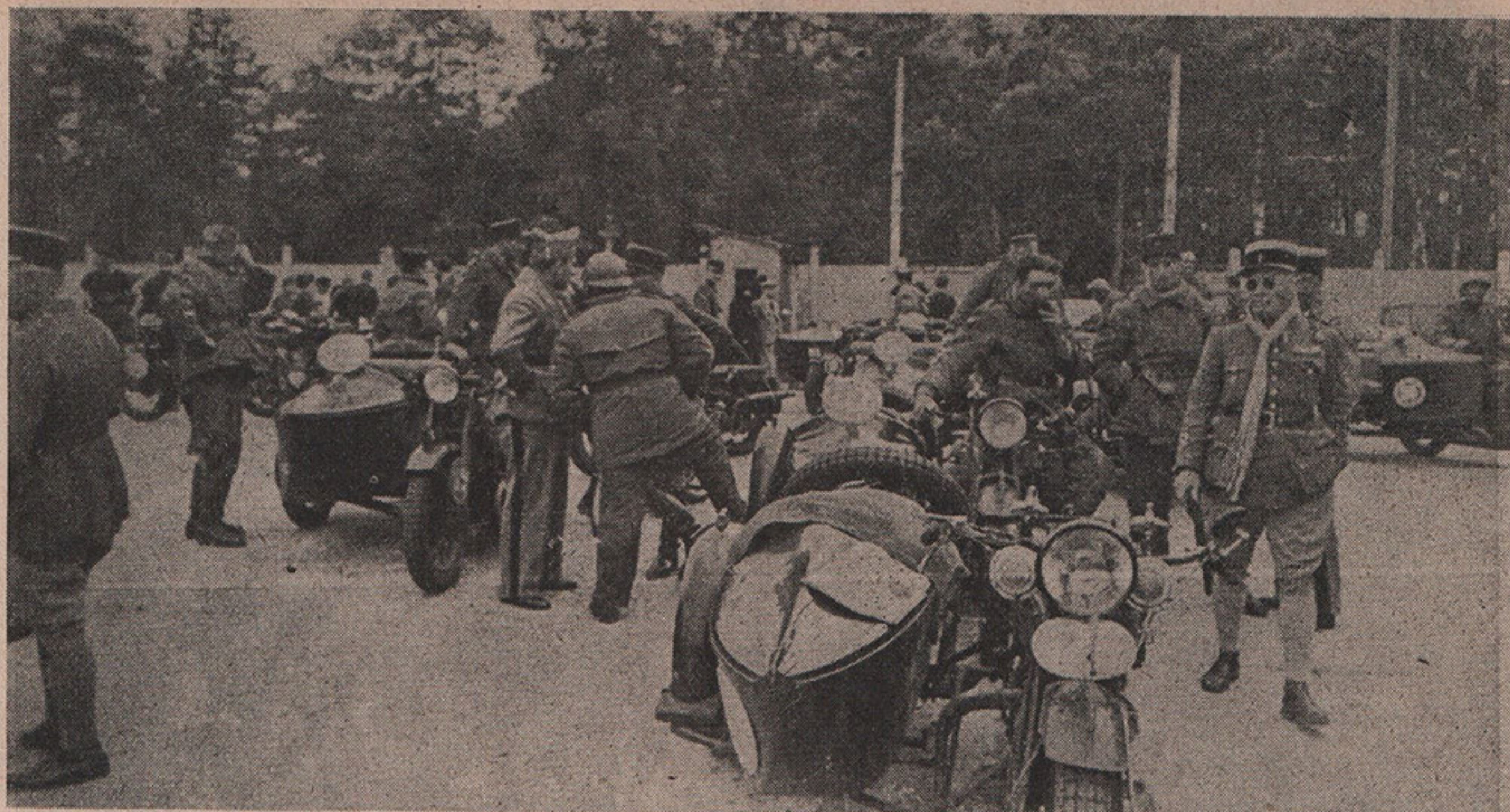
16 secondes. — N° 102 : M.D.L. chef Bazaud ; N° 109 : M.D.L. Cuttivet.

16 sec. 3/5. — N° 115 : Serg. Monge.



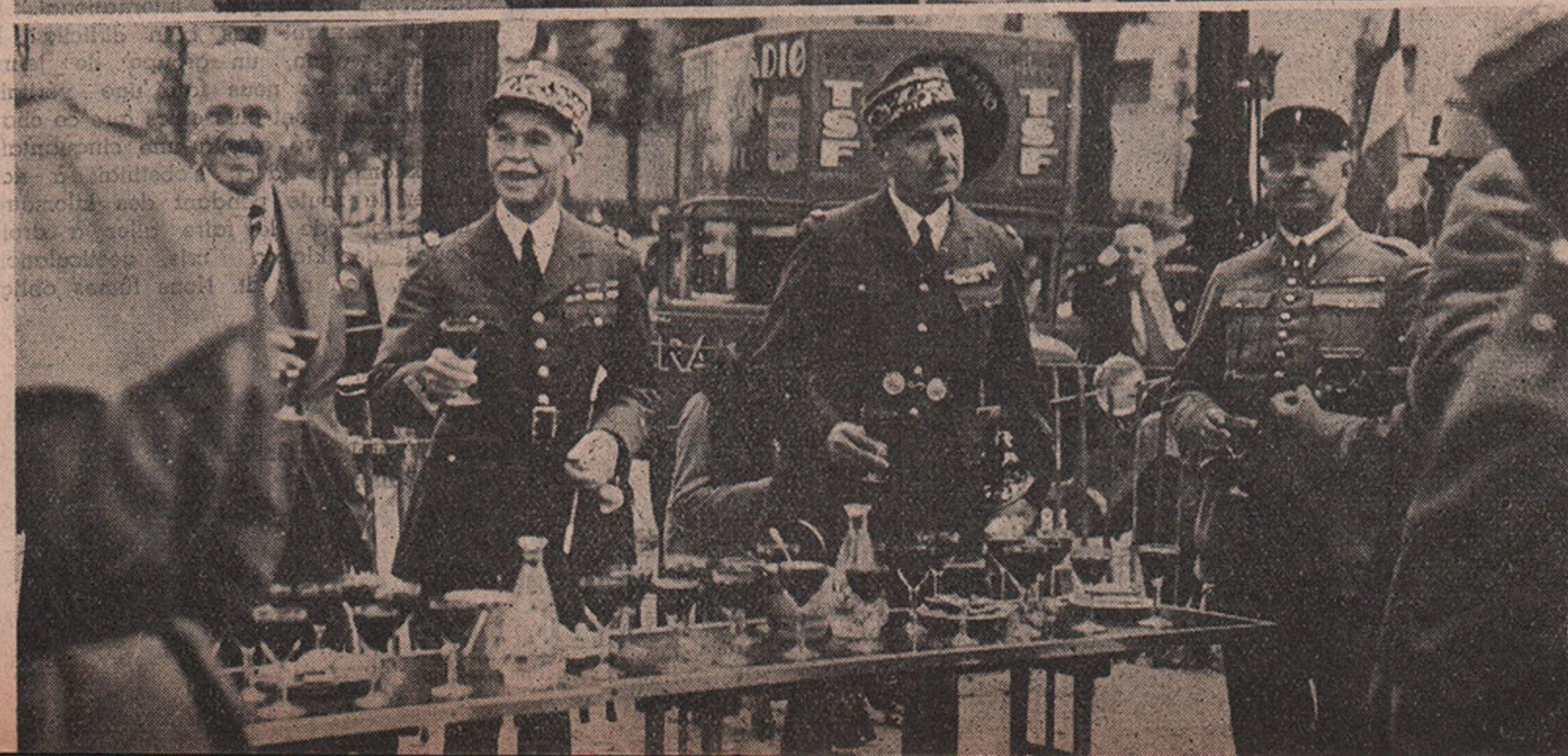
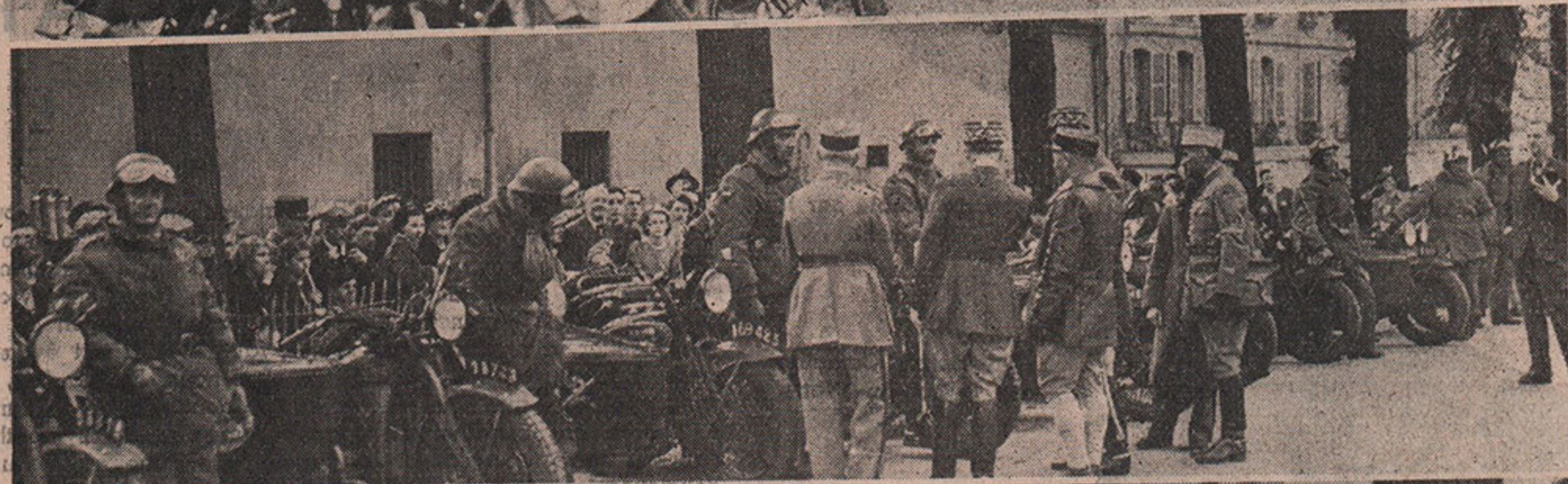
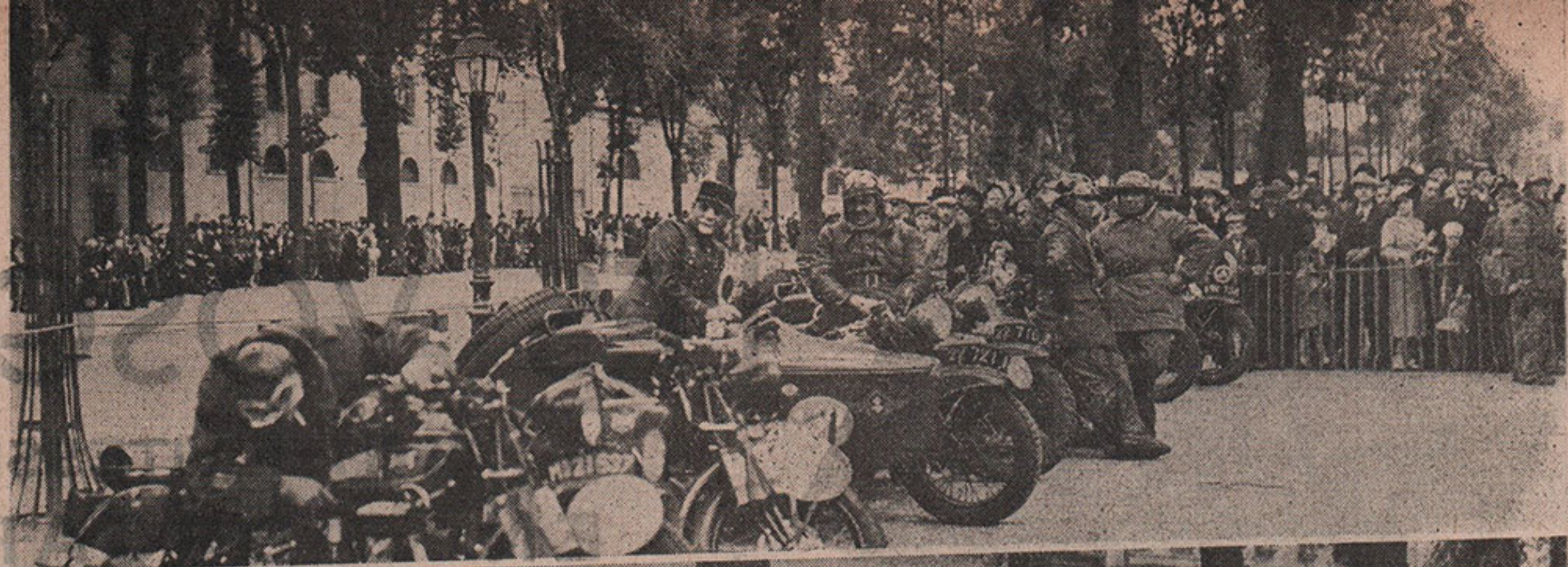






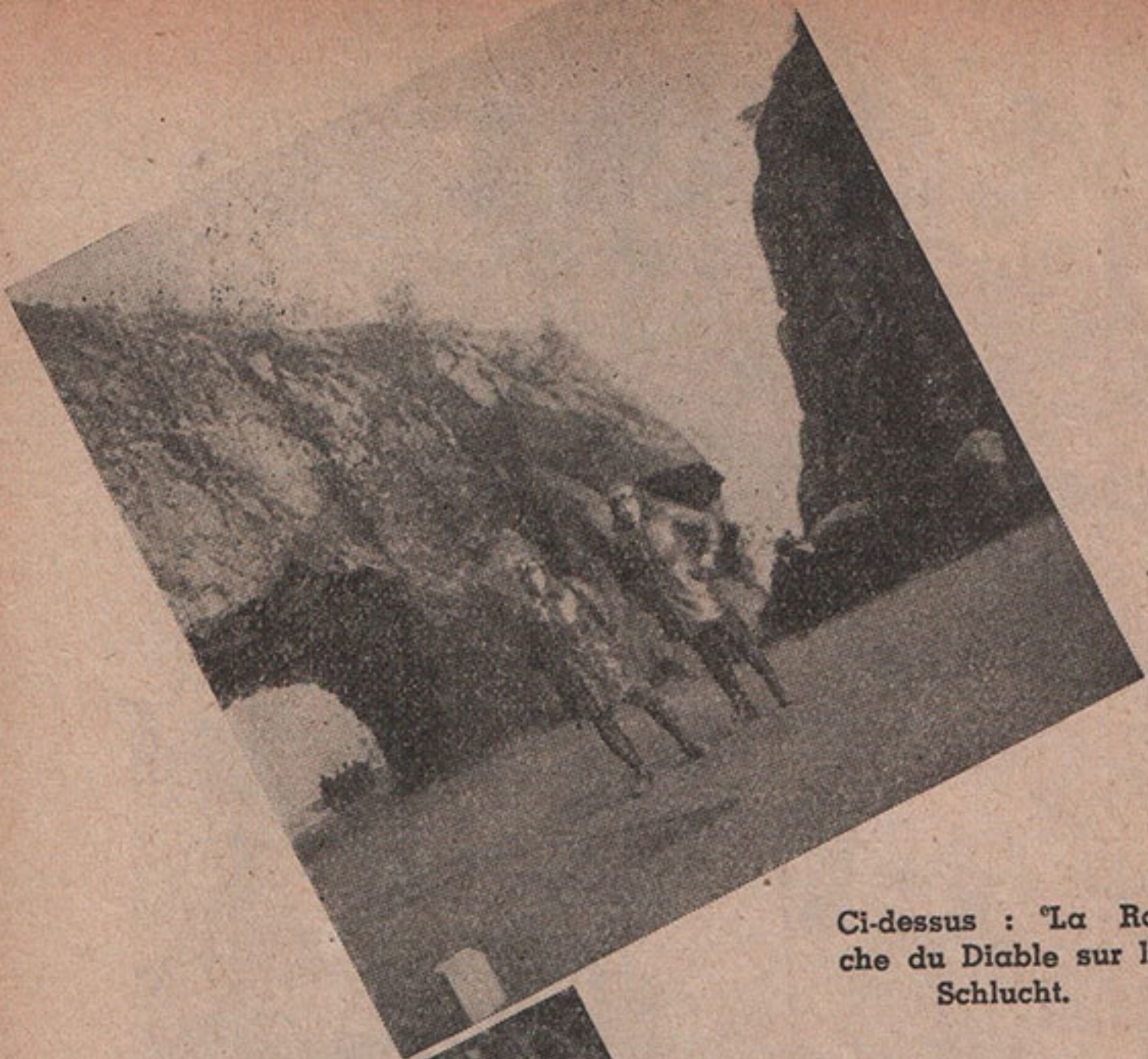
*Ci-contre, c'est le départ à froid, sous l'œil sévère du commissaire militaire, le capitaine Gayet, cependant que trois officiels opèrent, et, en bas de la page, notre photographie représente l'heureux vainqueur, le N° 142 : (5 secondes !). C'est le garde Jacques de la 7<sup>e</sup> Lég. de G. Mob., le recordman du départ à froid, suivi par le M.D.L. Dordet, du 7<sup>e</sup> Train.*

*Ci-dessus : c'est presque la fin, le rassemblement et la vérification des machines à Montlhéry, les individuels militaires tournent encore et, enfin, l'apothéose à Versailles, les félicitations des généraux sportifs, le toast porté par le général Maillard, directeur adjoint de la Cavalerie, ayant à sa droite notre directeur, créateur et organisateur de P.P.P.*

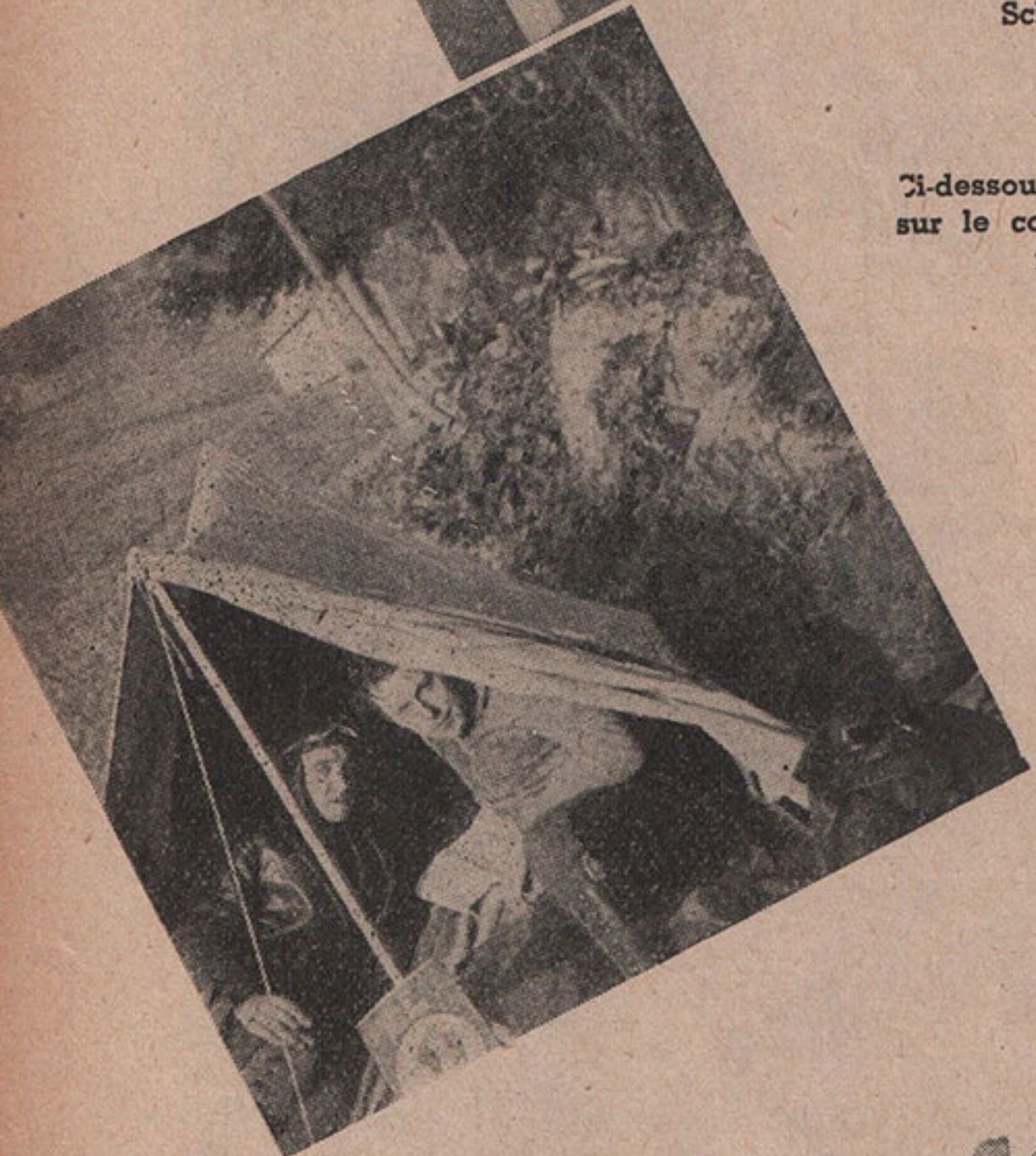


# LES VOSGES

## A PETITE VITESSE EN SIDECAR




Ci-dessus : 'La Roche du Diable' sur la Schlucht.



