

23^e ANNÉE N° 637

25 MAI 1935

Les 500 Monet Goyon.

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTOS SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TÉLÉPHONE :

GUTENB. 73-32

4 LIGNES GROUPÉES

CLC POSTAL 29-737

RÉDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITÉ

12, RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

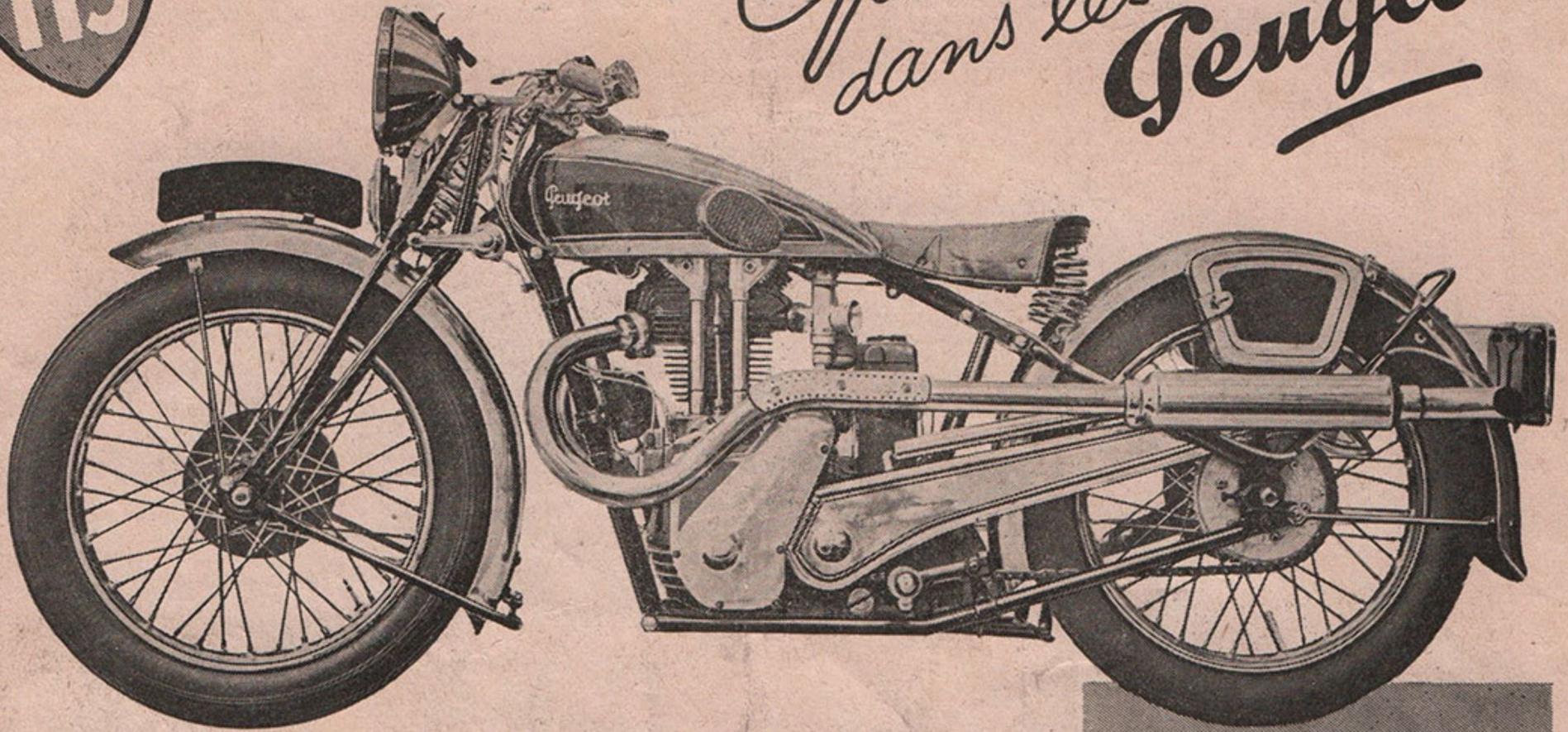
Exercice d'alerte à Paris, dans le VI^e arrondissement.
Grâce à leur gros sidecar 1000 cmc, les pompiers de Paris, tout masqués,
sont en quelques minutes sur les lieux du sinistre.

SURPUISSANCE et ROBUSTESSE

Publ. J. BAZAINE

115

Qualités alliées
dans les 4 et 5 cv.
Peugeot



Les PEUGEOT de grande puissance ne sont pas seulement de merveilleuses machines de vitesse aux reprises foudroyantes comme elles l'ont démontré en remportant **trois records du monde dont celui des 24 heures (2.849 kms à plus de 118 de moyenne)** et le record du Bol d'Or pour catégorie de 500 cmc.

Ce sont aussi des machines établies avec des organes très largement dimensionnés pour supporter sans fatigue ni usure un service intense et régulier.

Graissage automatique à faible consommation d'huile récupérée et refroidie par la grande surface du bloc-moteur à ailettes - Embrayage par disques métalliques très progressif et absolument inusable - Soupapes commandées par de larges cames et abondamment lubrifiées par un graissage sous pression - Chaîne primaire silencieuse Duplex, fonctionnant dans un bain d'huile et à l'abri de toute usure.

Comparables aux voitures les plus robustes, telles que les 201 et 301, les motos PEUGEOT de grande puissance conserveront après plusieurs années de durs services leurs qualités premières et seront par suite d'une revente facile.

EXTRAIT DU TARIF

350 cmc.

Type 117, à soupapes latérales
5.200. »

Type 115, à soupapes culbutées
5.650. »

500 cmc.

Type 503, à soupapes latérales
5.450. »

Type 517, à soupapes latérales
6.300. »

Type 515, à soupapes culbutées
6.400. »

Peugeot

CATALOGUE

FRANCO

CATALOGUE FRANCO
SOCIÉTÉ DES CYCLES PEUGEOT
BEAULIEU-VALENTIGNEY
(Doubs)

*Rapide,
avec une parfaite
tenue de route!*

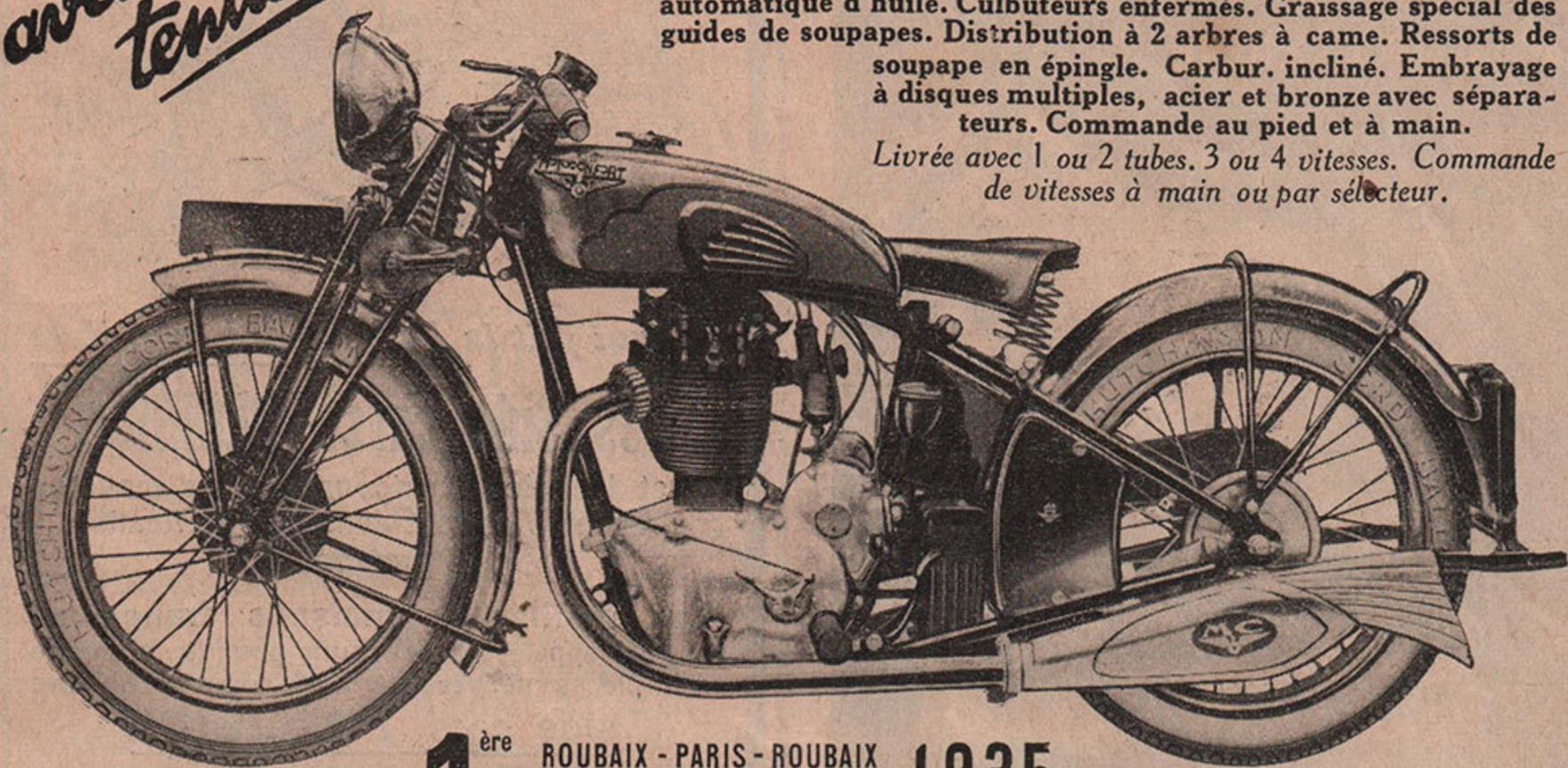
La MOTOCONFORT M5C Grand Sport

atteint facilement 130 kms à l'heure avec une tenue de route impeccable à toutes les allures

CADRE MONOBLOC (à berceau surbaissé)

BLOC-MOTEUR " M " à Graissage INTÉGRAL par circulation automatique d'huile. Culbuteurs enfermés. Graissage spécial des guides de soupapes. Distribution à 2 arbres à came. Ressorts de soupape en épingle. Carbur. incliné. Embrayage à disques multiples, acier et bronze avec séparateurs. Commande au pied et à main.

Livrée avec 1 ou 2 tubes. 3 ou 4 vitesses. Commande de vitesses à main ou par sélecteur.



1^{ère} ROUBAIX - PARIS - ROUBAIX **1935**
24 HEURES DU BOL D'OR

MOTOCONFORT

LIVRE SES MODÈLES 3 - 4 et 5 CV avec le NOUVEAU
BLOC-MOTEUR M

à Graissage intégral par circulation d'huile automatique

250 cm ³	à soupapes latérales	2.990 frs	250 cm ³	à culbuteurs enfermés	3.575 frs
350 cm ³	»	3.390 frs	350 cm ³	»	3.975 frs
500 cm ³	»	3.950 frs	500 cm ³	»	4.275 frs
Éclairage magnéto-dynamo..		600 frs	Supplément pour 4 vitesses...		250 frs
» Alternovi.....		350 frs	» pour 2 tubes.....		150 frs

12 MOIS DE CRÉDIT

DEMANDEZ CATALOGUE ET CONDITIONS AUX AGENTS DE LA MARQUE OU

Envoyez-nous ce bon →

LA MOTOCONFORT
16, Rue Lesault, 16 - PANTIN (Seine)

BON A DÉCOUPER
LA MOTOCONFORT - 16, Rue Lesault, PANTIN
Veuillez m'envoyer gratuitement catalogue et conditions de vente,
crédit et adresse de l'agent le plus proche de mon domicile.

M. _____
Rue _____ à _____
Dépt. _____

53525.C.

LAMPE A AMPOULE SÉLECTIVE DISPERSIVE JAUNE

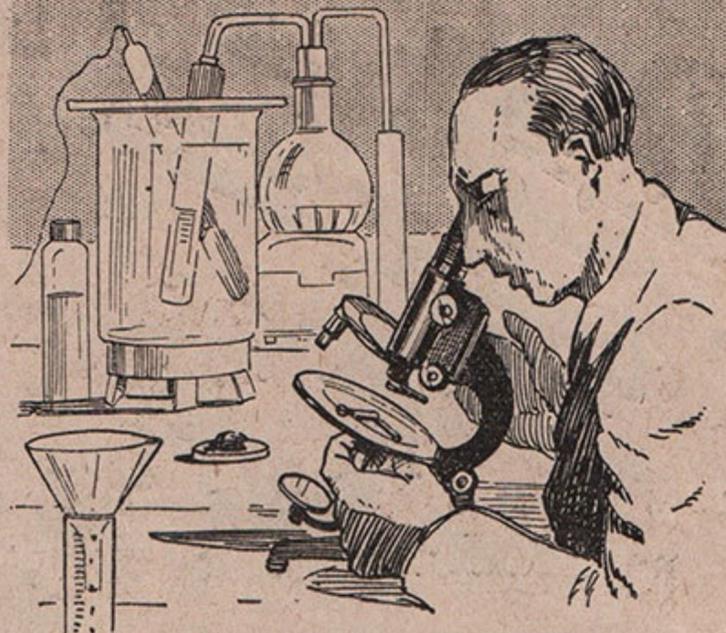
REEMPLACER LE JOUR...
LA LAMPE YVEL TOUJOURS

TOUTES LAMPES
POUR AUTOMOBILES
ET MOTOS

LAMPE YVEL

11^{BIS} ET 12 RUE TORRICELLI, PARIS,

R.C. Seine. 248881 B



Ce qui fait la Supériorité mondiale

des Side cars **PRÉCISION**

c'est la sélection rigoureuse des matières premières entrant dans leur fabrication.

Les meilleures maisons françaises ont été appelées à concourir pour la fourniture des pièces nécessaires à la construction des side cars **PRÉCISION**

Ce n'est pas le prix, mais SEULEMENT la QUALITÉ qui a guidé notre choix.

Outre ces références de premier ordre, chaque article **AVANT D'ÊTRE ADOPTÉ A ÉTÉ SOUMIS A DES ESSAIS SCIENTIFIQUES AU LABORATOIRE DES ARTS-ET-MÉTIERS**

Pas moins de 47 essais divers et coûteux portant du simple boulon aux tubes du châssis, des fusées, jantes, rayons, etc...

ont **SEULS** permis de déterminer **Ce qu'il y avait de supérieur** parmi le meilleur.

Les side cars **PRÉCISION** peuvent être de ce fait un peu plus chers, mais, n'oubliez pas **qu'il faut être très riche pour acheter des articles bon marché.**

↓ Détachez ce coupon si vous désirez recevoir les nouvelles ↓
CONDITIONS DE BAISSE

Side cars PRÉCISION, 56, Bd de Clichy, Paris

Veillez m'adresser votre Catalogue franco.

M.....

Adresse.....



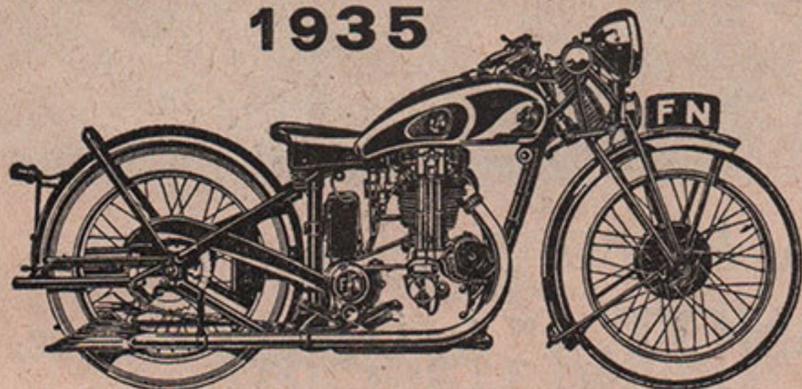
FABRIQUE NATIONALE

D'HERSTAL (Belgique)

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

NOUVELLES SÉRIES

1935



La 500 cmc. - Supersport

DANS PARIS-NICE 1935

2 Machines 500 cmc. Supersport engagées
dans la catégorie SIDECAR 600 cmc. :

2 MACHINES VICTORIEUSES :

GILLOT, sur F.N. 500 cc. S.S. - Side Bernardet

RICHARD, sur F.N. 500 cc. S.S. - Side Précision

1^{ers} ex æquo - MÉDAILLE D'OR

COUPE DES SIDE-CARS LOURDS

COUPE DE PRÉSENTATION

CARBURATEUR AMAC - CHAÎNE RENOLD - BOUGIES LODGE

UNE NOUVELLE
VICTOIRE DE LA
CÉLÈBRE.....

CHAÎNE VITA
BOL D'OR 1935

CATÉGORIE 125 CM³

1^{ER} ET 2^{ÈME}
sur

MOTO M.R.

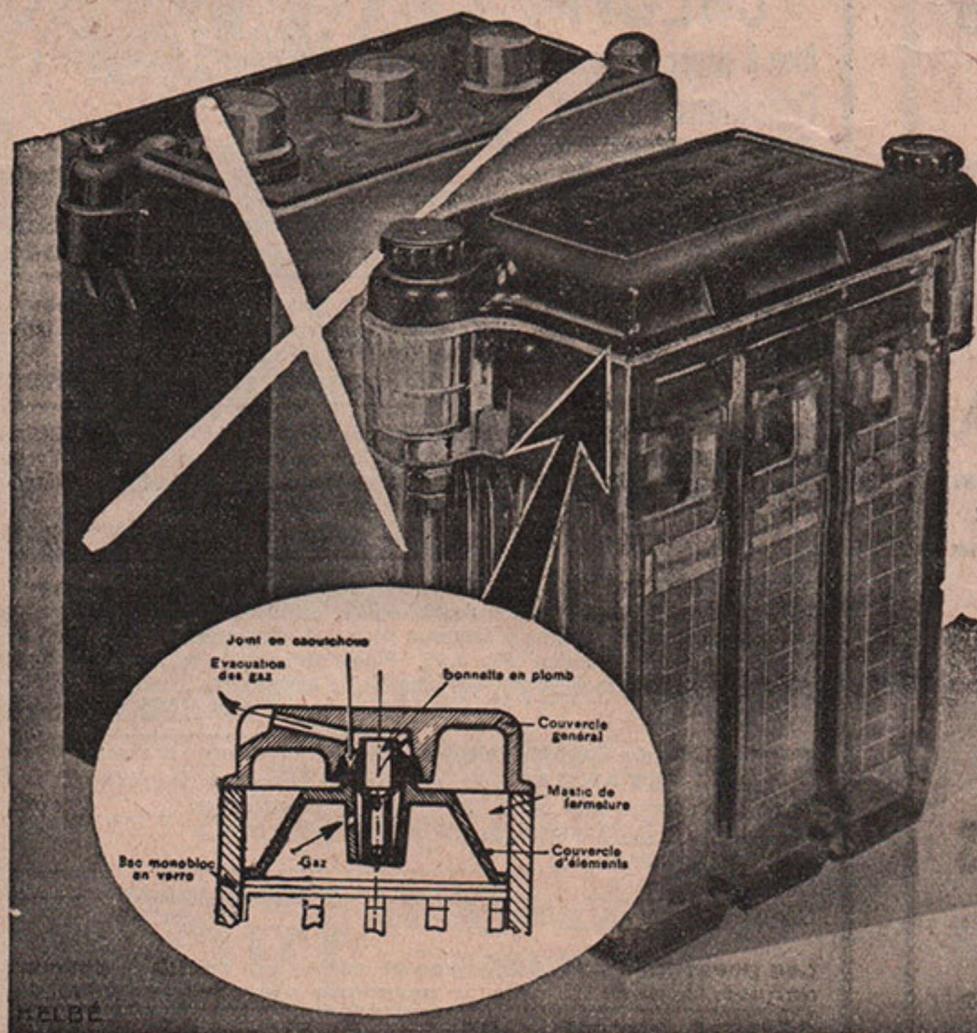
En Vente Partout

PAS DE CONDENSATION...

Grâce au système de fermeture Fulmen, breveté S. G. D. G., les bouchons sont remplacés par un dispositif à évacuation directe à l'air libre et non sous le couvercle général.

PAS DE FUITES AUX CONNEXIONS

Une conception propre à Fulmen, permet de supprimer les cheminées de passage des bornes au travers des couvercles d'éléments, tout risque de fuite de liquide est ainsi évité.

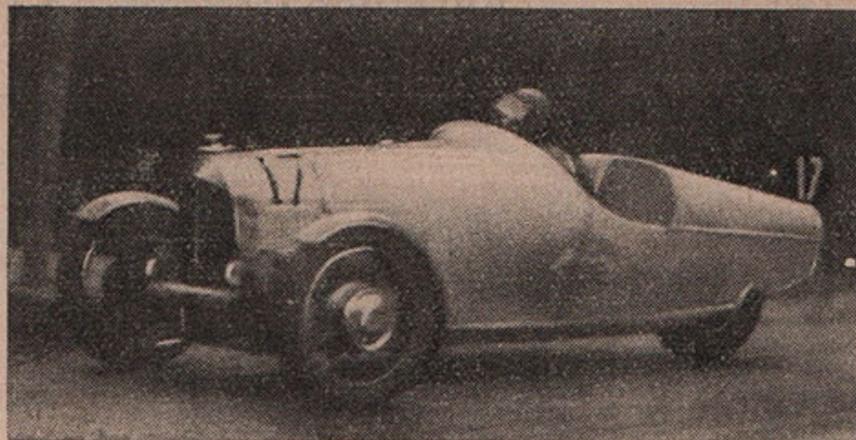


Fulmen-moto
la plus durable

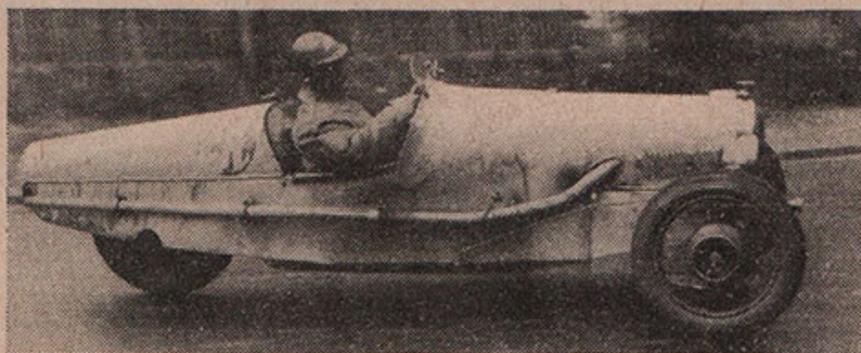
BOL D'OR 1932

SANDFORD

sur SANDFORD, recordman des
cyclecars 1100 cc.



M. SANDFORD, recordman du Bol d'Or des Cyclecars 1100 cc.
depuis 1932, félicite **M. MORIGNOT**, 1^{er} des Cyclecars 1100 cc.
qui, au Bol d'Or 1935 a battu son record en le portant à 1932 km. 240



BOL D'OR 1935

MORIGNOT

sur X, 1^{er} des cyclecars 1100 cc.
qui a battu le record détenu par Sandford
depuis 1932

MOTOCYCLISTES AUTOMOBILISTES

N'ACHETEZ PAS VOTRE
MOTO OU VOTRE VOITURE
AVANT D'AVOIR VISITÉ
LES STANDS DU

PALAIS DE LA NOUVEAUTE

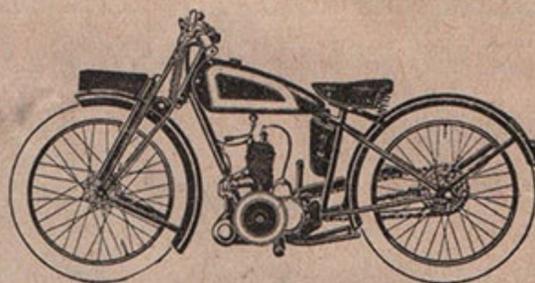
24, Rue de Clignancourt
PARIS

Téléph. NORD 37-50 et 37-51

VENTE DES GRANDES MARQUES
NEUVES ou D'OCCASION
A CREDIT
CONDITIONS EXCEPTIONNELLES

LONG CRÉDIT

Rien à payer d'avance
Conditions uniques



N° 51 - MOTO 175 cmc., 2 vitesses. Une merveille économique. Monte toutes les côtes. Bloc-moteur Zurcher, 2 CV., 2 vitesses et débrayage. Béquille KICK. Cadre triangulé. Fourche parall. Magnéto. 2 freins tambour. Pneus ballon.
13 mois de 136 Francs

N° 50 - MOTO 250 cmc., 3 vitesses 2 temps. Moteur "Zurcher" 3 CV., Débrayage. Béquille KICK. Cadre triangulé. Magnéto. 2 freins tambour. Pneus ballon de 25x3 - Prévu pour Tand-Sad.
13 mois de 205 Francs

N° 52 - 350 cmc. "Touriste" Moteur "Zurcher" 4 tps 4 CV. Cadre triangulé. 3 vitesses Débrayage. Fourche parall. Amortisseur. Frein de direction. 2 freins tambour. KICK. Garde-boue larges. Genouillères. Réservoir envelopant. P.-bagages. Pneus Ballon de 26x3,50.
13 mois de 255 Francs

N° 53 - MOTO 350 cmc. "Super-sport". Moteur "Zurcher" 4 CV. Culasse hémisphérique à double échap. Grandes soupapes. Cuibuteurs et tiges sous carter. Freins à tambour de grand diamètre. Pneus ballon de 27x4 ou haute pression 26x3,25. Pièces parkerisées ou chromées Selle "Terry". Magnéto à avance variable. Porte-bagages, etc... etc...
13 mois de 350 Francs

..... BON de COMMANDE "MR" (à nous adresser)

Prière à "STANDA" 162, rue Saint-Maur, à PARIS (XI^e)
de m'expédier : une moto N° payable en mois
de frs.

Nom et Prenoms

Domicile

Départ^s Gare Signature,

Les personnes non majeures et celles en meublé devront
donner la garantie d'une personne majeure et solvable.

STANDA-CREDIT - 162, rue St-Maur, PARIS (XI^e)

GRANDE-ARMÉE-MOTOS

A. PRÉVOST

Maison fondée en 1897

26, Av. Gde-Armée - PARIS

Métro : OBLIGADO

Téléphone : ÉTO 54-81

AGENT DIRECT

MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT
MONET-GOYON - F.N. - DOLLAR

GILLET-HERSTAL

VENTE DE TOUTES MARQUES NEUVES

Occasions de machines **RÉVISÉES**

Atelier de réparations

STOCKISTE OFFICIEL

des pièces
détachées

MOTOBECANE

NOVI - SOUBITEZ - GURTNER

AMAC - Chaînes RENOLD - BRAMPTON

Accessoires V.W.

FOURNITURE DE TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES ET
ACCESSOIRES SUIVANT MODÈLES - RÉALÉSAGES

VENTE AU DÉTAIL

ET AUX MOTORISTES ET AGENTS

EXPÉDITION PROVINCE ET ÉTRANGER

Compte Chèque Postal Paris 1597-79

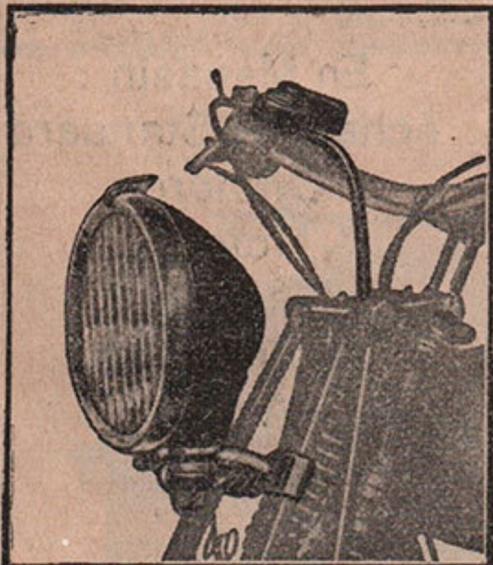
ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES NOVI

pour

VÉLOS

Véломoteurs

MOTOS

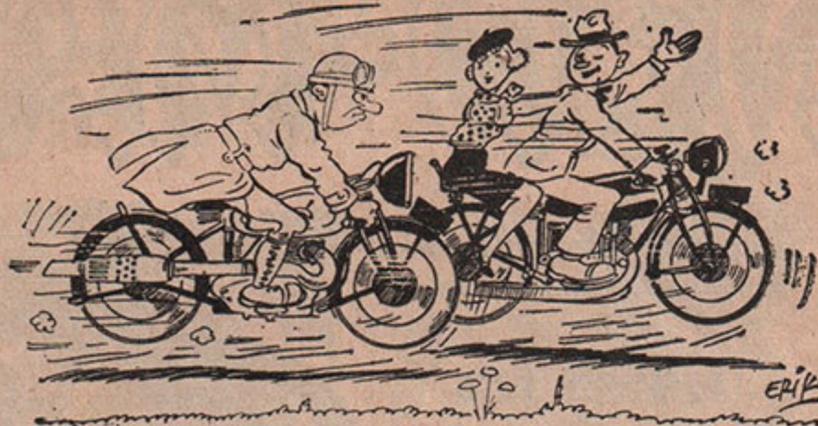


*les plus puissants
...au meilleur prix.*

Chez tous les bons Agents et à

NOVI

12 à 16, Chemin des Vignes
PANTIN (Seine)



L'accélération est foudroyante...

quand on a une

LODGE

LA BOUGIE QUI TIENT

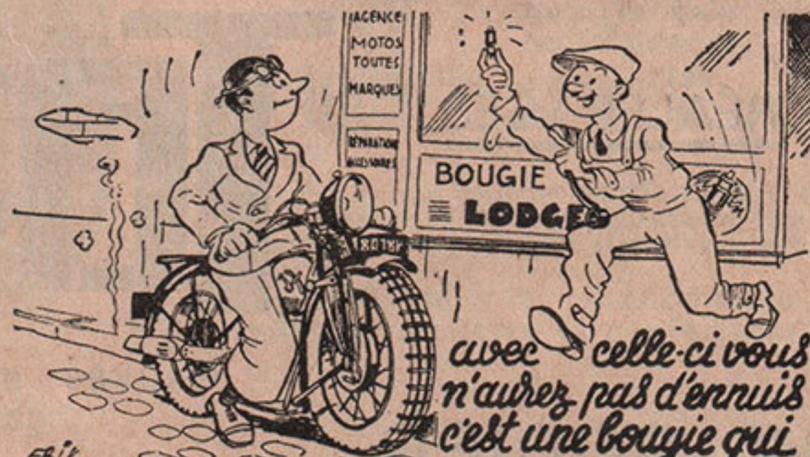


EN VENTE
CHEZ TOUS LES AGENTS de MOTOS

CONCESSIONNAIRE POUR LA FRANCE

L. DEKTEREFF & C^{IE}

88, AV^E DES TERNES PARIS 17^E



*avec celle-ci vous
n'aurez pas d'ennuis
c'est une bougie qui
tient c'est une LODGE*

ACHETEZ UNE LODGE
.....VOUS SEREZ SATISFAIT

PUB. G.S.

NEW-MAP

SES MODÈLES "BABY"

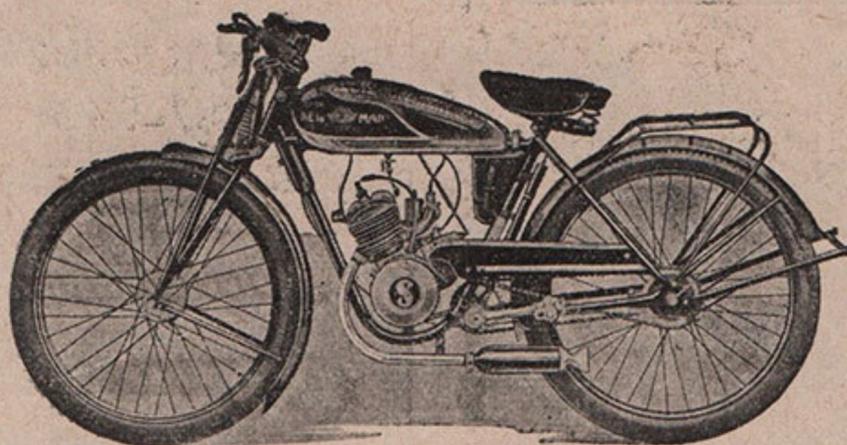
Les plus modernes, les plus jolis

Type B - Moteur New-Map - Monovitesse - Débrayage

1.495 frs

Type A. D. - Aubier-Dunne - Monovitesse - Débrayage

1.595 frs



Type M. 1 - Moteur MAG - Monovitesse - Starter

1.595 frs

Type Z. 2 - Zurcher - 2 vitesses - Débrayage

1.595 frs

TYPE S. 2 - Moteur SACHS - 2 Vitesses - Point-Mort

Prix : 1.695 frs.

Tous nos modèles BABY sont montés avec cadre renforcé, raccord av. monobloc - Fourche à amortisseurs - Réservoir chromé - Garde-boue enveloppants - Pneus Ballon 600x55 - Émail 3 couches et décors, nickel chromé.

CATALOGUES et RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

USINES et BUREAUX : **LYON**
122-124, AVENUE LACASSAGNE

STOCK - PARIS et NORD
E. FROTEY, 12, r. J.-Nicot, PARIS
SÉGUR 20-09 Métro : INVALIDES

MOTOS - SIDE-CARS - TOUTES MARQUES

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian, 8
(Métro Nation) **PARIS**

Tout ce qui concerne la pièce détachée pour VéloMOTEUR et Motocyclette.

RÉALÉSAGES

Accessoires toutes Marques

TERROT

En Magasin :
échanges Standard
Cylindres
Moteurs
Magnétos
Alternateurs
Accus
Carburateurs

Neuves et d'occasions garanties.

Réparations par spécialistes qualifiés.

REPRISES - CRÉDIT

W. RODIER

26, rue Ernest-Renan, 26
(face la Gare) **St-DENIS**
TÉLÉPHONE : PLAINES 07-01

H. HOUDIN

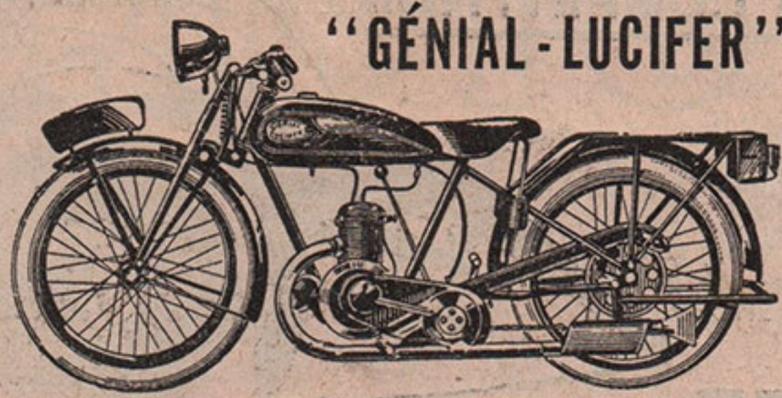
50, Bd de la République, 50
La **GARENNE-COLOMBES**
TÉL. : CHARLEBOURG 20-06

TOUS ÉQUIPEMENTS POUR MOTOCYCLISTES



RAGLAN
mouton, acajou
225 Frs

MANTEAU
mouton,
tête de nègre
Hommes et Dames
295 Frs



"GÉNIAL-LUCIFER"

Toutes puissances de 175 à 500 cmc.
1.850 » à 5.850 »
Véломoteur : 5 modèles de
1.200 » à 1.625 »

CASQUES MOTO
F.N. 65 et 75 fr. **AMO** 95 et 102 fr. **GENO** 85 et 100 fr.
SERRE-TÊTE mouton doublé flanelle 24 fr.



RAGLAN
tissu caoutchouté fort
260 »
JAMBIÈRES
à guêtres toile
fermeture "Claps" **55 »**
"Éclair" **75 »**

Pièces détachées pour AVION "POU DU CIEL"

Canoës, Kayaks, Norvégiennes, Périssières, Youyous et bateaux divers
Tentes, matériel de camping (campagne et plage), et de Scoutisme - Bonneterie sportive

MESTRE & BLATGÉ

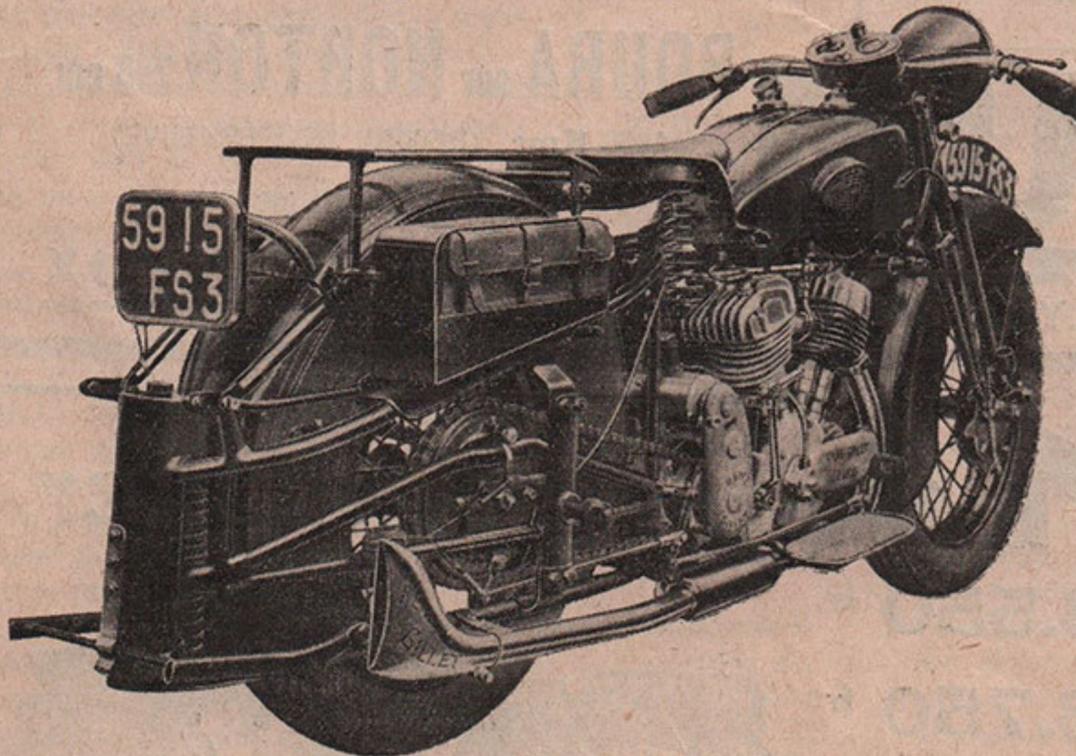
46-48 Avenue de la Grande Armée PARIS

Catalogues spéciaux
pour

SPORT MR N° 94 - Franco contre 2 Frs
cycles, véломoteurs, motos Génial-Lucifer, Franco sur demande

RENÉ GILLET

dont l'expérience de **39 années** est une garantie, vous offre :
ses modèles avec suspension élastique, boîte 4 vitesses qui assurent le maximum de confort



350 cmc. 1 cylindre pour le solo
500 cmc. 1 cylindre pour le solo ou le sidecar
750 cmc. 2 cylindres pour le solo ou le sidecar
1000 cmc. 2 cylindres pour le sidecar

Le châssis de sidecar RENÉ GILLET à roue suspendue est le complément logique de la suspension de la motocyclette.

Ils sont rapides, économiques, robustes, souples et confortables

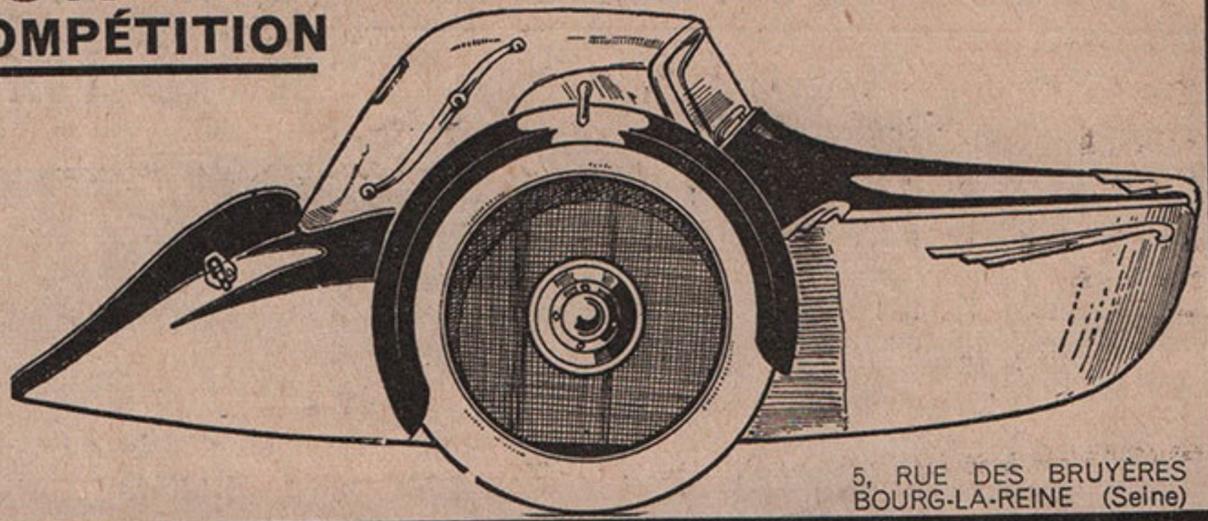
Établ^{ts} RENÉ GILLET & C^o 126 bis, Avenue Aristide-Briand (Porte d'Orléans)
MONTROUGE (Seine)

AGENCES } à LYON : 1, Quai Claude-Bernard
à ALGER : Villa Pauline, Rue de l'Oasis - KOUBA

LES MEILLEURS BUREAUX D'ÉTUDES... LA ROUTE ET LA COMPÉTITION

DOUZE ANS D'EXPÉRIENCE
UN PALMARÈS SPORTIF UNIQUE
18 RECORDS DU MONDE
DES MILLIERS DE CLIENTS SATISFAITS JUSTIFIENT L'ACCUEIL CHALEUREUX RÉSERVÉ AUX NOUVEAUX MODÈLES AÉRO-DYNAMIQUES 1935

BERNARDET



5, RUE DES BRUYÈRES
BOURG-LA-REINE (Seine)



Bol d'Or

*Maglum-Ronlux
est en vente partout
à partir de
295 frs*

MAGLUM

21, rue de Chartres - NEUILLY-sur-SEINE

le record général de l'épreuve est battu!

1^{er} Toutes Catégories

BOURA sur NORTON 350 cm³

2056 Kms. (RECORD DE L'ÉPREUVE)

avec éclairage

MAGLUM - RONLUX

ULTIMA

250 cmc., moyeux à broches **3.550 fr.**
avec éclairage électrique

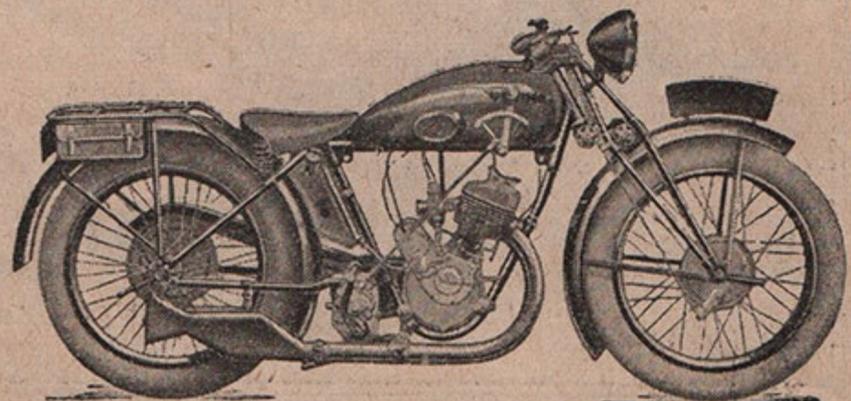
350 cmc., moyeux à broches **3.750 fr.**
avec éclairage électrique

Catalogue des 18 modèles toutes cylindrées franco

AGENCE & STOCK R. VOIVENEL, 46, r. des Orteaux, Paris-20^e
Région PARIS

Motocyclettes ULTIMA - E. BILLION, Constructeur
26, r. du Commandant-Faurax LYON (6^e)

Les modèles "LUXE"



RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ :
12, Rue de Cléry
PARIS (2^e arr^t)

MOTO REVUE

TÉLÉPHONE :
CENTRAL 03.81
08.24
C. C. POSTAL 29.737
RENSEIGNEMENTS
ET ABONNEMENTS
A LA DERNIÈRE PAGE

REVUE HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI
FONDÉE EN 1913
DIRECTEUR-FONDATEUR : CAMILLE LACOME

POURQUOI LE T. T. EST-IL LA GRANDE ÉPREUVE MONDIALE ?

Il a une abondante collection de Grands Prix. Chaque pays a le sien. Il y a en Angleterre et en Irlande d'autres épreuves de vitesse, mais aucune n'attire la centième partie de l'intérêt que soulève le T. T. Dans l'île de Man, il y a des courses de voitures mais elles sont loin d'amener autant de visiteurs que le T.T. des motocyclettes.

Trains et bateaux spéciaux sont combles. Il y a même des services d'avions. C'est donc un événement considérable, tel qu'on n'en connaît pas d'autre dans l'année motocycliste.

A quoi attribuer ce succès ?

Le T. T. est-il spectaculaire ? Oui, en ce sens que l'on y voit les plus grands as et que le parcours difficile met leur adresse en valeur. Non, en ce sens que le circuit est très étendu : une soixantaine de kilomètres ; les concurrents sont éparpillés sur une grande distance et les passages sont rares. On n'a que rarement l'impression d'une lutte ardente. On voit des concurrents qui vont vite et encore quelques-uns conduisent-ils avec tant de maîtrise et de sang-froid qu'ils ne donnent pas une forte impression.

La course est difficile à suivre au moins pour ceux qui, postés sur le parcours, n'ont pas devant les yeux le tableau d'affichage. Le départ en effet n'est pas donné en groupe, mais coureur par coureur. Allez donc, dans ces conditions, vous y retrouver. Il est vrai que la longueur du circuit facilite cette besogne en laissant entre chaque passage le temps nécessaire pour se livrer à de petits calculs.

Les spectateurs sont-ils, comme pour certaines épreuves hippiques, attirés par le jeu et les paris. La minorité des spectateurs que cela intéresserait pourraient fort bien parier sans aller à l'île de Man. Ce n'est donc pas là encore qu'il faut chercher la cause de la popularité du T. T.

Le prestige du T. T. tient en partie à un glorieux passé. Il fut un temps où tous les constructeurs anglais affrontaient la lutte (la participation étrangère a toujours été très réduite).

Aujourd'hui, il n'en est plus ainsi, et les plus grosses marques anglaises ne courent plus, au moins officiellement.

Cela peut sembler surprenant car on serait tenté de croire que par sa popularité, le T. T. dût avoir des répercussions commerciales, et il est indéniable qu'il en a eu jadis. A quoi attribuer cet état de chose ? Peut-être tout simplement à ce que naguère les machines du T. T. étaient beaucoup moins vites qu'aujourd'hui et qu'une machine de série établie d'après les mêmes données que les machines de course restaient utilisables. Aujourd'hui, certains constructeurs peuvent, sans l'expérience de la course, faire des machines assez rapides pour répondre aux besoins de la clientèle, même sportive.

Aujourd'hui, si on livrait à la clientèle des machines semblables aux machines de course, on verrait entre les mains de conducteurs insuffisamment inexpérimentés, des engins atteignant près de 200 à l'heure. Il y a également une question de prix. Autrefois, les motos de série, construites d'ailleurs en petites séries, étaient chères et les machines de course relativement bon marché. Aujourd'hui, au contraire, le prix d'une machine de série est très bas alors qu'une machine de course revient formidablement cher. Bien qu'à un moindre degré, nous trouvons une situation analogue à celle du sport automobile où les voitures de course n'ont que des rapports lointains avec les voitures de série, coûtent des centaines de mille francs et souvent plus d'un million, et peuvent atteindre le 300 à l'heure. Certes, indirectement, la construction automobile en bénéficiera, et l'intérêt

technique des courses subsiste intégralement, mais nous voulons seulement expliquer, d'un point de vue commercial et pratique, l'attitude des constructeurs. Certes, des victoires en course assurent le prestige d'une marque, mais n'attirent que la clientèle relativement peu nombreuse de grands sportifs assez fortunés pour acheter des machines d'un prix élevé.

Il y a là, certainement, un grand danger pour le T.T., comme pour toutes les grandes compétitions de vitesse. Supposez que pour une raison ou pour une autre, Norton, Velocette, New Imperial ou d'autres soutiens fidèles des courses se retirent de la compétition et ce sera la mort du T. T. Et l'industrie anglaise doit une fière chandelle à ces

SOMMAIRE

N° 637
du 25 Mai 1935

Informations	442
La page de la photo	443
Le camping, par R. ANDRAULT	444
Quelques indiscretions avant le T.T., par PIEL	446
Notre concours du Bol d'Or ...	447
La 250 Terrot "Moto-Ball" ...	447
Les 500 Monet-Goyon	448
Après le Bol d'Or, pourquoi toujours les 350 ?	451
Constructeurs, fabricants	454
Les clubs	455
Le sport	456

vaillants. Car si individuellement les constructeurs ne peuvent espérer tirer un gain matériel des courses, les victoires bénéficient à l'industrie tout entière en maintenant son prestige, en établissant sa suprématie. Si l'intérêt commercial des courses est moindre que par le passé, l'intérêt technique reste intact et les courses ont pris un caractère national. C'est en grande partie par les victoires de quelques marques anglaises, que toutes les autres ont pu s'assurer sur les marchés mondiaux une place prépondérante. Et c'est ce que les sportsmen anglais comprennent.

Le circuit de l'île de Man est admirablement choisi. Soixante kilomètres de routes accidentées et sinueuses permettent d'éprouver accélérations, freinage, De longues rampes obligent les moteurs à travailler d'une manière prolongée en donnant leur pleine puissance. Les descentes leur font atteindre le régime critique et permettent de s'assurer de la tenue de leurs organes sous les terribles forces d'inertie. L'épreuve est donc complète et on peut dire que c'est la raison pour laquelle la machine anglaise a remporté dans les conditions les plus diverses, tant de victoires. Les machines qui ont gagné le T. T. partent favorites dans toutes les autres compétitions de vitesse. Nos amis anglais sont des patriotes et c'est pourquoi ils assistent si nombreux au T. T. qui désignera leurs champions.

Il faut également tenir compte du prestige des grands coureurs. Ces hommes admirables qui s'alignent dans le T. T.

méritent toute notre admiration. En Angleterre, ils font figure de héros nationaux, et c'est justice. On veut les voir de près, saisir leur méthode, leur style sur le vif. C'est encore une raison de se rendre à l'île de Man.

Le T. T. est avec le G. P. d'Irlande, la seule grande épreuve professionnelle de vitesse sur route (le G. P. de l'île de Man n'est, en effet, ouvert qu'aux amateurs). Il n'y a pas une poussière de petites épreuves locales dont aucune n'émerge. Et l'avantage d'un circuit permanent est ici apparent. On peut, en effet, d'année en année, constater les progrès accomplis. Le record de l'année précédente est toujours à battre. Et cette lutte contre le temps, dans des conditions semblables d'une année à l'autre, est vraiment passionnante.

L'île de Man est, enfin, par elle-même, pleine d'attraction. C'est un nid de verdure, elle abonde en sites pittoresques et ses petites montagnes ont cependant belle allure. Elle a de fort belles plages, beaucoup d'hôtels et de pensions de famille qui permettent de loger un grand nombre de visiteurs. L'accès en est facile et certains de nos confrères anglais organisent des excursions très économiques. Rien n'est négligé non plus de ce côté. Quant à l'organisation même de l'épreuve, elle fait grand honneur à l'A. C. U.

Ne nous étonnons donc pas que malgré la crise qui atteint les constructeurs et aussi de nombreux spectateurs, le T. T. reste la plus grande épreuve mondiale de vitesse.

INFORMATIONS

UN CADEAU A NOS NOUVEAUX ABONNÉS

Toujours soucieux de rendre service à nos abonnés nous rappelons à tous ceux qui ont l'intention de souscrire un abonnement d'un an qu'ils peuvent, s'ils le désirent recevoir une boîte de 15 pastilles Décalaminine, antidétonantes, superlubrifiantes et décalaminantes. Il leur suffira pour cela de joindre au montant de leur abonnement, 1 fr. 50 en timbres-poste, qui couvriront nos frais d'envoi. Bien entendu, les personnes qui viendront s'abonner directement à nos guichets pourront retirer leur boîte de Décalaminine sans aucun versement.

UNE NOUVELLE 250 FRANÇAISE

Sous le nom de G.-C.-Benelli, sortirait très prochainement d'un atelier spécialisé de la banlieue Nord-Ouest de Paris, une 250 cmc. équipée d'un moteur arbre à cames en tête Benelli d'origine et d'une boîte à quatre vitesses et sélecteur. Le cadre dont le prototype est construit, est un très beau cadre à semelle qui rappelle le Norton. Enfin, la vitesse du modèle sport serait de 120 à l'heure.

Que les amateurs de belle mécanique ne s'empressent pas de nous questionner, nous les tiendrons au courant et leur révélerons le nom du constructeur en temps utile.

CETTE SEMAINE, à la Maison de la Moto L'Exposition F.N.

Cette semaine tous les modèles F.N. seront visibles sur le stand central du Hall de la Maison de la Moto :

- La 200 cmc., deux-temps.
- La 350 cmc., soupapes latérales.
- La 500 cmc., soupapes latérales.
- La nouvelle 500 culbuteurs, 4 vitesses, M. 86.

Et les deux sidecars F.N. Précision et F.N. Bernardet, victorieux dans Paris-Nice.

NOTRE COUVERTURE

QUOIQUE sa marque ne soit pas mentionnée, tous nos lecteurs ont reconnu dans la machine des sapeurs-pompiers, le sidecar 1.000 cmc. René-Gillet, type sapeurs-pompiers de Paris, qui leur permet d'être toujours et à tous moments prêts à se rendre dans le minimum de temps sur les lieux des sinistres.

CAUSE ET EFFET

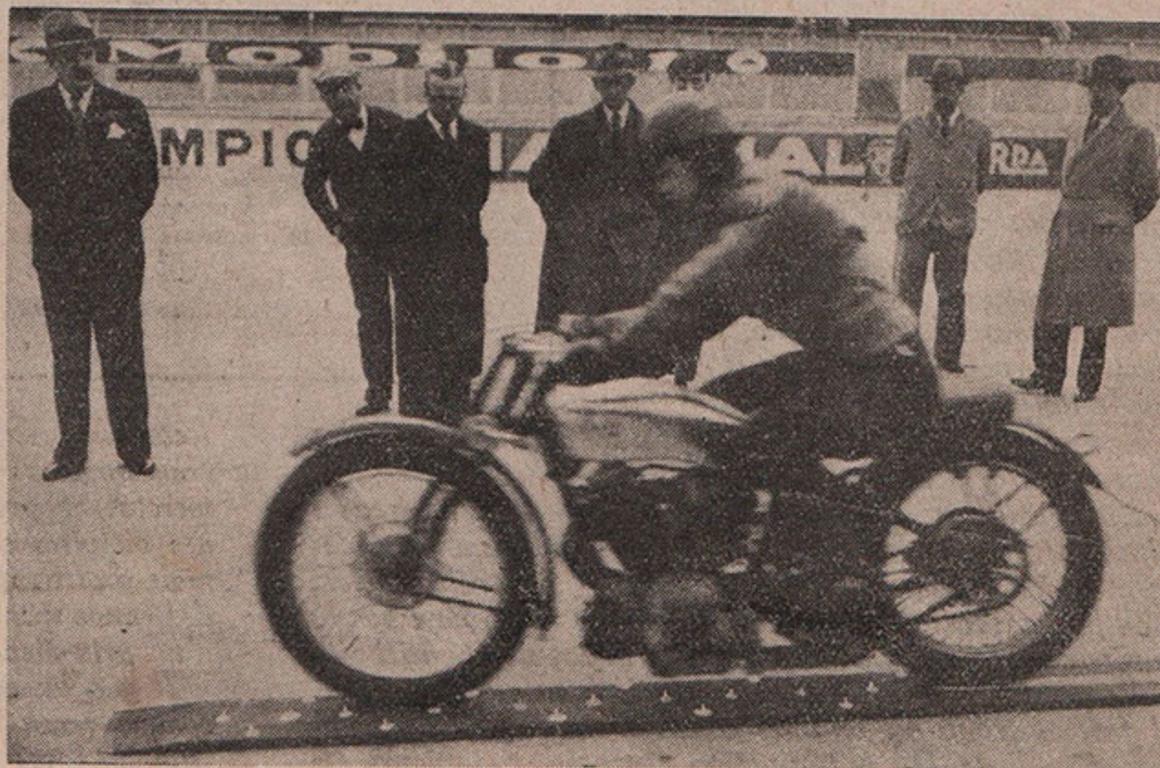
DEPUIS quelques années, l'emploi des motos par les services postaux britanniques

s'est considérablement intensifié, principalement pour accélérer le service télégraphique. Résultat : depuis une quinzaine le prix minimum des télégrammes a été réduit à six pence (0 fr. 60).

Chez nous, on voit bien apparaître timidement quelques vélomoteurs montés par des « télés » mais le prix des télégrammes ne diminue pas pour cela !

TRANCREDE EN FRANCE

ON prête au champion yankee « Babe » Tancrede, vainqueur sur Harley-Davidson du T.T. américain, l'intention de venir tâter des courses motocyclistes en France, sur une machine anglaise. S'il met son projet à exécution cela va le changer des changements de vitesse à main, du débrayage au pied, des grands guidons et des 27 x 4 !



A Monthéry, Georges Monneret passe sur les clous et continue sans crevaison, effectuant un tour de piste à 183,452 à l'heure. Démonstration homologuée et chronométrée par l'A.C.F. sous la présidence de M. Delpeyrou, président de la section technique de l'A.C.F., constatant ainsi la réelle efficacité du "Blocfuite".

LA PAGE DE LA PHOTO

ET voici une nouvelle rubrique ! La Photo ! nom magique qui a permis tant de chefs-d'œuvre et a reculé à l'infini les bornes du souvenir.

N'avait-elle pas droit de cité parmi nous cette fée de la lumière et pourquoi faut-il que, si longtemps, les chasseurs d'images que sont tous les motocyclistes n'aient pas trouvé dans nos colonnes les conseils suivis qu'ils cherchaient et la tribune qu'ils pouvaient souhaiter.

Voici comblée cette lacune et exaucé le vœu le plus légitime de la grande majorité de nos lecteurs. Souhaitons à cette initiative nouvelle tout le succès qu'elle mérite.

Grouper les adeptes de la photographie, faire connaître les jolies promenades sportives, conseiller et guider tous les sportifs amis de la photo, voilà certes un beau programme, qu'avec votre concours, nous espérons mener à bien.

Nous nous efforcerons de donner toujours à notre rubrique un tour agréable et nous vous demandons de nous aider à la rendre plus vivante, en nous adressant des épreuves de vos plus beaux clichés pris au cours de vos randonnées dominicales. Nous réserverons aux meilleurs, comme de coutume, une place d'honneur.

Et maintenant, à vos guidons pour la moisson des souvenirs et à l'avance merci pour vos envois.

PLAQUES OU PELLICULES ?

IL semble que le problème soit maintenant pratiquement résolu et qu'un sportif n'ait plus à hésiter entre les deux matériels négatifs : pellicules ou plaques.

Un automobiliste pourra se permettre peut-être d'emporter un appareil lourd, puisqu'il ne le transportera que juste le temps nécessaire à ses prises de clichés, mais un motocycliste doit calculer davantage et compter avec le poids. Il semble alors qu'il ne puisse envisager qu'un appareil à pellicules.

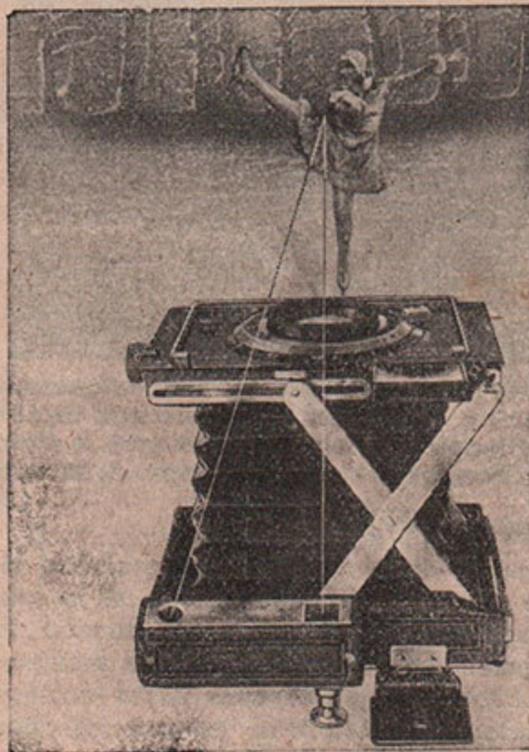
Et en fait, les progrès des appareils à pellicules sont tels qu'ils ont conquis la majorité des amateurs et des sportifs.

La pellicule a pour elle son extrême commodité d'emploi ; légère et incassable elle donne de plus l'avantage de charger et décharger l'appareil en plein jour. L'amateur peut sans s'encombrer en emporter une provision telle qu'il ne sera jamais pris au dépourvu. On trouve aujourd'hui sur pellicules les émulsions les plus variées, même panchromatiques, même permettant la photographie en couleurs, de sorte que la pellicule n'a plus rien à envier à la plaque sous ce rapport.

La plaque est lourde et fragile ; il faut obligatoirement avoir recours au laboratoire obscur pour le chargement des châssis ; l'amateur risque donc de se trouver démuné au moment le plus intéressant. Par contre, la plaque présente au point de vue technique une certaine supériorité sur la pellicule. La planéité est parfaite ; chaque plaque se traite séparément, on peut donc approprier le développement au cliché, ce que l'on fait rarement avec la pellicule où la même bande peut contenir des vues ayant reçu des impressions

lumineuses très différentes. Enfin, l'appareil à plaques permet la vision de l'image sur le verre dépoli, chose importante, car il permet ainsi la mise en feuille parfaite du sujet, l'estimation de la netteté, de la perspective et dans une certaine mesure, celle des valeurs lumineuses du sujet.

Mais dans quelle mesure intervient sur les résultats cette infériorité technique de la pellicule ; voilà ce qu'il est important de préciser, car de la réponse à cette question peut dépendre le choix de l'amateur pour tel ou tel genre d'appareil. Nous nous sommes livrés dernièrement à une série d'expériences avec des appareils à pellicules 6x9 de bonne qualité courante et de marques diverses, munis d'objectif F/4,5. Les essais ont été faits à cette ouverture sur appui naturellement afin d'éliminer le flou de bougé. Les objectifs avaient été reconnus bons et le réglage



Sur le Makina Plaibel, voici comment opère le télémètre couplé pour la mise au point automatique de l'objectif sur le sujet choisi.

des appareils vérifié afin d'écartier toute erreur provenant des appareils eux-mêmes. Les résultats ont été généralement satisfaisants ; pourtant les clichés étaient rarement irréprochables, la plupart présentaient dans une région ou l'autre, centre ou bords, un certain défaut de netteté qui, en raison des précautions indiquées ci-dessus, était certainement imputable au manque de planéité de la pellicule. Nous devons dire que ces défauts de netteté étaient de peu d'importance, inappréciables au tirage direct, pouvant apparaître à un rapport d'agrandissement de trois fois, ce qui permettait d'aller sans inconvénient sensible jusqu'au 13x18, même 18x24, format que les amateurs dépassent rarement. Si on considère de plus que l'ouverture F/4,5 est une ouverture maximale et que l'objectif est employé la plupart du temps avec un diaphragme moindre, on voit que l'amateur, qui n'est pas très difficile, peut, sans crainte pour ses

résultats, adopter l'appareil à pellicules. A celui qui tient à un piqué parfait des clichés par des agrandissements de grande taille, épreuves documentaires ou toute autre raison, nous conseillons toutefois l'appareil à plaques.

Mais n'y a-t-il pas un moyen de réunir en un seul appareil les avantages respectifs des plaques et des pellicules, en employant à volonté les unes ou les autres ? Nous ne parlerons que pour mémoire des films-paks constitués par un paquet de douze pellicules plates séparées par des feuilles de papier noir et qu'un système d'escamotage permet de faire passer en arrière au fur et à mesure qu'elles ont été exposées.

En effet, le prix du film pack est un peu prohibitif presque double du prix de la plaque, un tiers plus élevé que celui de la bobine. Aussi la plupart des amateurs n'emploient le film pack que comme moyen de secours, si par hasard leur provision de châssis à plaques a été épuisée.

Il existe heureusement des appareils mixtes employant à volonté la plaque et la pellicule et qui donnent satisfaction à tous, puisqu'ils permettent d'utiliser les pellicules en voyage et en excursion et les plaques, lorsqu'on veut faire un travail plus précis.

Le Makina II à télémètre couplé de Plaibel, le Foth mixte, le Rolleiflex sont des modèles du genre.

Le premier est l'appareil du reporter par excellence. Il permet d'opérer jour et nuit dans toutes les situations, avec les pellicules ordinaires et les pellicules supersensibles. Il permet également, grâce à son optique à grande ouverture 1, 2, 9 la photographie en couleur sur pellicules et sur plaques.

Enfin, il existe un certain nombre de châssis adaptateurs, permettant l'emploi des pellicules sur les anciens appareils à plaques qui pourront donner satisfaction à tous ceux qui désirent éviter la dépense d'un matériel nouveau.

CONSEILS PRATIQUES

Temps de pose

Nous donnerons chaque mois un tableau destiné à faciliter le calcul du temps de pose et susceptible de donner une indication approchée dans la plupart des cas.

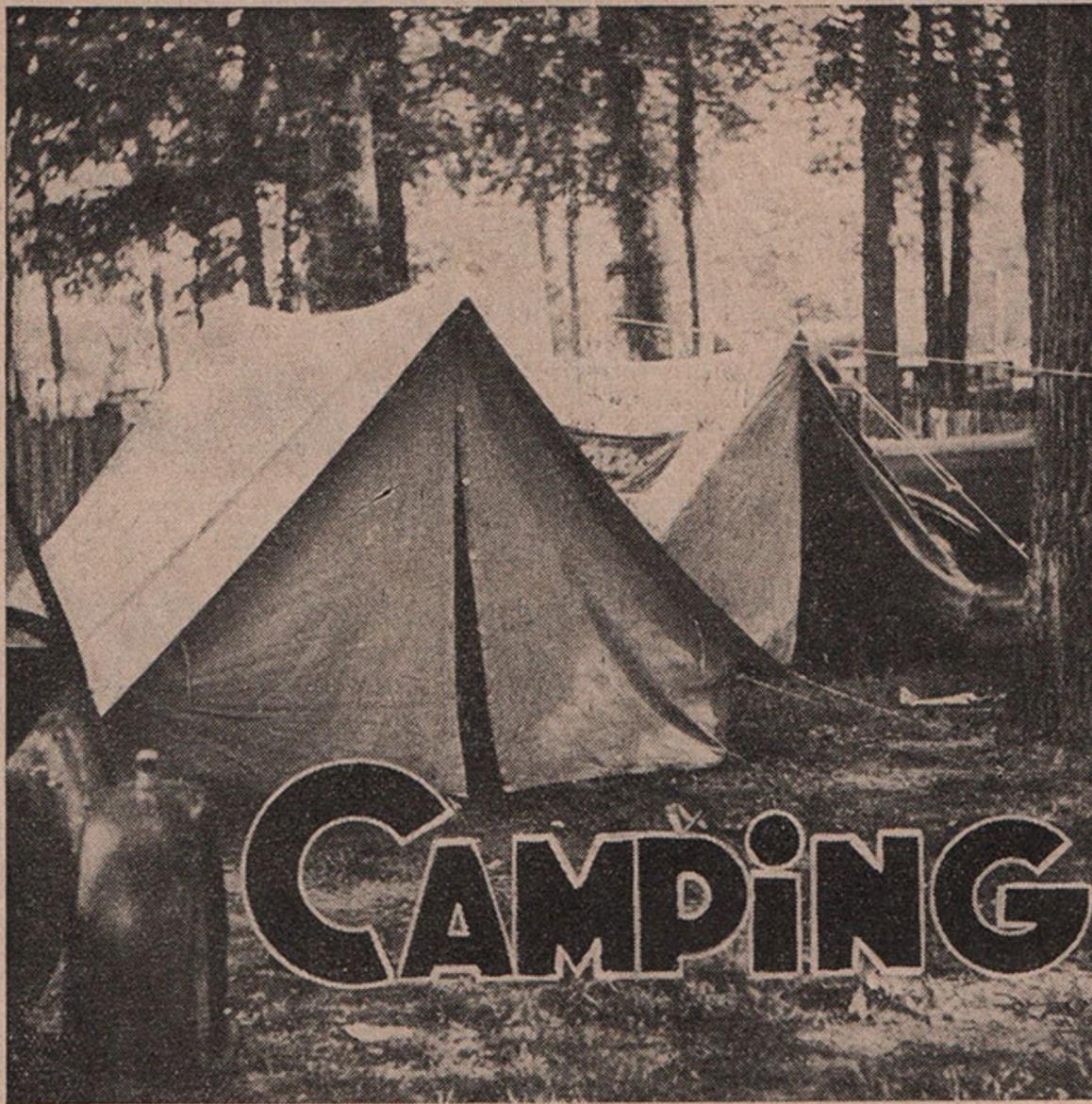
Ce tableau donnera les temps à employer par journée claire de 11 heures à 15 heures, sauf que le sujet soit absolument au soleil.