Ci-dessous : Camping sur le col du Wettstein.

QUATRE CENT CINQUANTE kilomètres en sidecar, depuis la frontière sarroise jusqu'aux Basses Vosges et retour. Ah ! ce sera une fameuse randonnée, randonnée sans histoire, mais fameuse tout de même. Nous en rêvions des semaines à l'avance et nous nous proposons bien de ne pas justifier la réputation de brutes, faite bien à tort évidemment, à la plupart des motards de chez nous. Et, ma foi, je crois que ceux qui nous ont vu rouler gentiment à quarante à l'heure ont certainement retrouvé un peu de sympathie pour la moto en général et surtout pour une moto aussi délicieuse et, s'ils le savaient, aussi nerveuse que notre moto 350 culbutée et son sidecar léger. Je crois même avoir pu constater qu'à l'un ou l'autre passage à niveau notre side a fait sensation. Tout près de Sarrebourg où l'on nous bloque la barrière au nez, nous voyons passer dans un bruit épouvantable de vieille ferraille le rapide international Ostende-Bâle. Et l'on ose encore se plaindre du bruit, oh ! combien plus discret, de nos motos ! Du wagon restaurant, des compartiments de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes on nous examine avec des yeux tout ronds de curiosité et aussi de pitié. Pitié, car les motards sont tellement imprudents, tellement casse-cou ! Et puis nous devons avoir l'air d'animaux rares avec nos casques. Ces braves gens n'ont pas l'air de s'en douter — d'ailleurs beaucoup de motards non plus — que si le casque n'est pas bien élégant, il n'en est pas moins nécessaire au motocycliste prudent. Le rapide passé, nous démarrons, pour nous trouver au prochain passage à niveau, encore une fois nez à nez avec la barrière fermée. Toujours encore le rapide international. Nous pestons, mais rien à faire. Le rapide passe enfin, mais cette fois-ci dans les wagons de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et surtout 3<sup>e</sup> classe, ce n'est plus la froide curiosité de tout à l'heure, mais une franche et chaude sympathie pour la petite moto qui ose rattrapper un rapide international. Ce n'était pourtant pas bien difficile ! Du dernier wagon, un groupe de jeunes excursionnistes nous fait une véritable ovation. Ils sont plus chics que ce chauffeur mal élevé qui, à une cinquantaine de kilomètres d'ici, s'obstinait à nous barrer la route pendant des kilomètres. Impossible de le faire aller à droite. Coups de klaxon, cris, gesticulations, injures, rien n'y fit. Nous fûmes obligés



Ci-contre : L'hôtel du Grand Ballon.

Ci-contre :  
Un arrêt dans la  
montée du col de  
Wettstein.

A l'extrême droi-  
te : Sur le Honh-  
neck.



de monter avec le side sur la banquette pour pouvoir dépasser. Ah ! si nous avions une police de la route motocycliste ! Elle pourrait faire du bon travail et l'on verrait bientôt qui a le plus à apprendre en prudence et égards pour les autres usagers de la route : automobiliste ou motard.

Près de Blamont (Meurthe-et-Moselle) nous déjeunons sur le bord de la route. Déjeuner sur le pouce, tout en évoquant quelques souvenirs de la bataille de 1914 qui, pourtant, laissa peu de traces dans les environs. Il passe bien des voitures à côté de nous, depuis la petite Simca jusqu'au Saurer Diesel à remorque. Vieilles Citroën, surtout, au moteur toujours jeune, à la carrosserie toute usée, lavée, branlante. Quelques Ford antidéluviennes, hautes sur pattes comme des avions et quelques autres pièces de musée, dans un bruit épouvantable de vieilles casseroles. Puis des Peugeot 402 avec un petit susurrement à peine perceptible. Des paysans rentrant des champs pour la popote nous saluent et nous souhaitent bon appétit. Vous ne sauriez croire combien cela peut faire plaisir. Le sac à vivres convenablement lesté, nous le casons de nouveau tant bien que mal, plutôt mal que bien, dans le coffret arrière du side, parmi les couvertures, bouteilles, bidons, pompes, etc., et nous repartons. Des autos passent en trombe à côté de nous et nous dépassent sans difficulté. C'est que nous allons à une allure très sage pour pouvoir jouir un peu des merveilleux coup d'œil que nous offre la région. Une seule fois, quand une moto lancée à 100 à l'heure nous dépasse et se perd bien vite devant nous sur la route large et droite, nous mettons toute la sauce. Mais bientôt nous revenons à une allure plus modeste.

Par une belle journée calme et chaude de mi-août, sous la fine brume bleue, toute tremblante de soleil et de chaleur, villages, bourgs, routes et lacs, bois et coteaux sont comme transfigurés. Au loin, à l'horizon, la crête douce et incertaine des Vosges s'amorce et tantôt vient vers nous tantôt semble filer par la gauche ou la droite au gré des virages. Nous nous hâtons vers elle, à travers Baccarat, Raon-l'Étape et Saint-Dié, cités historiques au passé tout chargé des folies, des rancunes et des querelles des grands, de la misère et des travaux des petites gens.

Puis c'est Gérardmer avec son fameux

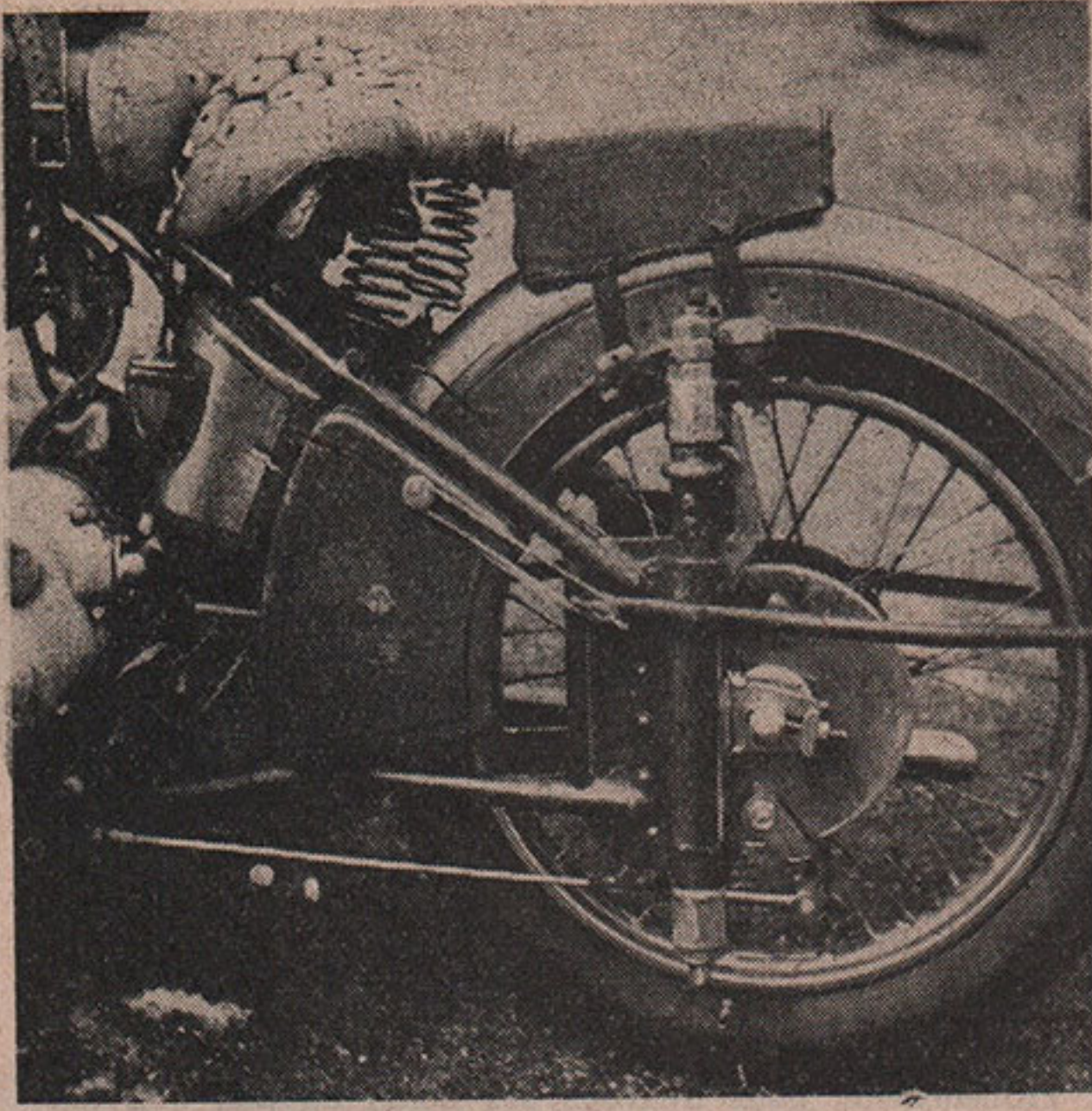
lac. Franchement, nous trouvons ses bords un peu trop embourgeoisés, un peu trop grouillants de figures fardées. Le side mis au repos entre des voitures flambant neuves, un petit tour de piste au bord du lac, à pied évidemment, s'impose. Après quoi, nous repartons escalader les flancs du Honhneck. La moto tire allègrement. C'est tou' simplement merveilleux et à faire jaunir quelques voitures d'origines diverses, qui grattent péniblement derrière nous. Mais ce qui nous fait de la peine, c'est de voir couché au bord de la route une 100 cmc., le cylindre démonté. Probablement moteur grippé. Abîmer ainsi le moulin de sa brave moto lors d'une sortie de week-end qui faisait probablement la consolation et l'espoir de toute une semaine d'obscur et dur travail, ce n'est vraiment pas de veine. Pauvres gens. Mais passons.

Nous voilà enfin au sommet du Honhneck. Un peu bas du crâne pelé de la montagne nous laissons la Dollar souffler et montons à pied. L'horizon est un peu cendré, un peu brumeux, mais qu'importe, c'est encore tellement vaste et beau ! Nous faisons la géographie des environs : ballons et vallées, pics et cols, tout y passe et, lorsque nous redescendons, nous avons parfaitement bien analysé tout ce qui se groupe autour du Honhneck. Par la route des crêtes, la moto s'en va tout doucement, trottant, la bride sur le cou, vers le Grand Ballon. Le dîner, nous nous le servons sur le parapet de la route, au-dessus des cimes des sapins, dégringolant le long de pentes rocheuses vers le fond d'un entonnoir où reluit un peu tristement un petit lac noir.

Alphonse MULLER.  
(à suivre)

Ci-contre :  
Sur le vieil Armand

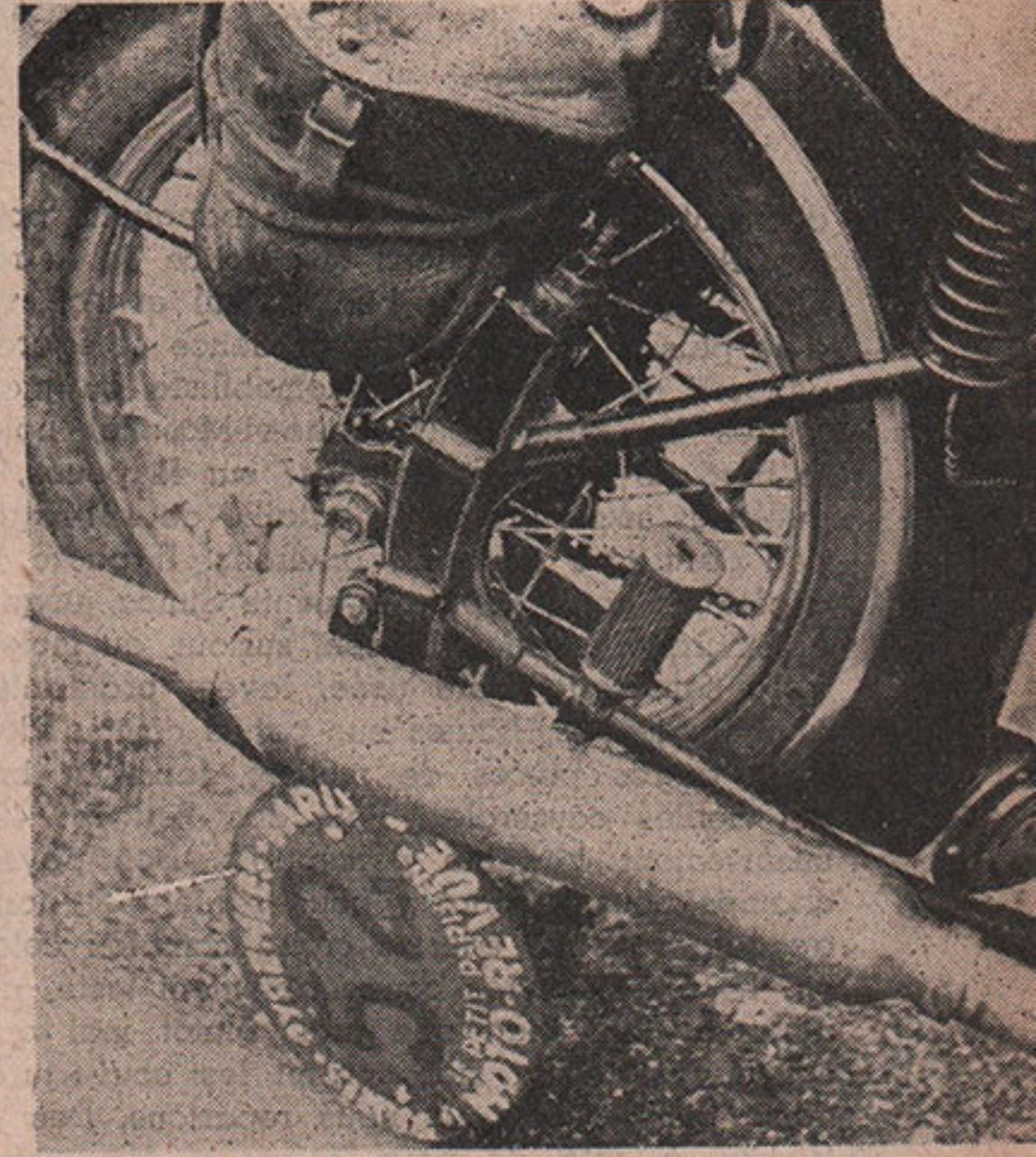




## A PROPOS DE

# SUSPEN

Ci-contre: La suspension AR coulissante des Motobécane 350 cmc, de Chevallier et Hordelalay, qui participèrent à Paris-les Pyrénées-Paris.



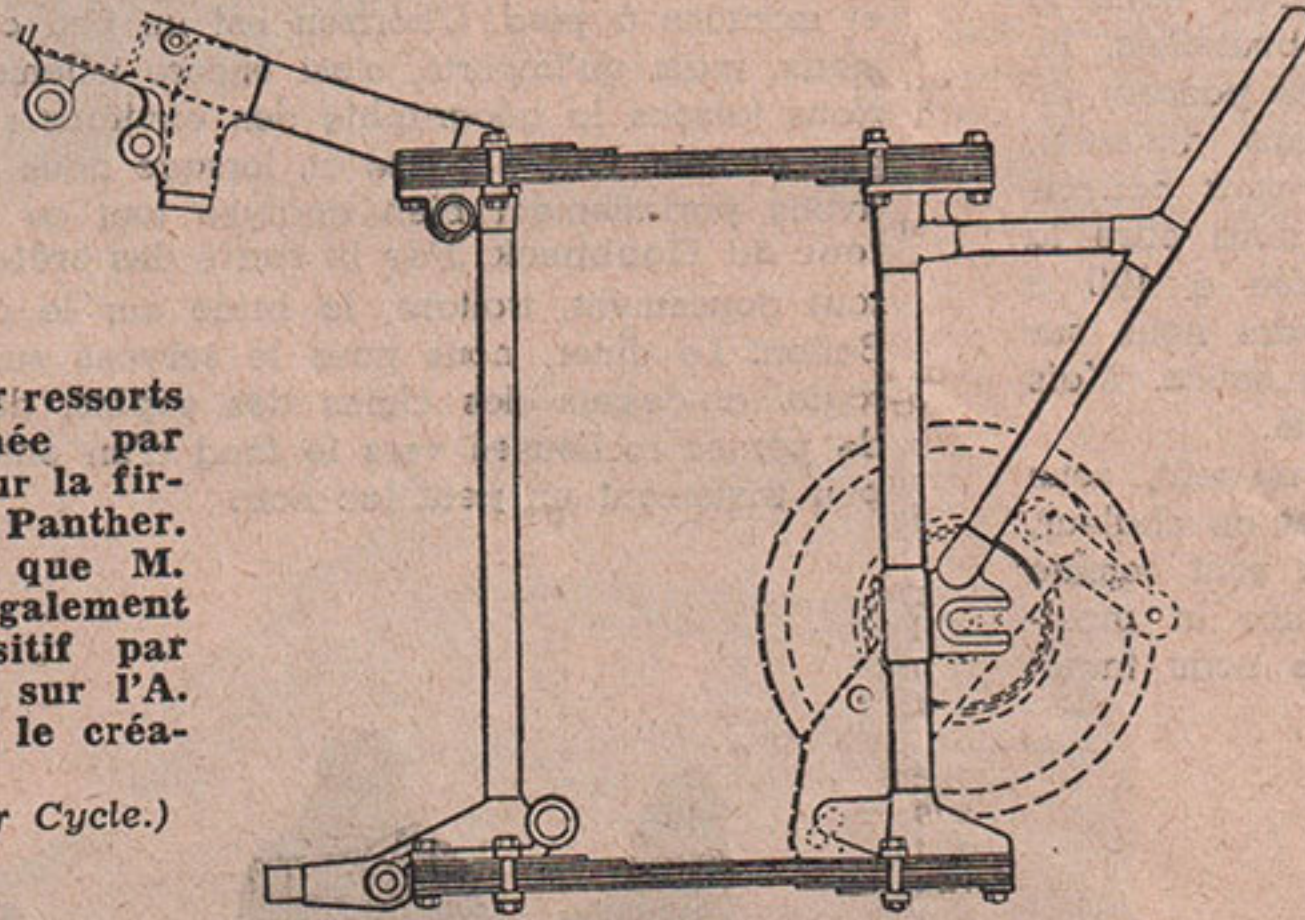
Ci-dessus: La suspension AR qui était montée sur la 500 cmc Magnat-Debon, pilotée par Onda, au cours de la même épreuve. Ce système comporte des glissières incurvées, ce qui permet de maintenir constante la tension de chaîne.