Bases du calcul : Sensibilité 26° Scheiner et 28° Scheiner. Ouverture de l'objectif : F=8 et F=11.

Avant 11 heures ou après 15 heures, il conviendra de doubler les temps de pose qui nous indiquerons où prendre le diaphragme immédiatement plus grand. Très tôt le matin ou tard le soir, tripler ces temps ou augmenter l'ouverture de deux diaphragmes.

Si vous désirez un renseignement absolument précis et véritablement basé sur la lumière existante, utilisez un bon posemètre optique ou à cellule photo-électrique. Il en existe d'excellents à tous les prix.

Avant d'opérer, renseignez-vous exactement sur la sensibilité du matériel négatif que vous utilisez.

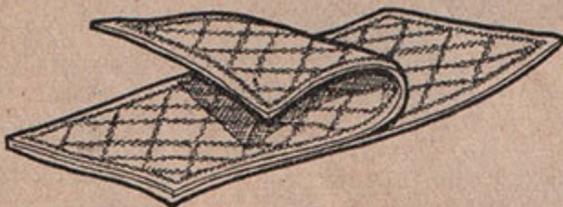


Au Bol d'Or, à St-Germain, voici un coin du Camping des rédacteurs, dessinateurs et photographes de "Moto-Revue" et "l'Actualité Automobile": grâce aux tentes "The Motorist" et au matériel de couchage "Sleeping", ils purent, malgré le froid et le mauvais temps, prendre quelque repos pendant les heures creuses de la nuit.

FIN (voir n° 636, page 427).

DUVET

La couverture, pour qu'elle soit vraiment chaude, est bien lourde et bien encombrante. Aussi, le sac de duvet a-t-il pris une place importante dans le ma-



Le sac de duvet "Sleeping" est bien préférable à la plus chaude des couvertures.

matériel de couchage. Seulement, il faut un bon duvet, bien garni, qui se gonfle dès que déroulé. Nous recommandons de placer de chaque côté deux fermetures mécaniques, car le soir la tente étant encore chaude, il est possible de se découvrir le buste et de refermer le tout complètement aux premières fraîcheurs du matin. Exactement comme dans un lit.

Je préfère de beaucoup le sac de duvet à la couverture de duvet, car pendant la nuit, pour peu que l'on remue, il y a toujours une partie du corps qui finit par se découvrir et on a froid.

Un « sac à puces » faisant office de drap est à peu près indispensable, d'autant plus qu'on le peut prendre très léger. Le duvet reste propre.

Duvet, draps, matelas, peuvent être tenus ensemble par des cordons et le couchage reste aussi bien tendu pendant le sommeil. Le repos n'en est que meilleur.

Matelas et duvet sont assez coûteux pourtant avec la tente ce sont les deux points principaux de tout l'équipement, le reste à vrai dire n'est qu'accessoire.

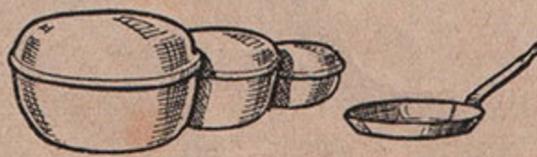
Aussi en établissant votre budget, ce n'est presque que sur ces deux points que vous devez tabler.

De leur choix dépend toutes vos sorties futures, cela mérite réflexion.

MATERIEL DE CUISINE

Parlons de la popote.

Il la faut confortable, rien n'est plus désagréable qu'un récipient trop petit pour préparer un repas. On a tendance à prendre sa popote à l'échelle des casseroles de la maison. Or, si chez soi on dispose de toute une gamme de tailles, au camp on est extrêmement limité, même



Le matériel de cuisine sera en aluminium épais.

si on a plusieurs popotes entrant les unes dans les autres.

En général, les couvercles servent de

poêles, mais prendre garde de les choisir assez profonds, ou attention au débordement de la friture.

Quel que soit le modèle choisi, prenez de l'aluminium fort, car non seulement vous aurez rapidement une popote pleine de bosses, mais également des déformations sous la flamme très vive des réchauds, à tel point qu'il devient à peu près impossible de faire cuire convenablement des œufs sur le plat!

RECHAUDS

Les réchauds à essence nous sont d'autant plus indiqués que l'essence se trouve partout. Ils ont fait de tels progrès qu'ils ne sont plus discutables. Ils sont tellement compacts qu'ils logent dans les poches de côté des sacs à dos.

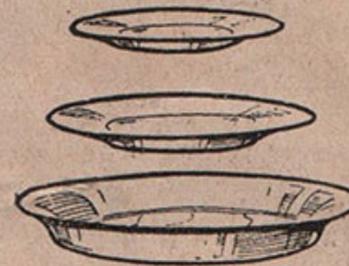
On peut les transporter tout garnis. Leur flamme est réglable et leur puissance de chauffe supérieure au gaz.

Il est presque toujours préférable de prendre deux de ces petits réchauds qu'un seul gros si cela est nécessaire bien entendu.

Il est bon, même si la moto est à côté, d'avoir à portée de la main un petit bidon à essence formant réserve.

ASSIETTES

La première pensée va à l'aluminium. Il est difficile à nettoyer et désagréable pour y manger.



Pour les assiettes, choisissons une matière plastique, légère et incassable.

Il brûle les doigts.

Les assiettes en émail sont propres mais lourdes et finalement fragiles.

Les assiettes en matières plastiques sont bien mieux sous réserve de prendre une matière translucide.

On a alors quelque chose de léger, propre et pas trop fragile.

COUVERT

En aluminium nickel, car l'aluminium seul donne très rapidement des couverts gris et piqués, peu engageants.

Eviter le couvert à bouton à pression rapidement inutilisable.

COUPEAU DE CAMP

Ce couteau va vous servir à tout, non seulement à couper les choses les plus



Un fort couteau à lame fixe est indispensable.

diverses, mais même à creuser la petite fosse où les reliefs du repas seront enterrés avant votre départ d'un camp.

Il faut donc un couteau à lame fixe, pas trop longue, pas trop courte, le plus large possible, épaisse de façon à être résistante et en acier de très bonne qualité, cela va de soi.

C'est parmi les petits accessoires un des plus utiles, sinon indispensable.

BOITES A VIVRES

A beurre en particulier.

En même matière plastique que les assiettes, plus commode et plus facile à



Les boîtes à vivre seront aussi en matière plastique.

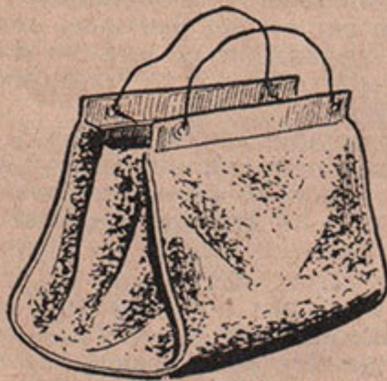
tenir propre que les boîtes en aluminium, même avec intérieur de verre.

L'étanchéité est très suffisante et permet le transport de beurre, par exemple avec de l'eau dessus.

LES SEAUX

Deux sont au moins nécessaires :

L'un pour l'eau consommable, l'autre



Les seaux, en toile imperméable, seront d'un modèle différent pour l'eau de toilette et pour l'eau à boire.

pour l'eau de toilette et vaisselle.

Il existe pour l'eau à boire des poches fermées très pratiques, elles sont pratiquement étanches et rien ne peut tomber dedans.

Pour le second seau, éviter de prendre un seau armé, genre seau d'abreuvoir, qui est moins commode à transporter que les seaux pliants de toile. Attention à l'étanchéité. La corvée d'eau est toujours une corvée.

Un petit accessoire fort utile au camp est un de ces petits filets que l'on trouve partout et qui tiennent dans un petit étui. Ils servent à ramener le ravitaillement car le sac à dos est peu commode pour cet usage. Il faut l'acheter en fil très solide.

A signaler que ce filet fermé rapide-



Pour la toilette, adoptez la toile.

ment donne un extraordinaire panier à salade.

Il y a une foule de petits accessoires de toute sorte plus ou moins utiles mais

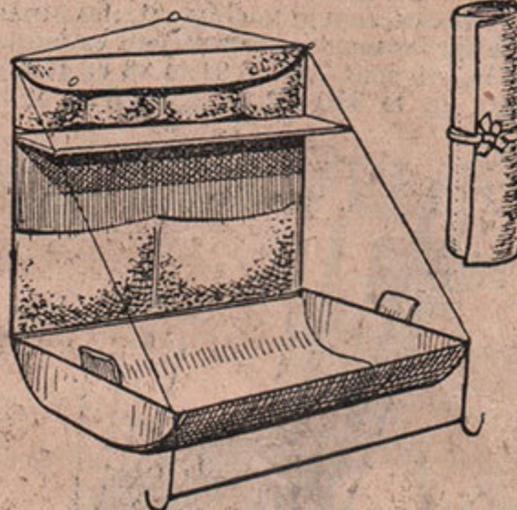
même si l'expérience est désastreuse, elle n'ébrêchera pas trop votre budget de camping.

POUR TOILETTE

Si incroyable que cela soit, il n'est pas tellement commode de faire sa toilette dans de bonnes conditions (à moins qu'au bord des rivières).

La cuvette de toile qui est la plus pratique, ne doit pas être prise trop petite ni trop grande non plus car on risque de la renverser. La cuvette étant à terre, cela est assez malcommode. Il existe des trépieds, mais réellement, on ne peut demander le transport de ces trois montants pour si peu de chose.

Je signale une trousse lavabo tournée combinée ou la trousse de toilette formant support de cuvette, cela permet d'avoir l'eau à hauteur de la main ainsi



Trousse lavabo combinée, s'accrochant à un arbre.

qu les objets de toilette disposés devant soi.

Encore faut-il avoir un arbre à proximité pour suspendre l'ensemble. Cela se trouve heureusement.

Un conseil ici : Il est à peu près indispensable d'avoir tout son attirail de toilette en double, c'est-à-dire de ne pas compter sur celui de la maison.

Sans cette précaution, que d'oublis désagréables.

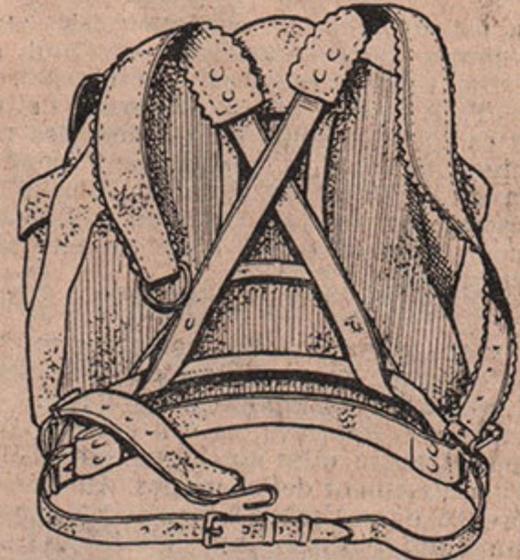
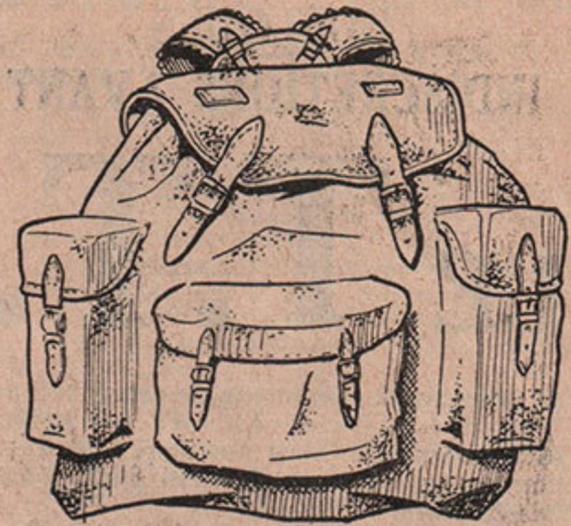
Je pourrais signaler une foule de petits accessoires dont beaucoup très utiles, mais cela me forcerait à m'étendre beaucoup trop longuement ; je ne puis me borner qu'aux choses essentielles.

Un mot encore sur le sac : je crois que quel que soit le mode de locomotion adopté, il est toujours nécessaire d'avoir un sac, même pour un campeur-auto. Je crois que le sac offre tant de commodité qu'on ne peut s'en passer. Autant que possible, le prendre à armature. Il est ainsi tellement plus facile à porter, la charge étant répartie à la fois sur les reins et les épaules. Courroies larges et souples.

Les poches antérieures sont très utiles car elles contiennent beaucoup de choses qui restent à portée de la main.

Le tissu doit être imperméable, cela va de soi et c'est capital et pourtant cela est loin d'être général.

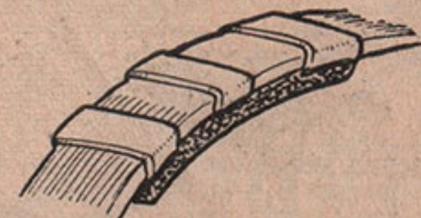
Prendre un sac à large patelle très recouvrante, de façon à bien protéger



Sac à armature, vu des deux côtés. En haut : nous voyons le large rabat fermant hermétiquement le sac et les trois poches pour appareil photo, cartes, etc., bref, tout ce qui doit rester à la portée de la main.

En bas : détail de l'armature, qui répartit à la fois la charge sur les épaules au moyen des larges bretelles, et sur les reins, par la ceinture.

l'ouverture du sac et éventuellement pouvoir y placer un manteau ou un chandail ou même la tente.



Coussin amortisseur en caoutchouc mousse, que l'on place sur les bretelles, au point de contact avec les épaules.

Il existe également des coussins amortisseurs de caoutchouc mousse qui protègent les épaules des courroies du sac. Ils sont très pratiques et à adopter, dès que le sac est un peu chargé.

Voilà passé en revue les choses essentielles du matériel de camping et comme nous le disions au début de ces notes, le bon sens et la réflexion feront le reste.

Maintenant, faites rentrer les prospectus des marchands de matériel de camping, et au travail pour vous équiper.

Robert Andrault

FIN

QUELQUES INDISCRÉTIONS AVANT LE T.T.

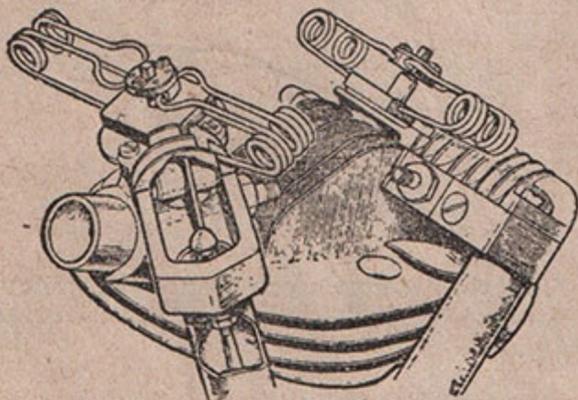
CETTE année, beaucoup de constructeurs sont bien décidés à arracher à Norton sa suprématie. Mais de son côté cette marque ne semble nullement décidée à se laisser faire.

IL est difficile de concevoir des machines plus dépourvues de tout superflu et plus ramassées que les Norton du T.T. ; elles ont exactement l'allure de ce qu'elles sont, c'est-à-dire des machines construites uniquement pour le travail qu'elles ont à faire. Elles n'ont absolument rien de trop, on n'y trouve aucun accessoire qui n'ait un but bien déterminé.

LE moteur comporte certaines modifications. Les ressorts en épingles à cheveux par exemple ont maintenant des spires non-jointives, ce qui évite le frottement entre elles ainsi que, paraît-il, le rebondissement des soupapes. Aucune différence dans l'arbre à cames, ni dans sa commande, mais les culbuteurs sont maintenant enfermés.

Deux entretoises relient la culasse au tube avant du cadre et la fixation du moteur a été modifiée. Deux flasques maintiennent l'avant du carter au point le plus haut possible. Du côté du pignon moteur, c'est maintenant un roulement à triple rangée de rouleaux qu'on trouve.

POUR le cylindre et la culasse, on a fait emploi d'alliages légers. Le taux de compression est de 7,4 à 1 sur la 500 et de 7,75 sur la 350.

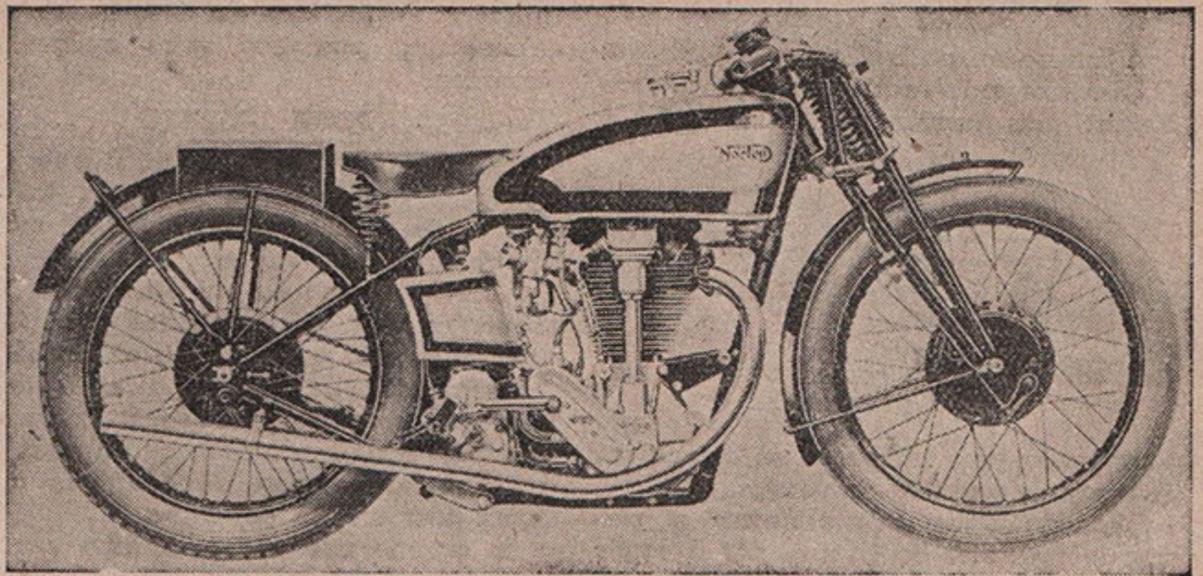


La culasse Vincent-H.R.D.

Le réservoir d'essence est fixé, comme l'an dernier, par des colonnettes qui le traversent et le maintiennent par l'intermédiaire d'épaises rondelles de caoutchouc.

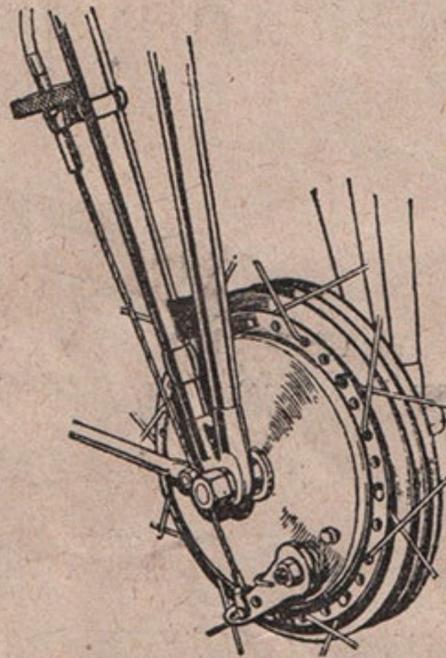
Sur les 350 comme sur les 500, la capacité du réservoir d'essence a été augmentée et portée à 18 litres, celle des réservoirs d'huile à quatre litres environ.

Le guidon en duralumin est comme l'an dernier monté sur blocs de caoutchouc. Les freins ont chacun 175 m.m. de diamètre et leurs tambours comportent une frette d'aluminium portant trois ailettes. Un très gros bouton molleté placé sur la fourche permet au conducteur de régler le frein avant en marche.



La 500 cmc. Norton du T. T. vue du côté distribution.

IL est à remarquer que les boîtes de vitesses sont exactement les mêmes que sur les machines de série. Les rapports de la 500 sont 7.86, 5.91, 4.88 et 4.44 à 1. ceux de la 350 : 9.15, 6.86, 5.68 et 5.17



Le frein avant des Norton avec sa frette d'aluminium à ailettes. Remarquer le dispositif de réglage et les trois trous du levier.

à 1. La 500 a, selon la tendance qui se généralise de plus en plus, un 26 x 3,50 spécial à l'arrière, pour donner plus d'adhérence à l'accélération.

COMME la plupart des autres constructeurs, Vincent H.R.D. a concentré tous ses efforts vers la réduction du poids. Les machines qui courent en 500 sont exactement les mêmes que leurs répliques commerciales. Le moteur est du type présenté au dernier « Olympia Show » et dont *Moto Revue* a publié un dessin et une description. Il est du type à cames surélevées et les tiges de culbuteurs forment un angle de 31 degrés par rapport à la verticale. Naturellement, le carter est en élektron.

Comme dans les moteurs de série, le cylindre est en aluminium chemisé et la culasse est en bronze d'aluminium, non qu'elle soit plus légère que la culasse de série, mais elle a moins tendance à la distorsion et permet un taux de compression plus élevé (8 à 1 environ). La culasse et la chemise sont maintenues en position par cinq colonnettes vissées dans le carter.

La bielle a été allégée par l'amincisse-

ment de sa partie centrale, mais les flancs de l'H n'ont pas été touchés.

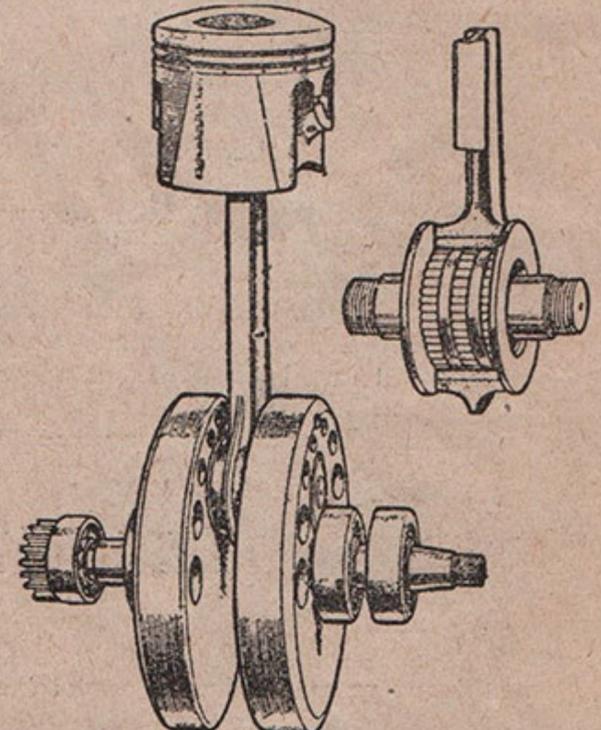
LA soupape d'échappement de ce moteur est un peu plus grosse que celle d'admission et le tube d'échappement se termine par un « mégaphone », ou entonnoir.

Le carburateur est incliné à 16°.

Le régime maximum est de 5.900 t.-m., et le rapport en prise directe, de 4.4 à 1 avec la boîte Burman à quatre vitesses. Cette boîte de course ne comporte pas d'amortisseur et aux essais le moteur n'en avait pas non plus. Si bien que si l'on n'en monte pas d'ici la course, la machine fera le T.T. avec une transmission non amortie.

LA machine est munie, comme l'an dernier, d'un système de freins conjugués, mais les mâchoires de freins sont en élektron, ainsi du reste que les moyeux. Les jantes sont en acier spécial comme sur les A.J.S. décrites précédemment, les pneus sont des Avon 26 x 3 à l'avant et 26 x 3,25 à l'arrière, les garde-boue et la béquille sont en duralumin.

La fourche Brampton est toujours la même, mais elle aura vraisemblablement un ressort plus fort et la machine aura une suspension arrière. Cette suspension qui faisait ses débuts l'an dernier a du reste été entièrement remaniée. PIEL.



L'embiellage et le piston Vincent-H.R.D. Le petit croquis montre les trois rangées de galets de la tête de bielle.

(Clichés The Motor-Cycle)

DERNIERE HEURE

LE X^e GRAND PRIX DES FRONTIÈRES A.M.C. Beaumont-Chimay, 9 juin

C'EST le jour de la Pentecôte qu'aura lieu cette belle épreuve internationale, qui en dix ans s'est imposée comme un des principaux événements du calendrier motocycliste, grâce aux efforts de MM. Gaston Hannotte et Jules Buisseret.

LA COURSE DES POLICIERS

LE S.M. Liégeois a eu l'idée originale d'organiser une épreuve de régularité réservée aux policiers et gendarmes, sur 320 km. Résultats : 1. Smal, 3 points ; 2. Ronval-Bruinx, 4 ; 3. Japsers-Lemort, 8 ; 4. Kault, 10 ; 5. Burton, 11 ; 6. Benselin, 14 ; 7. Leclecq, 16 ; 8. Baudinet-Mignon, 17 ; 9. Gillard, 18 ; 10. Rahier, 21 ; 11. Hoyois-Foulon, 27 ; 12. Coupienne-Pierret, 55 ; 13. Husson, 68 ; 14. Nelewyns, 19 ; 15. Goire-Rensonnet, 180 ; 16. Schoolmesters, 187 ; 17. Lacroix-Indebetho, 189 ; 18. Janssens, 299 ; 19. Maes, 1027 ; 20. Simon-Masuin, 1102 ; 21. Marchal, 1528.

LE G. P. DE L'ENTRE-SAMBRE ET MEUSE

CETTE excellente manifestation s'est déroulée sur le beau circuit de Mettet devant la grande foule. En 500 cmc., seniors et internationaux. Lambert sur Saroléa fit un départ étonnant, prenant la tête et frisant le record du regretté Demeuter. Mais le circuit mettait les mécaniques à une dure épreuve, et l'on assista à l'élimination successive de Charlier (F.N.), du Français Cora (Saroléa), puis de Lambert (Saroléa), tous trois battus par des avaries mécaniques. Milhous (F.N.), resta seul. Beau joueur, il ne voulut pas terminer sans gloire. Il accéléra en vue de s'attribuer le record du tour. Il y réussit à la moyenne de 131 km. 230 pour 129 km.600, auparavant par Paul Demeuter. Après ce brillant exploit Milhous fut lâché, comme les autres, par le moteur de sa machine. Ainsi aucun coureur ne figure à l'arrivée dans la catégorie des internationaux.

En 500 cmc. seniors, Tacheny (F.N.) dut s'incliner devant Grizzly (Saroléa), qui termine à la moyenne éloquente de 124 km. 960.

Le sidecariste Edison (F.N.), confirme sa victoire de Dinant à la moyenne remarquable de 100 km. 327 (malgré des avatars) et Franz Van der Schrick reste le plus rapide des juniors.

La course des internationaux 350 cmc. voit une victoire du vétéran David Vieyra (Velocette), à 103 km. 708 de moyenne devant le Luxembourgeois Hoffman (Velocette).

En catégorie seniors 350 cmc., Renier Fi's (Velocette) totalise 111 km. 927 de moyenne et prend le meilleur sur un pilote de valeur : Grizzly ; tandis qu'en 250 cmc. seniors, Notet (Lady) l'emporte de justesse à 99 km. 520 de moyenne devant l'Allemand Gert In der Elst (Rudge).

Yvan Goor, dont la moto est plus difficile à mettre au point que l'an dernier, doit s'incliner devant Dickwell (Barbé), qui atteint, en 175 cmc., 91 km. 517.

Parmi les juniors enregistrons la participation victorieuse de quelques nouveaux venus, dont Drèze, premier en 175 cmc. à 74 km. 989, Dupont le plus rapide des 350 cmc. à 108 km. 250, et Montulet qui atteint 111 km. 673 en 500 cmc.

Georges DETAILLE.

NOTRE GRAND CONCOURS DU BOL D'OR

M. MARTINON, DE FORT-DE-L'EAU, GAGNE LA COUPE OFFERTE PAR M. MAUVE

Rappelons les trois questions auxquelles il s'agissait de répondre :

1^o Le record du Bol d'Or sera-t-il battu en 1935 ?

2^o Quelle sera la cylindrée de la motocyclette qui fera le plus grand kilométrage ?

3^o Quelle sera la plus grande distance en mètres qui sera parcourue par le vainqueur général des motos ?

Boura ayant battu le record général avec une 350 cmc., couvrant 2.056 km. 560 dans les vingt-quatre heures, c'est M. Martinon qui gagne le concours, ses deux premières réponses étant exactes et le kilométrage indiqué par lui étant celui qui se rapproche le plus de celui qu'a couvert Boura.

LE CLASSEMENT

Voici le classement, les trois réponses et les prix gagnés par les dix concurrents classés :

1^{er} M. Martinon (Fort-de-l'Eau). Oui. 350 cmc. 2.056 km. 370. Gagne la Coupe offerte par M. Mauve, organisateur du Bol d'Or.

2^o M. Boussard (Lille). Oui. 350 cmc. 2.056 km. 113. Gagne une Troussidéale offerte par Moto Revue.

3^o M. Dubouis (St-Désiré). Oui. 350 cmc. 2.052 km. 480. Gagne une blague Springrip, offerte par Moto Revue.

4^o M. Dolique (Billancourt). Oui. 350 cmc. 2.060 km. 740. Gagne une lunette Dictator, offerte par Moto Revue.

5^o M. Blanchard (Chaumont). Oui. 350 cmc. 2.052 km. 320. Gagne une pipe L.N.M. offerte par Moto Revue.

6^o M. Sandrane (Vendôme). Oui. 350 cmc. 2.022 km. 200.

7^o M. Ravizy (Reims). Oui. 350 cmc. 2.061 km. 100.

8^o M. Pellorce (Nevers). Oui. 350 cmc. 2.051 km. 730.

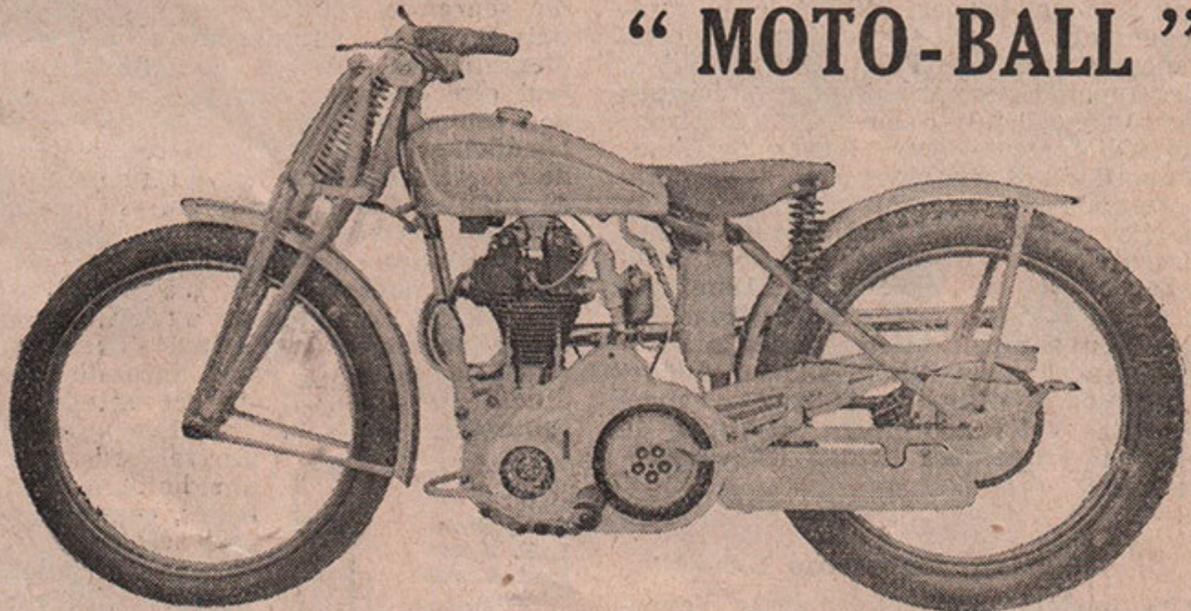
9^o M. Fleury (Montesson). Oui. 350 cmc. 2.049 km. 620.

10^o M. Maurin (Pignan). Oui. 350 cmc. 2.063 km. 275.

Ces 5 derniers concurrents gagnent un pulvérisateur « Projex » offert par Moto Revue.

En outre, MM. Martinon 1^{er} et Dubouis 3^o, gagnent le prix spécial et cumulatif affecté aux deux abonnés les mieux classés : un porte-carte d'identité offert par Moto Revue.

LA NOUVELLE 250 cmc. TERROT "MOTO-BALL"



Description de la motocyclette Terrot 250 cmc. culbuteurs, spéciale Moto-ball Type « Motoclub » de Paris Finaliste des Championnats de France 1934 et 1935

Moteur spécial Moto-ball 4-temps, monobloc 250 cmc., volants et cylindre allégés, carter magnésium, culbuteurs enfermés simple échappement.

Réglage et taux de compression de 7,5 à 1 pour le fonctionnement à l'essence-benzol.

Graissage par circulation à carter sec.

Carburateur incliné à 15°.

Allumage par magnéto à avance réglable.

Boîte 3 vitesses incorporée, à rapports : 7,4, 11,76, 18,65 à 1.

Débrayage spécial à 10 disques acier.

Freins AR droit et gauche à tambours indépendants, commandés par deux pédales.

Cadre spécial brasé renforcé à gabarit extra-court : Longueur totale de la machine : 1 m. 82

Longueur entre axe des roues : 1 m. 18.

Fourche parallélogramme ressort central à faible chasse, renforcée et haubannée latéralement.

Pneus AV : 24 x 2,375 ; AR : 25 x 3 Fort.

Repose-pieds caoutchouc avec pousse-ballon.

Réservoir d'essence renforcé, capacité 6 l. 500.

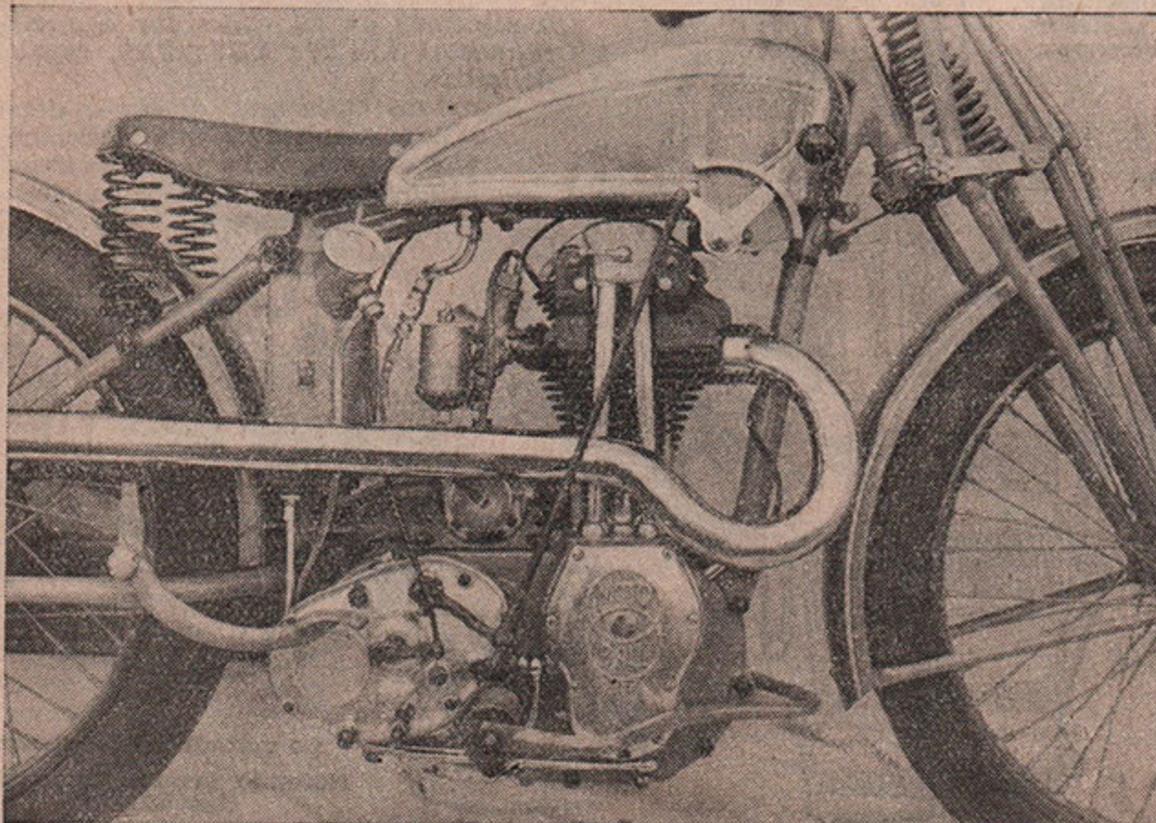
Réservoir d'huile de petite capacité.

Guidon toréador avec branches entretoisées et embouts caoutchouc.

Garde-boue AV et AR allégés.

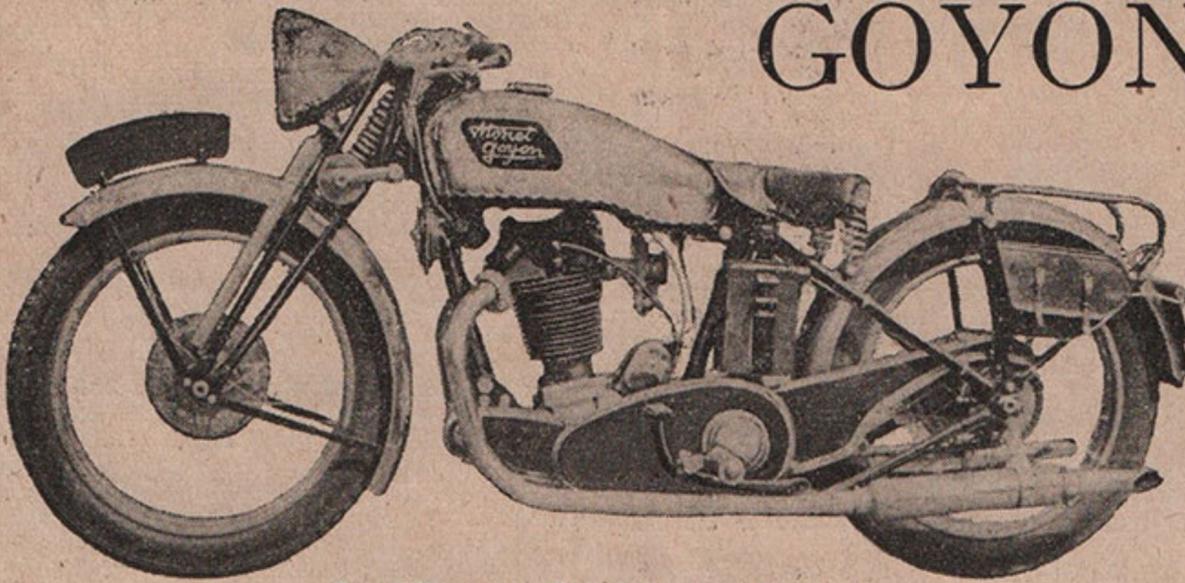
Poids maximum garanti : 90 kg.

Cette machine, nouvellement créée, répond aux dispositions réglementaires qui entreront en vigueur à dater du 1^{er} janvier 1936.

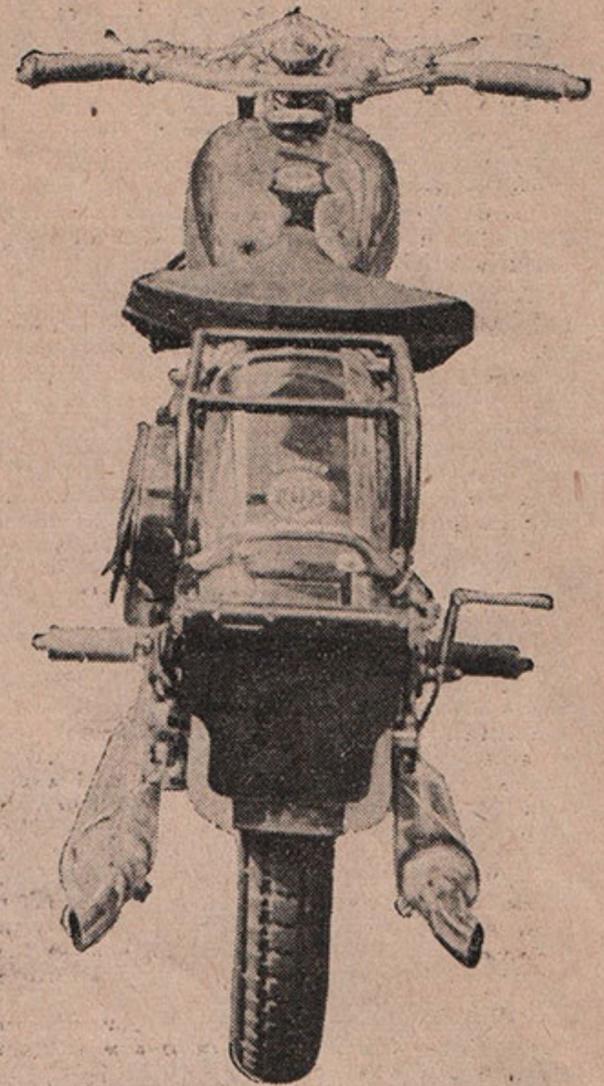


UN BON MOTOCYCLISTE N'EST PAS PRÉTENTIEUX : LUTTER DE VITESSE SUR LA ROUTE EST UN SIGNE DE PRÉTENTION

LES 500 cmc MONET GOYON



La 500 cmc. L.S.5.S. Monet-Goyon.



TROIS dans un "Three in one" tel est le nom d'une marque d'huile fine, tel pourrait également s'intituler cet article qui groupe trois types différents de moteurs utilisés dans le même cadre pour former les modèles catalogués chez Monet-Goyon sous les références suivantes : L.5; L.S.5; L.S.5-S. Ces appellations sembleront mystérieuses et peu explicites à beaucoup, éclairons immédiatement leur lanterne. Tout, d'abord ces 3 machines sont de la catégorie 500 cc., et ont, même dans la partie mécanique, une assez étroite parenté. La L.5 est à soupapes latérales, c'est un modèle tourisme; la L.S.5 est à culbuteurs, c'est une machine que l'on pourrait inscrire dans la catégorie sport, alors que la L.S.5-S appartient bien à la famille des vraies « supersport ». Voici concernant chacune de ces « L » quelques détails les caractérisant :

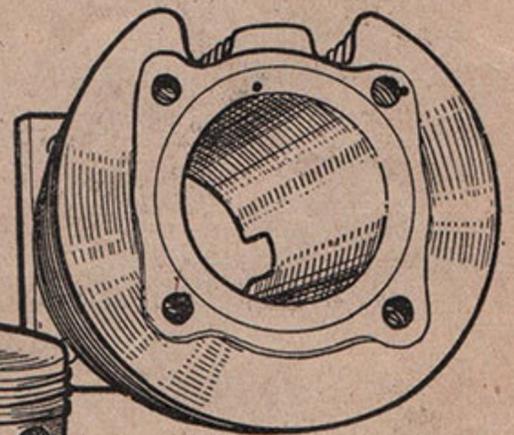
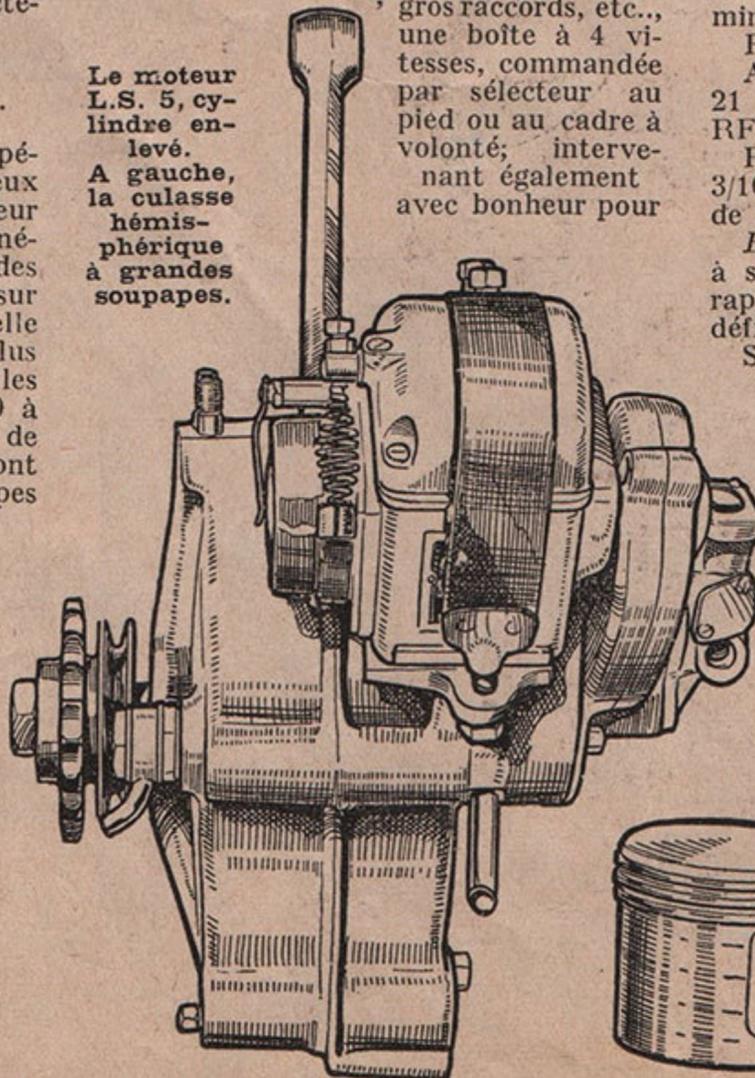
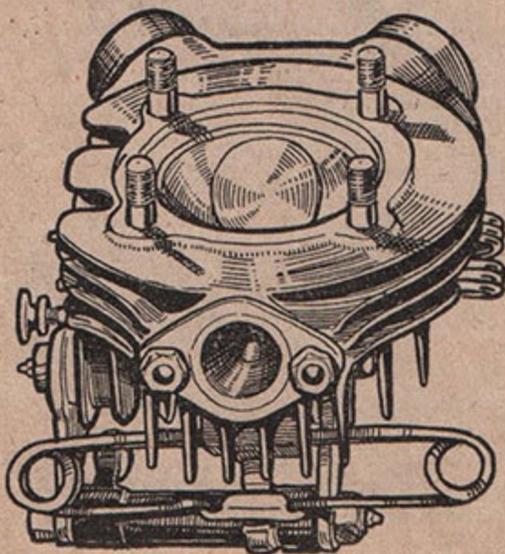
500 cmc. Tourisme L.5

CE modèle, construit d'après l'expérience de tous les modèles victorieux des Grands Prix 1934, possède un moteur qui, malgré ses soupapes latérales, bénéficie dans sa technique générale des formules ayant fait leurs preuves sur les moteurs de course. Grâce à cela elle est vraisemblablement une des plus rapides « soupapes latérales » actuelles puisqu'elle réalise les vitesses de 110 à l'essence et 115 à l'Esso. Son mode de distribution rassurera ceux qui ne sont pas encore convaincus que les soupapes

en tête offrent toute sécurité. A coup sûr elle présente les avantages inhérents à ce type de moteur : entretien et réglages réduits au minimum, grande souplesse, indifférence absolue à l'égard du genre de conduite et malgré tout puissance et surpuissance autorisant d'excellentes vitesses de croisière. Il faut dire que ces résultats sont atteints non seulement, ainsi qu'il a été dit, en bénéficiant de l'expérience des moteurs de course, mais aussi grâce à une culasse en alliage d'aluminium, culasse à turbulence dérivée des dernières études des fameuses culasses américaines pour soupapes latérales. La L.5 se révèle, grâce à cet ensemble de qualité, comme remarquablement apte au sidecar de tourisme, le cadre étant naturellement étudié en prévision de cet attelage : robustesse extrême, montage soigné, gros raccords, etc., une boîte à 4 vitesses, commandée par sélecteur au pied ou au cadre à volonté; intervenant également avec bonheur pour

Le moteur L.S. 5, cylindre enlevé. A gauche, la culasse hémisphérique à grandes soupapes.

grosses soupapes, commandées par sélecteur au pied ou au cadre à volonté; intervenant également avec bonheur pour



Le cylindre et le piston. Noter la grande dimension des ailettes

assurer, grâce à ses quatre rapports, le plus grand agrément de conduite. Terminons-en avec ce modèle en donnant les quelques renseignements purement techniques qui nous sont si souvent demandés :

Moteur. — Cylindrée 487 cc. Alésage 75. Course 110.

Piston en alliage spécial; pompe à simple débit; culasse en alliage d'aluminium. Allumage par magnéto.

Réglage de la distribution :
AOA : 30° ou 9 mm. 5; RFA : 60° ou 21 mm. 6; AOE : 60° ou 21 mm. 6; RFE : 30° ou 9 mm. 5.

Réglage jeu des soupapes : admission : 3/100 de mm. Echappement : 5/100 de mm.

Boîte. — A quatre vitesses, commande à sélecteur ou au cadre sur demande; rapports : 1; 1,27; 1,77; 2,29, rapports définitifs.

Signalons également quelques détails d'importance tels que : l'éclairage par dynamo et batterie; les freins à tambour de 180x35; la grande capacité du réservoir d'huile: 21. 250,

et du réservoir d'essence 16 litres ; la dimension des pneus : 26 x 3,25 ou 26 x 3,50 au choix, le guidon et les repose-pieds à biellettes, réglables.

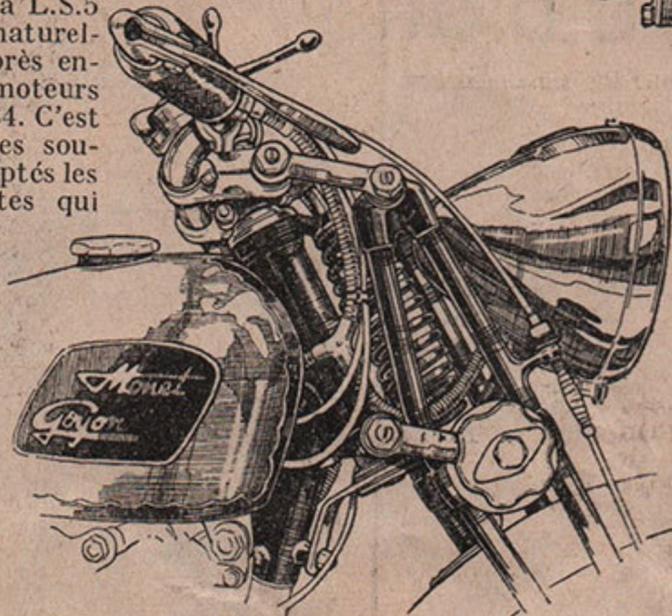
La L.5 a une longueur totale de 2 m. 15, un empattement de 1 m. 42, une largeur maxima de 0 m. 76 et un poids avec éclairage de 140 kg. Nous avons indiqué sa vitesse de 110 à 115 suivant le carburant employé ; terminons par la consommation de 2 l. 5 d'huile aux 1.000 km. et 4 litres d'essence aux 100 km. pour une vitesse de 60 à l'heure.

**

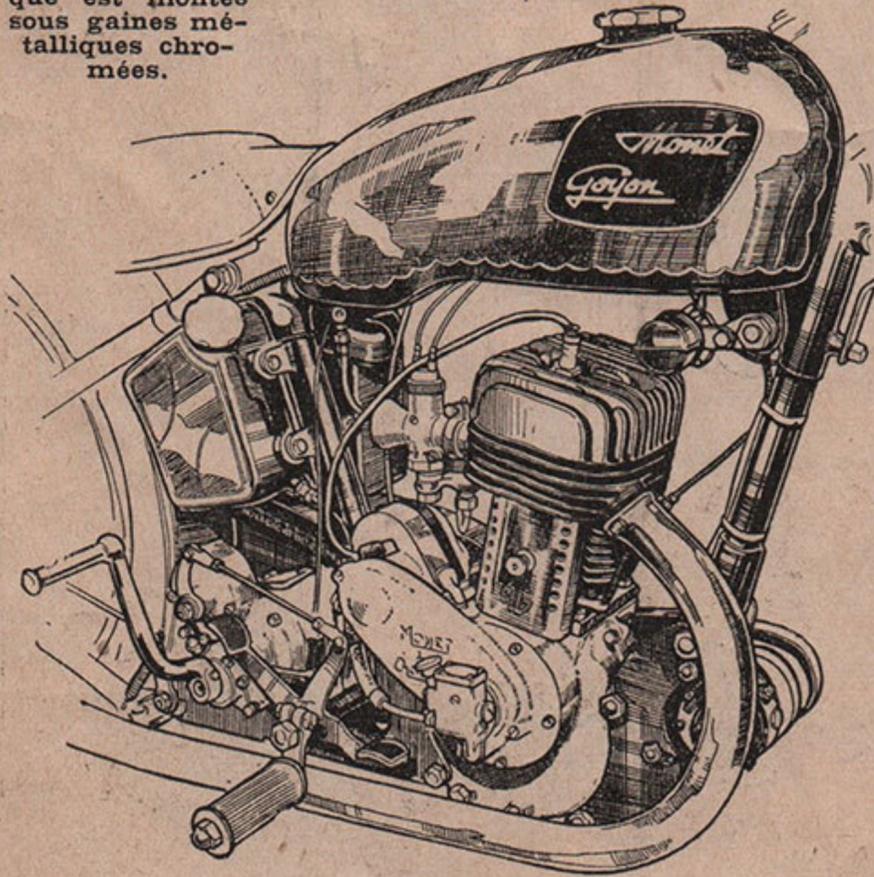
500 Sport L.S.5

Avec ce modèle nous nous trouvons dans la catégorie sport ce qui ne veut pas dire d'ailleurs que la L.S.5 est uniquement une machine de sport, car elle sera surtout utilisée par les motocyclistes aimant les reprises nerveuses et les longs parcours à haute moyenne.

Le moteur de la L.S.5 à culbuteurs est naturellement, de plus près encore, dérivé des moteurs du Grand Prix 1934. C'est ainsi que, pour les soupapes, ont été adoptés les ressorts en pincettes qui évitent l'échauffement et par suite soit l'avachissement rapide, soit, plus grave encore, la rupture. Ces ressorts, de par leur forme



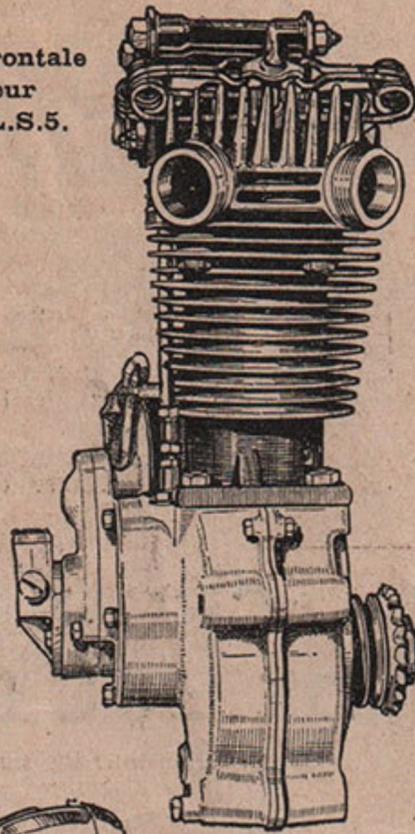
Toute la câblerie, aussi bien mécanique qu'électrique est montée sous gaines métalliques chromées.



et leur mode de fixation, offrent accessoirement un énorme avantage : leur mise en place facile sans aucun démontage.

Il n'y a pas lieu d'insister sur les détails divers qui, sauf le mode d'attaque des soupapes, sont les mêmes que ceux

Une vue frontale du moteur 500 cmc. L.S.5.



AOA : 30° ou 9 mm. 5. RFA : 60° ou 21 mm. 6 ; AOE : 60° ou 21 mm. 6 ; RFE : 30° ou 9 mm. 5.

Réglage du jeu des soupapes : admission : 3/100 de mm. Echappement : 5/100 de mm.

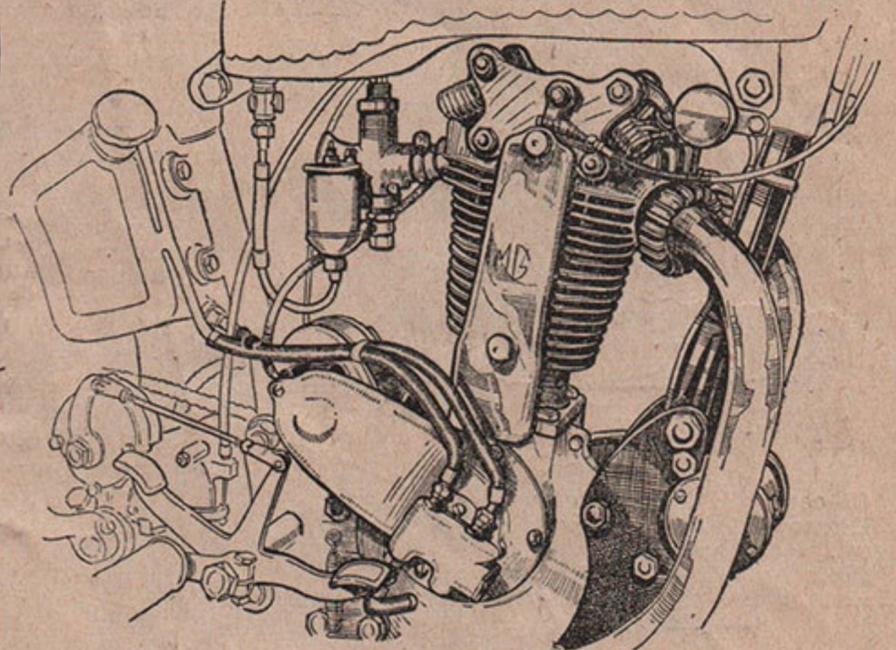
Boîte. — 4 vitesses, mêmes rapports que le modèle L.5 ; mêmes consommations également mais vitesses plus grandes : 125 km. à l'essence, 130 à l'Esso. Empattements, encombrements sont identiques, mais cette machine pèse 10 kg. de plus que le modèle à soupapes latérales.

**

500 L.S.5-S

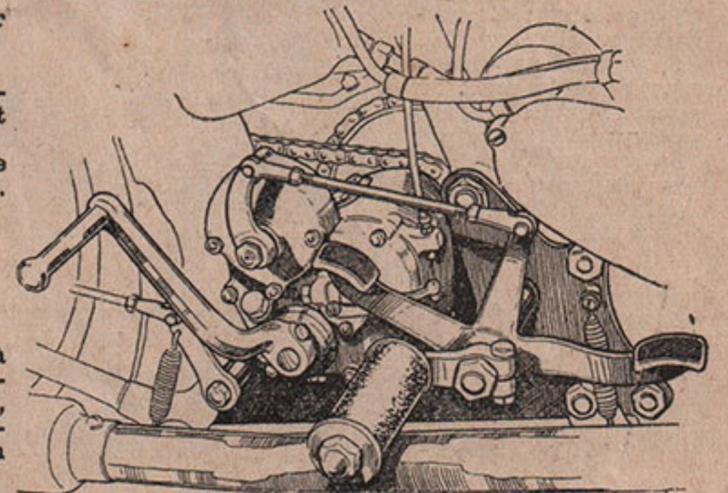
Avec ce modèle nous pouvons entrer gaillardement dans la catégorie « Supersport », nous y serons tout à fait à notre place et, si l'on peut dire, aux premiers rangs. Elle se rapproche plus encore des moteurs de course, par une recherche plus poussée et par l'adoption du graissage à circulation autorisant une vitesse de pointe et de moyenne encore plus élevée que la L.S.5.

Indiquons que les réglages et les consommations sont les mêmes que sur



Sur le moteur L.S.5 S., le graissage se fait par circulation. On voit les tubulures d'arrivée et de retour d'huile.

A gauche, le moteur L.5 à soupapes latérales. A droite, la boîte à 4 vitesses avec son sélecteur à double pédale et son kick-starter.



le type sport mais que ce modèle est livré pour le 130 à l'essence et le 135 à l'Esso.

**

On peut avoir une idée de ce que valent ces modèles par les performances accomplies dans Paris-Nice par les deux coureurs Chevalier et Jarrot qui, dans cette épreuve, se sont classés premiers *ex æquo* remportant pour l'équipe et pour la marque Monet-Goyon la Coupe du Comité des Fêtes. C'est une habitude chez Monet-Goyon d'annoncer ses nouveaux modèles de série par une victoire

de la L.5 précédemment décrite. Indiquons donc seulement cotes, réglages et possibilités.

Moteur. — Cylindrée, 487 cc. Alésage 75, course 110, culasse en fonte, ressorts en pincettes.

Réglage de la distribution

indiscutable dans une épreuve de tourisme suffisamment longue pour démontrer aux clients futurs que la machine se fait un jeu des longs parcours, des moyennes imposées et de toutes les embûches qui sévissent généralement au cours de ces randonnées où les contrôles fréquents en interdisant toute défaillance et toute possibilité de combler les retards, donnent aux moyennes imposées leur véritable signification.

Si l'on en juge d'après les bruits qui courent dans le monde motocycliste, les Monet-Goyon et particulièrement les modèles L.4 et L.5 qui ne diffèrent que par la cylindrée, jouissent cette année de la « cote d'amour » et sont plus spécialement appréciés des acheteurs.

Cette vogue donne raison à la tactique

de Monet-Goyon : les nouveautés présentées par les constructeurs de Mâcon ne sont pas commandées uniquement par les exigences d'un Salon prochain, mais sont subordonnées avant tout aux progrès réalisés dans tous les domaines : mise au point, carburation, traitement des métaux; etc... Sans compter, bien entendu, les études très sévères que les ingénieurs poursuivent sans cesse et, on peut le dire, avec succès; il n'est, pour s'en convaincre, que de consulter le palmarès sportif de Monet-Goyon en soulignant que le bureau d'études, s'il travaille beaucoup pour la course, le fait avec, comme objectif principal Le Client; les modèles présentés aujourd'hui en fournissent la preuve évidente.

MAX END.

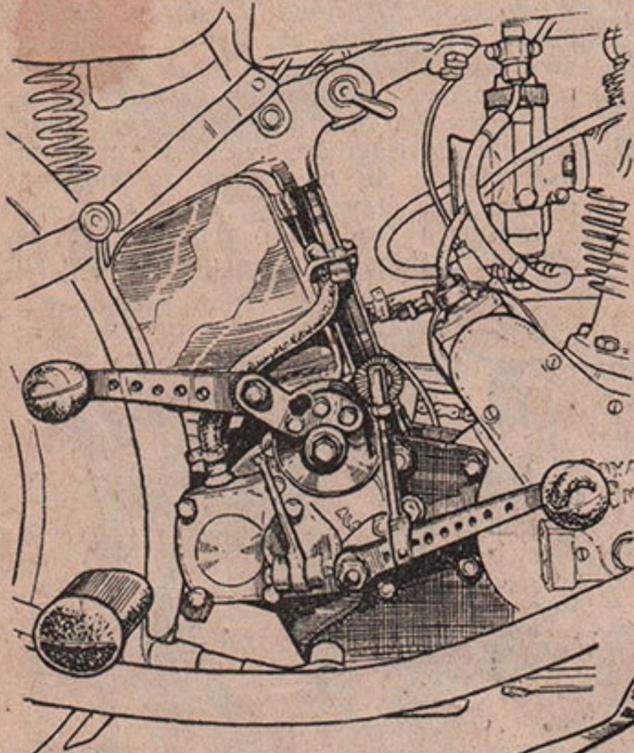
CROQUIS DE BOL D'OR

Reproduction interdite sans mention
d'origine

En haut, à droite : Le servo-sélecteur débrayeur commandé par poignée tournante de la 500 Saroléa de Massal.