On peut dire que le problème de la suspension est d'autant plus délicat que le véhicule est plus léger et qu'il est plus rapide. Et c'est certainement la légèreté de la motocyclette qui a été le plus gros obstacle à l'adoption généralisée de la suspension arrière aux motos. Bien rares ont été les voitures qui n'ont pas eu de suspension arrière. Nous avons le souvenir de l'étrange voiturette Decauville, qui en était dépourvue et qui était propulsée par un bicylindre de 3 CV (nous avons oublié la cylindrée) à refroidissement par air qui, placé immédiatement sur le siège arrière, procurait une douce chaleur, surtout l'été! Nous avons connu un brave père de famille qui voulait trans-

shimmy ne lui arrache pas le guidon des mains. Et à combien d'autres facettes peut se livrer une machine dont la suspension est mal étudiée? Un joli petit galop fait talonner l'avant et transforme l'arrière train en marteau-pilon. Sur d'autres routes, ce sont d'insupportables vibrations qui donnent l'impression de rouler sur de la tôle ondulée. Il est évidemment impossible de se passer de fourche élastique. Quelques kilomètres sur une machine dépourvue de ce perfectionnement indispensable suffisent à convaincre les plus sceptiques. Et le nombre de fourches ou de systèmes divers qui firent leur apparition au début du motocyclisme en sont une preuve. Nous avons, hélas, pratiqué les ancé-

La suspension par ressorts à lames, dessinée par M. Bradshaw, pour la firme anglaise P.H. Panther. On se souvient que M. Bradshaw avait également monté un dispositif par ressorts à lames sur l'A. B.C., dont il fut le créateur.

(Cliché The Motor Cycle.)



porter 5 personnes dans ce véhicule et qui était fort surpris de ne pas grimper Suresnes! Il finit par passer aux extrêmes et à acquérir une 24 CV d'une marque qui est, encore célèbre.

Absorber les chocs, les encaisser pour ainsi dire, cela est plus facile à dire qu'à réaliser. Absorber des chocs, c'est absorber une quantité considérable d'énergie et qu'il faut dissiper avant qu'un nouveau choc se traduise. Sinon les chocs s'ajoutent les uns aux autres et la pauvre moto bondit comme une gazelle, et l'échine du conducteur en prend un vieux coup. Heureux encore si un terrible

tres, et ressenti cette sensation de gélatiné agitée qu'ils procuraient. Il était impossible d'envoyer une carte postale tant les mains tremblaient. Et nous ne parlons pas des empreintes huileuses qui sans qu'une signature fut nécessaire, eussent servi à identifier l'expéditeur de la carte. Oh ces tremblements et ce cambouis, gloires de l'âge héroïque! Quel bien-être apportèrent les premières fourches élastiques. Elles flottaient aussi bien en largeur qu'en hauteur, et comme toujours on commença par les dessins les plus extravagants.

La suspension arrière n'est pas une

nouveauté. Il y a une bonne trentaine d'années qu'elle apparut. Elle était invariablement du type à fourche oscillante et par suite de la portée insuffisante de la charnière et de l'absence de rigidité latérale des cadres, ces suspensions fouettaient dangereusement et par exemple en 1919 nos lecteurs nous demandaient surtout le moyen de convertir leur suspension arrière en fourche arrière rigide. Ne revenons pas sur le problème de la rigidité latérale qui est aujourd'hui complètement résolu, surtout par ce que nos cadres ne se tortillent plus comme des anguilles. Laissons de côté également certaines questions comme les variations de la tension de la chaîne. Les suspensions arrière peuvent se classer en trois classes: 1° les fourches oscillantes; 2° les suspensions à glissières; 3° les suspensions dans le moyeu. Dans celles-ci, le moyeu tourne sur un tambour qui lui-même est excen-



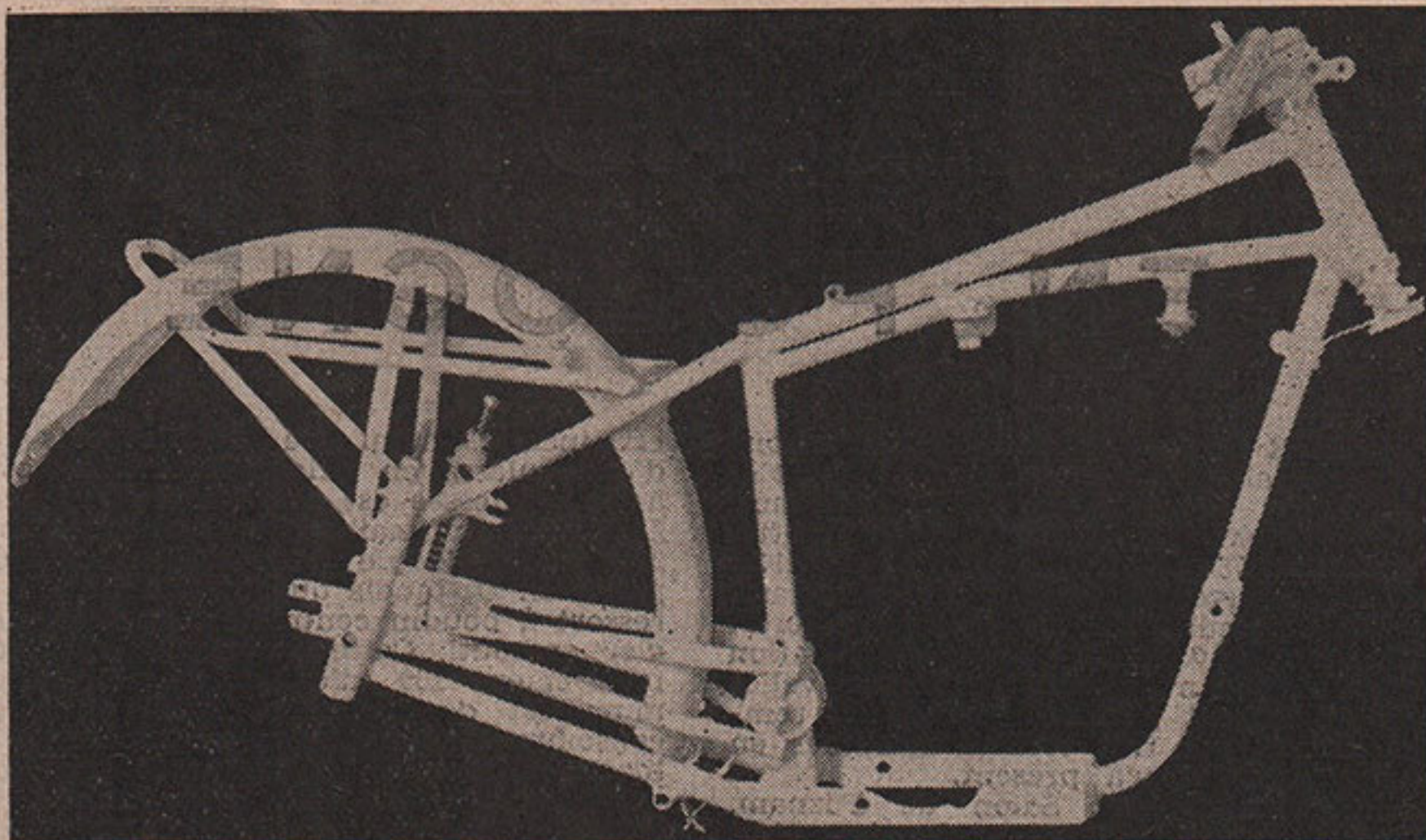
# SIONS

tré par rapport à un axe fixe. Le système pourrait avoir un bel avenir.

Prenons d'abord le cas d'une moto équipée seulement d'une fourche élastique. Supposons qu'elle franchit un caniveau. Il va se produire un certain nombre d'oscillations au cours desquelles la roue quittera le sol pour reprendre contact avec lui à plusieurs reprises. Ces points de contact avec le sol seront d'autant plus éloignés les uns des autres que la machine va plus vite. Si la période d'oscillation est de 10 à la sec., ces points seront espacés de deux mètres en deux mètres. A d'autres allures, les points de reprise du contact avec le sol seront naturellement à des distances plus ou moins grandes que celle-là. Si ces points coïncident avec l'espacement des creux ou des reliefs de la route, les oscillations de la suspension prendront plus d'amplitude. Certaines routes donnent à certaines allures l'impression qu'on roule leurs tenir compte de la pression de gonflage du pneu et de sa section.

Une autre chose curieuse en apparence

**Ci-dessous: La suspension AR dont Lafon a équipé sa Saroléa 500 cmc.**



**La suspension réalisée par M. Sigala, sur une Dollar. La partie de fixation de roue est prolongée jusqu'au moteur par une double entretoise. Nous avons vu quelque chose d'analogue chez Sunbeam.**

est que sur très mauvaise route on est souvent moins secoué en accélérant l'allure. On passe pour ainsi dire par-dessus les trous, mais lorsque la roue tombe dans un trou, le choc est plus violent, et cela est alors dangereux.

La motocyclette peut être assimilée à un bras de levier d'autant plus long que l'empattement est plus grand. Cela constitue une sorte de balancier dont la période d'oscillation est d'autant plus lente que l'empattement est plus grand. Il est en général plus avantageux de porter l'empattement au maximum, mais alors on se heurte à d'autres difficultés. Une machine qui possède un long empattement vire mal. Il faut comme toujours aboutir à un compromis. La machine de course aura un empattement réduit, la machine de tourisme un empattement plus grand. En ce qui concerne le cavalier, sa place a naturellement une grande importance. Plus il sera en arrière et moins il sentira les secousses, mais par contre, en reportant vers l'arrière le centre de gravité, il rendra la machine plus sensible aux chocs reçus par la roue avant. Il y aura donc lieu de monter des ressorts d'autant plus mous que le centre de gravité de la machine se trouvera plus en arrière. On voit donc qu'il faut déterminer la force du ressort non en fonction du poids absolu de la machine, mais d'après la répartition des masses. Remarquons que la suspension n'est pas seule en cause ici, mais qu'en cas d'accélération positive brutale, la machine aura d'autant plus tendance à se cabrer que le centre de gravité sera reporté plus en arrière. Les glisseurs à propulseur hors-bord nous le montrent encore plus nettement. Au moment d'une accélération, la coque se dresse et le pilote doit faire un effort vers l'avant pour l'ahatter sur l'eau et l'obliger à prendre la position normale. En course, il est indispensable que le motocycliste puisse varier sa position selon les diverses conditions. La selle est complétée par un coussin de garde-boue, mais il est sans doute préférable de prendre une de ces longues selles type Loch Ness qui s'étendent jusqu'au garde-boue arrière et permettent ainsi de varier à l'infini la position du conducteur.

La question se complique encore si nous montons une suspension arrière. Nous risquons en effet de donner naissance à des phénomènes de résonance. Si la suspension arrière se met à résonner à l'unisson avec la suspension avant, nous nous trouvons dans une fâcheuse position. Il nous faut donc chercher des ressorts qui aient une période différente et cela est beaucoup plus facile à dire qu'à réaliser, car il faut que cette condition existe à toutes les vitesses et pour tous les obstacles quels qu'ils soient. Il faut détruire tout synchronisme entre la suspension avant et la suspension arrière. Encore une fois, ce n'est pas chose aisée et c'est pourquoi la suspension arrière, après tant d'essais, commence seulement à s'imposer et d'une manière qui n'est pas générale.

Les obstacles de la route n'entrent pas seuls en ligne de compte. Une roue non équilibrée peut amorcer des phénomènes de résonance, les irrégularités du couple moteur également. On voit combien ces problèmes sont complexes et nécessitent de recherches. Il y a bon nombre de motocyclistes qui s'étonnent que la machine de leurs rêves n'ait pas encore été réalisée et qui se plaignent de la stagnation de la technique motocycliste. Concevoir est bien, mais créer est une toute autre affaire.

MELLER.

*Il vous faut des cartes*

**vous les trouverez**

**toutes :**

**Foldex, Blondel  
Michelin, Shell**

à la

**Maison de la Moto**

**12, Rue de Cléry, 12  
Paris**

# LA MOTO EN POLOGNE

**P**OUR une population de 35 millions d'habitants, on comptait en Pologne, le 1<sup>er</sup> février de cette année, un effectif de 11.559 motocyclettes contre 9.876 en 1938 et 8.898 en 1937. C'est relativement peu pour ce grand pays. Cependant la vente annuelle croit toujours davantage. Cette observation est fondée sur le fait que les nouvelles motos servent particulièrement au remplacement des très vieilles machines en circulation jusqu'à présent.

Jusqu'au dernier Salon de Poznam, l'industrie motocycliste polonaise était peu développée. Abstraction faite d'un petit vélomoteur Tornado, muni du moteur Sachs 98 cmc., elle ne se bornait qu'à la « Sokol 600 », construite par les usines d'ingénieurs d'Etat (P.Z. Inz.) et destinée principalement aux besoins de l'armée.

Mais au Salon de l'Automobile de Poznam de cette année, on pouvait constater des efforts remarquables de l'industrie motocycliste polonaise par l'exposition de plusieurs nouvelles motos construites dans le pays. La maison P.Z. Inz. a récemment étendu sa fabrication à la nouvelle « Sokol 200 », à moteur à deux temps de 199 cmc. de cylindrée développant 5 CV et demi à 3.000 et 7 CV à 4.000 t.-min. Le cylindre

est incliné, muni de double-ports et d'une culasse en alliage léger. La boîte à trois vitesses est commandée au pied. La chaîne primaire est totalement enfermée. Le double cadre est en acier de profil en U, tandis que la fourche AV à ressort à boudin central est en tôle d'acier embouti. Cette moto pèse approximativement 100 kilos, sa vitesse maximum est de 85 kmh., tandis que sa consommation d'essence se monte à 3 litres 200 aux 100 kms pour 65 kmh. de vitesse moyenne. Pour cette année, la maison veut produire 750 exemplaires de ce type et environ 400 à 500 de sa 600 cc.

Les autres usines polonaises se sont spécialisées sur le développement de petites motos 100 cmc. La Perkun est munie du moteur Villiers 98 cmc. avec boîte à trois vitesses commandée à main. Le simple cadre est en tube d'acier, tandis que la fourche AV est en acier embouti. Poids 70 kilos, vitesse 70 kmh., consommation 2 litres 500 aux 100 kms.

La Zuch dispose d'un cadre profilé à fourche AV en acier embouti. Le moteur S.M. est un produit polonais, un petit deux temps de 90 cmc. de cylindrée et 3 CV de puissance. La boîte à deux vitesses est commandée à main. Poids 65 kilos, vitesse 70 kmh., consommation d'essence 2 litres 500 aux 100 kms.

Le moteur S.M. est également monté sur la moto W.N.P. dont le cadre est en tube d'acier du type simple; la fourche AV est également en tubes d'acier. La vitesse de cette moto est de 70 kmh., sa consommation d'essence de 2 litres aux 100 kms.

La maison Moj a construit une machine dont le moteur de 98 cmc. de cylindrée et 3 CV 500 de puissance est également construit à l'usine. Les deux tubes d'échappement sont logés assez haut. La boîte à deux vitesses est commandée par un levier au pied qui est assez long. Le double cadre en acier embouti rappelle le développement de Zundapp. La fourche AV est en tôle emboutie. Vitesse 70 à 80 kmh.; consommation environ 2 litres aux 100 kms.

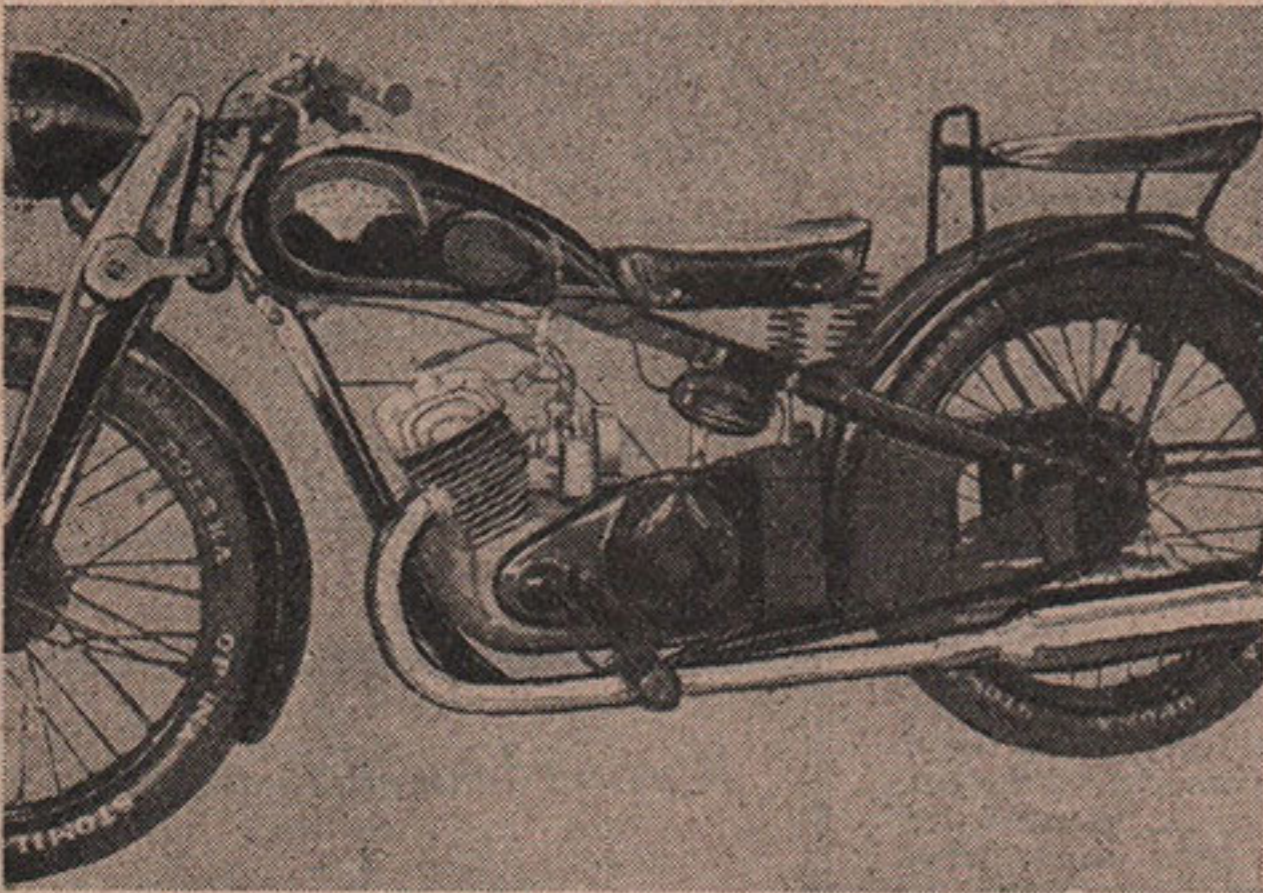
La moto Podkowa est munie du moteur Villiers 98 cmc. et dispose d'un simple cadre en tube d'acier et d'une fourche AV en tôle emboutie. Poids 75 kilos, vitesse 75 kmh., consommation 2 litres.