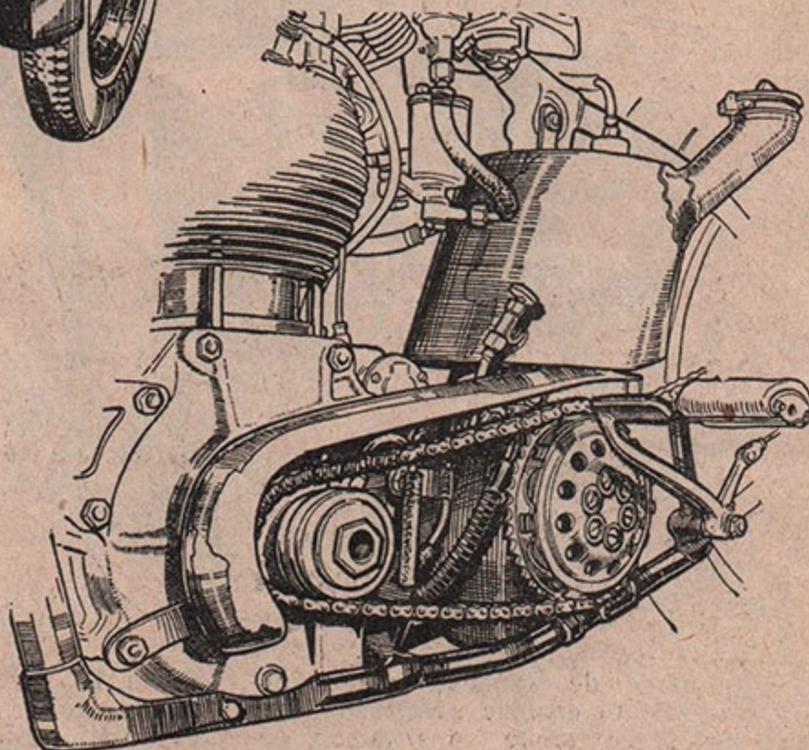
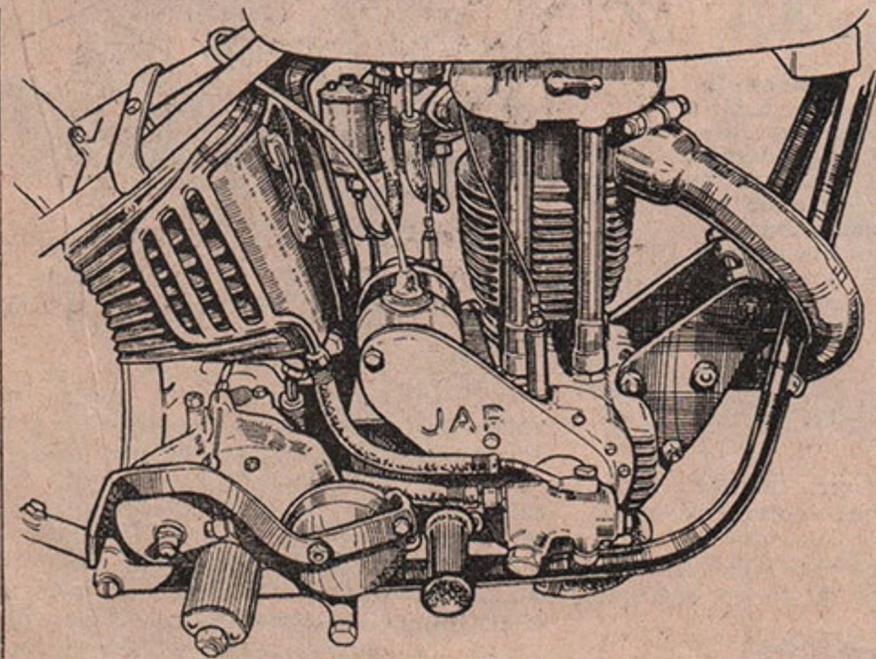
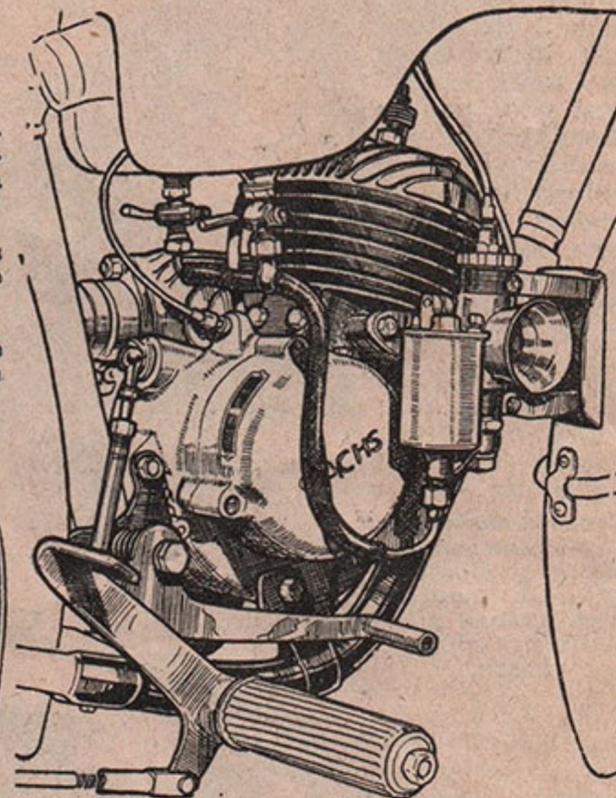
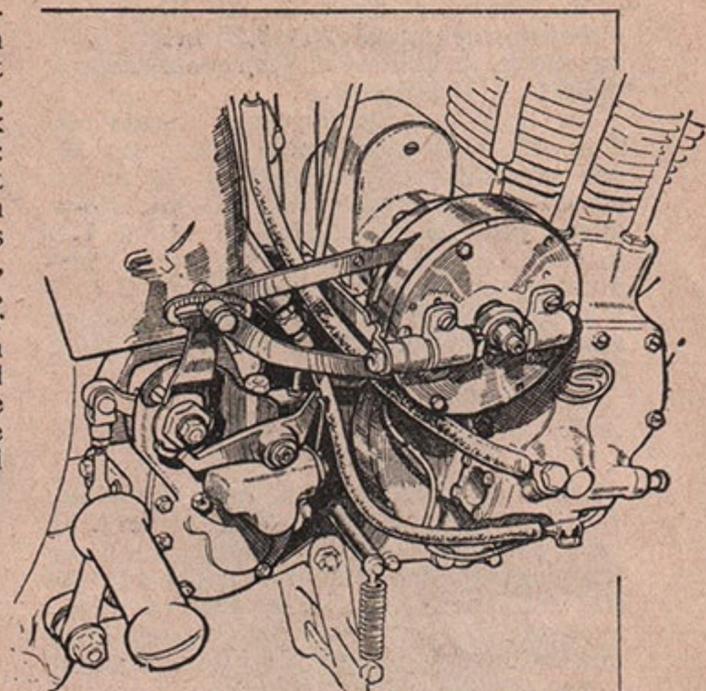
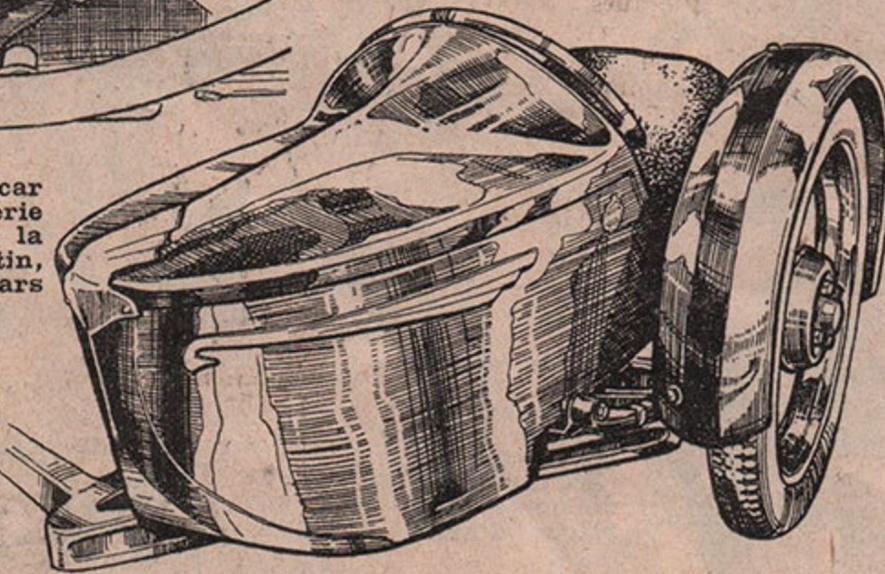
Au-dessous : Le bloc-moteur Sachs de la victorieuse 125 cm. M.R. de Kratzer.

A gauche : Le montage inédit de la commande du sélecteur sur la 500 cmc. Royal Enfield de Kiéné.



Ci-contre : Le sidecar Bernardet sport de série qui était accouplé à la Motoconfort de Bertin, victorieuse en sidecars 600 cmc.

Ci-dessous : Capuciatì avait un 500 Jap « Racing » dernier modèle dont on remarque la culasse presque totalement dépourvue d'ailettes. Remarquer aussi le radiateur d'huile de sa fabrication.



La Norton de Balsa est certainement une des 500 les plus rapides qui soient en France. Remarquer son embrayage allégé, tout à fait spécial.

APRÈS LE BOL d'OR 1935

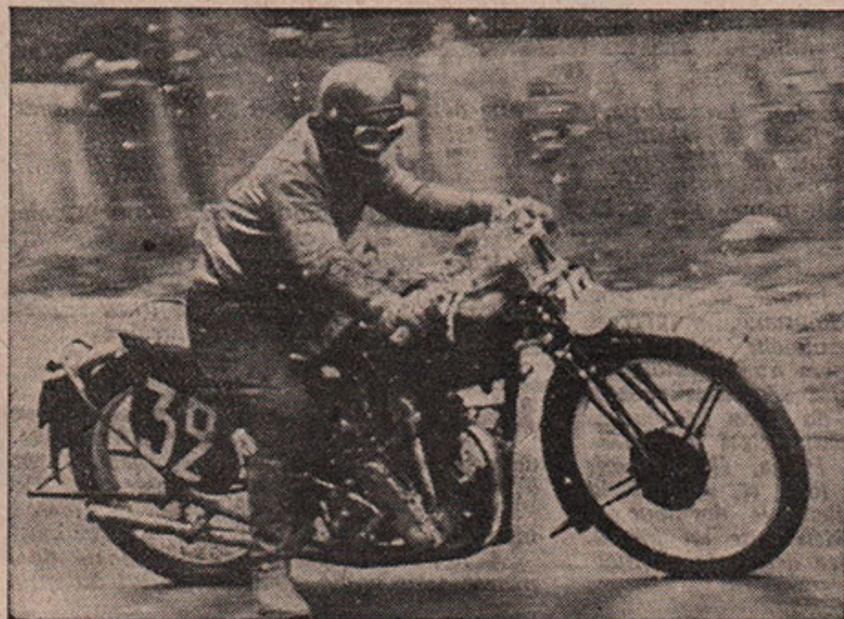
*Pourquoi toujours
les 350 cmc.*

ENCORE une fois, c'est une 350 qui a gagné le Bol d'Or. Cela fait cinq ! Ne nous hâtons pas malgré tout, comme certains le font, d'en conclure que seule une machine de cette cylindrée peut triompher dans cette épreuve. Interrogez

ceux qui soutiennent cette thèse, et demandez-leur les raisons qui les rendent aussi affirmatifs. Neuf sur dix vous répondront : « Regardez les résultats depuis cinq ans, c'est toujours une 350 qui gagne. » Je n'insisterai pas sur ce raisonnement quelque peu simpliste. Ceux qui veulent à tout prix avoir raison et veulent appuyer leur affirmation sur un argument qui peut sembler plausible, au premier abord, vous diront que c'est parce qu'une 350 est plus maniable à cause de son moindre poids. Erreur ! argument tout juste bon à convaincre un profane.

Dans mes pronostics, j'avais à cette même place, prévu la victoire d'une 500. Les événements m'ont donné tort et j'aurais bien mauvaise grâce à chercher des excuses, aussi, n'en chercherai-je aucune. Je maintiendrai simplement ce que j'ai dit : que c'est une 500 qui, un jour ou l'autre, réalisera le plus grand kilométrage dans les 24 heures sur le circuit du Bol d'Or. C'est la logique même.

Remarquez que je n'insinue nullement qu'une 350 ne peut plus mieux faire. La meilleure des preuves nous en est fournie par le second de cette année, Patuelli qui, s'il n'avait pas eu plus



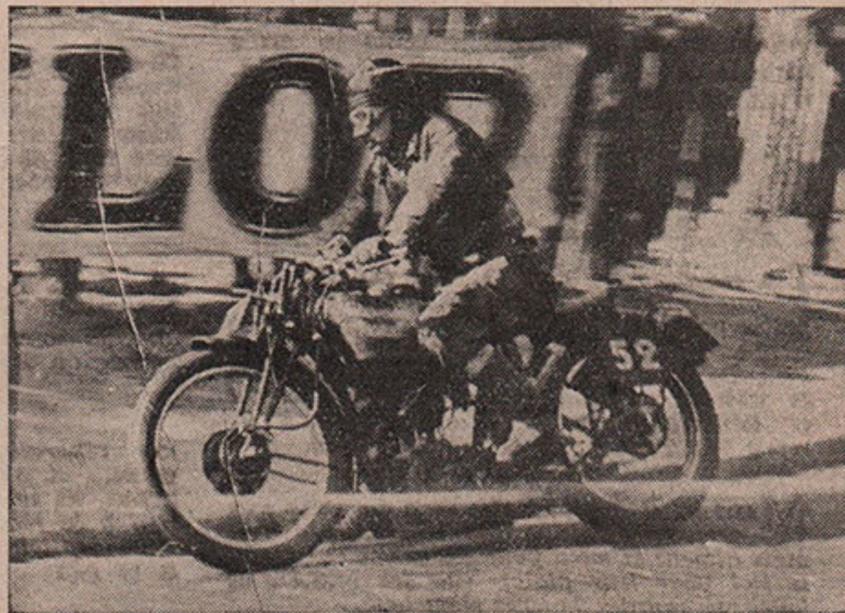
Au deuxième tour, les concurrents, encore groupés, virent devant les tribunes. On reconnaît, de gauche à droite : Narcy, Patuelli masquant Boura et Capucciati, Monneret (50), Balsa (61) et Le Roy (20).

de 3 heures d'arrêt, c'est-à-dire, s'il avait tourné pendant ses 24 heures pleines au lieu de 20 h. 55 aurait couvert dans le Bol quelque chose comme un total de 2.200 kilomètres. Donc, le record actuel peut être amélioré par une 350, donc à plus forte raison par une 500, mais une 500 de classe et qualité égales à cette 350.

Les victoires consécutives des 350 depuis cinq ans ne sont donc dues qu'au hasard, au point de vue machines s'entend.

Passons rapidement en revue, si vous le voulez, les Bols d'Or depuis 1931 où la série de victoires des 350 commence. Donc, en 1931, sont au départ en 350, quelques pilotes de classe, montés sur des machines rapides, Jeannin, Perrin, Monneret (alors Lemoine) Patural, Braconnier. En 500 : personne, ou si l'on préfère, une machine rapide pilotée par un inconnu. Celui-ci du reste casse sa boîte à la première heure et fait toute la course en prise. Résultat : victoire d'une 350, la Velocette de Patural.

Richardson (Norton) qui, malgré un arrêt de six heures, termina premier des professionnels en 500 cmc.



Patuelli, la révélation du Bol d'Or 1935, 2^e du classement général, a amorcé un dérapage sur le sol glissant d'huile au virage des tribunes. Très adroitement, il rétablit l'équilibre d'une légère touche du pied par terre.

quelques ennuis qui l'empêchent de faire une performance honorable, il abandonne. Hofecker casse, Narcy revient deux fois à pied, Tilkin casse son embielage et Boura son piston. Voilà toutes les 500 capables de gagner, éliminées. Victoire de Willing.

Cette année enfin, il y avait au départ Patuelli, Tessari et Boura comme vainqueurs possibles en 350. En 500, six hom-

mes seulement pouvaient triompher : Richardson, Massal, Kiéné, Balsa, Narcy et surtout Monneret dont les initiés faisaient leur favori. Richardson cassa ses segments, Massal descendit une soupape, Kiéné cassa son embiellage, Balsa vit la clavette de sa pompe à huile le trahir, Narcy cassa une soupape qui démolit tout dans sa chute, enfin, Monneret fut éliminé par des bêtises qui furent dues à une préparation trop hâtive de sa machine. Plutôt que de faire une performance simplement honorable, il préféra « arrêter les frais ».

Je pense que maintenant, tout le monde m'a compris. Depuis que des 350 triomphent au classement général du Bol d'Or, elle ne le font que parce que les 500, plus rapides, sont arrêtées par des avaries mécaniques. Ce que j'ai avancé, je l'ai prouvé, et d'une façon irréfutable. Pas d'exception, depuis 1931, c'est chaque année la même chose.

Le jour où une 500 et une 350 de classe égale, pilotées par des hommes de valeur équivalente, courent le Bol d'Or et n'auront ni l'une ni l'autre d'ennuis, ou si vous voulez, en auront autant, si la 350 bat la 500, je reconnaitrai

UN courageux, c'est Bunel. Après avoir fait dans la première heure, une pirouette digne des Fratellini, il reprit néanmoins le collier et termina les 24 heures.

APRÈS l'Éliminatoire du Bol d'Or nous avons dit : « Fourel fit grosse impression. » L'impression se confirme. Fourel termine le Bol d'Or premier des amateurs toutes catégories.

À l'arrivée, le susdit Fourel ne se tenait plus de joie : « Avec ma prime de 1.000 fr. — dit-il — je vais pouvoir me payer un digne complet de noces. » Car, Fourel convole dans quelques semaines.

Tous les concurrents ont droit à deux mécaniciens travaillant sur la machine si

UN enthousiaste avait fait en sidecar, avec toute sa famille, un "petit" déplacement pour assister au Bol d'Or... il venait de Lourdeux.

MONNERET, lorsqu'il abandonna, déclara que sa magnéto était « dégonflée ». Alors, un petit plaisantin : « Vous vous débrouillez mal, vous partez pour 24 heures sans même avoir une pompe à magnéto. »

DUBUET marchait fort bien, mais n'eut pas de chance. Un culbuteur cassé lui interdit tout espoir de figurer.

CETTE année, le circuit du Bol était formidablement gardé. Barrières partout, gendarmes idem. La resquille était impossible.



Ci-contre Chocat, 2° des 175, aborde le virage des tribunes.



volontiers mon erreur... Mais je crois que le soleil qui éclairera ce jour là, n'est pas près de briller au firmament !
PIEL.

A COTÉ DU BOL

LE camping de Moto Revue installé grâce aux tentes et accessoires gracieusement prêtés par « The Motorist », le spécialiste bien connu de l'équipement motocycliste, a fait bien des envieux. Grâce à lui, nos rédacteurs et photographes ont pu profiter pleinement et confortablement des courts instants de repos nocturne qu'ils se sont accordés.

MARTINI et Lewandosky sont des purs ; ils arrivent dans une superbe huit cylindres, mais aiment la moto pour elle-même et courent le Bol pour leur plaisir sur des N.S.U. de tourisme, munies de leurs silencieux.

LE costume de cuir écarlate de Lewandosky fait l'admiration de tous. Il vaut bien à lui seul le prix d'une bonne 175 deux-temps.

SI certains stands sentent la négligence et le manque de préparation, ce n'est pas le cas de celui de Patuelli. Tout l'atelier de mise au point et de réparation de la rue Dagorno est transporté à Saint-Germain. Etaux, meules, comparateurs, soudure automatique, tout y est.

Ci-dessus Pahin qui, avec sa 250 latérales Peugeot, faillit bien gagner encore une fois et ne succomba que sur la fin.

Ci-contre, Venin (M. R.), 2° des 125 cmc. aborde le virage de la Légion d'honneur.

une réparation est nécessaire. La plupart usent... et abusent de ce droit. Pendant ce temps, ils se reposent. Venin, lui, fait exception à la règle, si la machine a besoin d'une « intervention » il met lui-même la main à la pâte.

RICHARDSON qui avait jusque là fait une course tout à son honneur, s'aperçoit que les chevaux de son moteur crèvent les uns après les autres. Après auscultation on découvre la cause du mal : segments cassés. Mais ses aides, au bout de deux heures, se souviennent que des segments, c'est une marchandise qui se trouve à Paris. Ils courent, en ramènent, remontent tout et, quand la machine est prête, réveillent le dormeur et le décident à repartir. Bien leur en prend. Richardson termine premier des professionnels en 500.

Pour pénétrer, il fallait montrer patte blanche. Et c'est très bien ainsi.

LE Bol d'Or nous aura appris quelque chose, c'est que les lanternes arrière et leurs canalisations électriques sont choses bien fragiles. Beaucoup ne tinrent pas la nuit et Patissier fit là, une dure expérience de l'utilité de cette lumière rouge.

MOTOCONFORT a encore fait la preuve de l'excellence de sa construction. Une 500 de cette marque, machine de série, accouplée à un sidecar Bernardet, pilotée par Bertin, l'agent de Boulogne-sur-Seine, se classe première des sidecars 600 avec 1.519 km. 717. A noter que Bertin, non rassasié de kilomètres sans doute, rentra chez lui au guidon !

NORTON s'est taillé la part du lion dans ce Bol. La 350 de Boura est première du classement général, battant le record de l'épreuve, Richardson avec sa 500 est premier des professionnels dans cette classe.

MR., comme l'an dernier, toujours équipée du petit bloc Sachs, triomphe en 125 cmc. Toujours la même régularité, toujours le même impressionnant silence. Et la deuxième des 125 cmc est encore une M.R., celle de Venin.

TERROT gagne deux catégories au Bol d'Or. La vieille firme dijonnaise est toujours là. Le Roy en 250 et Texier en 175, la menèrent à la victoire.

PRESTER, la jeune et sportive marque de Courbevoie avait engagé six machines. Et, si elles n'avaient pas été retirées volontairement de la course à la suite de l'incident que l'on sait, il aurait bien pu se faire que deux victoires soient venues récompenser de ses efforts. En effet, au moment précis où les machines furent arrêtées, le sidecar Prester-Jonghi-Bernardet de Barthélemy était en tête des sidecars toutes catégories, la 250 Prester-Jonghi de Loyer avait, nous l'avons dit, 47 tours d'avance sur son suivant immédiat, regagnait du terrain sur celles des catégories supérieures.

Kohler lui-même sur sa 125 cmc. était en tête quand il fut accidenté.

BOURA au Bol d'Or avait le Rontux Maglum comme l'année dernière, ce qui prouve que Boura savait à quoi s'en tenir sur la valeur de l'appareil, car il est évident qu'il n'aurait pas risqué sa chance sur la défection d'un éclairage quelconque.

C'est d'ailleurs la quatrième ou cinquième année à notre connaissance que Maglum équipe le vainqueur.

DUNLOP, le pneu des records équipait la Norton de Boura et la Terrot de Texier. Voici des coureurs avertis qui tiennent à mettre tous les atouts dans leur jeu.

LES chaînes Renold, s'octroient quatre nouvelles victoires, elles assureraient en effet la transmission sur les machines de Boura, Le Roy, Texier et Bertin.

LES COUPES ET CHALLENGES

Coupe-Challenge de la plus grande distance en 24 heures : Motos Norton.

Coupe-Challenge des huiles Castrol : Motos Norton.

Primes de la Chambre Syndicale Nationale du Cycle et du Motocycle : Boura, 2.000 fr. ; Patuelli, 1.500 fr. ; Fourel, 1.000 fr. ; Le Roy, 500 fr.

Coupe-Challenge d'honneur de l'A.M.C.F. : Motos Terrot.

Coupe-Challenge le « Bol d'Or », de M. Henri Chatenet, député : Boura.

Coupe-Challenge Interclubs des Amateurs : M.C. Maisons-Alfort.

Médaille d'Or de l'U.M.F. : Boura.

Médaille-Challenge en Or de l'Auto : Boura.

Coupe-Challenge de Régularité Dunlop : Motos Norton.

Coupe-Challenge de Castellane : Sidecars Bernardet.

Coupe-Challenge au constructeur de la motocyclette 250 cmc. ayant accompli le plus fort kilométrage : Motos Terrot.

Coupe-Challenge au constructeur de la motocyclette 125 cmc. ayant accompli le plus fort kilométrage : Motos M.R.

Coupe du Ministère de la Guerre : Sidecars Bernardet.

Coupe de la Ville de Saint-Germain : Boura.

Coupes-Challenges de l'A.M.S.O. : Boura et Texier.

Détails de l'admirable 250 cc. Prester-Jonghi de Loyer. La commande du sélecteur et le réservoir d'huile, celui-ci de très forte capacité est, comme on le voit, placé très bas, au niveau du cartor-moteur.

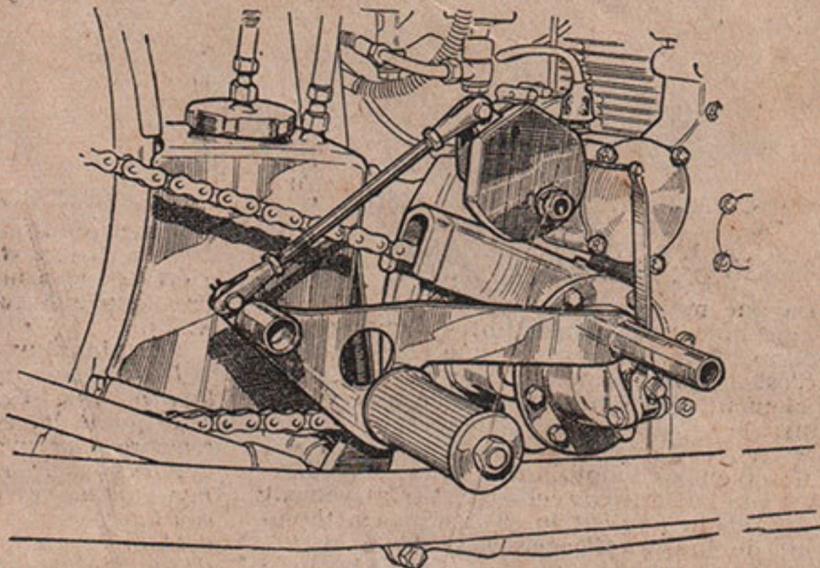
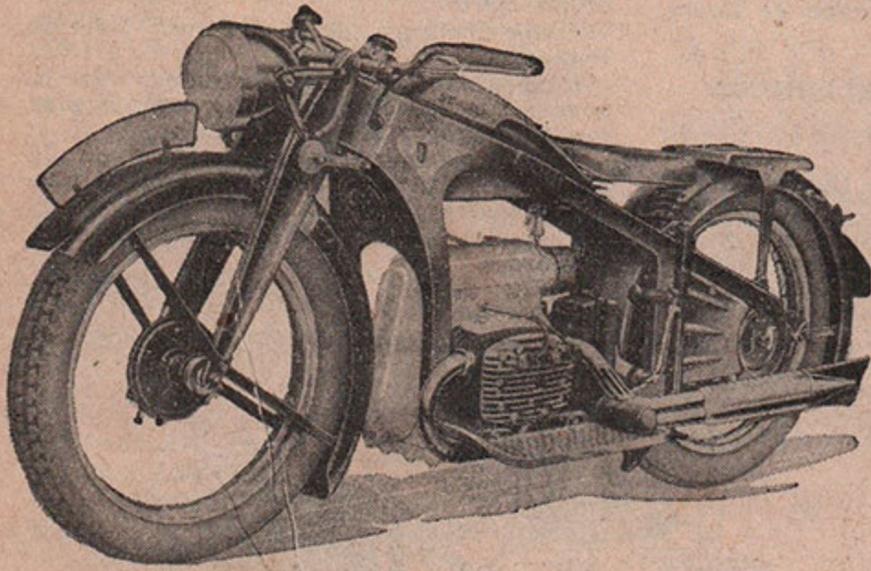


TABLEAU HORAIRE DE LA MARCHE DES CONCURRENTS

La première colonne indique le nom et la marque, la seconde, la cylindrée, la troisième, la place dans la catégorie, les vingt-quatre suivantes, le nombre de tours à chaque heure.

Concurrent	Cylindrée	Place	1 ^{re} h	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
KRATZER ... M.R	125	1	16	33	50	65	81	94	109	124	139	154	170	186	198	211	220	235	250	265	278	292	305	320	335	351	
VENIN ... M.R		2	15	30	47	62	77	90	104	119	134	149	164	179	194	209	224	239	254	269	284	299	314	329	344	359	
WECH ... PRESTER		3	15	26	37	45	59	61	61	75	88	101	113	116	130	142	151	159									
YVO ... PRESTER		4	14	29	44	55	67	74	88	101	115	128	132	134	144	154											
KOHLER ... PRESTER		5	17	32	48	62	78	85	86																		
MAUCOURANT ... M.R			16	32	40	40	40	52	66	67											75	88	103	117	133		
TEXIER ... TERROT	175	1	17	35	51	65	82	96	110	126	139	154	170	182	199	212	229	246	261	277	291	299	315	328	343	359	
CHOCAT ... TERROT		2	17	35	53	65	82	94	109	121	134	146	156	165	181	193	206	223	237	249	256	270	283	300	312	328	
COGNERAS ... TERROT		3	16	31	50	63	79	88	89	91	104	112	130	148	158	176	178										
DUPONT ... DUPONT		4	12	23	43	50	58	72	82	96	109	118	127	138	139												
PATISSIER ... A.M.C.F.		5	13	18	28	36	48	56	61	70	80	87	92														
LE ROY ... TERROT	250	1	5	20	38	56	74	91	104	119	137	150	167	184	201	212	227	241	258	276	294	312	330	349	366	384	
PAHIN ... PEUGEOT		2	17	34	48	66	83	97	112	120	137	153	170	185	201	216	233	240	265	283	299	315	332	349	365	382	
DAGONET ... PROF.		3	16	29	39	51	59	66	77	91	99	107	115	116	123	134	139	150	162	171	179	188	198	208	217	230	
LOYER ... PRESTER-JONGHI		4	22	41	60	78	97	118	135	146	165	184	206	222	241	263	270	271									
ROSSAT ... M.C. VERSAILLES		5	15	16	26	36	41	41	51	65	65	67	74	84	96	107	113	123	127	140	153	155	163	173	185	197	
LESELLIER ... A.M.C.F.		6	20	41	60	72	91	104	122	138																	
BOURA ... NORTON	350	1	23	48	69	89	101	122	142	164	184	204	226	245	268	289	312	330	353	371	392	412	432	453	472	491	
PATUELLI ... VELOCETTE		2	24	48	68	85	105	126	147	168	188	211	231	252	269	293	315	331	346	355	372	392	414	435	456	480	
FOUREL ... M.C. M-ALFORT		3	21	43	62	76	93	113	129	148	167	182	201	211	225	242	261	274	285	304	321	339	356	376	393	413	
POITTE ... PEUGEOT		4	17	34	53	69	85	102	118	136	151	166	182	197	212	229	244	259	272	289	305	314	326	342	357	370	
MARTINI ... N.S.U.		5	16	35	55	66	86	97	114	129	146	160	172	186	199	218	237	247	264	280	295	310	326	342	358	368	
DUBUET ... VELOCETTE		6	19	40	54	71	90	107	126	141	153	164	181	170	197	209	228	246	265	271							
TESSARI ... PRESTER-JONGHI		7	3																								
TABART ... M.C. PARIS	500	1	17	27	48	64	83	99	116	131	150	165	178	188	198	196	211	227	244	261	274	292	310	329	348	363	
RICHARDSON ... NORTON		2	19	43	65	82	105	113	135	154	176	194	210	232	250	268	268	268	268	268	268	268	268	292	315	339	344
BUNEL ... SOYER		3	11	19	31	35	49	59	74	76	86	96	103	107	121	132	142	157	168	181	190	209	220	234	249	266	
LAUER ... A.M.C.F.		4	19	33	50	60	68	83	86	87	95	108	126	133	151	167	173	188	199	206	210	212	227	238	240	246	
NARCY ... PEUGEOT		5	22	44	67	89	109	127	142	164	185	205	221	236													
HERZOG ... M.C. M-ALFORT		6	10	17	38	52	70	90	106	127	141	154	174														
CAPUCCIATI ... STELLA		7	5	24	41	53	63	73	82	88	108	122	122	125	127	127	143	143	153	153	156						
MASSAL ... SAROLEA		8	19	36	72	72	93	111	132	145																	
NONNERET ... SAROLEA		9	24	45	70	85	96	98																			
RUBEN ... M.C.F.		10	17	33	48	63	77	78																			
LEWANDOSKY ... N.S.U.		11	18	39	42																						
BALSA ... M.C.F.		12	24	32																							
KIEME ... ROYAL ENFIELD		13	21	31																							
L'HERITIER ... M.C. M-ALFORT		14	5	6																							
BARTHELEMY ... PRESTER-JONGHI	600 SIDE	1	18	36	48	59	67	84	102	119	136	154	173	191	208	227	236										
BERTIN ... MOTOCOMFORT		1	19	35	49	68	83	99	115	131	148	159	177	192	205	220	233	244	259	272	283	300	315	328	346	364	

CONSTRUCTEURS. FABRICANTS



COMMENT SOUSTRAIRE UNE BATTERIE A L'ACTION NÉFASTE DES VIBRATIONS ?

Sur une motocyclette, les vibrations sont généralement importantes, quoique le conducteur ne les perçoit que confusément. C'est le fonctionnement du moteur principalement, qui donne naissance aux vibrations.

Il en résulte que le cadre transmet à son tour, et en les amplifiant parfois, les vibrations à la batterie car celle-ci est relativement lourde et on ne peut la suspendre élastiquement de façon efficace. Or, on a constaté expérimentalement, pour qu'une batterie « tienne » à l'usage, qu'il ne fallait absolument pas que les plaques elles-mêmes de la batterie entrent à leur tour en vibration.

Lorsqu'une plaque vibre, les pastilles d'oxydes ou de sulfates de plomb qui constituent la partie active de la plaque, se détachent de leur support ; c'est le dépastillage ; la vie de la batterie en est considérablement raccourcie, comme bien l'on pense.

Les vibrations parviennent même, cela n'est pas rare, à provoquer la rupture des barrettes de connexion intérieure entre les plaques.

L'expérience a montré que pour une certaine surface de plaque, il est une épaisseur à ne pas dépasser, sans quoi la plaque présentant trop d'inertie, vibre à fréquence lente, mais avec de grandes amplitudes de déformation et le dépastillage est rapide.

C'est pour cette raison que Fulmen a adopté pour sa batterie Fulmen-moto des plaques aussi peu épaisses que possible ; le nombre de plaques par élément a été ainsi forcément augmenté (9 plaques par élément) et le prix de revient également, mais la batterie ainsi obtenue est sûre et absolument à l'abri des effets vibratoires.

Le montage intérieur bien étudié ajoute encore à la sécurité. La plaque utilisée, longue, étroite et mince, est maintenue sur tout son pourtour dans les rainures calibrées que porte le bac en verre de la batterie ; de plus, cette plaque est entourée d'un bracelet en caoutchouc qui amortit tout déplacement latéral et toute déformation.

Le choix du mode de montage que nous venons de décrire est l'une des multiples raisons qui confèrent longue durée à la batterie Fulmen-Moto.

LE MÊME MOTEUR QUE CELUI DU BOL D'OR

Les Etablissements Mandille et Roux nous communiquent que les vélomoteurs MR de leur fabrication sont livrés à la clientèle avec le même moteur Sachs 98 cmc., 2 vitesses et débrayage, que celui qui a gagné le Bol d'Or et qui détient le record avec 1.504 km. en vingt-quatre heures, et ceci au prix de 1.695 francs ».

Au cours de l'essai de la 2 cylindres Zündapp, nous faisons allusion à un essai prochain de la 4 cylindres. Nombre de lecteurs se montrent impatients à son sujet. Nous-mêmes l'espérons prochain. Voici, en attendant, une vue d'ensemble de la machine. Grâce à sa conception on remarquera que malgré ses 4 cylindres la Zündapp conserve sa ligne dégagée et ne fait aucunement « mastoc »

REMERCIEMENTS A YVEL

Ci-dessous, ainsi que nous l'annonçons d'autre part, voici la lettre que Bertin a écrite aux fabricants de la lampe Yvel, en témoignage de satisfaction pour la « Granilux A.S. ».

Monsieur,
Il m'est très agréable de vous remercier des lampes Yvel Granilux A.S. à ampoule en verre jaune que vous avez eu l'amabilité de me remettre pour ma course du Bol d'Or.

Après avoir ressenti la fatigue provoquée par des lampes blanches, j'ai été heureux de constater, vers la fin de la nuit, avec l'emploi des lampes jaunes, une amélioration très sensible de la visibilité et un délasserement de ma vue. En même temps, je distinguais bien mieux les sinuosités de la route et les délimitations du circuit.

Avec mes remerciements, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

« LE CATALOGUE DES CATALOGUES 1935 »

Le classique « Catalogue des Catalogues » paraît pour la 29^e année (600 pages illustrées).

Il donne les prix et caractéristiques de toutes marques françaises et étrangères : Motos, voitures, tourisme, véhicules industriels (camions, tracteurs routiers et agricoles, gazogènes) et accessoires. En outre, il publie les caractéristiques et n^{os} de châssis Tourisme et Véhicules industriels antérieurs à 1935 ; Code de la route avec ses modifications, Renseignements utiles ; Déclarations, impôts, etc. ;

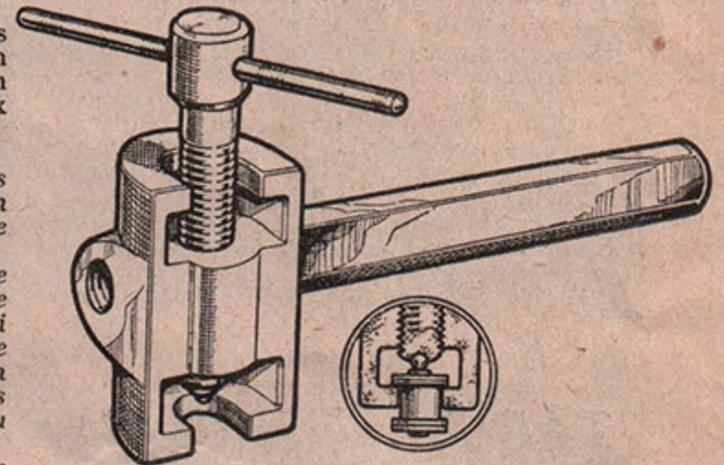
Comme nous l'avons fait savoir précédemment, Pierre Psalty trop à l'étroit dans son magasin du boulevard Péreire s'est installé avenue des Ternes. Il dispose désormais d'un vaste hall et de claires vitrines où pourront être mises en valeur les belles motos qu'il représente : Royal-Enfield et N. S. U. L'arrière magasin est installé pour les pièces de rechange de ces deux marques et également pour les pièces Harley-Davidson dont Pierre Psalty a toujours un stock pour répondre immédiatement à toutes demandes de Paris ou de Province.

adresses des principaux fournisseurs de l'Automobile et Tableaux de Réglage des principales marques automobiles.

D'un format pratique, il est indispensable à tous : constructeurs, agents, commissionnaires, garagistes, acheteurs divers, pour toutes opérations : achat, vente, échange.

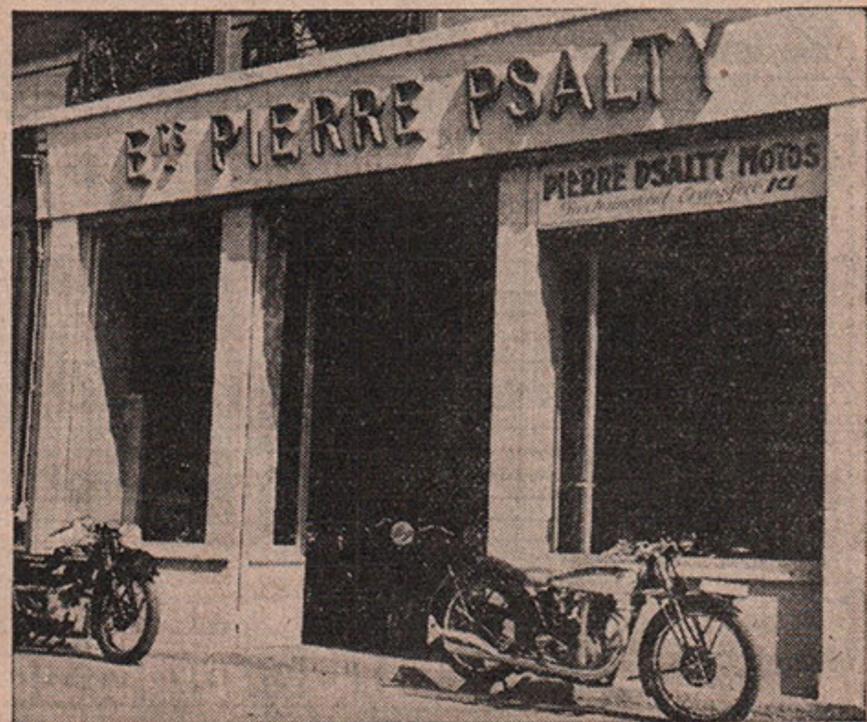
LE DÉRIVE-CHAINES EKA

La plupart des dérive-chaines actuellement existants sont ou encombrants, ou chers, ou spéciaux pour une dimension de chaîne déterminée. L'idée maitresse qui a dirigé Edmond Kahn lorsqu'il a établi son dérive chaînes Eka a été la production d'un appareil n'ayant aucun des défauts sus énoncés, c'est-à-dire étant de dimensions réduites, d'un prix suffisamment bas sans nuire à la qualité et convenant à toutes les chaînes, quelles que soient leurs dimensions ou leur système de rivetage. Il a parfaitement réussi et le dérive-chaines Eka se présente sous la forme d'un petit appareil, dont le corps est



Le dérive chaîne réversible Eka. Dans le médaillon, on voit comment opère l'appareil, et la bille inusable sertie dans la vis.

de la grosseur d'un bouchon ordinaire, muni d'un manche démontable d'une huitaine de centimètres de longueur. Une fois démonté, il tiendrait dans un gousset de petites dimensions. Nous ne nous étendrons pas sur son principe de fonctionnement, le cliché accompagnant cette description étant plus éloquent qu'elle-même. Une fois de plus, Edmond Kahn a fait preuve de sens pratique et d'une connaissance approfondie des besoins du motocycliste.



UN BON MOTOCYCLISTE A DE L'XPÉRIENCE : AVANT LES CINQ MILLE PREMIERS KILOMÈTRES, MOTO ET PILOTE SONT EN RODAGE

LES CLUBS

M.C. PARIS

Chaque dimanche une sortie

La sortie du 19 sur Sainte-Mesme a été contre toute attente favorisée par un temps superbe. Le matin, promenade en forêt, cueillette de muguet et jeux divers. Après un excellent déjeuner, départ groupé pour aller voir Bordeaux-Paris.

Dimanche 26 : Sortie sur Laigle : Sur invitation de l'A.M.C. Aiglon. 2 départs : samedi 15 heures et dimanche 5 heures (très précises) Porte Maillot : Regroupement à la Queue les Ivelines. Arrivée à l'Aigle à 8 h. 30. A 10 h. 30, grand Gymkana doté de nombreux prix : Après déjeuner : Courses sur l'hippodrome du Buat. Entrée gratis pour les membres du M.C. Paris.

CLUB MOTOCYCLISTE COURBEVOISIEN

L'ANCIEN champion motocycliste, Paul Pean, et Président du Club Motocycliste de Courbevoie, est heureux d'informer tous ses camarades sportifs et touristes qu'il organise le grand Prix 1935 du C.M.C., toutes catégories, le dimanche 7 juillet prochain, sur la piste et le circuit routier de Monthléry.

Différentes coupes offertes par de grandes firmes et de nombreux prix divers viendront récompenser les coureurs ayant obtenu les meilleurs classements de la journée.

Les épreuves commenceront à huit heures et se termineront vers 12 heures. Les inscriptions pour prendre part aux nombreuses compétitions, seront reçues à partir du 20 mai chez M. Pean, 16 rue Eichemberger, à Puteaux, et jusqu'au 1^{er} juillet inclus.

A l'occasion des fêtes de la Pentecôte, le C.M.C. se rendra en très grand nombre à Cabourg. Des prix spéciaux ont été consentis pour tous les membres du club.

Paris-Genève-Paris est envisagé pour courant juillet. Cette longue randonnée servira d'épreuve de régularité. Une journée complète de repos est prévue à Genève pour visiter la ville et ses environs.

A l'occasion du 14 juillet, notre dévoué Président présentera son Club dans différents quartiers de Courbevoie où auront lieu quelques démonstrations motocyclistes, gymkanas, courses de ralenti, etc.

DANS LES T.C.R.P.

L'AMICALE Motocycliste et automobiliste des Transports (A.M.A.T.), organise pour le dimanche 25 mai 1935, une sortie touristique sur Paris (Place d'Italie) Maleherbes. Rendez-vous 7 h. 30, brasserie Rozès, angle avenue d'Italie. Isolés cordialement invités. Permanence tous les vendredis, de 21 heures à 23 heures, 4, boulevard de Magenta (10^e).

SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN

La sortie du 19 mai sur Montgrésin, avec ses deux départs a été des plus réussies.

Dimanche 26 mai, sortie pique-nique sur Boissy-le-Cutté. Rendez-vous Porte d'Italie. Départ du matin à 8 h. 30. Départ de l'après-midi à 13 h. 30. Prendre la N.5, entre Essonnes et Plessis-Chenet, prendre la G.C. 191 direction Etampes jusqu'à Boissy-le-Cutté. Des distractions diverses sont prévues. Isolés amicalement invités. Renseignements tous les mercredis au siège social (21 h.) 14, rue Vitruve (20^e) et tous les jours à la Permanence 46, rue des Orteaux (20^e). Tél. Roq. 37-13.

HIRONDELLE MOTO-CLUB

L'H.M.C. organise dimanche 26 mai 1935, une sortie sur Esbly. Les membres du club sont invités à se trouver au rendez-vous à 9 heures à la section d'Issy 34, avenue de la République, et à 9 h. 15 à la section de Malakoff, 107, route de Montrouge. Les isolés sont invités à se joindre à l'organisation. Pique-nique. Concours photo.

NOS PRIMES

de
remboursement d'abonnement

A l'occasion des fêtes de la Pentecôte nous continuerons à consentir à nos abonnés, sur les primes de remboursement d'abonnement, une

REMISE DE 20 %



Quelques membres de l'U.M. de Strasbourg, bloqués par la neige sur la route des crêtes.

LE SPORT

LES ÉPREUVES DE DEMAIN

LE CIRCUIT D'ORLÉANS

A.M.C. Orléanais et A.C. du Centre

CRÉÉ en 1929 par l'A.M.C.O. le « Circuit d'Orléans » qu'organise l'Automobile-Club du Centre (section du Loiret) et l'Amical Motor-Club Orléanais, se disputera cette année pour la septième fois, demain 26 mai à partir de 13 heures.

Cette épreuve — qui a connu, depuis sa création, des formules et des parcours divers — se dispute désormais et depuis trois années dans la ville même, sur les bords de la Loire, et comporte un parcours de 3 km. 600 qui comprend deux superbes lignes droites : quais de la Madeleine-Saint-Laurent-Faubourg Madeleine et de beaux virages dont un en S. Elle est ouverte aux motocyclistes, amateurs et professionnels.

Les concurrents seront divisés en catégorie et disputent pendant les temps qui leur sont impartis : 1/2 heure pour les motocyclistes amateurs 3/4 d'heure pour les professionnels.

Le « Circuit d'Orléans » a toujours remporté un éclatant succès qui chaque année s'accroît et, cette année encore, le nombre et la qualité des engagés laissent supposer qu'il en sera de même. Aussi nous vous engageons à faire le déplacement à Orléans pour assister au Septième « Circuit d'Orléans » la plus belle manifestation automobile et motocycliste dans sa formule. 35 engagements sont venus récompenser les efforts des organisateurs, tant en professionnels qu'en amateurs, et le lot des concurrents est relevé puisque chez les amateurs on relève les noms de Dubreuil et Tabart, et chez les professionnels, ceux de Monneret, Onda, Terigi et Narcy en 500 cmc. Coulon et Onda en 350 cmc., Roulin, Coulon, Onda, Narcy en 250 cmc. et Terigi et Coulon en 175 cmc.

Voici d'ailleurs la liste complète des engagés

Amateurs : 1^{re} course, 1/2 heure

1^{re} Série : 175 cmc

2. Radideau, 4. Menant, 6. Renea.
2^e Série : 250 cmc.
8. Galey, 10. Le Roy, 12. Lechevallier.
3^e Série : 350 cmc.
14. Robert Marcel, 16. Gandrille, 18. Marlet, 20. Janvier.

4^e Série : 500 cmc.

22. Sauvetre, 24. Dubreuil, 26. Richardson, 28. Tabart.
30. Beaudoin, 32. Thauvin, 34. Granger.

Professionnels : 2^e course, 3/4 d'heure

1^{re} Série : 175 cmc.

40 Terigi (M.M.), 42. Capet (X.), 44. Coulon (Terrot)
2^e Série : 250 cmc.
46. Narcy (Peugeot), 48. Bourquin (Monet-Goyon).
50. Onda (Magnat Debon). 52. Roulin (Clément-Guzzi)
54. Coulon (Terrot) 56. Lesellier (Rudge).

3^e Série : 350 cmc.

58. Naudon (Vélocette), 60. Coulon (Terrot), 62. Onda (Magnat-Debon).

4^e Série : 500 cmc.

64. Camille Narcy (Peugeot), 66. Robert Pahin (Peugeot), 68. Lafon (Saroléa), 70. Terigi (Sunbeam), 72. Onda (Magnat-Debon), 74. Monneret (Saroléa).

LE CIRCUIT DE PARIS

M.C.D. 26 Mai

Le Moto-Club Dyonisien organise pour la huitième fois sa grande épreuve de régularité appelée Circuit Motocycliste de Paris.

Il aura lieu cette année, le 26 mai prochain avec le concours de la presse sportive, de l'office municipal des sports, des commerçants de Saint-Denis et placé sous

CALENDRIER

26 mai

Circuit d'Orléans (A.M.C. Orléanais et A.C. du Centre).

2 juin

Grands Prix de France.

6 juin

Circuit de Bourges (M.C. du Berry, avec le concours de Moto Revue).

le patronage de l'Amicale des Clubs motocyclistes indépendants.

Cette épreuve de 204 km. ayant pour parcours, comme son nom l'indique, le tour de Paris par Enghien, Pontoise, Meulan, Aubergemille, Le Pontel Trappes, Monthléry, Corbeil, Lissy, Claye-Souilly, Le Mesnil-Amelot et Arnouville, démontrera une fois de plus la technique du coureur ainsi que la marche régulière de la machine. Les possesseurs de petites motos ont autant de chances que ceux qui ont des 1.200 cmc. puisque c'est une épreuve de régularité où l'avance et le retard sur l'horaire sera pénalisé de un point par seconde. Les contrôles seront secrets, invisibles et illimités ; le port du casque est obligatoire, même pour les passagers, à l'exception des voitures. Le silencieux est aussi obligatoire pendant toute la durée de la course et du défilé dans Saint-Denis. Les moyennes à tenir seront de 36, 40, 45, 55 et 60 au gré du concurrent.

En outre, grâce à l'Office municipal des sports de Saint-Denis et d'accord avec M. Lambert, directeur de la piste municipale de Saint-Denis, le M.C.D. est heureux d'annoncer aux futurs concurrents que l'arrivée réelle se fera au vélodrome de Saint-Denis, route de Gonesse ; là, chaque concurrent fera un tour et viendra ranger sa machine sur la pelouse en attendant le résultat qui sera proclamé sitôt le dernier concurrent entré.

ÉPREUVES À VENIR

LE CHAMPIONNAT D'ENDURANCE DU MOTOR UNION DE LIÈGE

31 mai, 1^{er} et 2 juin

AINSI que nous l'avons annoncé précédemment, le Motor Union de Liège organise les 31 mai, 1^{er} et 2 juin son championnat d'endurance sur un parcours total de 2.435 km. avec départ et arrivée à Liège. L'itinéraire comporte des passages dans les contrées les plus pittoresques de la Suisse, de l'Italie et de la France. Chez nous notamment il passe par : Thionville, Metz, Sarrebourg, Saverne, Strasbourg, Sélestat, Colmar, Mulhouse, puis la Suisse. Ensuite retour en France par Sospel, le col de Braus, Nice, Puget-Théniers, col de la Cayolle, Barcelonnette, Col de Vars, Briançon, Col du Lautaret, Bourg d'Oisans, Grenoble, Lyon, Tarare, Roanne, Moulins, Nevers, Pougues-les-Eaux, Cosne, Briare, Montargis, Nemours, Fontainebleau, Melun, Meaux, Soissons, Laon, Vervins, Avesnes et Maubeuge et retour en Belgique vers Liège.

En résumé une fort belle et très intéressante épreuve dans laquelle sont déjà engagés les pilotes de Gnome-Rhône : Naas, Bernard, Bourguin, sans compter les nombreux engagements venant d'Allemagne, de Hollande et bien entendu de Belgique.

Les prix sont importants puisque tant en solo qu'en sidecar, les prix suivants sont alloués : 750 francs au premier, 500 au deuxième et 250 au troisième sans compter les coupes et prix en nature.

Engagements

On peut encore envoyer son engagement aujourd'hui 25 mai dernier délai (la date de la poste faisant foi) au Motor Union de Liège, 4, Place du Maréchal Foch, à Liège.

Le prix de l'engagement est de 250 francs belges pour les solos et 300 francs belges pour les sidecars.

LES GRANDS PRIX DE FRANCE

LE 2 juin prochain, auront lieu à l'Autodrome de Monthéry, avec le concours du journal *L'Auto* et la collaboration de l'A.C. de l'Île-de-France, les 19^e Grands Prix de France, incorporant le VIII^e Championnat National Motocycliste Interclubs Amateurs.

Les inscriptions sont ouvertes jusqu'au 27 mai à 22 h. et les règlements homologués par les deux Fédérations sont à la disposition des intéressés.

CIRCUIT DE BOURGES

M.C. du Berry avec le concours de Moto-Revue
9 juin

C'EST le dimanche 9 juin, jour de la Pentecôte, que se courra cette année cette belle épreuve qu'est le Circuit de vitesse motocycliste de Bourges.

Nous rappelons que le circuit a une longueur de 1.600 mètres, il comporte 3 virages en équerre, un virage en S et un virage en épingle à cheveux.

Les engagements sont ouverts depuis le 1^{er} avril et seront clos le 31 mai. Les nombreuses demandes déjà reçues témoignent de l'intérêt porté à cette manifestation par le monde sportif.

Les engagements seront clos le 31 mai à minuit à droits simples, ils seront recus du 1^{er} au 6 juin à droits doubles, mais aucune prime de départ ne sera allouée ces retardataires.

Règlements sur demande au bureau sportif de *Moto Revue*.

LE 13^e GRAND CIRCUIT DES VOSGES

M.C. et A.C. d'Alsace — 9 juin

CETTE belle épreuve annuelle ouverte aux automobilistes et motocyclistes se déroulera pour la treizième fois, le dimanche 9 juin. Elle est organisée par l'Automobile-Club d'Alsace et le Moto Club d'Alsace-Lorraine, conformément au code sportif international de l'A.I.A.C.R. et au règlement de l'Automobile-Club de France et comporte une épreuve de tourisme et de régularité.

Le Circuit des Vosges qu'on se plaît à comparer à la Coupe des Alpes sera disputé sur un parcours de 453 kilomètres ne comprenant pas moins de 16 cols dépassant l'altitude de 900 mètres; le plus haut, le Grand Ballon atteignant 1.424 mètres.

Cette année, 2 épreuves accessoires serviront à départager les ex-æquo à savoir une course de côte avec départ et arrivée lancée et une épreuve de vitesse en palier sur les 5 kilomètres du circuit Innenheim-Dantzheim; une autre innovation est la formule d'épreuve par invitation et son élargissement à forme internationale.

Les concurrents partiront de Strasbourg pour emprunter l'itinéraire suivant :

Lingosheim (départ), Obernai, Hohwald, Col de Fouchy (610 m.), Col de Bagenelles (995 m.), Col du Bonhomme (949 m.), Col de Luspach (977 m.), Col de la Schlucht (1.159 m.), Markstein (1.200 m.), Grand

Ballon (1.424 m.), Vieil Armand (948 m.), Cernay, Ballon d'Alsace (1.178), Col de Bramont (1.197 m.), le Rainkopf (1.304 m.), Col de la Schlucht (1.159 m.), Col de Wettstein (800 m.), Aubure Villé (Parc fermé), Col de la Charbonnière (960 m.), Innenheim Strasbourg, arrivée.

Pour les motos, la classification va de 175 cmc. à 1.000 cmc. avec une moyenne variant de 36 à 55 kilomètres, deux catégories spéciales pour les sidecars et cyclecars sont prévues.

En outre l'Automobile-Club d'Alsace allouera une indemnité de 325 francs à tous les concurrents qui se présenteront dans les délais fixés au parc fermé et leur offrira un panier-repas ainsi qu'un dîner en commun le dimanche soir à Stasbourg. Les droits d'engagements sont gratuits.

En ce qui concerne les motocyclettes les engagements sont de 50 francs par machine pour les amateurs et 150 fr. pour les professionnels, engagements qui seront remboursés aux concurrents terminant l'épreuve. De nombreux prix de valeur et en espèces sont offerts ainsi que plusieurs coupes.

Grâce à ces innovations, le 13^e Grand Circuit des Vosges, est appelé à connaître cette année un intérêt tout particulier; plusieurs engagements de l'étranger sont déjà parvenus au club organisateur. Les engagements seront irrévocablement clos le lundi 27 mai, pour les automobiles et le samedi 25 mai pour les motos, sidecars et cyclecars.

GREINER.

TOUTES LES CARTES ROUTIÈRES A LA MAISON DE LA MOTO

LE BOL D'OR MAROCAIN

LE Maroc va avoir aussi son Bol d'Or, à l'instar de celui de France.

Le Moto Club Casablancais, sous le patronage du journal *La Vigie Marocaine* et du Comité des Fêtes d'Ain-Seba, organise pour la Pentecôte, le Bol d'Or Marocain sur le circuit où se déroule le dernier Grand Prix.

Les motocyclistes marocains vont donc partir aussi pour leurs 24 heures, et nombreux seront les concurrents, parmi lesquels les meilleurs pilotes du pays.

Dans les milieux motocyclistes de chaque ville, l'on entend parler de cette épreuve, et de nombreux motards feront le déplacement jusqu'à Casa.

Nul doute que le premier Bol d'Or ne remporte un vif succès.

Ch. MAGNE.

COURSE DE COTE DE LIMONEST

LE Moto-Club de Villeurbanne organise le 16 juin la belle épreuve de côte de Limonest inscrite au calendrier national, épreuve de vitesse réservée aux motocyclistes professionnels et amateurs, Français et étrangers, possesseurs des licences de l'U.M.F.; elle est ouverte aux motos 125 cmc., 175 cmc., 250 cmc., 350 cmc., 500 cmc., 750 cmc., et 1.000 cmc.; aux motocyclettes, avec sidecars 350 cmc., 600 cmc. et 1.000 cmc.

Clôture à droits simples le 1^{er} juin et à droits doubles le 10 juin. Les motocyclistes intéressés par cette épreuve sont donc priés de faire parvenir leurs engagements sans retard à M. Arbaud 41, rue de la Bourse, à Lyon.

De nombreux prix en espèces sont attribués à cette épreuve et une prime intéressante sera versée à celui qui battra le record établi par le regretté Eddours.

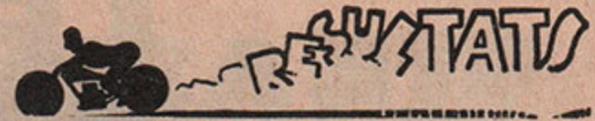
NOTRE ORGANISATION

UNE COURSE SUR PRAIRIE

Samedi 29 juin

6.000 fr. de prix

Moto Revue organise pour le samedi 29 juin, de 21 heure à 21 h.30, à l'occasion d'une soirée populaire qui sera une des plus belles manifestations de la saison de Paris, une course sur prairie, au Bois de Boulogne. Les règlements sont actuellement en préparation. De nombreux prix en espèces et en nature sont prévus; le nombre des participants est limité. La distance à parcourir sera de 50 kilomètres environ. Que ceux que la question intéresse nous envoient leur demande de règlement dès la semaine prochaine et ceux-ci leur seront adressés dès homologation par l'U.M.F.



COURSE DE COTE DE PONT REAN

CETTE épreuve qui a lieu chaque année aux environs de Rennes fut organisée dimanche dernier par le M.C. Rennais sur un kilomètre de côte. Coulon sur Terrot se montra le meilleur en 175, 350 et 500 cmc. Résultats :

125 cmc. — 1. Ameline (U.A.M. Dinan), 1' 22" 4/5 (moy. 43 km. 478).

175 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 42" 3/5 (moy. 84 km. 070)

250 cmc. — 1. Bitel (U.A.M. Dinan), 49" 45 (moy. 72 km. 289).

350 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 35" 1/5 (moy. 102 km. 273)

500 cmc. — 1. Coulon (Terrot), 34" (moy. 105 km. 882).

1.000 cmc. — 1. Cizaire (M.C. Rennais), 45" 3/5 (moy. 82 km. 569).

Sidecars 350 cmc. — 1. Tillou (M.C. Rennais) (moy. 60 km.).

Sidecars 600 cmc. — 1. Forgeais (M.C. Rennais) 53" 1/5 (moy. 67 km. 869).

COURSE DE COTE DE FALICON

DIMANCHE dernier le Moto-Club de Nice organisait sa traditionnelle course de côte de Falicon. Comme les années précédentes, cette épreuve a obtenu un brillant succès. Gratifiée d'un temps superbe, l'épreuve sous la formule intime réunissait un grand nombre de jeunes aspirants parmi lesquels nous notons : Bertoni, Ottolenghi et Romana. Les chronomètres du départ, MM. Georges et Billatra avec ceux de l'arrivée MM. Dutoit et Tordo assuraient le classement. Disons en passant que Bertani, frisa de près le record détenu par Onda (professionnel). A l'issue de la réunion un banquet servi au Thé de la Reine, au cours duquel eut lieu la remise des prix, clôturait cette journée sportive. Le cadre unique de Falicon avait attiré une foule nombreuse qui avait profité de la journée copieusement ensoleillée pour déballer les paniers sur l'herbe. M. T. netti, vice-président du club organisateur, a une fois de plus obtenu un brillant couronnement de ses efforts pour le bien du club et de nombreux agents de la région.

Voici le classement :

125 cmc. — 1. Romana.

175 cmc. — 1. Ottolenghi 2. Mariane.

250 cmc. — 1. Calviera 2. Fraudi.

350 cmc. — 1. Bertoni, 2. Castellani.

500 cmc. — 1. Guasco, 2. Jeanneret.

Side 600 cmc. — 1. De Castello.

Bertoni enlève la coupe du M.C.N. pour le meilleur temps de la journée, tandis que Guasco emporte la coupe Berger pour le deuxième meilleur temps. NOEL.

RALLYE DE 6 HEURES DE L'AMICALE MOTOCYCLISTE D'ALSACE

CETTE épreuve d'ouverture s'est disputée dimanche matin sous une pluie battante, elle connut néanmoins un beau succès. 19 concurrents se présentèrent au départ. L'indépendant Riebel parcourut, arrêts compris, le plus grand kilométrage, soit 210 kilomètres. Voici les résultats :

350 cmc. — 1. Riebel, 210 km.; 2. Schuber, 206 km.

3. ex æquo Maller, Dall Koerke Wirth, 150 km.

500 cmc. — 1. Feldmann (A.M.A.), 172 km.; 2. ex æquo Graf, Knecht Voltzenlogel (U. motocycliste Strasbourg); 5. Kuntzmann (A.M.A.).

Sidecars. — 1. Barthelmann (A.M.A.), 172 km.; 2. ex æquo Schehr, Erdich, Schlosser, Hessmer (U.M. Strasbourg); 6. Wieber (A.M.A.).

Au classement par clubs, l'Union motocycliste de Strasbourg vient en tête avec 1.650 km. devant l'Amicale Motocycliste d'Alsace, 604 km.

Après l'arrivée, le président de l'Amicale, M. Wiebert avait convié les concurrents et les représentants de la presse à un vin d'honneur.

PARIS-AUXERRE-PARIS

ORGANISÉE dimanche dernier par l'U.S. Métro, cette épreuve a obtenu un excellent succès. 80 partants.

Résultats :

1. Guinard (indép.), 3 pts; 2. Beuve (L.M.C.), 5 pts;

3. Pfeiffer (L.M.C.), 6 pts; 4. Lacour (Palaiseau), 9 pts;

5. Bazou (Métro), 11 pts; 6. Givernaud (St-Denis), 11 pts;

7. Quenardel (M.C.B.O.), 17 pts; 8. Bénard (Corbeil), 18 pts;

9. Frenot (Corbeil), 20 pts; 10. Millet (U.S.M.), 21 pts;

11. Bourquin (Corbeil), 21 pts; 12. Hugo (St-Denis), 25 pts;

13. Havel (U.S.M.), 28 pts;

14. Martin (Corbeil), 32 pts; 15. Alalinarde (Villeneuve), 33 pts, etc.

Le Challenge U.S. Métro (1) au M.C. Dionysien, 41 pts, avec Demerson, Givernaud, Hugon; 2. M.C. Corbeil-Essonnes, 42 pts.

Le Challenge U.S. Métro (2) au M.C. de Corbeil-Essonnes, avec Bénard, Frenot, Bourquin et Martin, devant le Lutèce M.C. et le M.C. Dionysien.

Le Challenge principal, Challenge Georges About, au M.C. de Corbeil-Essonnes, avec Bénard, Frenot, Bourquin et Martin, devant l'U.S. Métro et le Lutèce M.C.

DIJON-PARIS-DIJON

Clot sur Terrot 500 cmc. remporte le 1^{er} Prix de l'épreuve

Le Challenge (Coupe du président et du secrétaire) est remporté par l'U.M. Dijonnaise.

1. Clot 2. Millot, 3. Prost, 4. Rousset, 5. Royer 6. Paulet, 7. Trenta, 8. Visseria, 9. Maire, 10. Fontaine, 11. Dury, 12. Jacques, 13. Lambert, 14. Clavin, 15. Arbinet, 16. Putignon, 17. Pigot, 18. Quadri, 19. Rondé, 20. Blanchard, 21. Bauche, 22. Viard, 23. Cortot, 24. Vacherot, 25. Fleutelot, 26. Guiberteau, 27. Rose 28. Rameau, 29. Béjot.

ON DEMANDE DES ACROBATES

Nous recherchons, pour exhibition lors d'une réunion sportive, quelques acrobates motocyclistes. Ecrire avec références à la « Maison de la Moto ».

TRIOMPHE DE B.S.A. AUX SIX JOURS D'ECOSSE

Cette course de Six-jours, le concours de régularité le plus sévère qui soit disputé dans les îles Britanniques, a vu un triomphe complet de l'équipe B.S.A. Riley, sur un des nouveaux modèles R. 35. 4 a fait la meilleure performance en 350 cmc. D'autre part Miss M. Cottle a réalisé la meilleure performance féminine, sur une 350 cmc. à culbuteurs. En outre, l'équipe B.S.A. a remporté les plus hautes récompenses, soit quatre Coupes d'Argent.

LE BIDON DE DEUX LITRES

Sur la route de Tours, entre la côte du Tertre Rouge et le virage de Mulsanne, l'Union Auto-Cycliste de la Sarthe a organisé un concours du « bidon de deux litres » qui a donné les résultats suivants :

1^{re} catégorie (vélomoteurs et motos 175 cmc.). — 1. Chéramy (Dollar), 98 km. 020 ; 2. Coubard (Automoto), 44 km. 500.

2^e catégorie (250 cmc.). — 1. Daniau (Peugeot), 104 km. 025 ; 2. Laude (Automoto), 68 km. 320.

LE BOL D'OR DES CYCLECARS

Le « Bol » des cyclecars, qui se disputait samedi et dimanche derniers, en même temps que celui des voitures, n'avait réuni que cinq engagés, et quatre seulement se présentèrent au départ : Fleury, Morignot et Gaudichet en 1.100 cmc. et Rossignol, sur L.-R. Jap en 500 cmc. Ces quatre courageux ont droit à toutes les félicitations, car le fait de partir pour 24 heures par un temps aussi exécrable que celui sous lequel fut donné le départ, dénote un amour du sport profondément ancré. D'autant plus que rien ne laissait supposer que le temps pourrait s'éclaircir si peu que ce fut... on eut même de la neige ! Et pourtant les records des deux catégories furent battus par les deux seuls « rescapés » qui terminèrent.

Il n'y a, au fond, que peu de choses à dire sur la course elle-même. Le temps qui était, nous l'avons dit, épouvantable au départ, s'éclaircit, contre toute espérance vers la tombée de la nuit et la journée de dimanche fut ensoleillée.

3^e catégorie (350 cmc.). — 1. Froissard Germain (Gillet d'Herstal), 114 km. 910 (meilleure performance) ; 2. Pérou (Terrot), 110 km. 850 ; 3. Raymond Froissard (Magnat-Debon), 109 km. 800 ; 4. Ernou (Gillet d'Herstal), 90 km. 730 ; 5. Monnier (Dollar), 87 km. 400 ; 6. Favières (Automoto), 86 km. 270 ; 7. Barbot (Peugeot), 83 km. 270 ; 8. Bellenfant (Peugeot), 78 km. 130 ; 9. Anfray (Terrot), 73 km. 420 ; 10. Beuvier (Automoto), 60 km. 972.

4^e catégorie (500 cmc.). — 1. Blin (Motobécane), 90 km. 450 ; 2. Coutelle (Terrot), 73 km. 553 ; 3. Gaston Froissard (Motobécane), 72 km. 430.

5^e catégorie (sidecars cmc.). — 1. Heurteloup (Dollar-Bufflier), 69 km. 660 ; 2. Nicolas (Automoto-Bufflier), 69 km. 110.

Hors catégorie (cyclecar 2 CV). — D^r Collière (Salomon) 54 km. 450.

L'Équipement des machines du Bol d'Or

Kratzer sur M.R. et Bertin sur sidecar 600 Motoconfort-Bernardet avaient fait confiance au pneu Hutchinson.

Il convient de signaler que les robinets jiltres Otom et les tubulures incassables, Tubotom équipaient la Terrot de Texier première des 175 et la Peugeot de Poitte. Inutile d'ajouter qu'ils n'eurent aucun ennui de ce côté.

NOTRE SERVICE DES RECOURS

se charge pour tous nos lecteurs sans aucuns frais préalable, 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.

Pour écarter tout danger d'ennuis de transmission, les deux premiers des 125 cmc. Kratzer et Venin sur M.R. avaient adopté la chaîne Vita. Il est de fait qu'ils obtinrent toute satisfaction.