La S.H.L. fait une très bonne impression. Le double cadre en acier de profil en U est très robuste; la fourche AV est également en tôle emboutie. La boîte à trois vitesses est à commande à main. Poids 78 kilos, consommation 2 litres aux 100 kms.

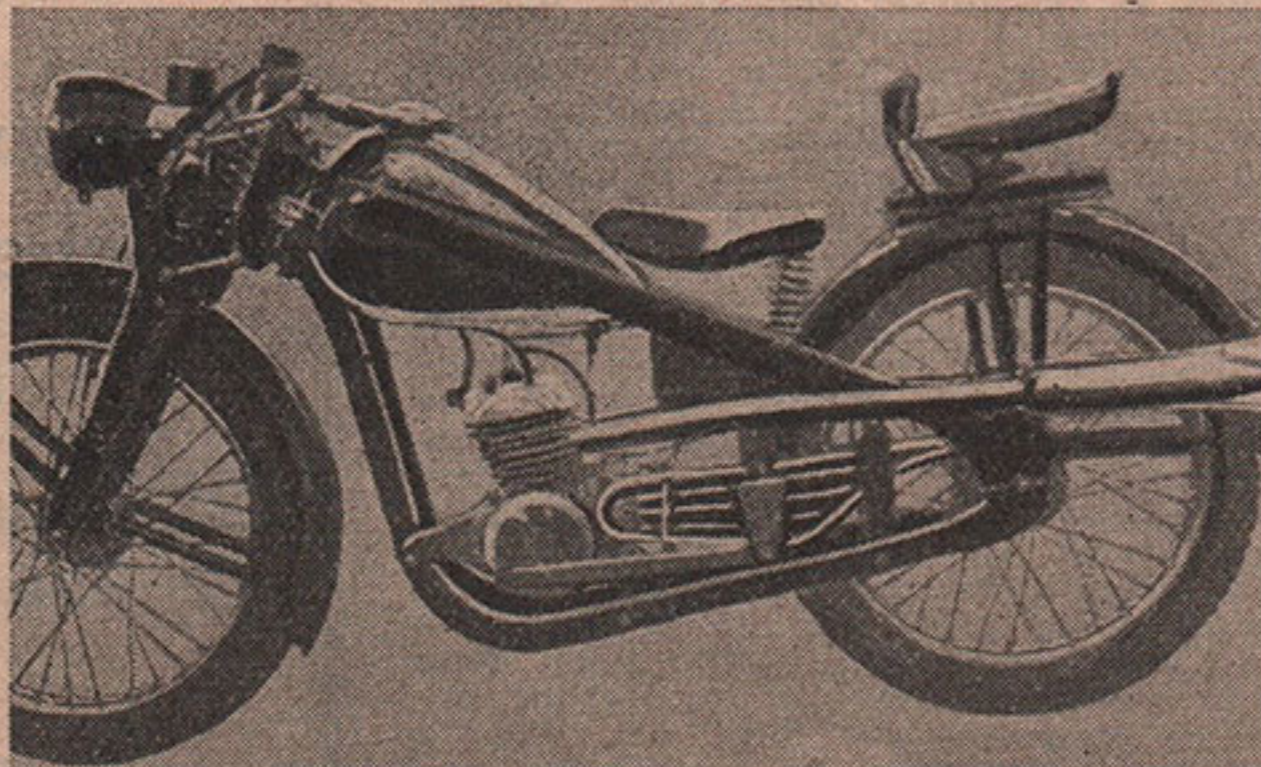
Ces usines ont l'intention de produire quelques milliers de motos par an. En ce qui concerne les prix, ils ne sont pas plus faibles que ceux des motos étrangères importées en Pologne et sont soumis à des impôts assez hauts.

L'industrie allemande s'est assurée une position importante sur le marché polonais. Outre toutes les marques allemandes, les anglais exposaient de nombreux types de motos au Salon de Poznam, tandis que la France était représentée par Peugeot, Gnome-Rhône et Prester-Jonghi.

Fritz WITTEKIND.



La Sokol 200 cmc.  
deux temps.



La M.O.J. deux  
temps 98 cmc.

## Moto voiture ?

Nous sommes arrivés à une impasse. La moto de catégorie moyenne ne se vend plus. Les acheteurs ont beau retourner leurs poches. Il n'y trouve pas ce qui pourrait leur permettre d'acheter une machine. L'Etat et la vie chère nous ont réduits à la dernière extrémité. Il y a une certaine ironie, mais qui n'est peut-être pas de très bon goût, dans les recommandations d'acheter qui paraissent dans la plupart des quotidiens. Ce n'est donc pas par les machines chères que peut renaître la moto. C'est une première raison pour laquelle, jusqu'à nouvel ordre, nous ne croyons guère à la moto voiture.

Si une moto voiture n'a pas une carrosserie fermée ou tout au moins une capote, nous nous demandons quel avantage peut bien présenter une telle machine. On obtiendra une protection suffisante contre la boue à l'aide de pare-jambes. Quant à l'huile et au cambouis, moteurs et transmission peuvent être parfaitement étanches. Il n'y a qu'une réserve à faire, c'est la chaîne non protégée. Carter de chaîne ou transmission acatène sont plus simples et plus économiques qu'une carrosserie.

Et puis, rappelons-nous les tentatives du passé et le bruit de ferraille à peu près inévitable.

L'action de vents latéraux irréguliers peut également être extrêmement gênante.

Considérons aussi le danger d'une carrosserie fermée en cas de chute et les difficultés d'aération.

Nos constructeurs ont vraiment mieux à faire.

# Taux de Compression et Supercarburants

Sujet d'actualité. Tout le monde parle d'indice d'octane, de détonation, mais de quoi s'agit-il ?

**L**E rapport volumétrique de compression, ou taux de compression, a atteint sur les moteurs modernes et sur les moteurs de course particulièrement, des valeurs qu'on n'eût jamais cru pouvoir envisager il y a seulement quelques années. Depuis que Beau de Rochas avait montré toute l'importance de la compression préalable, on connaissait la variation du rendement thermique en fonction du taux de compression. Cette variation s'exprime :

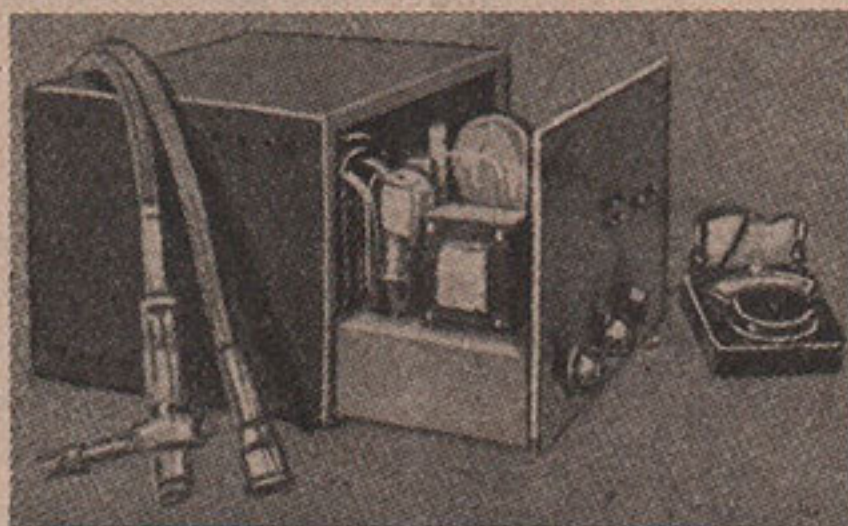
$$a = 1 - \frac{1}{p^{0,3}}$$

l'exposant 0,3 s'applique

quant à un mélange carburé air-essence,  $p$  étant le taux de compression. Au-delà de 10, comme valeur du taux de compression, l'accroissement du rendement devient beaucoup moins important que pour les valeurs inférieures. Ce chiffre de 10 a d'ailleurs été atteint dans les moteurs de course récents. On sait qu'un tel taux de compression ne peut être atteint sans cognement qu'avec un carburant spécial qui n'a souvent aucun rapport avec l'essence tourisme dont nous sommes accoutumés de nous servir sur nos moteurs usuels, pour lesquels les taux sont normalement de 5 ou 5,5 à 6,5. La détonation avec son cortège d'inconvénients apparaît ensuite (cliquetis ou cognement, attaque des pistons par une véritable érosion, échauffement des organes, segments gommés, etc...), avec l'essence ordinaire. En dehors des carburants spéciaux que nous allons plus loin passer en revue, le mo-

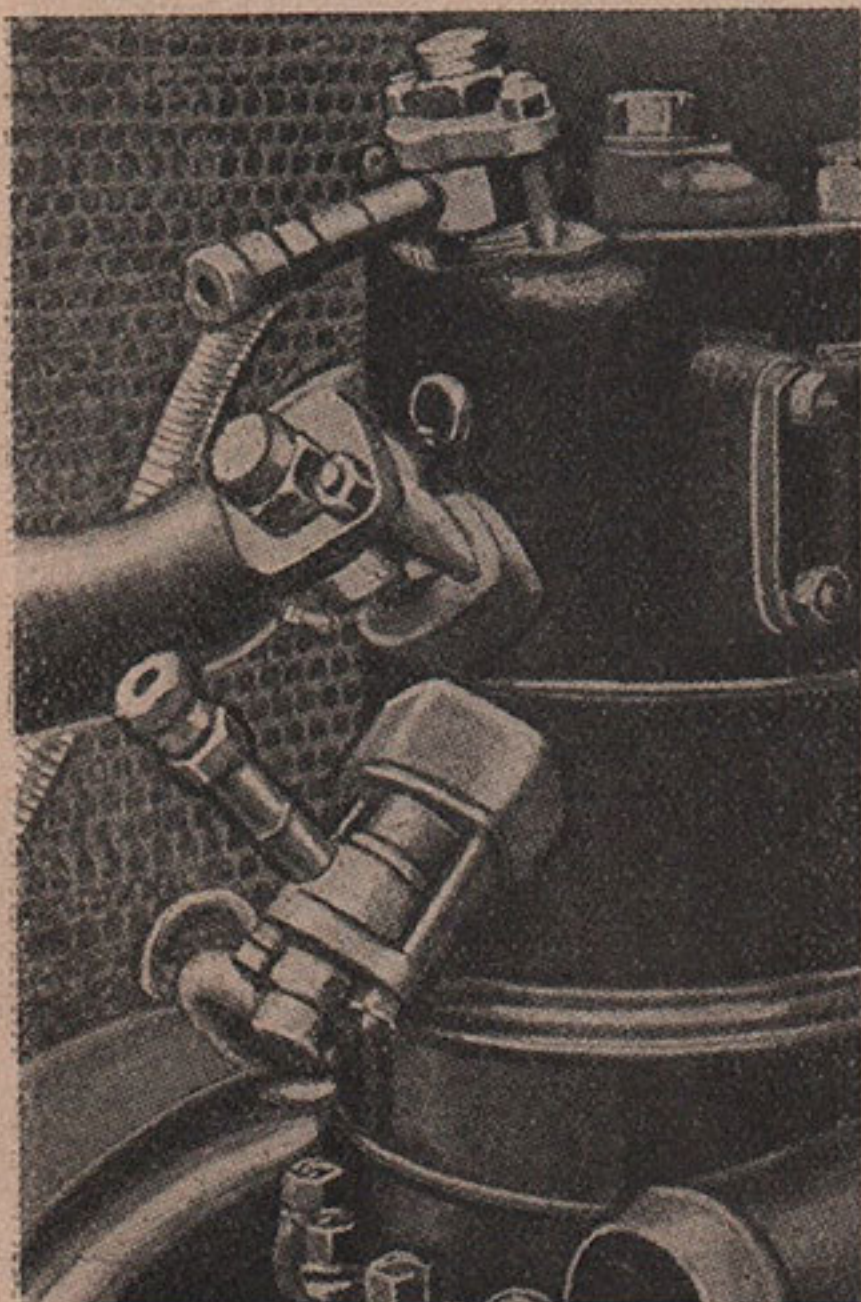
teur a été l'objet d'études poussées en ce qui concerne la forme des culasses, leur refroidissement, la nature du métal les constituant (effet de surface de contact avec les gaz et non pas tant de conductibilité thermique. Nous avons d'ailleurs passé en revue ces différentes influences physiques dans des articles précédents de *Moto-Revue*.

Nous voulons traiter ici plus spécialement des super-carburants et des carburants spéciaux utilisés sur les moteurs surcomprimés (leur rôle, leur nature, les bénéfices retirés de leur usage). Les qualités de l'essence destinée à l'alimentation des moteurs des véhicules automobiles n'ont longtemps été définies que par sa densité, sa courbe de fractionnement indiquant la proportion de liquide et de vapeur à différentes températures. La généralisation des hautes compressions ayant fait apparaître la détona-



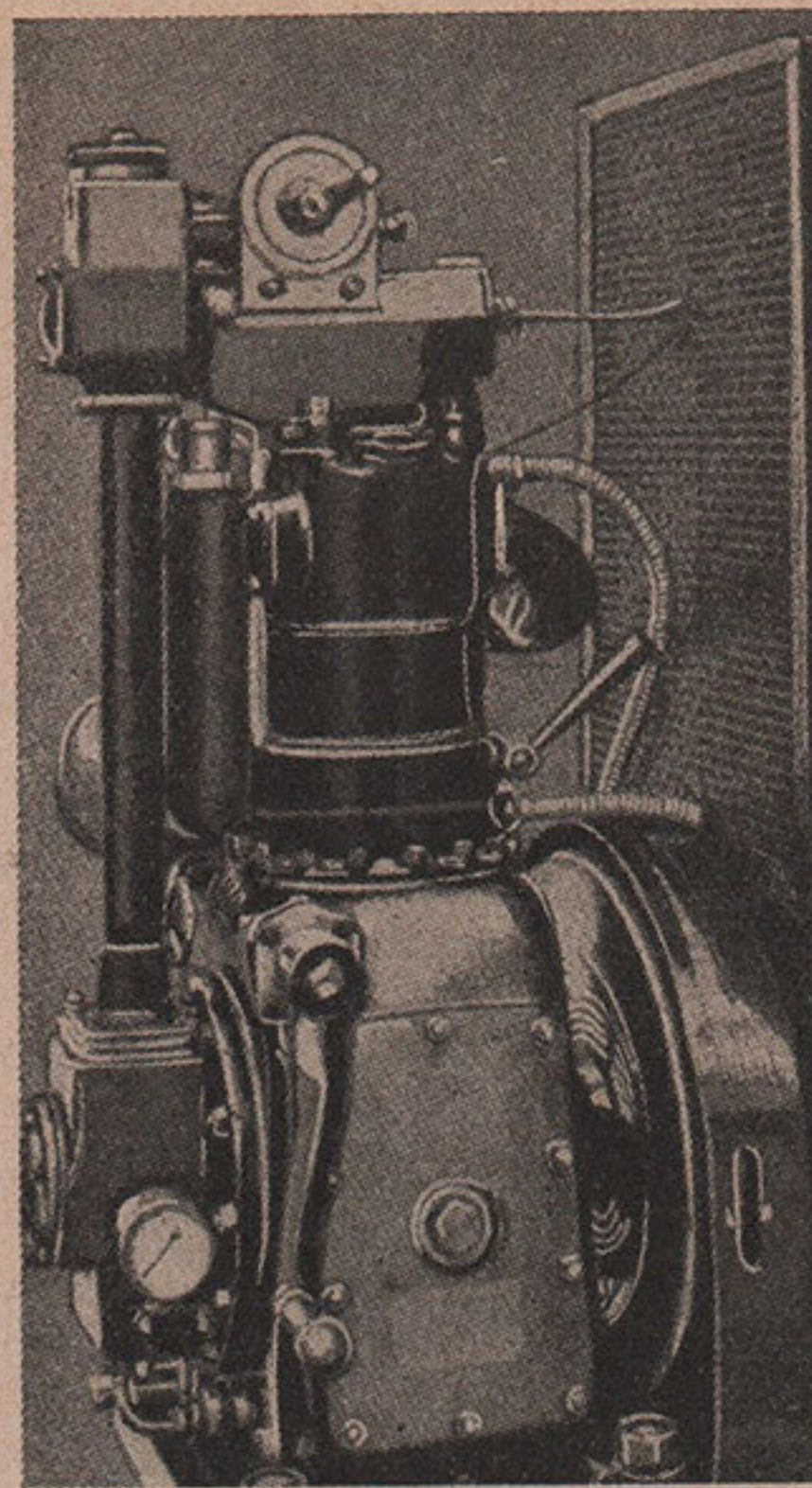
Ci-dessus : Un des appareils destinés à contrôler l'allumage sur le moteur décrit plus haut.

Ci-contre : les parties hautes du moteur. On remarque un des injecteurs et la prise d'un des appareils de contrôle.



tion, il a fallu définir les qualités indétonantes du carburant employé. Comme d'après ce qu'il a été dit plus haut, le même combustible ne donne pas des résultats identiques quant à la résistance à la détonation, pour un taux de compression cependant égal dans divers essais, on a dû adopter un moteur type, parfaitement défini dans ses caractéristiques constructives : c'est le moteur C.F.R., construit en Amérique et dont toutes les grandes compagnies de pétroles, françaises ou étrangères, possèdent un exemplaire. Il est encore à noter qu'au cours de l'essai déterminant le pouvoir indétonant d'un combustible, il faut exactement définir les conditions mêmes de l'essai, par exemple la vitesse de rotation, la température de l'eau de refroidissement, etc...

Cela étant, on compare le combustible essayé à un mélange de deux hydrocarbures dont l'un possède une faible résistance à la détonation (c'est l'heptane  $C_7H_{16}$  qui a été choisi) et dont l'autre au contraire présente une valeur indétonante élevée (on a adopté l'iso-



Un moteur destiné à l'étude des carburants. C'est un monocylindre d'une cylindrée de un litre environ ( $100 \times 130$  mm.) à soupapes en tête commandées par A.C.T. Il est possible de modifier très rapidement les caractéristiques techniques de ce moteur : Calage distribution, taux de compression, forme de la culasse. Le fonctionnement peut se faire selon le cycle Beau de Rochas ou le cycle Diesel. Injecteurs et pompes y sont instantanément adaptables. Il comporte de nombreux appareils de mesure (manomètres, thermomètres) et des indicateurs à quartz. Le régime normal est de 2.000 à 2.500 tours-minute, maximum : 3.000 tours.

octane  $C_8H_{18}$ ). On désigne alors le pouvoir indétonant d'un combustible par l'indice ou nombre d'octane. Pour le déterminer, à l'aide du moteur C.F.R., on fait donc varier les proportions du mélange heptane-iso-octane jusqu'à ce qu'on obtienne l'apparition de la détonation dans des conditions identiques à celles données par le combustible étudié. C'est la proportion d'iso-octane dans le mélange qui fixe le pouvoir indétonant du combustible. Il ne faut donc pas faire l'erreur de croire qu'un super-carburant dont le nombre d'octane est de 80, renferme 80 % d'octane ; il faut simplement comprendre que ce super-carburant a la même résistance à la détonation qu'un mélange de 20 % d'heptane et de 80 % d'iso-octane. Remarquons d'ailleurs que l'appellation « indice d'octane » est totalement inexacte ; c'est indice ou nombre d'iso-octane que l'on devrait dire. En effet, l'octane est un hydrocarbure qui a la même formule chimique que heptane, mais dont la disposition des atomes dans la molécule est différente, ce qui lui confère des propriétés différentes, notamment pour la résistance à la détonation.