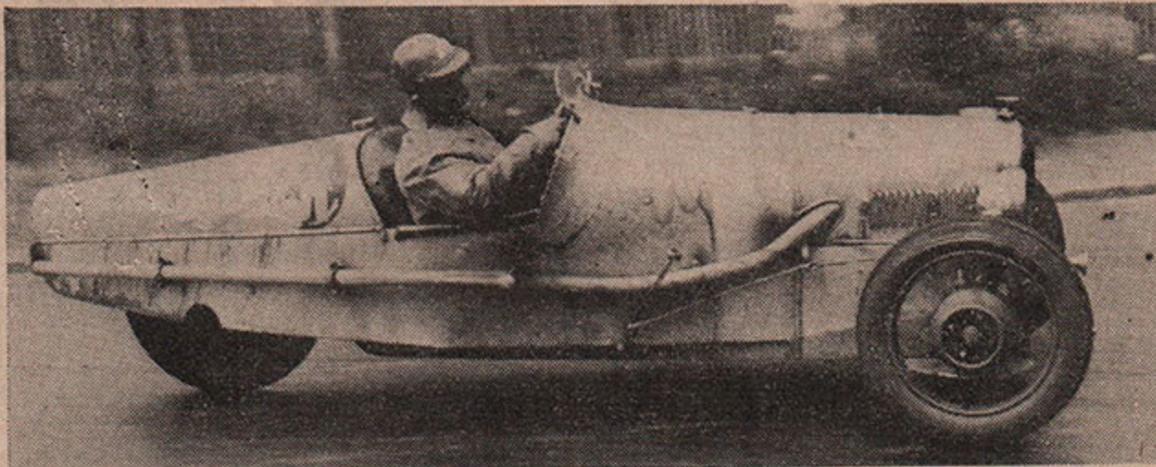
Les lampes Yvel Granilux A.S. à ampoule sélective ont donné au Bol d'Or toute satisfaction aux deux coureurs, Fourel, premier des amateurs toutes catégories et Bertin, premier des sidecars 600 cmc., qui se félicitent de les avoir employés. On pourra d'ailleurs lire dans notre page des fabricants, la lettre que Bertin a spontanément écrite aux fabricants de la lampe Yvel.

Pendant que nous parlons Eclairage, signalons la sportivité des Directeurs des Accus Baroclem. Baroclem avait un stand de ravitaillement au Bol d'Or des motos.

Outre que Baroclem assura impeccablement l'éclairage des postes de commissaires dispersés au long du circuit, outre les coureurs qu'il équipait, son stand copieusement muni de batteries de secours était ouvert à tous les concurrents pouvant être en difficulté d'éclairage et ce, sans considération de marque ou de concurrence. Rendre service à tous, sans souci immédiat de considérations commerciales ou publicitaires, n'est-ce pas, en vérité un geste sportif à souligner et qui démontre bien que MM. Barreau et Clément appartiennent réellement à la grande famille des motocyclistes.

Enfin signalons toujours dans le domaine de la lumière les services qu'a rendus la lampe portative des Etablissements Le Foll, qui équipait une des motos officielles et qui lui a procuré toute la nuit, sans l'aide des phares, un éclairage puissant et sans défaillance.

Cette lampe réglable à volonté, livrée avec un support permettant de la fixer partout, est luxueusement présentée. D'une utilité incontestable et s'adaptant à toutes les circonstances, elle est à recommander, son prix modique la mettant à la portée de toutes les bourses.



Ci-dessus, Morignot, 1^{er} des cyclecars 1.100 cmc.

Ci-dessous, Rossignol (L.R. Jap), 1^{er} des cyclecars 500 cmc.

Les deux concurrents qui furent éliminés, le furent par des incidents mécaniques. Gaudichet cassa plusieurs carburateurs et fut contraint d'abandonner. Quant à Fleury, le vainqueur de l'an dernier, une avarie d'embrayage le mit hors de combat vers midi, c'est-à-dire au bout de 18 heures de course.

Classement

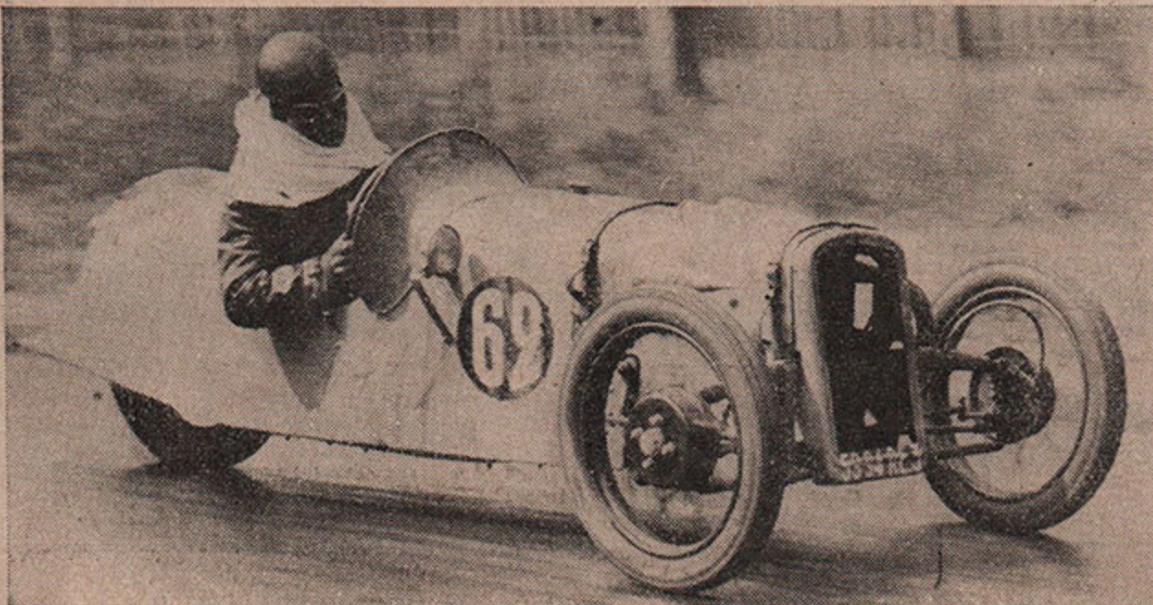
Cyclecars, 3 roues, 1.100 cmc.

1. Morignot (X...) 1932 km. 240, moyenne : 80 km. 510. Record battu. (Ancien record : 1.763 km. 960 par Sandford, sur Sandford, en 1932.)

Cyclecars, 3 roues, 500 cmc.

1. Rossignol (L.R. Jap), 1.498 km. 467, moyenne : 62 km. 436. Record battu. (Ancien record : 1.350 km. 400 par Albert, sur Trelba en 1934.)

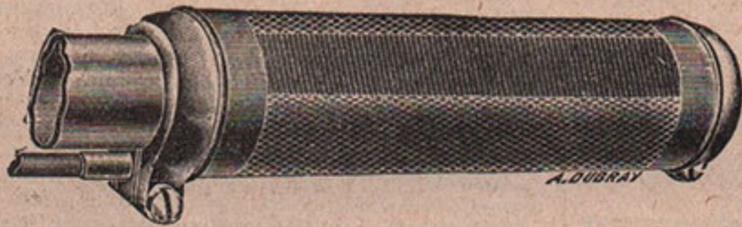
Le Bol d'Or Automobile
Dans le n° de juin de
L'ACTUALITÉ AUTOMOBILE
Compte rendu complet,
nombreuses photos et croquis
techniques.



Pour monter instantanément une
véritable poignée tournante

AMAC

type Tourisme
ou type Course
il ne vous en coûtera plus que
Frs. 45



et vous aurez une machine **MODERNE**
GUIDON-BLOC complet AMAC
pour échange avec poignée tournante
Chromé: **Frs. 170**

Demandez à votre Garagiste ou à
Sté An^{me} AMAC, 40, r. de Villiers, LEVALLOIS (Seine)

SOUBITEZ

NOUVEL ÉCLAIRAGE

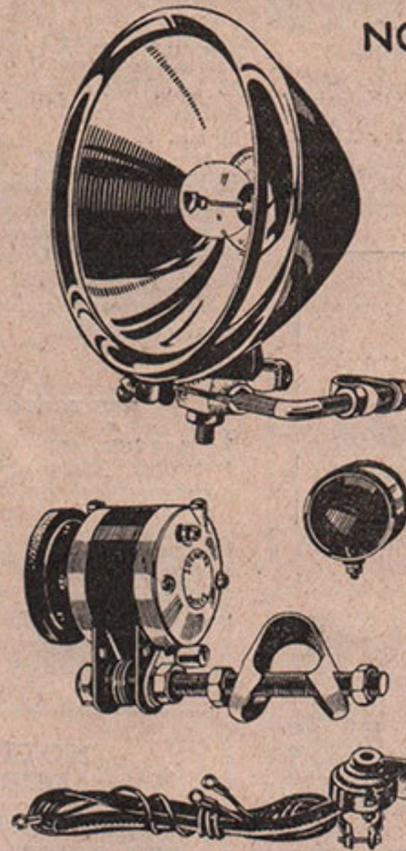
**TRÈS
PUISSANT**
par
alternateur

**MODÈLE
75**

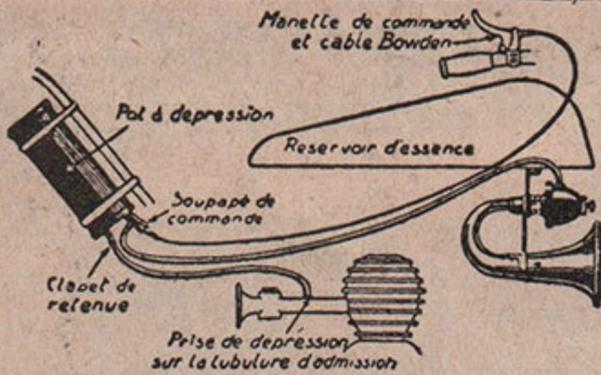
Pour motos
toutes cylindrées

L'ÉQUIPEMENT
COMPLÉT :

280^{FRS}



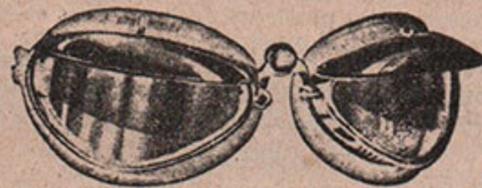
Catalogue franco sur demande
E^s SOUBITEZ, 188, R. de la Roquette, PARIS



**Nouvel
Avertisseur
évé
MOTO**
Modèle 1935
Prix 89 fr.
Valeur réelle: 185
GARANTI 2 ANS

2.000 appareils
déjà vendus. Fonctionne à toutes les allures grâce à son

pot de dépression. Puissance formidable. Démontage instantané de la soupape pour le nettoyage. L'avertisseur ne marche que sur 4 temps. Livré complet prêt à poser. Réglage du son à volonté. Se pose en une 1/2 heure. Exigez rigoureusement la marque évé. Absolument indé réglable. C'est le seul avertisseur à dépression qui fonctionne intégralement et c'est le plus puissant. Entièrement chromé. Economisez vos accus. Sensibilité remarquable : à la moindre pression sur la manette, l'appareil répond.
Profitez de cette sensationnelle vente-réclame.



LUNETTES évé

Spécialement conçues pour la moto. Avec paresoleil, pare pluie métallique. Nouveaux bords en caoutchouc. Ecartement réglable pour s'adapter au visage. Se fixent : 1° Avec celluloids ininflammables blancs ou couleur

antiéblouissants ; 2° Avec verres cintrés ordinaires ou incassables, blancs ou couleur antiéblouissants. Le motocycliste est donc protégé de l'éblouissement du soleil ou des phares. 1° par les bords métalliques (qui servent aussi de pare pluie) et 2° par les verres ou celluloids en couleur étudiés spécialement. — Livrées en boîte.

N° 320-1. Celluloid blanc 18 | N° 320-4. Verre couleur 26
N° 320-2. Celluloid couleur 18 | N° 320-5. Verre incassable blanc . . . 60
N° 320-3. Verre blanc 25 | N° 320-6. Verre incassable couleur . 60

Les spécialités évé sont en vente chez tous les bons motoristes. — C. C. Postal 16296
TOUT pour MOTO 55, pl. de la République | Emballage gratuit. — Port du.
9, q. J.-Courmont, LYON

Succursale de **MARSEILLE**
23, Cours Belsunce, 23

SIDE-CARS

FERNAND RICHARD

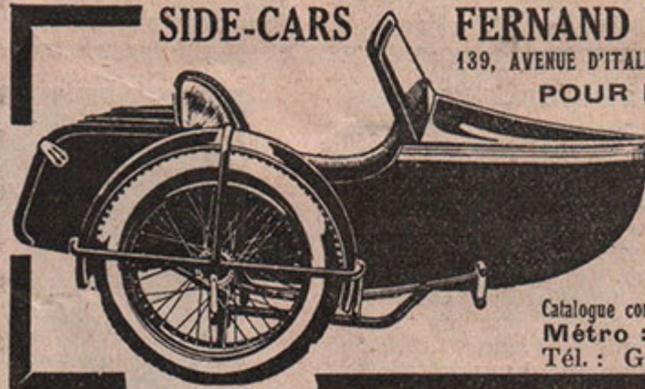
139, AVENUE D'ITALIE — PARIS-13^e

**POUR LE SPORT et
le TOURISME**

NOUVEAUX MODÈLES
1935
A TOUS PRIX

**UNE VISITE NE
COUTE RIEN**

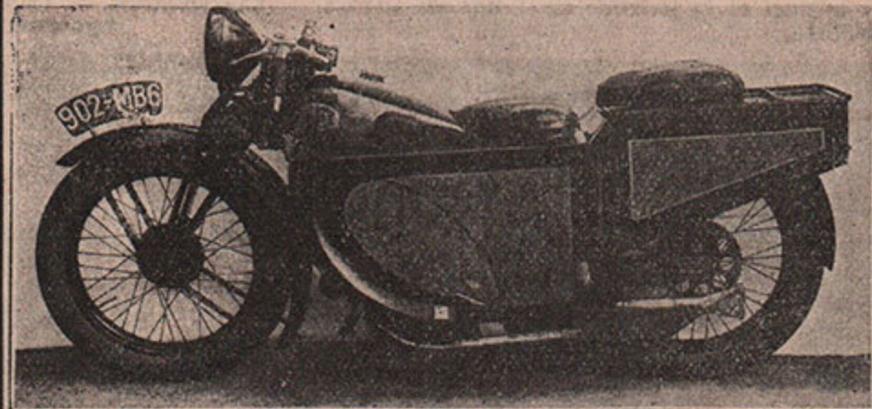
Catalogue contre 0.50 en timbres-poste
Métro : Porte d'Italie
Tél. : Gobelins 25-00



«SUZY», la moto ultra-moderne

Il ne faut pas nécessairement s'habiller en scaphandrier et se mettre le sac au dos pour excursionner en moto. La souple et confortable «SUZY» permet de sortir dans une tenue correcte et transporte commodément les bagages.

C'est une **MOTO DE LUXE** spécialement conçue pour le **GRAND TOURISME** à deux



MOTOS SUZY à châssis et suspension arrière (breveté S. G. D. G.).
Médaille d'Or au 30^e Concours Lépine - Salon des Inventions (Paris 1932), les plus hautes récompenses aux diverses expositions. — Usines : Etabl. H. et G. DEMADE frères. 388 à 402, rue de Condé, Bruay-sur-Escaut
Agence générale : **BARA Sylvere, 70, rue Gambetta, HAUTMONT (Nord)**

nos petites annonces

PRIX de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces 10 Frs
Une bonification de 20 %, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes : 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 1/2 sur 13 1/2 ; 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer ; 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées : aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Toute annonce non parvenue dix jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout abonné d'un an a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

service permanent des occasions

Nos abonnés, moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une feuille du Service Permanent des Occasions (15 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs, et est valable jusqu'à la vente de la machine. Ne manquez pas de nous informer de la réalisation de la vente, afin que votre fiche soit retirée.

B.M.W. - ZUNDAPP

Stock complet des pièces détachées depuis 1927
Livraison à domicile sous un rayon de 250 Km's
- CATALOGUES ENVOYÉS SUR DEMANDE -

LATSCHA

Agent Général pour la France

Agent Exclusif

F.N. - Gillet d'Herstal

avec Stock complet des pièces détachées

Sides PRÉCISION

BERNARDET

REPRISE TOUTES MOTOS

CRÉDIT UNIQUE

ATELIER

SPÉCIALISÉ

16, Rue Auguste-Bailly, 16

à ASNIÈRES

à 250 mètres de la gare

Téléphone : Grésillons 17-93

FERMÉ LE DIMANCHE

MOTOS A VENDRE

B.S.A. 500 lar. incl. t.-sad, ts access., parf. état. Ecrire : Marmonton, Min. de Commerce, 101, rue de Grenelle (7°).

Blackburne, 500 culb., ét. excel., vend. ou éch. ctre moto plus faible au plus offrant. Pigeon 8, rue Stanislas-Meurier (20°).

Dollar 500 side I PL. 1/2 mot., arbre à came, le tout très bon état. 3.000 fr. A partir de 6 h. Mestres, 4, imp. de la Gaité.

Dresch 500 Cardan, chap. 3.000 km. t.-sad, ét. imp. 1.500. Balay, 41, r. Ordener.

Moto F.N. 4 CV, 350 cmc. soupape lat. rév. Prix, 1.500 compt. Berthon, 52, rue de Tolbiac (13°).

B.M.W. 750 type R. II éclg. Bosch. 6.500. Norton 350. inter. nve, 6.500 fr. Gillet Herstal, 500 éclg., 3.000 fr. Douglas 600 sup., Guzzi 250 course, 3.500 fr. Magnat 250 course, nve, 4 vit. 4.000 fr. Peugeot 350 culb., 2.000 fr. Favor 250, nves, éclg., 2.300 fr. Rémy 21, rue de Tlemcen, Paris (20°).

Cause santé, vendrais ma 350 Peugeot 1935, complètement eq., chromée. Duval, 30 rue Kléber, Argenteuil (S.-et-S.).

F.N.M. 70 4 CV, lat. eq. comp. ét. de nf. 1.300 fr. Soyer récente bloc Chaise 4 CV, rapide, méc. gar., eq. compl., 1.500 fr. avec ou sans side Peuple vélo de femme, pn. ballons, 2 vit., ét. nf. à débattre. Michaud, 68, r. de la Gare, Ezanville.

500 F.N., culb. av. side, tr. b. ét., vend tte conf., 3.500 fr. S'adresser, Concierge, 25, rue de Pétrograd (8°).

F.N. 350 cmc. parf. ét. eq. compl., à déb. Fourre, 22, av. du Bel-Air, Blanc-Mesnil.

Gillet-Herstal 500 cmc. culb., écl. Bosch, t. eq., 2.800. S'adresser t. les jours, 13, rue de la Jarry, Vincennes.

Gillet-Herstal 500, lar. avec side Bernardet, grand touriste de tte beauté, valeur 10.000 à prof., 3.950 fr. Garage 8 imp. 2 Cousins (17°).

Gnome 350 lat., parf. ét. méc. tte eq. écl., t.-sad, compt., etc., pn. nfs, ess. vol. tr. pressé, 2.200, à déb. Valette, 30, rue Mathieu, Saint-Ouen.

Gnome-Rhône V2, p. roul., cse dble empl. 3.500. Café Merle, 60., av. de Paris, Villejuif.

Gnome D4, 500 cmc., culb. p. ét. c. eq., px à déb. Bouscarrel, 154, r. Charenton, 12°.

Harley D. side b. ét., 1.100, écl. élec., t. l. s. Devernay, 22, r. de la Source, Nanterre.

Jonghi compétition dble tubes nve. ayant fait 100 km. à Monthéry, 4.000 fr. Ecrire : 21, r. Parmentier, Choisy-le-Roi.



BORGO

LE SPÉCIALISTE DU HAUT RENDEMENT DE LA MOTO

S. A. F. PISTON BORGO - 34, Av. du Roule - NEUILLY-s/-S.

LA TABLETTE

Carbohyd

fait d'un carburant un SUPER-CARBURANT, et les résultats suivants, garantis par les meilleures références, sont pratiquement obtenus :

- 1° Suppression de la Calamine.
- 2° Economie d'essence 10 à 20%.
- 3° Economie d'huile 20 à 40%.
- 4° Départs instantanés même par temps froid.
- 5° Reprises extraordinaires.
- 6° Moteur plus souple et chauffant moins.
- 7° Augmentation de puissance, surtout en côte.
- 8° Suppression du cliquetage.
- 9° Huilage des hauts de cylindres.

MERVEILLEUX POUR LES MOTOS les Tablettes CARBOHYD

ne contiennent aucun produit nocif pour le moteur. Se dissolvent complètement dans l'essence.

(Procès-verbal : Arts et Métiers N° 70.984) Ne coûtent rien, l'économie d'essence seule réalisée est supérieure au prix d'achat.

BON-PRIME N° 61. -- Envoyez 6 frs en timbres ou mandat (C. C. P. Paris 1662-40) à

CARBOHYD, III, Bd Magenta, PARIS-10° vous recevrez 2 tubes d'essai pour 100 lit. d'essence.

DRESCH

PIÈCES DÉTACHÉES ORIGINE MEILLEUR PRIX
Seule firme : 116, Boul. de Grenelle
La Motte-Picquet

Le Dérive-Chaines "EKA"



UN SEUL MODÈLE pour TOUTES CHAINES MOTOS - Frs : 11.50
Établ. Edmond KAHN
9, Rue Bédidor, PARIS - Étoile 36-96

Occasion moto 250 cc., culb., 2 temps éclairage électrique, parfait état : 1.900 frs s'adres. Mécanicien, 11, r. Eugène-Varlin.

Soldes de plusieurs motos neuves, défraichies d'étalage. Jeanjean, Motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

A profiter occas. int., bas prix. Moto-Agency, 24, boul. de Charonne, Paris.

Voulez-vous une occasion intéressante ? Un grand choix de machines, ttes marques, ttes cylindrées, vous est offert chez Laclau, 37, av. Emile-Zola, Billancourt.

Marc 500, act. Chaise parf. ét. eq. cpt, bas px, éch. créd. Lambert, 27 Marché, Meaux.

Moto 175 cmc. Villiers T. T. anglais, origine double échappement, grais. séparé, écl. Novi 1.100. Tous les jours, 8, rue de Londres, Paris (9°).

Saroléa 500 31-R. type Racing, très rapide, état neuf. Toute équipée, 4.200 fr. Laclau, 37, av. Emile-Zola, Billancourt.

Monet-Goyon 350 bl., rée 10.000 km., eq. comp. rév. par construc., 1.800. Vis. ts l. iours Brugeilles, 10, r. Georgeon, Thiais.

Monet-Goyon 250, Villiers s.-sport, ent. eq. 1.550. A. M. 22, r. J.-Lacroix (20°).

Monet 500, eq. écl., sélect., 2.000 ou éch. ctre 250 plus rap. Ecrire : Bardin, 15, avenue Mozart (16°).

Monet-Goyon 500 VW., 1 pl. 1/2, acc. 10.000 km. 3.500, 3, r. Fontaine, Le Vésinet.

Motoconfort 350, lat. bloc mot. réc., parf. ét. écl. élec. Marchal, t.-sad, 1.500 fr. Cause chô., reprend vélo, course Cigolari, 16, rue Barentin (20°).

Norton 500 cmc, culb. tr. b. ét., 3.500 fr. Berdin, 11, rue Germain-Pilon (18°).

F.N. 500, eq. Louveau, 8, rue de la Glacière, Argenteuil (Seine-et-Oise).

Peugeot P 110 cmc., nve, 1.400. Rabot, 32, r. St-Just, Clichy, 2 minutes de la Porte.

Peugeot 350, culb. écl. élec. avec sidecar, 3.000. Le soir après 7 h., ou dim. mat. Joaille, 102, r. de la République, St-Mandé.

Royal-Sport 250 cmc. Jap, 4 t., ét. gén. nf. 1.100. Reprendrai en compte bicyc. ét. nf. S'adr. 103, bd Chanzay, Montreuil s. Bois.

Monotrace sans accessoires, très peu roul., est à vend. pr cse dép. propr. Rens. chez Roten, 74, Champs-Élysées.

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

MOTO-HALL
78, Av. des Ternes - PARIS - Étoile 13-70
TERROT

OTOM
présente sa TUBULURE SOUPLE STANDARD **TUBOTOM**
En vente : chez tous les stockistes OTOM 15 fr. en 26% et 33% avec tous ses raccords, ou chez Otom, 215, Bd St-Denis - COURBEVOIE

N.S.U.
Motocyclettes - Champion de vitesse et d'endurance - Nouveaux prix en baisse
Crédit même prix qu'au comptant : Échange
Agence Générale : Ét^{ts} Pierre PSALTY
80, Avenue des Ternes - PARIS

ECOLE DE MOTO Maison fondée en 1884
G. AUGOYAT FILS
8, Avenue Dorian, 8
PARIS (XII^e)
(Métro : Nation)

VISITEZ NOTRE HALL:

(Ouvert dimanche toute la journée)

DEPREZ

187, rue Armand-Sylvestre à COURBEVOIE-ASNIÈRES

(près de la Gare d'ASNIÈRES) - Tél. : Défense 07-02

PEUGEOT - TERROT - GNOME-RHONE - RENÉ GILLET - MONET & GOYON

Motoconfort - Automoto - Motobécane et toutes les Marques.

GRANDE EXPOSITION DES SIDECARS **BUFFLIER - BERNARDET**, etc...

PRIX SPÉCIAUX AU COMPTANT - CRÉDIT 1/4 A LA COMMANDE
ACHAT TOUTES MOTOS - ÉCHANGES - ATELIER DE RÉPARATIONS
OCCASIONS RÉVISÉES, GARANTIES 6 MOIS

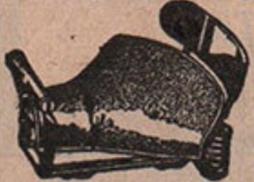
STOCK PIÈCES DÉTACHÉES
 PNEUS-ACCESSOIRES

SUCCURSALES **PARIS, 7, Rue Meslay (3^e)**
ASNIÈRES, 34, Av. de la Marne
 Ouvert Dimanches et Fêtes toute la journée

Apprend à conduire **GRATUITEMENT**
 dans endroit clos.



**L'ÉQUIPEMENT IDÉAL
 POUR LES VACANCES**



Le siège arrière N° 19, les repose-pieds N° 180, le porte-bagages arrière pliant N° 14 et la mallette N° 25. Le tout marqué V et W. En vente chez tous les agents



Catalogue franco
 Établ. V et W, 5, rue Franklin
LE PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

BAROCLEM-MOTO

125 fr.



Notice sur demande
BAROCLEM-COURBEVOIE
 800 Agents France et Colonies

SEGMENTS H. GRENIER

Stock en toutes dimensions le plus important d'Europe.

6.000 **5.000**

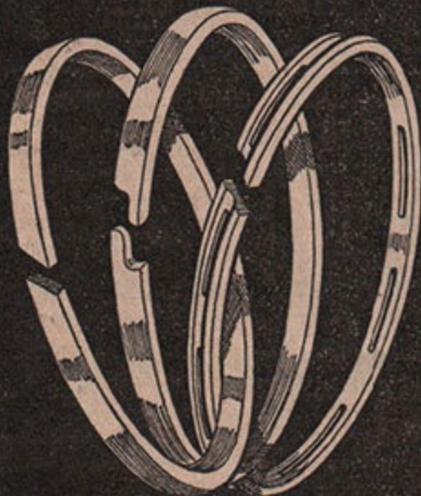
dimensions en segments rectifiés dim. en segments traités "Noirs"

4.000.000

de segments d'étanchéité et raclo-graisseurs

R. E. X. et R. T. N.

Vincent **PRIOTTI**, 17, Rue Carnot
 Tél. Péreire 13-14 et 20-13 — **LEVALLOIS (Seine)**



RECTIFIÉS



TRAITÉS "NOIRS"

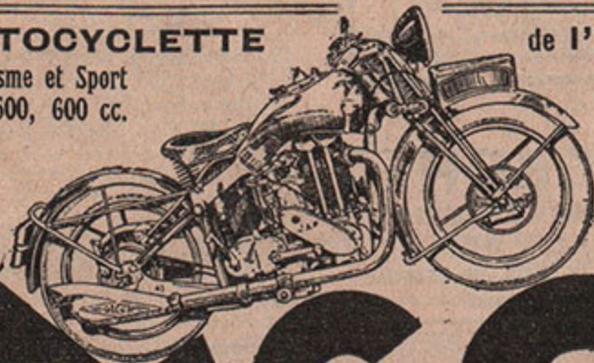
OCCASIONS
TOUTES
MARQUES

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

La MOTOCYCLETTE

Grand Tourisme et Sport
 250, 350, 500, 600 cc.

de l'ÉLITE



MGCC

MARCEL GUIGUET

CORBELIN

ISÈRE

Sans électricité...

Sans dépression

sur moteurs 2 ou 4 temps

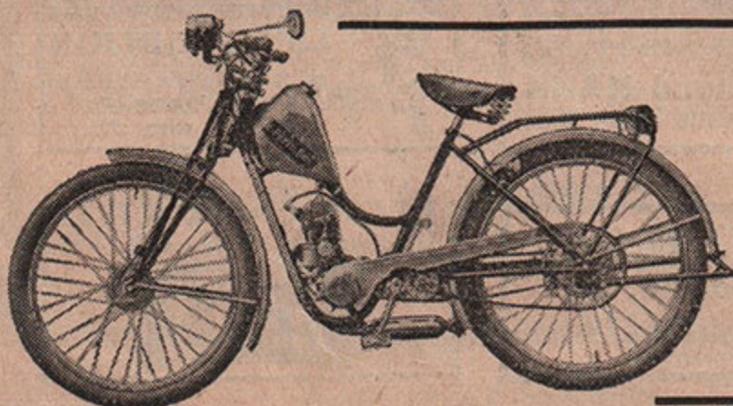
l'Avertisseur mécanique



fera la route libre
 au prix d'une trompette **30** Fr.

montage simple et facile — complet
 Expédition province contre mandat : 35 fr.

ÉTS BEAUSOLEIL, 9, Rue St-Sabin - **PARIS**
 Le plus beau stock de motos d'occasion



VÉLOMOTEUR ROÉS

LE SEUL possédant

Un pignon-moteur-roue-libre (ni la roue AR., ni le pédalage n'entraîne le moteur).
 Un démarreur dynamique (le moteur, à volonté, est mis en marche par l'effet de la force vive);
 Un moteur sans décompresseur (ne calamine donc pas) moteur qui ne chauffe jamais.

Ensemble de moteurs Brevetés

FRANCE, BELGIQUE, ANGLETERRE ALLEMAGNE, POLOGNE
 NOTICE SUR DEMANDE

ÉTS GEORGES ROÉS - Siège Social: 152, Bould de la Gare, **PARIS**
 Téléphone : **GOBelins 40-98**

RÉPARATIONS
VENTE
ACHAT
ÉCHANGE

ÉCHANGE STANDARD toutes pièces cadre et fourche

TOUT POUR



AGENCE GÉNÉRALE
12, Rue Jean-Nicot, PARIS-VII^e
Téléph. SÉGUR 20-09 (M. Inv.)

DÉPANNAGE
TOUTES LES PIÈCES DÉTACHÉES
POUR MOTEUR MAG
ATELIER SPÉCIALISÉ

Les Etablissements Revil anciennement Palais de la Moto vous informent que vous trouverez à leurs magasins un stock consid. de motos d'occas. gar. sur factures et vendues à crédit, aux meilleures conditions. Grandes facilités d'échange, 82, avenue des Ternes, angle bd Pereire.

Saro, Terrot, Gillet, R.-Enfield, BSA., dép. 400 fr. Ach. compt. Ech. Crédit, 47, avenue de la République.

Ravat culb. sidecar Belgian luxe, eq., ecl. elec., tr. b. et. 1.800. Soir après 6 h. Loach 28, rue Taine (12^e). Métro Daumesnil.

Saroléa, lat. 5 CV, ecl., 8.000 km. av. side Belgian 1 pl. 1/2, 4.000 fr. Vernet, 13, rue d'Alsace, Clichy (Seine).

Terrot 500 culb., 4 vit. tte eq. belle prés. Gavrel, 15, r. Rouget-de-Lisle, Colombes.

Terrot 350 cmc., et. nf, ent. chr., tte eq. Blanvin, 2, r. Madagascar Houilles (S.-et-O.). Vis. t. l. j., à partir 19 h. 30, sauf dim.

Terrot 350 cmc., access. b. marché, gar. 1.400 fr. Voir ou écrire Kleiner, 4, r. des Pruniers (20^e).

H.C.P. 350 Terrot, et. nve, 4.500. H.R. 350, 4 vit., sélect. au pied, compt. dans le phare, et. nve, 4.500 fr. R.S.S. 500, et. nve, 4.000 fr. S'adres. agence Terrot, Arras.

Terrot 4 CV, lat., 1.250. Ecr. pr r.-v., Quencez, 10, r. Delarivière-Lefoulon, Puteaux.

Terrot 4 CV, culb. et. nf, 1.800 fr. Luce, 4, pass. de la Main d'Or (11^e).

Terrot 250, 2 tps, Alcyon 175, 2 tps. Tourbillon, eq. et. nf. Prix intér Pradère, 63, rue de la Devèze, Bordeaux.

500 B.S.A. spéciale 1934, equip. com. neuve 5.500

500 Terrot RSS, monobloc, equip. 1934, très belle..... 4.200

500 Terrot RL, monobloc, equip. très propre 3.800

Sidecar 500 Terrot, monobloc, équipée impeccable 4.200

3 CV Terrot, culb., 1 tube, equip. 1935 comme neuve..... 3.200

A. Dubois, 56, r. A.-Briand, Levallois.

500 Rudge 4 soupapes, 4 vit., eq. compl. klax., t.-sad, et. nf, cause maladie. J. Daul, 77, faubourg Saint-Martin (10^e).

Gnome-Rhône CV2 500 cmc. culb. 1934 ent. eq. ecl. Lucas, montre compt. Jaeger P. Bag., t.-sad Reçréo, gar. 2.900 km., abs. nve, occ. rare, 5.500 compt. cse ach. voit. R. Mallet, 70, r. de Strasbourg, Chateauroux.

Jeanjean, motos, 133, av. d'Argenteuil, Asnières, vend, échange, répare les motos de toutes marques.

NEUVES **FN** OCCASIONS

RÉPARATIONS
PIÈCES DÉTACHÉES
Achat - Ech. contre voiture
BRIQUET
Spécialiste
24, Rue Henri-Poincaré - PARIS-20^e
Tél. : Ménil, 49-43

TERROT

Tous accessoires et pièces détachées
Reprises et Réparations
toutes marques
CRÉDIT
HALL DE LA MOTO
20, Rue Rebeval - PARIS-19^e
Ouvert le Dimanche matin (Métro : Belleville)

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

La Trinité des spécialités DUPIEUX



Le Siège E.N.
Les Dérive-chaîne
SPEEDY & PENNANT
Garnitures de freins
FIBRAX
Pour le gros.
DUPIEUX
31, r. de la Chapelle, PARIS

LAMPE ÉLECTRIQUE
PORTATIVE ET RÉGLABLE



Éclaire à 100 mètres
ne coûte que 30 fr.