C'est ainsi que l'octane est comparable à l'heptane pour la valeur indétonante, c'est-à-dire un indice égal à 0; l'indice de l'iso-octane étant 100. Cette petite digression, assez curieuse, ne méritait-elle pas d'être signalée ?

L'essence tourisme devait avoir, il y a peu de temps, un indice d'octane de 60. Récemment, la valeur exigée est passée à 64 et vous avez certainement pu apprécier une douceur plus grande dans la marche des moteurs dont le taux de compression est « normal » (5 à 6). Pour ce qu'on appelle les super-carburants, l'indice est de 80. L'essence aviation a, en France, un nombre de 87. Les moteurs d'avion ont, en effet, des taux de compression de plus en plus élevés et la détonation prolongée aurait des effets désastreux sur la conservation des organes. En outre, n'oublions pas que l'augmentation du rendement thermique (par l'accroissement du taux de compression) signifie diminution de la consommation par cheval-heure produit, ce qui permet à puissance égale un plus grand rayon d'action sans ravitaillement. En Amérique, des carburants spéciaux à 100 d'octane, ont permis d'adopter des taux de compression assurant un accroissement de puissance de 20 % par rapport à ceux autorisés par les carburants à 80 d'octane. Pour les moteurs de nos motos à refroidissement par air des carburants à indice élevé permettraient de même une augmentation notable de puissance sans fatigue anormale des organes. Il est à remarquer qu'un carburant peut avoir un nombre d'octane supérieur à 100, car il existe des combustibles susceptibles d'être employés dans nos moteurs et présentant une plus grande résistance à la détonation que l'iso-octane lui-même. Parmi les hydrocarbures gazeux, citons par exemple le méthane, le propane et l'éthane dont l'indice est de 125. On s'explique ainsi la marche particulièrement souple des moteurs alimentés par le gaz de ville, malgré des taux de compression dépassant 8. C'est que ce gaz renferme des proportions importantes de méthane. Ce dernier gaz est d'ailleurs utilisé directement dans certains pays où le sol en laisse filtrer des émanations.

Le benzène (qui est le constituant principal du benzol, celui-ci étant toujours souillé par des impuretés) a un indice de 97: le toluène équivaut à l'iso-octane et se fait donc chiffrer par 100 (on sait l'importance de cet hydrocarbure dans les essences de certaines provenances). L'usage du benzol est bien connu, soit seul, soit comme constituant du carburant ternaire, essence-alcool-benzol. Employé seul, il a l'inconvénient d'avoir un point de congélation trop élevé, ce qui est particulièrement gênant en aviation ou dans les pays froids.

En fait pour tous les supercarburants, et on peut appeler ainsi tous les carburants ayant un indice supérieur à 64, sont obtenus par l'addition à l'essence tourisme de composés chimiques appelés anti-détonants. Mais nous allons voir que par l'emploi d'essences obtenues par des procédés spéciaux, les anti-détonants n'ont plus le rôle presque illimité qu'on leur avait assigné, il y a très peu de temps encore.

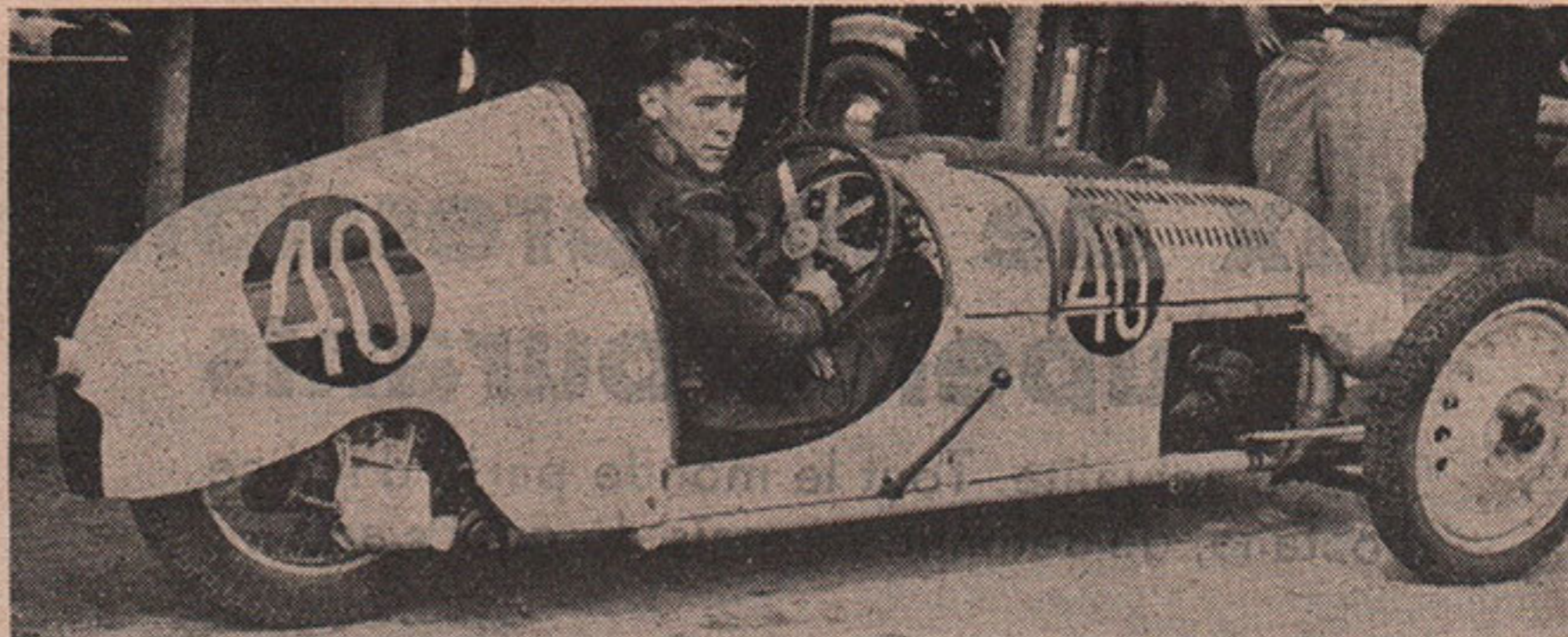
F. BOITARD.  
(à suivre.)

Vous trouverez à nos bureaux des  
**TRYPTIQUES**

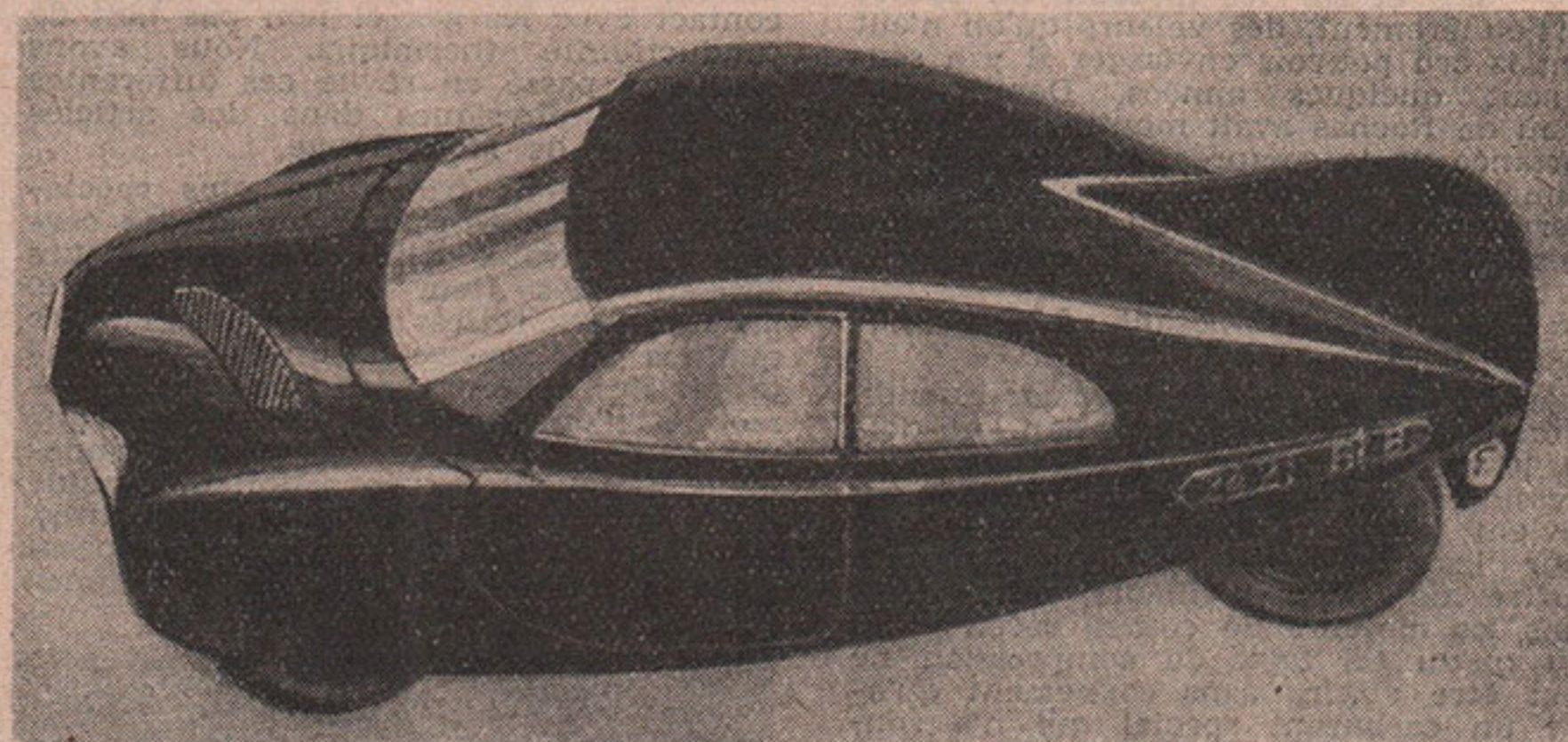
(Motos et Autos) pour vous rendre au Luxembourg, en Belgique, en Suisse, et dans tous les pays.  
Tous renseignements à notre

« SERVICE TOURISTIQUE »

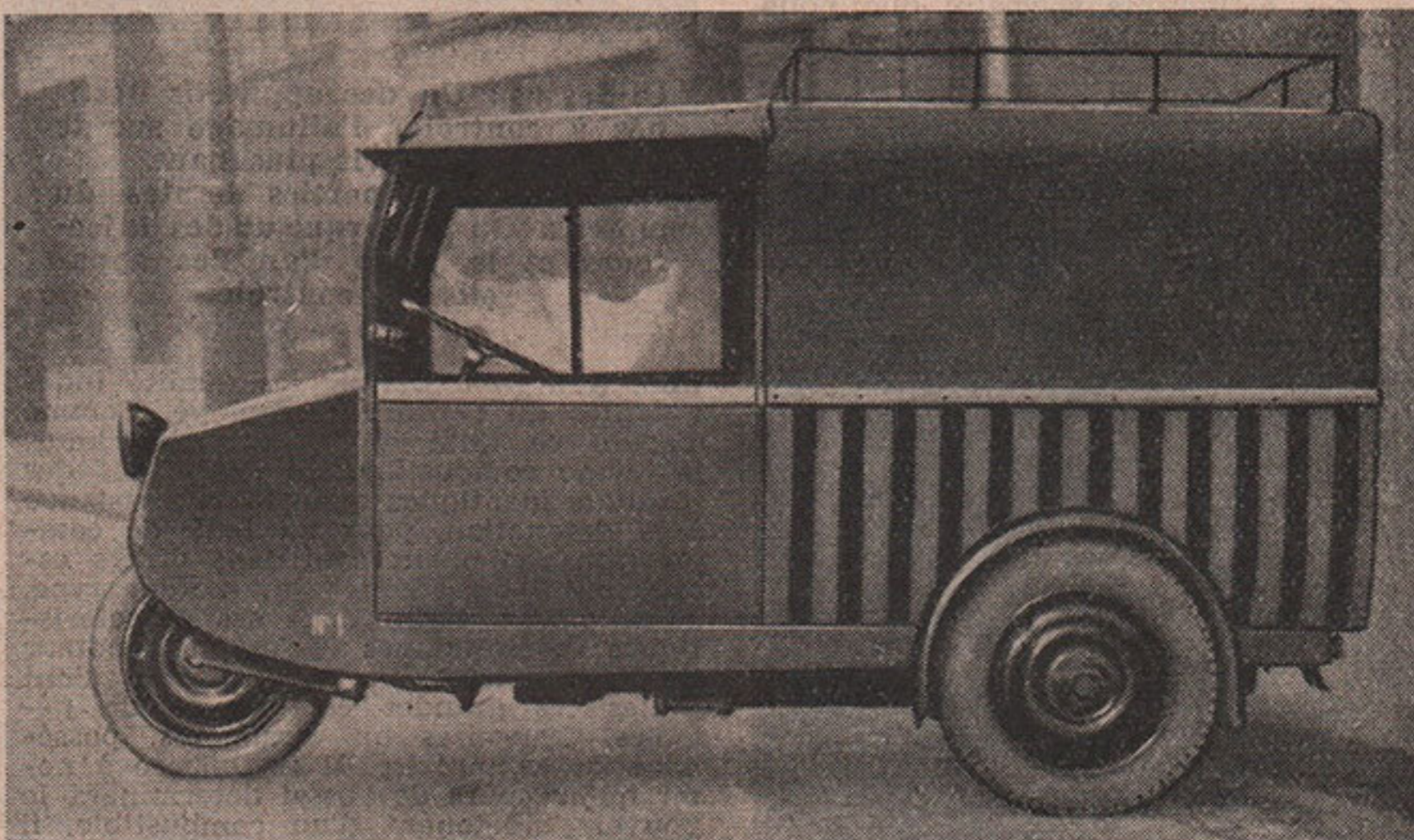
A toute correspondance, joindre timbre pour réponse.



Le cyclocar 3 roues 500 cmc. construit par M. Corouge, que l'on vit à la course de côte Lapize et au Bol d'Or. Il est équipé d'un 500 cc. Chaise à culbuteurs.



Cette voiture 3 roues à traction avant et direction AR a été établie et coulé par les soins de M. Andraud, l'ingénieur qui dessina la carrosserie du « Thunderbolt I » d'Eyston. Il y a trois ans, notre lecteur, M. Vivax exposait dans les colonnes de « Moto-Revue » un projet de tricyclicar analogue jusques dans les détails et qui suscita alors pas mal de critiques.



Cette voiturette à roues AR motrices et roue AV directrice est construite par les Ets Paul Blotto Moral. En voici une brève description: Châssis en tôle emboutie. Bloc moteur 4 temps, 2 cylindres verticaux, cylindrée 633 cc. (72x77), refroidissement par air, avec ventilateur. Graissage automatique, allumage par batterie. Mise en marche par démarreur électrique ou kick-starter. Boîte 4 vit. et marche AR. Transmission par arbre rigide et couple conique. Ce véhicule est susceptible de transporter 400 kgs à 50 kmh. environ.

# QUESTIONS ET REPONSES

Un choix de questions d'intérêt général reçues de nos lecteurs et leurs réponses. Les frais de recherche et de documentation pour les consultations techniques sont portés à 10 francs pour les renseignements concernant des machines postérieures à 1930; 20 francs pour les machines anciennes. Les abonnés bénéficient du demi-tarif. Adresser les demandes de renseignements à M. le Directeur de Moto-Revue, 12, rue de Cléry, Paris, accompagnées du montant en timbres poste ou chèque-postal ou mandat-postal.

**?** Moto Terrot 350 cmc. à culbuteurs type H.S.S.O., no d'ordre dans la série du type 87.831, no du moteur 64.895. Je serais désireux de connaître :

- 1° Huile à employer ;
  - 2° Le calage de la magnéto ;
  - 3° Le jeu des soupapes ;
  - 4° Quel gicleur et quelle bougie employer ;
  - 5° Vitesse de la machine, en bon état.
- HALARY FRANÇOIS,  
Limoges.

**R** 1° Il est toujours recommandable d'employer l'huile préconisée par le constructeur : Aeroshell ou Terrot 1/2 épaisse.

- 2° Manette pleine ouverture : 12 m. 68 avant PMH.
  - 3° 1/10 partout à chaud.
  - 4° Si c'est un simple tube, avec carburateur AMAC 25 M.D., gicleur 40, aiguille au 1<sup>er</sup> cran, volet n° 3.
- Si c'est un double tube, avec carburateur AMAC 15 M.D., gicleur 42, aiguille au 3<sup>e</sup> cran, volet n° 4.
- Bougie Gurtner S1, Rév. S1, Eyquem 32, Gergovia FF, Champion B2.
- 5° Vitesse maximum : 105 kmh. environ.

**?** Moto Gnome et Rhône du type CM 2, N° d'ordre dans la série du type 80.256, 350 cmc. 4 CV, soupapes en tête :

- 1° L'huile à employer, été, hiver ;
- 2° Bougie à employer ;
- 3° Réglage de la distribution ;
- 4° Réglage de l'avance ;
- 5° Réglage du carburateur, Amac. lic. Amal No FS/012, T 3.635 ;
- 7° Je désirerais mettre un sidecar après ladite machine. Peut-on le faire sans risquer de fatiguer très vite la mécanique ;
- 8° Vitesse en solo et sidecar, mécanique très bon état.

PFINGSTAF LEON,  
Pubbier (Haute-Savoie).

- R** 1° Castrol XL, ou toute huile similaire de bonne marque.
2. Gurtner S1, Gergovia FF, Champion B2, Eyquem 26 ou 37.
  - 3° AOA : 20 m. ; RFA : 26 m. ; AOE : 26 m. ; RFE : 26 m.
  - 4° 20 mm avant PMA.
  - 5° Gicleur 110, aiguille 3<sup>e</sup> cran, volet n° 5.
  - 6° Cette opération est possible en mettant un pignon sortie de boîte de trois dents de moins.
  - 7° Variable selon état du parcours, conditions d'utilisation et état mécanique général.

**?** Moto 5 CV B.S.A., type S×3, n° moteur 12.064 :

- 1° Le calage exact de la distribution, et jeu des soupapes ;
- 2° Quels sont le nombre des dents aux

pignons qu'il faut pour obtenir la vitesse maximum ;

3° Y a-t-il un moyen de placer les ressorts d'embrayage ou faut-il remplacer le plateau, portant les godets des ressorts d'embrayage.

GARAT MICHEL  
Bayonne (B.-P.)

**R** 1° AOA : 24° ; RFA : 65° ; AOE : 85° ; RFE : 30°. Jeu aux soupapes : 7/100 à froid.

- 2° 23 dents au pignon moteur pour le solo, et 20 dents pour le sidecar.
- 3° Si les ressorts sont avachis il suffit de les changer. Vous pouvez conserver le plateau, s'il est en bon état.

**?** Motobécane 4 CV à culbuteurs type S4C, machine No 312.046, moteur 312.036 :

- 1° Le réglage en millimètres de la distribution ;
- 2° Le réglage du jeu des soupapes, à chaud et à froid ;
- 3° Le réglage en mm. de l'allumage ;
- 4° Le réglage du carburateur Amac F6/004, No 156, le cran de l'aiguille qui convient le mieux ;
- 5° Pression des pneus AV 26×3,50, AR 26×3,50, poids du pilote : 90 kg. et avec un passager de 65 kg.

FRAYSSINET (Bordeaux.)

**R** 1° AOA : 9 m. 6 ; RFA : 26 m. 4 ; AOE : 24 m. 8 ; RFE : 9 m. 6.

- 2° 15/100 à l'admission, 20/100 à l'échappement. A chaud sans jeu, tiges libres et soupapes fermées.
- 3° Au PMH tout au retard.
- 4° N'avez-vous pas plutôt le carburateur Amac 6/014 ? Réglage : gicleur 150, aiguille 3<sup>e</sup> cran, volet n° 4.
- 5° Comme vous n'indiquez pas le poids de la moto, nous ne pouvons vous indiquer qu'une pression approximative : 1 kg. 750 à l'arrière; 1 kg. 400 à l'avant. En solo, 1 kg. 400 à l'arrière ; 1 kg. 300 à l'avant.

**?** Quelles bougies faut-il que je prenne pour avoir une bonne marche, des reprises franches, une grande vitesse sur la route pour un 350 Zurcher à culbuteurs type MS. Etat neuf réalisé avec piston légèrement bombé de 4/10<sup>e</sup> plus fort (culasse, soupape, chambre d'admission et échappement, polies par spécialistes. Guides de soupapes et soupapes neufs.

G. CIROT (Courbevoie, Seine).

**R** Une bougie moyenne, telle que Gurtner S1, Eyquem 32, Champion B2, Gergovia FF, peut convenir, mais si votre moteur n'a pas tendance à encrasser, des bougies telles que Gurtner SS1 ou Lodge H 35 vous donneraient, pour la route, les meilleurs résultats, mais seraient trop froides pour la marche en ville.

N'oubliez pas qu'un moteur réalésé nécessite un nouveau rodage, et qu'il est indispensable de ne pas pousser pendant les 500 premiers kms en graissant plus abondamment et par la suite d'augmenter progressivement la vitesse.

**?** Moto Arbinet Aîné, type CSSC No 568, moteur Zurcher 175, culbuteur No 5.587 K, boîte Staub, 3 rapports N° 21.446 N, carburateur Amac 30 MDY, NW 7.155, magnéto avance fixe. Graissage, huile perdue. (L'huile rentrant dans le carter moteur à l'avant par soupape à bille.) :

Types de bougies à employer ;  
Réglage distribution (mm.) ;  
Jeu aux soupapes (à froid) ;  
Réglage carburateur ;  
Avance à l'allumage (mm.) ;  
Consommation essence ;  
Consommation huile ;  
Vitesse maximum (machine bon état) ;  
Le constructeur existe-t-il toujours ;

— D'où vient que la cuve de la pompe à huile (où tombent les gouttes) ne se vide pas plus bas que le bec compte-gouttes (en marche comme à l'arrêt).

— Est-il normal sur ce carburateur que le jet d'aiguille (d'ailleurs très court) soit beaucoup plus gros que l'aiguille. N'en manquerait-il pas une partie. (Jet 30, gicleur 30 E.)

**R** Pour rouler à allure modérée, employez des bougies de caractéristiques moyennes : Eyquem 26 ou 37, Gurtner Platino-Ceram, Nova 8, Champion B3, Gergara F.

Pour la route, ou un service un peu poussé : Eyquem 32, Gurtner S1, Nova 7, Champion B2, Gergovia FF.

Calage distributeur : AOA : 2 m. ; RFA : 12 m. ; AOE : 23 m. ; RFE : 7 m. Jeu aux soupapes, à froid : 2/10 de mm. environ.

Réglage carburateur : gicleur 29, aiguille au 2<sup>e</sup> cran, volet No 4.

Avance à l'allumage : au PMH, tout au retard, ou 10 à 12 mm. pleine avance. Consommation d'essence : 2,5-3 litres environ, Huile : 1 litre pour 1.000 kms environ.

Vitesse maximum : 85 kmh. environ, en parfait état.

En ce qui concerne la pompe à huile, il serait nécessaire de connaître sa marque. Nous pensons qu'une révision s'impose ainsi que pour votre carburateur.

**?** 1° Réglage distribution d'un moteur 350 cmc. latérales avec volant magnétique, type MG 35 Monet-Goyon ;

2° Réglage distribution d'un moteur 350 latérale Black-Burne avec volant extérieur qui était monté sur une Motoconfort.

MAINGOS, Narines (S.-et-O.).

**R** 1° Monet-Goyon 350. La soupape d'admission doit s'ouvrir sensiblement au PMH, et celle d'échappement se fermer avec un léger retard.

- 2° Motoconfort Blackburne : AOA : 15° ; RFA : 50° ; AFE : 55° ; RFE : 40°.

## Notre Service des Recours

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

# CONSTRUCTEURS FABRICANTS



## POUR VOS PIÈCES DÉTACHÉES

Nous sommes heureux de signaler à nos lecteurs la belle organisation mise sur pied par le Comptoir de pièces détachées pour motos, 4, rue Chaptal, Levallois-Perret, à deux minutes de la porte Champerret, le stock (un des plus importants que nous ayons vu) et l'organisation nouvelle permet de livrer aussi bien sur Paris qu'en province tout ce qui concerne la réparation et la mise en état des moteurs et boîtes de vitesses motos. Les réalésages et fournitures sont garantis dans des temps records. Signalons, enfin, un stock très important de carters et boîtes de vitesses d'occasion, toutes marques. Ça vaut une visite.

## LES MONET-GOYON CHEZ ROLAND

Nous venons d'apprendre que la maison Roland, sise en face du cinéma Radio-Cité Montparnasse, vient de s'assurer l'Agence Monet-Goyon. En conséquence, tous les motocyclistes pourront s'adresser à elle pour tout ce qui concerne la marque mâconnaise.

## CARBOHYD

La maison Carbohyd nous signale cette lettre d'un de nos lecteurs :

*J'utilise les tablettes Carbohyd depuis 1933 sur une moto Terrot 5 CV culbuteurs et je n'ai jamais encore eu à déculasser le moteur depuis cette date ;*

# SPORT

## LE CIRCUIT DU LARIO

La 4<sup>e</sup> épreuve du Championnat italien, disputée aux abords immédiats du lac de Côme, connut un succès retentissant. La rivalité Guzzi-Gilera donne aux épreuves transalpines une singulière animation, pour la grande satisfaction des sportifs de la péninsule.

En 500 cmc., le succès revient de haute lutte à Nello Pagani, sur la Guzzi bicylindre. Le record établi l'an dernier par Serafini a été battu à 84 kmh. 101 (contre 83 kmh. 073). Cette moyenne qui peut paraître assez faible, étant donnée l'extrême rapidité des machines concurrentes, est en réalité des plus remarquables, vu la dureté du circuit.

Le vainqueur de 1938, Dorino Serafini (Gilera-Rondine), accompli le meilleur tour à 86 kmh. 561, mais dut s'incliner par suite d'avarie mécanique. Le second de la catégorie 500 fut Sylvio Vallati, sur Gilera, à plus de trois minutes.

Mangionne (M.M.) est vainqueur en 350, alors qu'en 250, Sandri remporte les lauriers, ayant accompli une moyenne légèrement supérieure que le premier nommé.

## L'ACCIDENT DE TENNI

Le champion transalpin s'entraînait sur le circuit trois jours avant la course, lorsqu'il aperçut, au sortir d'une courbe, un char qui lui barrait le passage. Il fit un écart brusque pour l'éviter, mais

il n'y a aucune trace d'encrassement. Les avantages signalés sur vos notices sont réellement obtenus.

M. HENRI BLANC,  
4, Villa-Damrémont, Paris-18<sup>e</sup>.

## BREVETS RECEMMENT DELIVRES

847.232. — Société dite : *Askania-Werke A. G., M. Thomas (H.)*. — « Mécanisme de transmission de la course de pistons. »

847.283. — *Sabureau (F.)*. — « Dispositif pour la suppression du point mort dans les mouvements de rotation. »

847.314. — *De Lavoreille (H.), Augier (P.)*. — « Dispositif automatique, empêchant la décharge accidentelle des batteries des équipements d'allumage des moteurs à explosion. »

847.355. — Société dite : *Bayerische Motoren Werke A. G.* — « Chapelle de soupape coulée d'une seule pièce avec le cylindre, pour moteur à combustion interne, en particulier pour les moteurs à refroidissement par l'air. »

847.470. — *Dalphinnet (J. M.)*. — « Perfectionnements aux procédés de fixation des tubes de guidons sur les potences. »

Pour tous renseignements concernant les brevets, marques de fabrique, modèles, procès en contrefaçon, contrats de licence, etc., nos lecteurs peuvent s'adresser à M. Faber, « Service des Brevets », *Moto-Revue*, 12, rue de Cléry, Paris-2<sup>e</sup>.

Le « Service des Brevets » peut procurer aux lecteurs des exemplaires des brevets ci-dessus au prix de 14 francs l'exemplaire.

entra en collision avec une borne et fut projeté sur l'herbe. On le releva avec un bras et une jambe cassés. Transporté à l'hôpital de Côme, il fut toutefois jugé en état satisfaisant. Aucune complication n'est à craindre.

## DEUX RECORDS EN SIDECAR A BROOKLANDS

L'Anglais Mortimer s'est attaqué avec succès, malgré le mauvais temps, à deux records départ arrêté en sidecars 350, sur une Norton appartenant à Beart. Les précédents records étaient debout depuis fort longtemps : 1930 pour le kilomètre et 1926 pour le mile.

Voici les temps enregistrés par la F.I.C.M. :

1 km. arrêté : 34" 92/100 (moyenne : 103 kmh. 09), anc. rec. par Melichar (Sunbeam), en 35" 88/100 (moyenne : 100 kmh. 33).

1 mile arrêté : 51" 6/100, moyenne : 113 kmh. 47. Ancien record par W. D. Marchant, sur Chater-Lea, en 52" 32/100, moyenne : 110 kmh. 730.

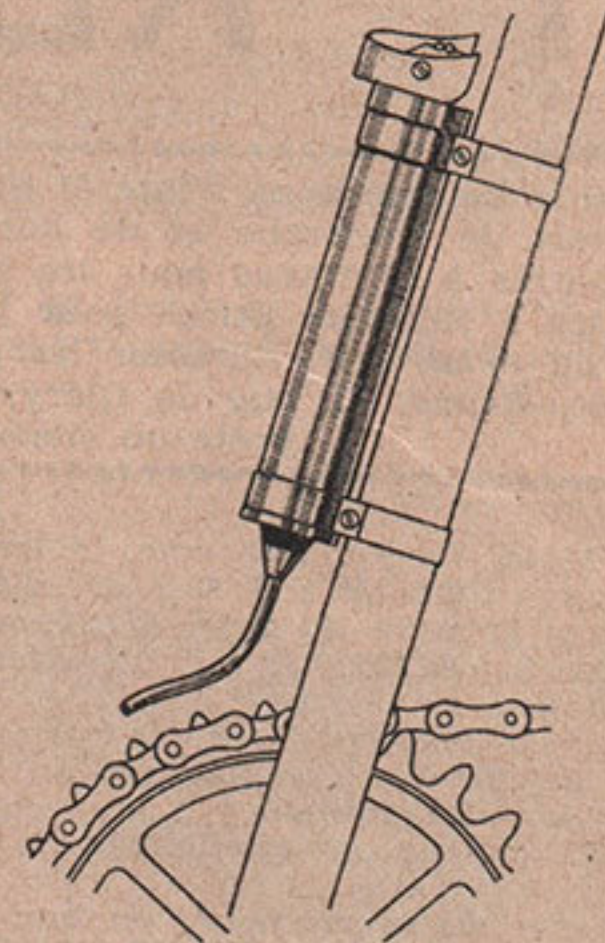
## UNE NOUVELLE BIANCHI DE COURSE

La nouvelle Bianchi de course, dont la création est annoncée depuis longtemps déjà, vient d'être présentée en détail. Elle est propulsée par un bloc-moteur 4 cylindres disposés côte à côte, en ligne frontale et à refroidissement par air. L'alimentation se fait par compresseur. La distribution est assurée par deux arbres à cames en tête, commandés par arbre vertical et pignons d'angle. La boîte comporte 4 vitesses. La sélection

## UN APPAREIL GRAISSEUR SPECIAL POUR CHAINES « L'HERMETIC »

« L'Hermétique », breveté S.G.D.G., est un appareil graisseur spécial pour chaînes, se fixant en quelques minutes sur le vélomoteur.

Son dispositif de remplissage permet également de régler le débit. L'écoulement



Ci-dessus : Le graisseur de chaîne « Hermétique », en position de fonctionnement. Son montage on le voit, est des plus simples.

de l'huile sur la chaîne s'effectue par un tube recuit incassable. Un joint en matière spéciale assure une parfaite étanchéité en toutes positions.

Entièrement inoxydable, « L'Hermétique » assure un graissage parfait des chaînes et pignon, sans obliger le possesseur du vélomoteur à se salir les doigts.

des rapports se fait par une double pédale de grande longueur.

L'ensemble est logé dans un cadre semi-double berceau (bien entendu à suspension AR coulissante) et surmonté d'un imposant réservoir. La fourche AV est en tôle. Les freins sont de dimensions peu courantes. Voilà donc une nouvelle polycylindre suralimentée sur la brèche. S'imposera-t-elle au même titre que ses aînés, en premier lieu la B.M.W. et la Gilera-Rondine ?

## QUELQUES ENGAGES POUR LE GRAND PRIX DE SUISSE

250 cmc. : Equipes D.K.W., Guzzi, Benelli, Binz et Casagrande.

350 cmc. : Equipes Sarolea, D.K.W., et N.S.U. Schwab, Kaufmann, Thomas, Andersen, Whitworth, Little, Mellars, S. Woods, Boetsch, Cora.

500 cmc. : Equipes B.M.W. Gilera, Guzzi, Bianchi, N.S.U. Bizzozero, White, Anderson, Cora.

## LE GRAND PRIX DE SUEDE

Cette épreuve du calendrier international, disputée le 6 août à Saxtorp, près de Malmö, a donné les résultats suivants :

500 cmc. : 1. Serafini (Gilera), 1 h. 52' 40" 8/10 ; 2. Vallati (Gilera).

350 cmc. : 1. Fleischmann (D.K.W.), 2 h. 6' 28" ; 2. Mellors (Vélocette).

250 cmc. : 1. Kluge (D.K.W.), 2 h. 13' 48" 6/10 ; 2. Petruschke (D.K.W.).

## SOLDES CHEZ GARREAU

En fin de saison, Garreau solde à bas prix un lot de belles motos anglaises. Avis aux amateurs.

# Clubs

■ **AMICALE MOTOCYCLISTE FLERIENNE** (*Tourisme-Sport-Camping*). — La plupart des membres étant absents, une grande partie de ce mois, il a été décidé de ne faire figurer au calendrier sportif qu'une sortie amicale, le dimanche 13 août, au Théâtre de verdure de Saint-Clair près Pont-d'Ouilly, départ du siège à 15 heures précises (rassemblement à 14 h. 45) et une seule sortie officielle, le dimanche 27 août à Mortain, avec pique-nique, départ du siège à 13 h. 15 (rassemblement à 13 h.). Chef de file : Foulon ; estafette : Le Roi ; serre-file : Renouf.

Conformément à l'article 10 des statuts, il a été procédé à la nomination d'un septième membre du Comité et le choix de l'assemblée s'est porté sur M. René Levée.

La prochaine réunion a été fixée au vendredi 1<sup>er</sup> septembre à 20 h. 30.

Renseignements tous les jours à la permanence : 11, rue de Messei à Fiers-de-l'Orne.



**MOTO-CLUB DE PARIS.** — Au M.C. Paris, chaque dimanche, une sortie. — Dimanche dernier, la sortie sur Villey fut, comme de coutume, très réussie. Parties de canots et concours de pêche furent organisés, pour la grande joie des membres présents, qui n'eurent pas à regretter leur journée.

Dimanche prochain, sortie sur Tourville-la-Chapelle. Départ : porte de la Chapelle, samedi, à 13 h. 30, et dimanche à 6 h. 30 (matin).

Tous renseignements, le mercredi au cours de la réunion, à 21 h. 30, au siège, 8, rue Saint-Denis, ou à la permanence, chez Helhoute, 11, rue Charles-V (Tél. Arc 87-51).



**MOTO-CLUB TOURISTIQUE DU CENTRE** : 28, Bd. Voltaire à Paris-11<sup>e</sup> : Nous communiquons à nos Sociétaires que pendant le mois d'août (période de vacances) seule, la permanence fonctionnera 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.

■ **FEDERATION MOTOCYCLISTE ET AUTOMOBILISTE DE FRANCE.** — Dimanche dernier avait lieu l'assemblée générale annuelle de la Fédération Motocycliste et Automobiliste de France, ancienne Fédération Motocycliste de l'Est.

Aux côtés de M. Abel Barthélémy, président fondateur, qui dirigeait les débats avaient pris place : MM. Feuillade, vice-président de Paris ; Hautelin, vice-président de Verdun ; Graff, vice-président de Strasbourg ; Dupont, vice-président des Ardennes ; Biver, trésorier de Rombas, ainsi que MM. Kueny, Cheideck, Knecht, Leprince, Mathieu, Canal Emile et Canal Louis, Sisti, Luttmann, Vogel, Sitler, Erb, Giovagnoli, Julin.

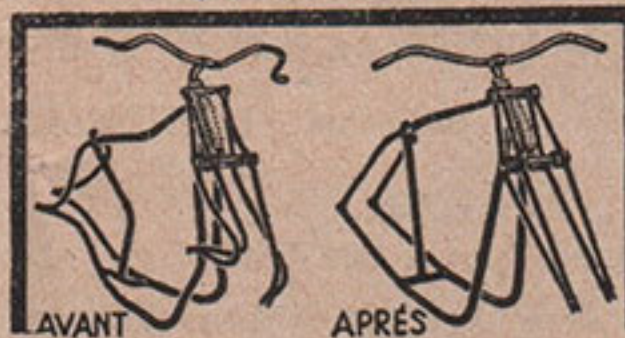
Les clubs suivants étaient représentés : Paris, Charleville, Verdun, Pfastatt, Uckange, Thionville, Nancy, Rombas, Auboué, Strasbourg et les trois clubs de Metz.

M. Barthélémy souhaite la bienvenue à tous les délégués et en une longue allocution qui forme rapport moral, rappelle à tous les clubs l'activité de la Fédération. Il remet ensuite de beaux prix, diplômes et médailles aux participants du Rallye Metz-Forbach, qui avait été organisé par le Comité départemental de l'Union des Sociétés d'éducation physique et de préparation militaire, le 9 juillet dernier. Le rapport moral est adopté à l'unanimité par tous les assistants. Le trésorier, M. Biver, procède ensuite à la lecture du rapport financier qui est également adopté à l'unanimité et duquel il ressort que la situation financière est excellente. MM. Graff, de Strasbourg, et Luttmann, de Rombas, commissaires aux comptes, demandent à l'assemblée la décharge pour le tré-

sorier et les félicitations de l'assemblée. C'est par des applaudissements que la décharge est donnée au trésorier et les félicitations votées.

Président : M. Abel Barthélémy, Metz. Vices-président : MM. Feuillade, Paris (Seine) ; Hautelin, Verdun (Meuse) ; Graff, Strasbourg (Bas-Rhin) ; Sitler, Nancy (Meurthe-et-Moselle) ; Giovagnoli, Uckange (Moselle) ; Biver, secrétaire-trésorier, Rosselange (Moselle).

**IMPORTANT.** — En raison des fêtes de l'Assomption, MM. les Présidents et Secrétaires des Clubs sont informés que les communiqués à insérer dans le prochain numéro de « Moto-Revue » devront nous parvenir au plus tard le vendredi 11 courant, à midi.