ÉTABLISSEMENTS
"LE FOLL"
4, Rue de Sablonville, 4
PARIS (17^e)

SIDE-CARS
"CASSARDO"



6 Rue Pascal - Céccaldi - 6
SAINT-ÉTIENNE

Des primes très intéressantes à tout acheteur.

TOUJOURS PLUS VITE AVEC



Speedwell MOTOR OIL

Mod. moteurs neuvs
SE: voitures de tourisme capot rotogy
SE: la moto et le graissage mite
SE: moteurs à regime élevé

Pour tous renseignements s'adresser à la
SOCIÉTÉ SPEEDWELL
2 rue Claude-Matrat, 2
ISSY-LES-MOULINEAUX

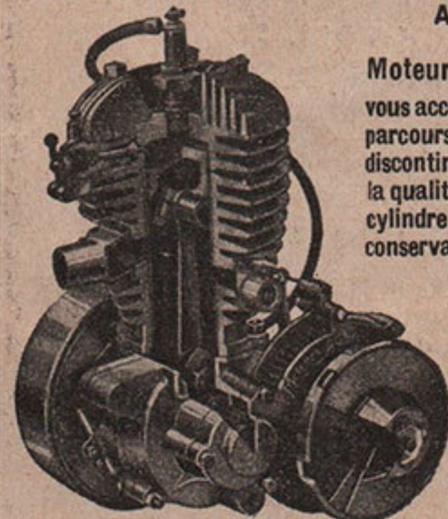
LA PLUS GRANDE
LA PLUS BELLE EXPOSITION

TERROT
MONET-GOYON
GNOME-RHONE
Motoconfort - Royal-Enfields
PRESTER - JONGHI
SIDECAR CARPIO
Motos et Side occasion : liste 1 fr.
F.N. - TERROT - MONET - CARPIO
Crédit : 300 fr. cpt et 10 mois
Toutes les pièces détachées
et accessoires en stock - Expéd.

MOTO-BASTILLE
6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-XI^e
— Ouvert le dimanche et tous les jours —

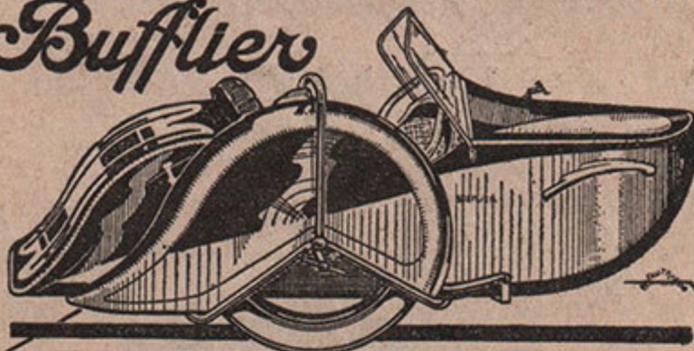
Avec un Véломoteur équipé du
Moteur AUBIER & DUNNE 100 c/m3
vous accomplirez en toute aisance les plus longs parcours sur terrains de tous profils, et sans discontinuité de marche, preuve indéniable de la qualité exceptionnelle de refroidissement du cylindre en Aluminium qui concourt à la bonne conservation et longue durée du moteur même.

Pour votre satisfaction, exiger un Véломoteur équipé du moteur
Aubier et Dunne
100 cm/3



Manuel d'entretien et liste des Constructeurs qui montent nos moteurs sont adressés franco sur demande aux
Moteurs Aubier et Dunne SAINT-AMAND-LES-EAUX (Nord) Téléphone 123

LE SIDECAR DEMANDÉ pour sa résistance c'est un..
Buffler




31 COURS E. ZOLA LYON VILLEURBANNE

AGENT A PARIS :
DEPREZ, 187 bis, rue Armand-Sylvestre, COURBEVOIE (Seine) près la Gare d'Asnières et 7, Rue Meslay, PARIS

C'est à l'AGENCE OFFICIELLE

Sarolea

62, rue Rochechouart - PARIS (IX^e)

que l'on reprendra

AU MAXIMUM

votre ancienne moto

N'ACHETEZ PAS UNE MOTO NEUVE
— SANS NOUS CONSULTER —

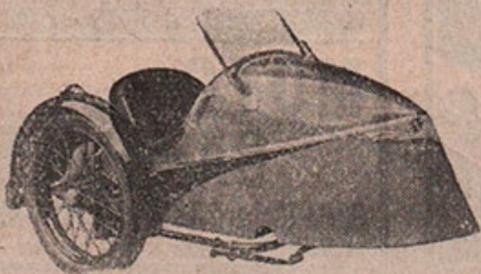
VENTE A CRÉDIT

SANS MAJORATION - NI INTÉRÊT

Livraison immédiate

Le Side Car "IMPÉRIAL"

Dernière Création des Établissements MARMONNIER



SON FINI, SA SOLIDITÉ, SON
CONFORT, SA LIGNE, EN FONT

" LE PLUS BEAU
SIDE DU MONDE "

Ressorts "Silentbloc" - Pare-brise
amovible glace "Sécurité"

21 bis, r. Martin-Combret
LYON-VILLEURBANNE
CATALOGUE FRANCO

Jean VERCHÈRE, 14, rue de Saône, MACON

*... qui peut le plus
peut le moins ...*

LA CHAÎNE 

YELLOW

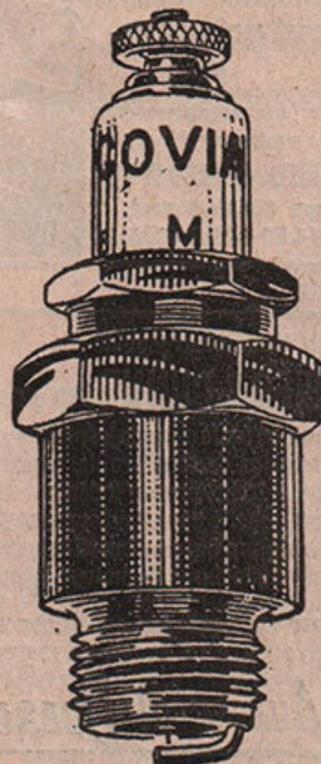
LA CHAÎNE FRANÇAISE DE QUALITÉ.

DÉTIENT LE RECORD DU
MONDE DES 24 HEURES,
SANS AUCUN RÉGLAGE,
A 120 KMS DE MOYENNE

EN VENTE DANS TOUTES LES BONNES MAISONS DE MOTOS & VELOS



sans un raté



Eh bien! la voilà montée, ron-
dement, sans un raté, cette
fameuse côte, réputée pour
faire bafouiller les moteurs!

Comme moi, montez des
Bougies Gergovia; elle vous
révéleront toutes les possibi-
lités de votre moteur. Meilleur
rendement, surpuissance,
reprises foudroyantes, pas
d'auto-allumage, pas d'en-
crassage. Allumage parfait à
toutes les températures et
à toutes les compressions.

Bougie à électrode
normale 20 Frs

Bougie à électrode
platine iridié 26 Frs

BOUGIES

GERGOVIA

Demandez notice et tableau d'allumage aux
ETABLISSEMENTS PINGEOT, Clermont-Ferrand,
ou 3, rue Villaret-de-Joyeuse, Paris

Terrot 500 lat., parf. ét. eq. comp., t-sad, 3.000 fr. Phélipon, 35, r. Monge (5^e).

SIDECARS

Occasion car Bernardet, seul bas prix. Poisson, 145, rue du Temple (3^e).

Sidecar Bufflier absolument neuf, roulé 50 km. avec moto Peugeot P.107, excel. ét. compt. écl. Marchal, 3.700 fr. St-Leu Garage, à Saint-Leu-la-Forêt (S.-et-O.).

Sidecar Peuple, spt, 4 attach., 600 fr. Rabot, 32, r. St-Just, Clichy, 2 m. de la P.

Sidecar R. Gillet, 1.000cmc., susp. ar. side Vannod, b.-pl., écl. Marchal, r. sec. ent. rév Px intér. Schneider, 52, r. Doudeauville.

Harley, side écl. élec., b. ét., 2.200 fr. Tournus, Javel Cotelle, à Plombières-les-Dijon (Côte-d'Or).

Sidecar pr moto 350 ou 500, parf. ét. bas px, vis. dim. Bonnet, 13, av. Centrale, Blanc-mesnil (S.-et-O.).

Side Saroléa 500 culb., compl. eq. parf. ét. S'adr., J. Dido, 116, r. St-Maur (11^e).

Splendide side bi-pl. Bernardet 500 culb., ét. nf, ts eq. écl. 2 ph. compt. km. 3.000, vend cse mal. Titon, 61, r. de l'Alma, Courbevoie.

Belle F.N. sid 4 cyl. ét. nf, prix à débattre. Bougréau, rue des Jarssines, Vesneux-les-Sablons (S.-et-M.).

Pour

Votre confort,

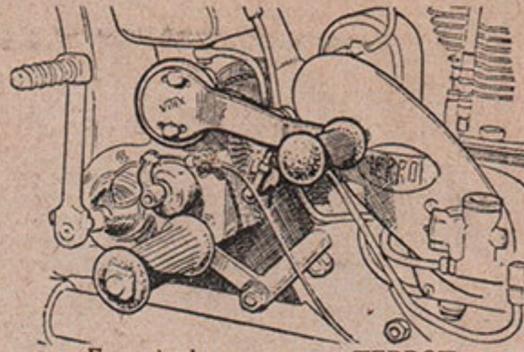
Madame !!!

Il vous sera offert gratuitement un élégant sidecar. Pour cela, conseillez à votre mari d'acheter à crédit ou au comptant, une 500 cmc. 1935, à son choix, 5, rue Emile-Aller, Paris-18^e.

650 fr., châssis, sides neufs. V.W., 5, rue Franklin, Le Pré St-Gervais (Seine)

VOITURES

6 CV. Renault NN., CI, 4 pl. mot. rav., b. ét., 2.500. Goriot, 25 av. Robinson, Sceaux, Robinson.



Exemple de montage sur TERROT

Ne changez plus vos vitesses à la main. - Changez-les au pied avec un **SÉLECTEUR**

VITEX

adaptable sur toutes motos sans transformations.

Livré avec toutes pièces d'adaptation et schéma de montage pour... **195 Fr.**

VITEX 6, Impasse des Cailloux à CLICHY

LEVALLOIS-MOTOS 56, Rue Aristide-Briand LEVALLOIS (Seine)

pour acheter, échanger, vendre **CONSULTEZ-NOUS D'ABORD**

MOBÉCANÉ

B. S. A.

GILLET-D'HERSTAL

JONGHI

VENTE A CRÉDIT

OCCASIONS RÉVISÉES ET GARANTIES

AUTO

MOTO

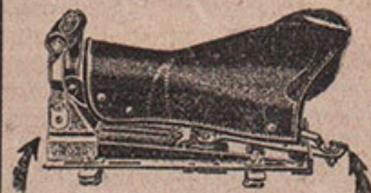


CHAÎNE MORSE
AGENTS EXCLUSIFS. S^{ie} A. SALVI. 24, Rue Analole France. LEVALLOIS

VOULEZ-VOUS AVOIR LA PAIX

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

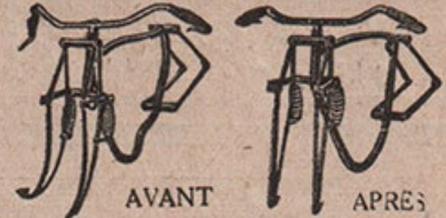
RECREO



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

Frs : 290

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



AVANT

APRÈS

CLINIQUE DES CADRES

Réservoirs et Roues

Tél.: Péreire 20-68

MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois

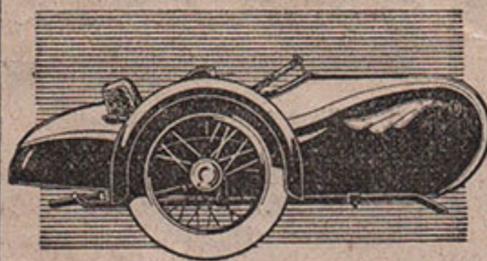
Ne pas confondre bien noter n° 16

PIÈCES HARLEY

Catalogue gratis - Prix sans concurrence

Bougie spéciale "SLITDORF" Prix: 25 fr.

Établissements Pierre PSALTY 80, Avenue des Ternes - PARIS



Faites un **ESSAI** et achetez l'Incomparable **SIDE CAR**

PRÉCISION

1^{er} Ex æquo ROUBAIX - PARIS - ROUBAIX PARIS - NICE

chez le spécialiste

LATSCHA - 16, Rue Auguste-Bailly - ASNIÈRES



170 Frs

FRANCE-CUIR

FABRICANTS SPÉCIALISTES 61 bis Rue ST MAUR, PARIS XI^e

Ouvert le Samedi après-midi

Nous sommes FABRICANTS visitez nos ATELIERS. Liasse échantillon, GRATUIT sur demande



TOILE 69^{fr} SUÉDINE 98^{fr}

CUIR 115 Frs

REDRESSAGE

CADRES - FOURCHES

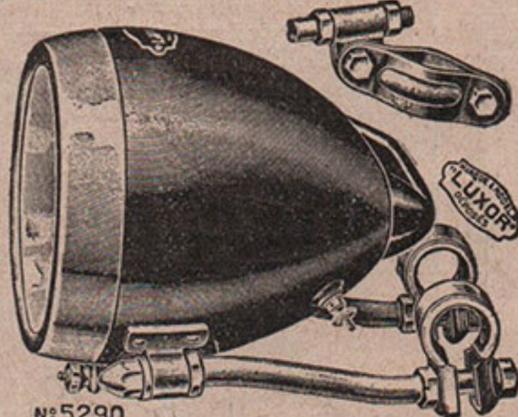
Une seule adresse : **POINARD**

2, r. Etienne-Dolet, KREMLIN-BICÊTRE (Seine) Téléph. Italle 05-52 - Notice franco

Une Nouveauté !

Projecteur profilé aérodynamique pour **véломoteurs**

— — Fabrication sans égale — —



N°5290

Entièrement en laiton chromé, diam. 130 mm. Commutateur breveté, pour éclairage route et lampe veilleuse.

Livré avec colliers pour guidon ou tubes de fourches.

Prix de vente imposé : (sans ampoules) **45 frs**

TRAISET & C^{ie} - fabricants, 32, rue de Cambrai - PARIS-19^e

Cycl., 4 roues, mono 500 cm., culb. mme entr. que moto de conf. Louis, 9, rue des Carrières Saint-Denis, Nanterre.

Darmont spéc. ét. nf. Andrès, r. de Belleu, Soissons.

Amilcar, 6CV.spt. ent. rév. 3.000 fr. Bonnet, 4 Géo-Chavez-20^e, le mat.d. préfér

Darmont, spt. c. nve. 2.300 fr. Rabot, 32 r. St-Just, Clichy, 2 min. de la Porte. Binoche, Champ. d. Fr. 34 s, Darmont vend s. Darmont-Course vit. prouvée, cours U.M.F. 149 km. 500. Rechanges, remorque bache, px. ridic. Jarville (M. et.-M.).

ÉCHANGES

Velocar lux. val.3.500 fr. ent. éo. 1.800 éch.c. moto. Mar. 22, r. Julien-Lacroix-20^e.

Ma cond. int., 7 cv. 1932, sup. val. 6.000 fr. ct. cycl., 3 roues, même val. J.Martin, 26, St-Sébastien-St-Raphaël (Var).

Particulier, éch. Monet-Goyon L.S.4, 350 cmc., culb., 2 tubes, vit. 120 km. sortie sept. 1933, très peu roulé, c. nv. c. Sandford 5 HP ou Amilcar ou similaire, écr. Morilhat, r. d. Vieux-Château, Arbois (J.).

Peugeot 5 CV, 4 places tolée, parf. ét., éch. c. moto ou side. Max. 1 r. Decrès-14^e;

ON DÉSIRE ACHETER

Suis acheteur toutes occasions récentes Paiement comptant. Laclau, 37, av. Emile-Zola, Billancourt.

Établissements **REVIL**

Anciennement

PALAIS DE LA MOTO

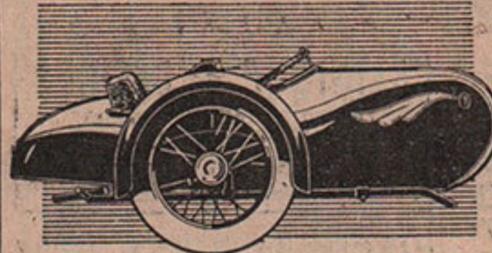
le plus grand stock de PARIS de MOTOS d'OCCASION ÉCHANGE - CRÉDIT

82, avenue des Ternes, PARIS (angle boulevard Péreire)

Pour obtenir un rendement supérieur de votre moteur mélangez à votre essence
FIREZONE OIL
 Pour réduire les réparations dues au mauvais graissage mélangez à votre essence
FIREZONE OIL
 Pour diminuer votre consommation mélangez à votre essence
FIREZONE OIL
 le meilleur et le plus ancien des lubrifiants, le seul dont l'efficacité ait été contrôlée officiellement. (Laboratoire de l'A.C.F.)
 Pour faire apprécier les qualités de ce merveilleux lubrifiant les **Établis. LEQUIME**,
 7 r. Labrouste, PARIS, vous enverront fco contre la somme de fr. 7 en mandat ou timbres-poste un bidon échantillon d'un quart de litre de FIREZONE OIL suffisant pour mélanger à 80 l. d'essence.

ACCUS NEUFS VERRE OU
 EBONITE DE MARQUE... 75 Frs
 DYNAMO 100 Frs
 PROJECTEURS CODE .. 65 Frs
 DISJONCTEURS 18 Frs
 AMPÈREMÈTRES..... 18 Frs
 Tout appareillage moto en stock
 SERVICE RAPIDE PROVINCE
 Éts **LATRASSE**
 23, Rue D^r-E.-Roux - CLICHY (Seine)

Pour vos Achats de Motos
 Échanges et Réparations
 ADRESSEZ-VOUS
R. LAVERGNE
 Mécanicien - Spécialiste
 5, Rue Félix-Faure, 5 - VINCENNES
 près Gare Marchandises. Tél. Daumesnil 00-32
 Terrot - Gillet-Herstal
 Monet-Goyon - Motoconfort
 Soyer - Prester
 Stock Amac - Pièces pour Jap
 Dépannage rapide - Soudure Autogène



Faites un ESSAI et achetez
 l'Incomparable **SIDE CAR**
PRÉCISION
 1^{er} Ex æquo
 ROUBAIX-PARIS-ROUBAIX
 PARIS-NICE
 chez le spécialiste
RUEL - 4, Quai Jean-Jaurès - MACON

41 Ave des Ternes **THE MOTORIST** 28 Rue des Accacias

TENTES CAMPING DEPUIS: 99.	MANTEAU CUIR DEPUIS: 99	BLOUSON TOILE DEPUIS: 59	CUISSARDS MOTO TISSU 20! IMPER: 36!
BOTTES AVIATEUR RUSSIA DEPUIS 99. PREMIER CHOIX: 125!	CASQUE AMO: 95. GENO: 120.	SACOCES DOUBLES CUIR: 35!	GANTS GRAND CHOIX FOURRÉS DEPUIS: 15!

CADEAU. Il est offert aux lecteurs UN CANIF acier expédier franco avec le catal. complet 300 gr. 50 p. contre 5 Fr. en timbres-poste, remboursables par UN BONDÉ REMISE

"THE MOTORIST" ACCEPTE LE PAIEMENT EN BONS DE LA SEMEUSE DE PARIS

Abonnements	UN AN 52 numéros	6 mois 26 numéros	3 mois 13 numéros
France et Colonies :	45 fr.	23 fr.	14 fr.
Union Postale :	66 fr.	34 fr.	20 fr.
Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie.			
Autres pays :	84 fr.	43 fr.	25 fr.
Militaires :	25 fr.	12 fr.	8 fr.

Achat compt. au maxim., motos et voit. modernes. Verchère, 21, r. Tlemcen-20°
 Achète au mieux motos modernes. Moto Agency, 24, boul. de Charonne, Paris.

DIVERS
 Garage spécial, motos, sides, clair cimenté, px. modéré, 3, r. Emile-Lepeu-11° Mét. - Charonne.
 Recherche local pr. 2 sides, à St-Denis Pt. de Soissons. Chevalier, r.d. Gardes, 5 Paris.
 Carlingue seule, 320, aluminium, s'adr. Lib., 16, av. Gambetta, Maisons-Alfort
 Vends app. photo Murer 9-12, plaques. Tr. b. ét. b. px. S'adr. Jean Voisin, Poley-mieux (Rhône).
 Tansad E.N. Val. 325 fr., ét. nf. 170 fr. Buguet, 39, av. Verdier, Montrouge (Seine).
 Canot 5 m.50, cabine, 2 couch., voile, mot. 5 CV, comp. armé. 8.500 fr. Canot 3m.50, voile mot. amovible 1.900 fr. Tapie 25, r. Santos-Dumont-15°.
 Villa, située à Drancy, 3 pc., gren. gar., eau, gaz, élec. 435 m. terrain à vendre. Boulay, 74, r. des Oiseaux, Drancy.
 Toutes les chaînes, ts. les pneus, à des px économiques incomparables. Lot chaînes Morgan, gde. marque, le jeu 190 fr. Dalbiac 1, rue Jardins-St-Paul, Paris-4°.
 Lot de pièces René-Gillet, fourches, carters, pistons, cylindres, boîtes, etc. Jean-Jean-Motos, 133, av. d'Argenteuil, Asnières

DEMANDES D'EMPLOI
 Peintre en bâti., permis. tour., cherche travail à façon ou entrep. sérieux. Ecr. Jenvrin, 24, r. de Saintonge-3°.

NOS PRIMES HEBDOMADAIRES



"Lustrolac" incomparable pour la beauté, l'entretien et la protection de vos carrosseries.

Valeur : 22 francs,
 Abonnés : 9 —
 Lecteurs : 11 —
 Port : 2 —



Super-huile Firezone pour le graissage des parties hautes du moteur. Valeur : 10 fr.
 Abonnés : 7 fr.
 Lecteurs : 8 fr. 50.
 Port : 2 fr.



Contrôleur de pression EDCO en pochette cuir.
 Valeur : 30 fr.
 Abonnés : 16 fr.
 Lecteurs : 22 fr.
 Frais d'envoi : 2 fr.

CHIFFON LAS-STIK
 Sans usure, nettoie et polit : émail, peinture, nickels, chrome, etc..., sans effort ni produits.



En boîte métallique
 Valeur : 18 fr.
 Abonnés : 10 fr.
 Lecteurs : 12 fr.
 Port : 1 fr. 50.

VICTOR BERTIN
 Vainqueur au Bol d'Or Sidecar 600 cmc.
 9 bis, Chaussée du Pont (Pont-de-St.-Cloud)
 Boulogne-s/-Seine
 Agences : MOTOCONFORT - MONET-GOYON - KOEHLER-ESCOFFIER
 Spécial. de la mise au point
 Réparations toutes marques - Travail garanti

F. N. BELLEVILLE MOTOS
 Motoconfort, Magnat-Debon, Monet-Goyon
 Réparations - Pièces détachées - Occasions
 Reprises de toutes Motos - Permis gratuit
 Ouvert Dimanche et Fête - Comptant-Crédit
 85, rue Julien-Lacroix, 20°. Tél. Mémil77-03

CHROMAGE NICKELAGE
 — E. CALMELS —
 9, rue Marius-Aufan, PARIS-17° (Champerret)
 Téléphone : Péreire 02-85

HARLEY-DAVIDSON
 MODÈLES 1935 & D'OCCASION
 3-5-7-11 CV. - Pièces origine - Réparations
 Agence officielle 22, rue Picpus PARIS (12°)

ALGY
 Agences GROME-RHONE, MOTOBÉCANE, MOTOCONFORT, MONET-GOYON, KOEHLER-ESCOFFIER
 Reprise et mise au point. Pistons et Réalésage
 Réparations ttes marques - 12, rue de Villeneuve ALFORTVILLE - Ent. 19-23 Ouv. t. l. j. Dim. et F

MOTO AGENCY 24, Bd de Charonne PARIS (20°)
 Achète, Vend, Répare, Échange
 F.N. Terrot, Peugeot, Moto-Comfort, Soyer, etc.
 Stocks en neuf et occasion.
 Ecole de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

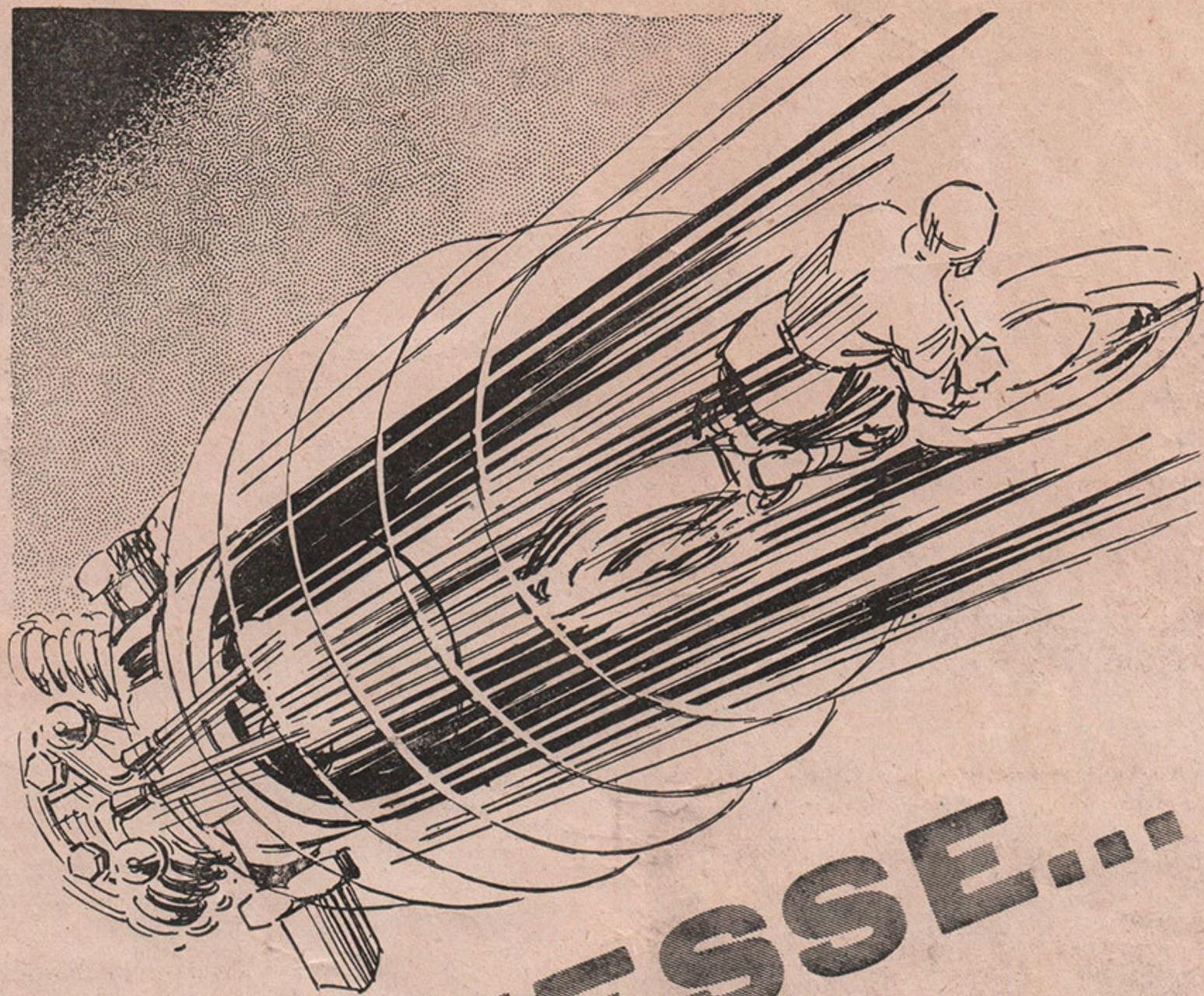
DRESCH
 PIÈCES DÉTACHÉES ORIGINE
 MEILLEUR PRIX
 Seule firme : 116, Boul. de Grenelle
 La Motte-Picquet

MOTOCYCLISTES



L'ANTHÈNE
 DONNE DES AILES AUX MOTOS

Par addition d'"ANTHÈNE" Avoine des chevaux-vapeur, transformez vous-même le CARBURANT NATIONAL à 30 % d'Alcool en SUPERCARBURANT-IDEAL. Superlubrifiant, Antidétonant, Décalaminant. Le bidon dose pour 35 litres, franco contre mandat de 5 fr.
 Le 1/2 litre pour 300 litres .. 23.5
 Franco aux lecteurs de cette revue
CE N'EST PAS UNE DÉPENSE
C'EST UN GAIN
 Etabl. **DESPARMET**
 41, Av. de Rueil, NANTERRE (Seine)



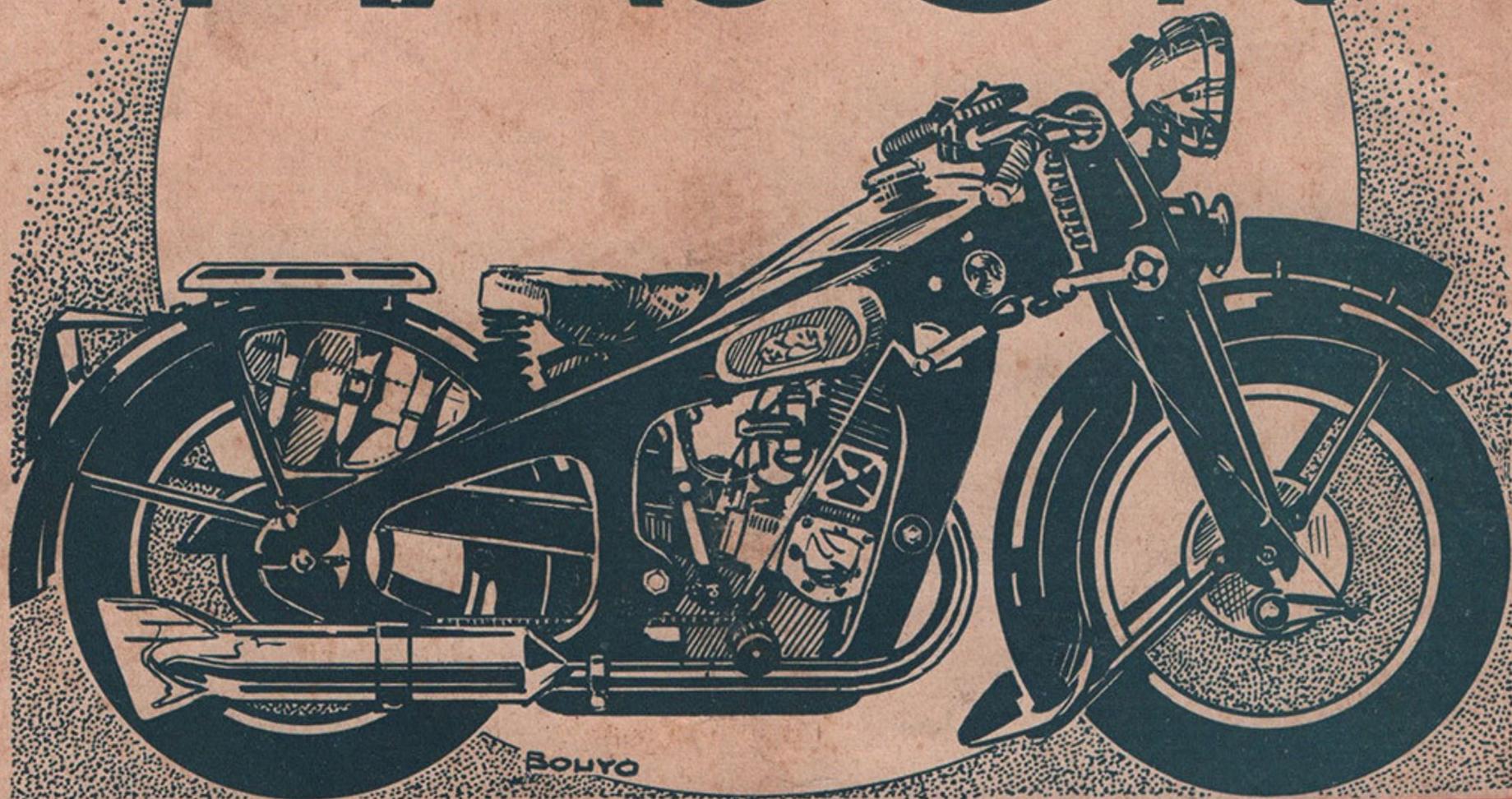
POUR LA **VITESSE...**

Connaissez-vous une
huile meilleure que Mobiloil "D"
Spéciale, pour votre moto? Aux
points de vue **vitesse** et **économie**,
Mobiloil n'a pas d'égale, car son **pouvoir
lubrifiant est inépuisable.**

Poussez votre moteur, exigez-en l'effort le
plus exténuant. En toutes circonstances,
Mobiloil "D" protège, elle dure, elle TIENT.

Mobiloil "D" Spéciale

350^{cc} MAJOR



GNOME · RHONE **PRÉSENTE SA 350^{cc} 4 VITESSES** **MODÈLE 1936**

LA "MAJOR", AVEC SON CHASSIS EN ACIER EMBOUTI, SON BLOC-MOTEUR A SOUPAPES LATÉRALES ET SES 4 VITESSES, PREND LA PLACE RÉSERVÉE A SA CYLINDRÉE ENTRE LES CÉLÈBRES 500 cc. (V2 & CV2) ET LA 250 cc. (JUNIOR). — UNE MÊME TECHNIQUE ASSURE LES MÊMES SUCCÈS.

SIÈGE SOCIAL : 34, Rue de Lisbonne, PARIS — VENTE : 49, Avenue de la Grande-Armée. — SUCCURSALES : LILLE, 140, Rue Nationale. — LYON, 25, Avenue Jean-Jaurès. — MARSEILLE, 185 bis, Rue de Rome. — NANCY, 5, Rue Saint-Julien. — TOULOUSE, 6, Rue d'Aubuisson. — STRASBOURG, 2, Rue Sédillot.