## AU CADRE RENOVÉ

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

## Chez CHARRIER

**MOTOS ET VELOS**  
des grandes marques  
**MOTOBECANE**  
Terrot - Prester - Monet  
Alcyon - Derny.  
Accessoires et pièces  
— toutes marques —  
Crédit - Reprises  
28, Rue Davoust, 28  
(Angle Av. Ed.-Vaillant)  
PANTIN Nord 44-26

## COMPTOIRS DE PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS

4, Rue Chaptal — LEVALLOIS-PERRET (Seine)  
Tél. : PER. 09-13 Métro : CHAMPERRET  
Fournitures gles - Pièces adaptables pour ttes marques

## LE PLUS GROS STOCK

de pièces détachées ttes marques

Remises en état des embellages  
Réalésage de cylindres  
Réparation de cadres  
Fourniture de pistons

Axes, bielles, galets, segments  
axes d'accouplement, pignons de  
chaîne, pignons de boîtes, chaînes  
pièces de carburateurs, poignées,  
rebouchonnage de disques, sou-  
dure des sièges et carters, cylin-  
dre de motos, etc., etc.

Distributeur : Pièces pour boîtes  
de vitesse Picard.

Carters - Boîtes de vitesses  
neufs et d'occasions

**FOURCHES**

Réparations et échanges Standard

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

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

## 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. - Véomoteurs, tandems  
et Cycles. - Motos occasion révisées  
garantie 6 mois. - Vente, Achat,  
Échange, Reprises, Réparations.  
**COMPTANT — CREDIT**  
Catalogue Franco sur demande

**LIQUIDATION** de quelques modèles 1938, neufs,  
motos anglaises : Rudge, A.J.S., Matchless 500 cc.  
et 350 cc, avec rabais de 40 % sur prix actuels.

50, RUE BRUNEL, 50 — PARIS

Téléph. : Etoile 24-66

# nos petites annonces

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.

**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.

## TERROT


**ACHETEURS! Ne vous fiez qu'à vous-même, votre intérêt vous le commande  
N'ACHETEZ RIEN! Sans avoir vu et comparé.**

**A. DUBOIS, a le plus grand choix de motos neuves et d'occasion de Paris.**

Sidecars : BERNARDET — PRECISION

<b>ACHATS</b>	<b>VENTES</b>	<b>ECHANGES</b>	<b>CREDIT</b>
aux meilleurs prix	dans les meilleures conditions	au mieux de votre intérêt	12 MOIS

Ouvert le dimanche 56, Rue Aristide-Briand, 56 — LEVALLOIS Périère : 19-73



### BORG

LES PISTONS  
DES RECORDS

Rectification  
des cylindres

Tous modèles de Pistons

34, AVENUE DU ROULE  
Porte des Terres  
NEUILLY - SUR - SEINE

Téléph. : MAILLOT 55-55  
(2 lignes groupées)

Pour vos pique-niques les  
délicieuses conserves du


## CAPITAINE COOK

vous assurent un repas  
complet sous un volume  
minimum à emporter

Poissons marinés au vin  
blanc et à l'huile d'olive  
Petits pois. Choucroute  
garnie. Pâté.

Exigez-les de votre  
fournisseur habituel

SAINT-PAUL MOTOS



Reprise et rép. ttes Marques  
Tous accessoires  
Mise au point par spécialiste

**A. HALHOUTE**  
Champion de France  
sidecar 1938

19, rue Charles-V, Paris  
Mét. St-Paul. - Arch. 87-51  
Permanence du M.C. Paris

### MOTOS A VENDRE

12 MOIS DE CREDIT  
Vélocycleuses toutes marques  
Livraison immédiate

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

Motobécane 350 cc., S4C,  
Grd. Sport, val. 9.200 frs,  
soldée 8.500, ayant gagné  
Paris-les Pyrénées-Paris

CREDIT 12 MOIS  
MOTOS OCCASION

Gnome-Rhône 5 CV, culb. éq. ....	2.000 »
Motobécane 3 CV, lat. éq. ....	2.500 »
Monet-Goyon 4 CV, éq. ....	2.000 »
Peugeot 3 CV, lat. éq.	2.000 »
Terrot 4 CV, culb. lat. éq. ....	2.500 »
A.J.S., 500 culb. éq. ..	3.800 »
Terrot 5 CV, culb. 4 vit., sélect. ....	5.500 »
Motobécane 5 CV, culb. 4 vit. sélect. ....	6.500 »
Peugeot 515, t. b. ét., 4 vit. éq. ....	5.800 »
Peugeot 517, éq. 4 vit. sélect. ....	5.500 »

SIDECARS

Terrot 5 CV lat. éq. ....	5.000 »
Gnome 5 CV, éq. ....	5.000 »
Motobécane 5 CV, lat. 4 vit. sélect. ét. nf. ....	7.500 »
Motobécane 5 CV, culb. éq. 4 vit. sélect. ....	7.500 »
F.N., 5 CV, culb. mod. M 86, éq. t. b. ét. ....	8.500 »
B.S.A. 2 cyl. sid Berna- det, ét. nf. ....	10.500 »

Reprise motos  
A DUBOIS, 56, rue Aristide-  
Briand, Levallois (Seine).  
Ouvert le dimanche.

B.S.A. 750, 2 cyl. culb., parf.  
ét., side bi-pl.  
6 CV, culb. impec.  
F.N. 5 CV, parf. ét. et. 5 CV.  
Motos d'occasion toutes mar-  
ques, depuis 1.200 fr.  
Imbernotte, 1, rue des Aca-  
cias, Paris.

Sidecar René Gillet ét. nf,  
6 CV et moto 5 CV culb.  
Chaise tr. vite. Voir Mallet,  
202, quai Jemmapes, Paris-10<sup>e</sup>.

Terrot 350 Jap culb. Bur-  
man ent. éq., ét. nf, 3.500 fr.  
Porte, 28, r. République, Epi-  
nay-sur-Orge

Très pressé, part. vend cse  
dép. moto Dollar 4 CV culb.  
bloc Chaise sortie 30, prix tr.  
bas. S'adr. Fournet, Grande-  
Rue, Nogent-s.-M. f. ciné Roy.

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 vé-  
locycleuses. Toutes réparations  
et transformations. Redressage  
de cadres et fourches.

Agence Gnome-Rhône, Peu-  
geot. Stock de vélocycleuses,  
Long crédit. La Moto Rénovée,  
58, rue Amelot, Paris.

Vélocycle. Motobécane nf écl.  
1939, reste 9 mois gar., 2.300 f.  
42, rue Gauthey (17<sup>e</sup>).

350 lat. Terrot, éq. imp.  
2.400 fr. Voir ou éc. Faure,  
101, bd Hôpital, Paris (13<sup>e</sup>).

Motoconfort 350 lat. parf. ét.  
2.500 fr., à débat. 4, rue des  
Longs-Prés, Boulogne-s.-S.

Cause maladie, vend Moto-  
confort 500 cc., ét. nf, 3.200 fr.  
Scalbert, 79, r. D. Cabœufs,  
Gennevilliers (Seine).

PEUGEOT

vous offre des bicyclettes, vé-  
locycleuses, etc., neufs, avec  
100 fr. premier versement et  
10 traites de 35 40 et 45 fr. etc.  
Brochant-Motos, 42, rue Gau-  
they, Paris, 17<sup>me</sup>. Métro Bro-  
chant.

New Map 350 cc. lat. Jap,  
b. ét. éq. compl., px 2.800 fr.  
Rivière, 66, r. de Bondy, Pa-  
ris (10<sup>e</sup>).


Saro 500 Racing 140 kmh.,  
sélect., ent. chromé, ét. neuf,  
coûté 13.500 fr., px 6.000 fr.  
F.N. M. 67 B, b. ét., 3.500 fr.  
A. Manson, Bas-Ruissol, Pri-  
vas (Ardèche).

Motobécane 4 CV culb. R44C,  
ét. nf, 5.000 fr. Debrine, conc.  
Ecole à Deuil centre.

## 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

Motobécane 250 bloc rév.  
entier., pns, accus, nfs, march.  
s'abst., 2.000 fr. Abadie 13, r.  
Thiébaud, Charenton (Seine),  
exc. samedi, dim. T. Ent 02-50.

TOUT POUR

LMP  
JAP  
Bte BURMAN

## NEW-MAP

Service DÉPANNAGE  
ACHAT · ÉCHANGE · RÉVISION · REMISE A NEUF  
ECHANGE-STANDARD de toutes pièces cadres et fourches

CONDITIONS  
AUX  
AGENTS

## AGENCE GÉNÉRALE

12, rue Jean-Nicot, PARIS-7<sup>e</sup>  
Séjour 20-09 · Métro : Invalides

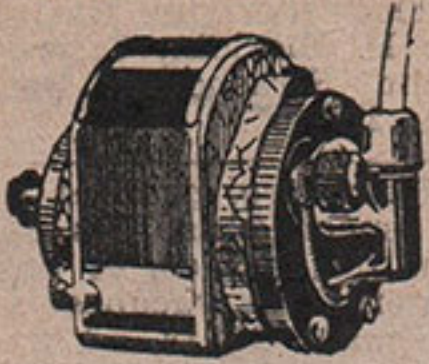
RÉPARATIONS  
ATELIER  
SPÉCIALISÉ  
dans la réparation  
de tous moteurs



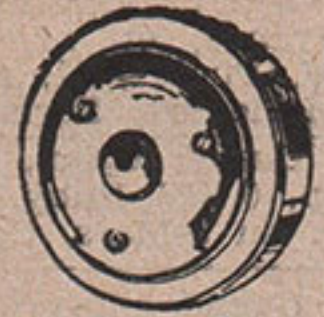
Toutes Pièces  
Détachées pour  
moteur MAG  
Échange-Standard  
cadres · fourches  
etc.

TOUT POUR





**REPARATIONS**  
 Magnétos. — Volants magnétiques toutes marques. — Tout l'Équipement Electrique  
 Accus Fulmen  
 Etablissements ALECAU (E. Séniquette), Ex-chef d'atelier des Magnétos Méa  
 56, Avenue Jean-Jaurès, 56 — ARCUEIL (Seine)  
 — Maison de Confiance — Téléphone : ALESIA : 06-98



ACHETEZ VOTRE **TERROT** CHEZ **PACHE** Concessionnaire exclusif  
 33, Rue de Gergovie (14<sup>e</sup>)  
 Ouvert dimanche  
 Recordman du Bol d'Or  
 Gd Prix des Petites Motos  
 12 Heures de Paris  
 Tous modèles en magasin  
 neuf et d'occasion  
 18 mois crédit. Motos-sides

**MOTOS**

Le plus grand choix de Paris en vélomoteur, motos, sidécars, vendus à crédit avec garantie.

15 vélomoteurs Motobécane et Prester, dep. 850 fr.  
 Terrot 3 CV tte éq. 1.600 fr.  
 Terrot 4 CV éq. t.-s. 2.000 fr.  
 G.-Rhône D5, ét. nf. 5.200 fr.  
 Motobéc. 500 gd sport, 5.500 f.  
 Gil.-Herstal 500 Rac. 6.800 f.  
 Motos nves, dernier modèle 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 Bernardet ..... 1.800 fr.  
 500 René-Gillet, susp AR, s. Bernardet grd routier, 4.500 fr.  
 F.N. 500 culb. side Bernardet ..... 4.500 fr.  
 Norton 500 side Bernardet grand routier ..... 4.800 fr.  
 Motosacoche 500 side Bernardet 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 V 8 ..... 8.500 fr.  
 Motobécane 500 grd sp. side Bernardet avion .... 8.200 fr.

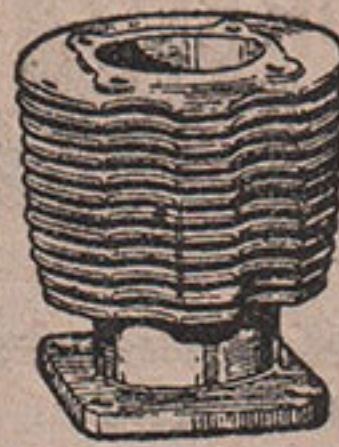
**COMPETITION**

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. commerciale ..... 6.800 fr.  
 Conditions uniques de paiement et d'échange. Permis gratuit à tout acheteur d'une moto. Concessionnaire Alcyon. Ouv. dimanche. Expéditions en province. Pache et Gros, 33, r. de Gergovie, Paris. Tél. Ség. 51-67 Ouvert tous les jours jusqu'à 20 h. 30.

Vélotot. Prester éq.. 850 fr.  
 Peugeot P 110, c. nve 2.400 f.  
 Terrot 4 CV sport .. 2.500 fr.  
 Dollar 350 culb. imp. 2.600 f.  
 Mon.-Goy. 350 L.S.4, éq. 4.000  
 New Map 500 culb. équip. .... 3.500 fr.  
 Motobécane 500 side Bernardet, état neuf ..... 5.200 fr.  
 Gnome V 2, side Bernardet grd rout., capote, p.-br. 7.200 f.  
 Terrot 500 supercul. sid. Bernardet grand routier, 6.500 fr.  
 Roland, 4, Imp. de la Gaîté, (14<sup>e</sup>). Face cinéma Radio-Cité.



La Véritable Source des Pièces Détachées pour Motos  
**Ets P. CHAPIS**

GIEZ, par SAVERGES (Haute-Savoie)  
 Tél. : le 5 à Giez

Tous les Pistons de Motos, Autos et Industriels. Réalésages de cylindres motos, autos, camions, avions. SPECIALITE de remise en état des embiellages motos. Toutes les bielles de motos, rectification des vilbrequins et réglage de bielles, soupapes, guides, tous pignons de chaîne et de boîtes, arbres, cylindres, chaînes, pour adapter aux marques courantes : Jap, Mag, Blackburne, Terrot, Motobécane, Dresch, Peugeot, New-Map, Stylson, Rhonyx, Dax, Stainless, Sturmey, Staub, Bridier, Aubier-Dunne, Favor, Automoto, Alcyon, Zurcher, Chaise, Dollar, Gillet, Monet-Goyon. Révision générale de moteurs et boîtes. .. Devis gratuits. Burman, Sigmund, Gnome-Rhône, L.M.P., etc...



Tous les modèles livrables immédiat, avec long crédit chez le spécialiste  
**ROBERT ADNET**  
 Vainqueur au Bol d'Or (350 side)  
 45, Cours de Vincennes  
 PARIS Did. 12-16

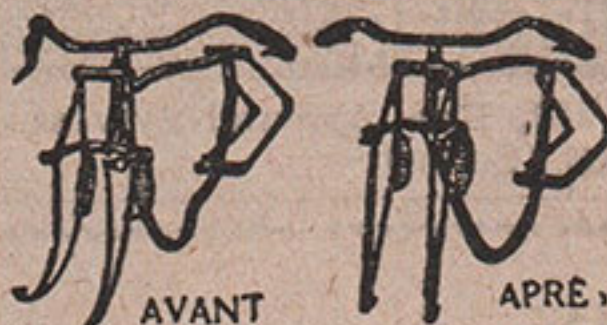
**MOTOBÉCANÉ**



Pour vendre, acheter ou échanger  
 CONSULTEZ TOUJOURS  
**M. BEAUVAIS**  
 Champion sur sidecar  
 Il vous conseillera toujours bien  
 11, Rue Emile-Level (17<sup>e</sup>)  
 Marc. 48-07

ACHETEZ VOTRE **TERROT** CHEZ **LEGER** Concessionnaire exclusif  
 4, Grande-Rue, St-Maurice  
 Ent. 20-59

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



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

Sazar de vêtements cuir et articles de camping  
 169, av. de Clichy, Paris-17<sup>e</sup>  
 Grde spécialité de blousons, manteaux, vestes, culottes, pantalons, gants et serrette en cuir.

**La Moto**

164, Rue d'Alésia, 164  
 PARIS-14<sup>e</sup> Vaug. 36-22  
**MOTOS - VELOS**  
**TOUTES MARQUES**  
 — LONG CREDIT —  
 — REPRISES —  
 — ECHANGES —  
**SPECIALISTES**  
 — REPARATIONS —  
 MISES AU POINT  
 Pièces dét. et acces.  
 Toutes les pièces DAX  
 Remises aux Clubs  
 sur acces. et piéc. dét.  
 La Maison n'a pas  
 — de succursale —

**ABONNEZ-VOUS A Moto-Revue**

Des Affaires « chez Doridant »  
 Motoconfort 500 superculasse nve, enc. garant. 3 m. 7.900 fr.  
 B.S.A 500 Etoile 85 luxe tte chromée ..... 7.500 fr.  
 Magnat-Debon 500 semi bloc prix ..... 3.800 fr.  
 Gnome 500 lat. sp. 3.200 fr.  
 Monet-Goy. 500 Mag. 2.700 fr.  
 Gnome-Rhône Major avec garantie ..... 4.800 fr.  
 Soyer Jap 350 .... 2.500 fr.  
 Motoconfort 250 bloc S 3.200 f. et plus. motos depuis 1.000 fr.  
 Toutes les marques : motos et vélomoteurs neufs sont livrables de suite avec crédit 12 et 15 mois, chez « Doridant », Exposition, 121, aven. d'Italie, Paris.

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 Pereire, Paris.

Monet-Goyon 4 CV (M.G. 35) 2 klax. compt. t. sad. éclair. pns et accus nfs, tr. bel ét., 2.000 fr. 42, r. Henri-Barbusse, Gagny (S.-et-O.).

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

**SIDECARS**

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

Side 500 Terrot R.S.S.E. Bernardet, grand routier, capote 8.000 km. abs. neuf, 8.000 fr. Boré, 4, rue Guynemer prolongée, Vincennes (Seine).

Sidecar moderne gd sport, frein s. roue. Gar., 15, rue des Boulets.

Soyer 5 CV lat. équi. side Bernardet t. b. ét. 4.500 fr. Bedouin Marcel, 45, r. de l'Abbé-Groult, Paris (15<sup>e</sup>).

Sidecar Précision mod. spid. av. très grd coffre ar. pour camping, magnifique ét., exception. Précision, 39 bis, rue Martre, Clichy (Seine)

**VOITURES**

3.000 kms gratuits sur **GEORGES - IERAT** chez **FRANÇOIS** 6, rue Saint-Ferdinand Paris  
 Sandford 6 CV 4 cyl. cap. p. br., 5.800 fr. 10 P.N. Dame, Pontoise (S.-et-O.).

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<sup>me</sup>. Trud. 83-96.

6 CV Darmont Etoile de France, ét. nf, 4.500 fr. Voir M. Pugert, 41, r. de la Folie-Méricourt, Paris.

Cause régim., vend Cyclecar sp. 6 CV Ruby, bas prix, 168, r. du 5-Mars, Colombes (S.)

Grand choix petites voitures d'occasion ttes marques revis. et garant. Reprises toutes motos et sidecars en compte. Crédit. Escure, 12, rue de Patay, Paris. 13<sup>me</sup>.

Voit. Citroën C. Six, parf. ét. .... 4.000 fr.  
Voiture Mathis 7 CV, 4 pl., 4 portes ..... 3.500 fr.  
Reprend moto en compte.  
133, avenue d'Argenteuil, Asnières-sur-Seine.

Nouv. Roadster George Irat 6 CV, consom. 8 l. 110 kmh., 19.900 fr. Marbeuf, 32, r. Marbeuf, Paris (8<sup>e</sup>).

### 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).

Sandford Ruby 6 CV, écl. démarrage capote, 6.500 fr. reprend moto ou side. Lenoir, 75, r. Bezons, Courbevoie.

Ech. Koehler Esc. 1938, 175 cmc. 2 t., 2 tubes, gr. sp. ctre sidecar ou moto réc. pl. Forte François, 37 bis, Villejust (16<sup>e</sup>).

### ON DESIRE ACHETER

Cherche véloc. M. R. D. 2 petites roues, Roger Gauthier, P. rest. Cholet (Maine-et-L.).

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

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

J'achète toutes motos, sides même accid. Me déplace en province. Pol, 50, r. Pernety 14<sup>me</sup>.

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

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

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

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

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

### DIVERS

Hôtel N.-D. de Paris, place des Pyrénées, Lourdes. Pension compl. 32 fr. par jour (repas, 13 fr.), vin compris. Réduction pour les motards.

A céder bas prix, pour cse santé, fonds de cycles et motos, tenu dep. 20 ans, à 3 km. de Paris, sur grande avenue, grand centre. Belle boutique, atelier pouvant faire garage, 3 logements, loyer 7.000. S'ad. cab. Raymond Martin, 38, rue Bordarie-Lefure, Asnières (S.)



## POUR VOUS MESDAMES

2 modèles de blousons  
élégants et pratiques  
Tout l'équipement  
pour hommes et dames

## CHROME-CUIR

38, Rue du Château-d'Eau, 38  
PARIS (10<sup>e</sup>) - Tél. Botz. 73-37  
Ouv. ts les jours, sauf dimanche  
Catalogue illustré sur demande



**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<sup>e</sup>)  
Vaugirard 41-42

**LE PLUS BEAU  
STOCK D'OCCASIONS  
REVISEES ET GARANTIES**

Agences des gdes marques  
Réparations soignées  
Toutes pièces détachées

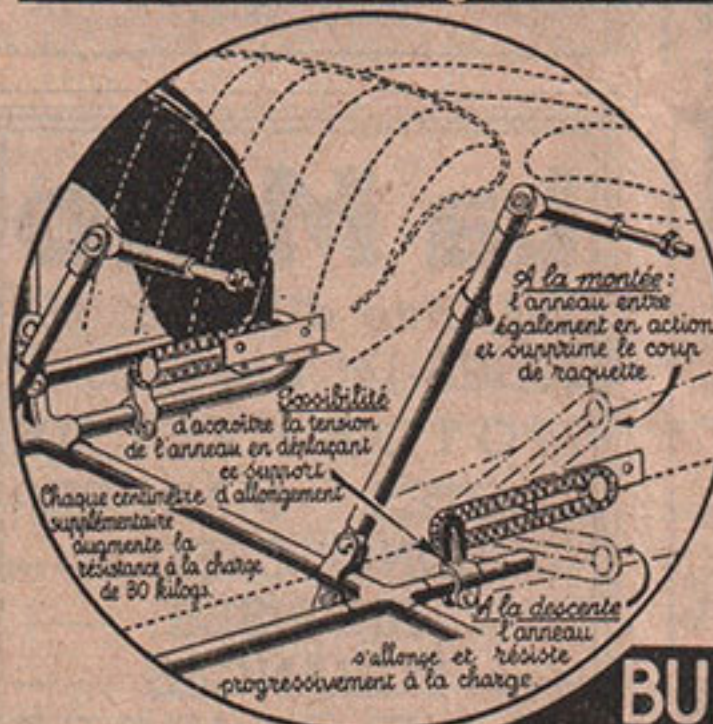
Permis moto  
Ecole et formalités

**G. AUGOYAT**  
34, r. de Picpus, PARIS-12<sup>e</sup>  
Dorian 50-60

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

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

**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. Suppression totale du graissage.
- **Solidité:** résistance à la rupture sans 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)

Stock pièces d'origine Harley Davidson. P. Bierlein, 7a, rue de Rosheim, Strasbourg, Bas-Rhin. Tél. 219-48.

Avant fermeture, profitez de nos prix spéc. dans ttes les dimensions de chaînes, et pns.

Equipements de vacances: Porte-bagages 27 fr. — Sac caval. pièces 25 fr. — Coffres, câbles émast., p.-bidons, néces. réparat. rétros, grand choix sièges et rep. pieds. AR.

Chaînes spéc. pr René-Gillet et Morgan. Dalbiac, 1, r. des Jardins-St-Paul, Paris, 4<sup>me</sup>.

### DERNIERE HEURE

Pour connaisseur B.N.C. grd tourisme, fx cabr. 2-3 pl., monté avec le célèbre moteur Ruby K, à compres. équipé. compl. glaces Triplex, pneus superconf., etc., 2 carbus, méc. et carros. cme nfs. 6 CV, 10 l. aux 100 km., 145 kmh. Vilbonnet, 101, r. des Boulets, Paris.

Side R. Gillet Bern., 2 pl., 1.000 cmc. ts access. tr. b. ét. 5.500 fr. Berthault, 80 bis, av. Pasteur, Vanves. Vis. ap. 19 h.

Stock de machines d'occas. bas prix, ét. de marche. Stock de machines rénovées, gar. 6 mois sans payer ni pièces, ni main-d'œuvre. Service d'entretien. Crédit. Reprises. Agent Peugeot et Kœhler-Escoffier. Souvenez-vous que Piaulet dépanne jusqu'à 50 kms de Paris, gratuitement. Piaulet, 89, av. de Choisy, Paris. Tél. Gob. 19-30.

Simca 5 décap., Simca 6 cabr., coupé et cond. int., bon ét. gar. - Imbernotte, distributeur. 1, rue des Acacias, Paris et 60, avenue de la Défense, Courbevoie.

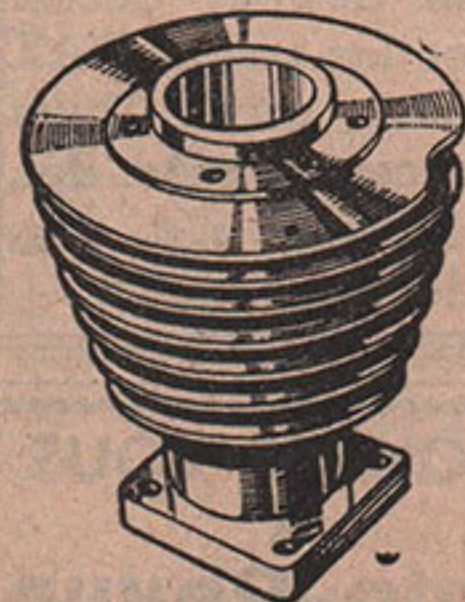
500 Motobécane superculasse, grd sport, comme neuve, av. side Bernadet, capote, pare-brise ... 10.500 »  
Jack Sport, 350 culb... 2.000 »  
Motobécane 350 lat. ... 2.000 »  
Prester - Jonghi, vélomoteur 3 vit. sélect. 2.500 »  
500 Norton compét. 160 gar. .... 9.500 »  
500 Terrot compét. très rap. .... 10.000 »  
Stignani, 47, route de Gonesse, Stains.

Darmont, 3 places, ex. état, 3.500 fr. Jollivet, 42, av. Gambetta, Courbevoie (Seine).

Jap 500 cmc., part, ét., cse dép. 32, rue Drouot-9<sup>e</sup>. Pressé.

Echange 350 cmc., Gnome-Rhône culb. CMI, mot. révis., équip. contre 5 CV Citroën ou Rosengart. Magnin, 20, rue de Charenton, Alfortville (Seine).

B.S.A. 500 cmc., Etoile Bleue 1936, sélect. 4 vit., ét. nf, 5.800. Foulon, 258, rue Marcadet, Paris-18<sup>e</sup>.



Société Anonyme des Etablts  
**GABRIEL FAUCON**

118, Rue Chevallier, LEVALLOIS (S.) — Péreire 28-49

REALESAGES MOTOS — AUTOS — CANOTS

TOUS LES PISTONS EN STOCK

— DU PLUS ANCIEN AU PLUS MODERNE —

— ETUDE DE PISTONS POUR COMPETITION —

— REFECTION DE TOUS EMBIELLAGES —

AXES — SOUPAPES — SEGMENTS — GALETS  
AIGUILLES



**MOTO-HALL**

LIVRE DE SUITE  
**Poney**  
MOTOBÉCANE 2400 f.  
et tous autres vélomoteurs  
Comptant - Crédit  
78, Av. des Ternes  
PARIS

— **BLANCHE** —

**AA. GENEST, ex direct.**  
de Dufayel-Autos  
Toutes marques  
MOTOS et VOITURES  
Vente - Achat - Echange  
Reprises  
Comptant - Crédit  
OCCASIONS REVISEES  
71, rue Blanche, PARIS, 8<sup>me</sup>

**Ets BONNET**

sont fermés  
du 11 au 28 Août inclus.  
Il est de votre intérêt  
d'attendre la réouverture  
avant de traiter.  
MOTOS, VELOMOTEURS  
CYCLES, toutes marques  
LA PLUS PUISSANTE  
ORGANISATION FRAN-  
ÇAISE DE CE GENRE  
18 mois de crédit  
Salon d'expos de 1000 m<sup>2</sup>  
172, Av. Edouard-Vaillant  
BILLANCOURT (Seine)  
(Métro : Billancourt)

**BIANCO-MOTOS**

**MOTOCONFORT**

ex-mécano à la répara-  
tion chez Motoconfort,  
1<sup>er</sup> ex æquo Paris-Nice  
1939, vélomoteur 2 et 4  
temps 350 et 500 cmc.  
super culasse et 200 mo-  
tos et autos, avec pre-  
mier versement de 100 fr.  
Reprise —:— Echange  
Vente crédit 6 à 18 mois  
92, Av. de Verdun, 92  
ISSY-LES-MOULINEAUX  
Tél. : Mic 22-39

Brevets - Marques - Modèles

**FABER**

34, rue de Péetrograd, Paris. 8<sup>e</sup>

Le Nouveau Vélomoteur

**MOTOCONFORT**

est livré complet à 2.300 »  
avec 250 f. à la commande  
Chez **LAVERGNE**  
5, Rue Félix-Faure, VINCENNES  
Agt Motoconfort, Monet-  
Goyon, Prester, Terrot,  
Gnome-Rhône,

Plus de panne d'essence

avec le robinet  
à réserve ALGY  
adaptable sur  
toutes marques  
Prix : 30 fr.  
Réserve seule :  
20 francs  
Notice s. demande  
Pédale de frein  
pour tous  
vélomoteurs  
**ALGY - 12, rue  
V.-Couturier  
ALFORTVILLE  
(Seine)**

**MAGNAT-DEBON**

Tous les modèles livrables  
immédiatement  
LONG CREDIT — REPRIS  
OCCASIONS  
**A. FROMENT**  
1bis, rue de Paris - Saint Denis  
Tél. Plaine 01-09 - Ouv. dim.  
B.S.A. 750 cmc., culb. Y13,  
vend par part., ét. nf, ess. à  
vol, tous les jours. 45, bd de  
la Liberté, Les Lilas (Seine).  
B.M.W. 750 cmc., 7.000 fr.,  
Monet-Goyon, compl. équip.,  
3.500 fr. — 250 Gnome-Rhône,  
compl. équip., 2.500 fr. — Mo-  
teur 350 Chaise, moteur 350  
Gillet, Tour du Monde, moteur  
500 Dresch, tout. occas. compl.  
ou en pièces détach. — Mo-  
reau, 2, rue du Buisson Saint-  
Louis.  
Mot. Hors bord 4 CV, Luté-  
tia 2 cyl., ét. nf, 2.300 fr. Gai-  
gnon, 7, rue de la Digue, Mai-  
sons-Laffitte (S.-et-O.).  
Achète 350 ou 500 rapide.  
Tellier rue Cepoy (Loiret).

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 ren-  
dement 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**

**Toute la Moto**

**TERROT - GNOME - PEUGEOT - MOTOBÉCANE**

Le stock le plus complet de motos d'occasion vendues  
révisées après essais — ou non révisées.  
**SOLDE DE NOMBREUX ACCESSOIRES**

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


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

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

LA BATTERIE

**BAROCLEM**

DE QUALITE



**TOUS LES VÉLOMOTEURS**  
dans les nouveaux magasins de

**L. ROY**

144, Rue de Crimée, 144 — PARIS (19<sup>e</sup>)  
— LIVRAISON IMMEDIATE de tous les modèles —  
LONG ET RAPIDE CREDIT avec avantages nouveaux  
MOTOS ET SIDES toutes marques  
Reprises —:— Réparations —:— Rayon de camping

**Une Visite chez MONNERET s'impose**

Le plus qualifié pour guider votre choix  
La plus belle exposition de tous les derniers modèles de toutes les marques  
**PLUS DE 100 OCCASIONS**

Conditions de crédit et de comptant uniques jusqu'à ce jour. — Reprise de toutes les motos à des conditions sans précédent.  
Réparation par les mécaniciens du service des courses. Tout ce qui concerne la motocyclette. — Expédition en Province,  
motos et pièces détachées. — Envoi du Catalogue général contre 1 fr. 50

**MONNERET, 106, venue Aristide-Briand, 106 -- MONTROUGE**

# Notre Service de Librairie

- **CONSTRUISEZ VOUS-MEME VOTRE REMORQUE CAMPING.** — 1 volume broché.  
Prix : 18 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr.
- **DICTIONNAIRE PRATIQUE DE L'AUTOMOBILE,** par Guerber.  
Prix : 12 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50.
- **LE DROIT DE RETENTION DES REPARATEURS D'AUTOMOBILE,** par Massius, avocat à la Cour de Paris.  
Prix : 10 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr.
- **GUIDE DU CANDIDAT AU PERMIS DE CONDUIRE,** par Darman.  
Prix : 5 fr. — Port : France, 1 fr. 50; Etranger, 3 fr.
- **COMMENT ON DEVIENT FRAISEUR,** par R. Champly, ingénieur mécanicien. — Un volume de 269 pages avec 245 figures, broché.  
Prix : 36 fr. — Port : France, 3 fr. 25; Etranger, 6 fr. 75.
- **L'ECLAIRAGE ET LE DEMARRAGE ELECTRIQUE DES AUTOMOBILES,** par R. Bardin, ingénieur E.S.A. — Ouvrage de 66 pages, 38 figures, broché.  
Prix : 12 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr.
- **LE MANUEL DU TOURNEUR MECANICIEN,** par Adam. — Un volume de 102 pages, avec 43 figures.  
Prix : 10 fr. 50. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 8 fr.
- **GUIDE PRATIQUE DE MECANIQUE, FILETAGE ET TAILLAGE,** par Boudot. — Un volume avec figures et tables.  
Prix : 8 fr. 50. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 3 fr. 50
- **POUR APPRENDRE SOI-MEME LE DESSIN INDUSTRIEL,** par P. Libman. — Un volume de 130 pages illustré de 170 fig.  
Prix : 25 fr. — Port : France, 3 fr. 25; Etranger, 6 fr. 75.
- **L'AUTOMOBILE, MACHINE MERVEILLEUSE,** par H. Clayette. Pour se familiariser avec les organes essentiels de l'auto et savoir ce que désignent au juste des expressions entendues.  
Broché : 13 fr.; cartonné, 18 fr.  
Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 5 fr.
- **LA MAGNETO,** par Percheron, ingénieur E.N.S.A., 15<sup>e</sup> édition. — Un volume broché de 514 pages.  
*Donnant le fonctionnement des divers types de magnétos. Les pannes. Les réparations.*  
Prix : 18 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger : 4 fr. 50.
- **LE MOTEUR DIESEL,** expliqué par Farman. — Un volume de 188 pages, 87 figures.  
*Fonctionnement du moteur et réponses.*  
Prix : 18 fr. — Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 5 fr.
- **L'AUTO SANS CHAUFFEUR,** petit manuel de 188 pages, par L. Picard.  
*Conenant des tuyaux suivis de conseils pour faire soi-même les réparations, la mise au point et l'entretien. Comment réduire les dépenses.*
- **A.B.C. DE L'ALLUMAGE DELCO,** par A. Touvy. — Expli-  
*C'est le petit Vade Mecum du débutant pour la conduite, le fonctionnement et l'entretien du moteur.*  
Prix : 10 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50.
- **L'HELICE AERIENNE,** par R. Gastou, préface de L. Bréguet. — 2 volumes. 246 pages illustrées de 69 figures.  
Prix : chaque tome 24 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr.
- **GUIDE PRATIQUE DU CHAUFFEUR D'AUTOMOBILE,** par Champly. — 1 volume de 416 pages, avec 429 figures.  
Prix : 24 fr. — Port : France, 4 fr. 50; Etranger, 9 fr.
- **NOTIONS PRATIQUES D'AERODYNAMIQUE.**  
Prix : 6 fr. 50. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 3 fr. 50
- **AUTOMOBILISME,** par P. Thiry.  
Prix : 6 fr. .. Port : France, 2 fr.; Etranger, 3 fr. 50
- **LES PETITS TRUCS DU CHAUFFEUR EN PANNE,** par R. Champly. — Un volume de 143 pages, avec 80 figures.  
Prix : 13 fr. 50. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 3 fr. 50
- **LES MOTEURS A EXPLOSION,** par Grousset. — Un volume de 288 pages avec 149 figures.  
Prix : 46 fr. 50. — Port : France, 4 fr. 50; Etranger, 9 fr.
- **GUIDE DE CONTROLE ET D'ENTRETIEN DE L'EQUIPEMENT ELECTRIQUE D'AUTOMOBILE ET DE MOTOCYCLETTE,** par H. Lanoy, ingénieur électricien. — 33 pages avec 27 figures et tableaux.  
Prix : 6 fr. — Port : France, 1 fr. 50; Etranger, 3 fr.
- **COURS PRATIQUE D'ELECTRICITE**  
*Manuel à l'usage des ouvriers et conducteurs électriciens, ainsi qu'à toute personne désirant obtenir des connaissances pratiques en électricité.*  
par A. Podevyn, ingénieur. — Un volume in-16 broché de 336 pages, avec 365 figures.  
Prix : 25 fr. — Port : France, 3 fr.; Etranger, 5 fr. 50
- **L'EQUIPEMENT ELECTRIQUE ET LA T.S.F. A BORD DES AVIONS MODERNES,** par Henri Lanoy, ingénieur électricien. — Un volume de 112 pages et 55 figures.  
Prix : 6 fr. — Port : France, 1 fr. 75; Etranger, 3 fr. 50
- **LE CARBURATEUR,** par R. Bardin, ingénieur. — Un volume de 112 pages, 55 figures.  
Prix : 12 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr.
- **LES CARBURATEURS MODERNES,** par M. Apolit. — Un volume de 164 pages, 105 figures.  
*Ouvrage tres complet parlant des carburateurs en général. Description. Probleme de la carburation. Mélange proportion. Carburateurs à compensateurs. Suralimentation, etc...*  
Prix : 30 fr. — Port : France, 3 fr.; Etranger, 5 fr. 50.
- **CONSTRUCTION BOBINAGES ET ESSAIS DES MACHINES ELECTRIQUES,** par H. Lanoy, ingénieur électricien. — Volume de 213 pages, avec 201 figures.  
Prix : 36 fr. — Port : France, 3 fr.; Etranger, 4 fr. 50
- **LE NOUVEAU MANUEL DE L'AUTOMOBILISTE.** — Nouvelle édition complètement refondue et mise à jour, 201 figures, 268 pages, broché, par Razaud.  
Prix 18 fr. — Port : France, 3 fr.; Etranger : 5 fr. 50
- **ESSAIS, REGLAGE ET MISE AU POINT DES MOTEURS,** par R. Bardin, ingénieur. — Un volume de 91 pages, 50 figures. Broché.  
Prix : 22 fr. — Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 4 fr. 50
- **L'ALLUMAGE DELCO,** par Rosaldy et Touvy..  
*Explication de l'allumage des moteurs. Fonctionnement de l'allumage par la batterie. Les bobines. Les condensateurs. Vérification. Entretien. Pannes.*  
Prix : 18 fr. — Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 5 fr.
- **LE MOTEUR D'AUTOMOBILE**  
*Ce petit ouvrage renferme tout ce qu'il faut connaître du moteur automobile pour en assurer le fonctionnement et l'entretien.*  
par R. Champly, 5<sup>e</sup> édition, revue et augmentée. — Un volume in-16 broché, avec 51 figures.  
Prix : 4 fr. 50. — Port : France, 1 fr. 50; Etranger, 4 fr.