

25<sup>e</sup> ANNÉE N° 745  
18 JUIN 1937

Trois Peugeot 175 cmc

*Camping*

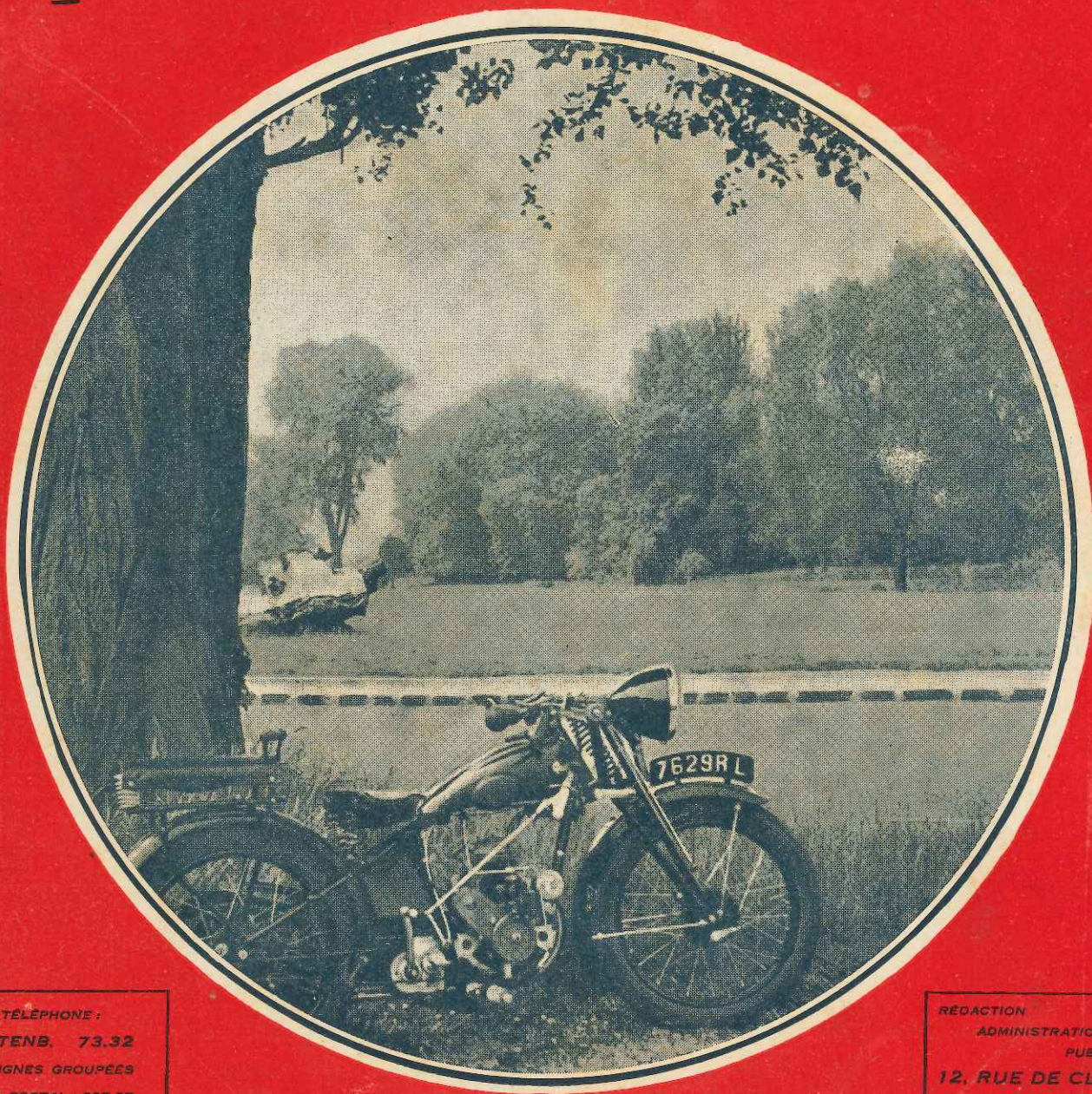
# MOTO REVUE

LE NUMÉRO

1<sup>fr.</sup> 50

TOUS LES  
VENDREDIS

MOTOS SIDECARS  
CYCLECARS  
ET VOITURETTES



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C.I.C. POSTAL : 297.37

REDACTION

ADMINISTRATION

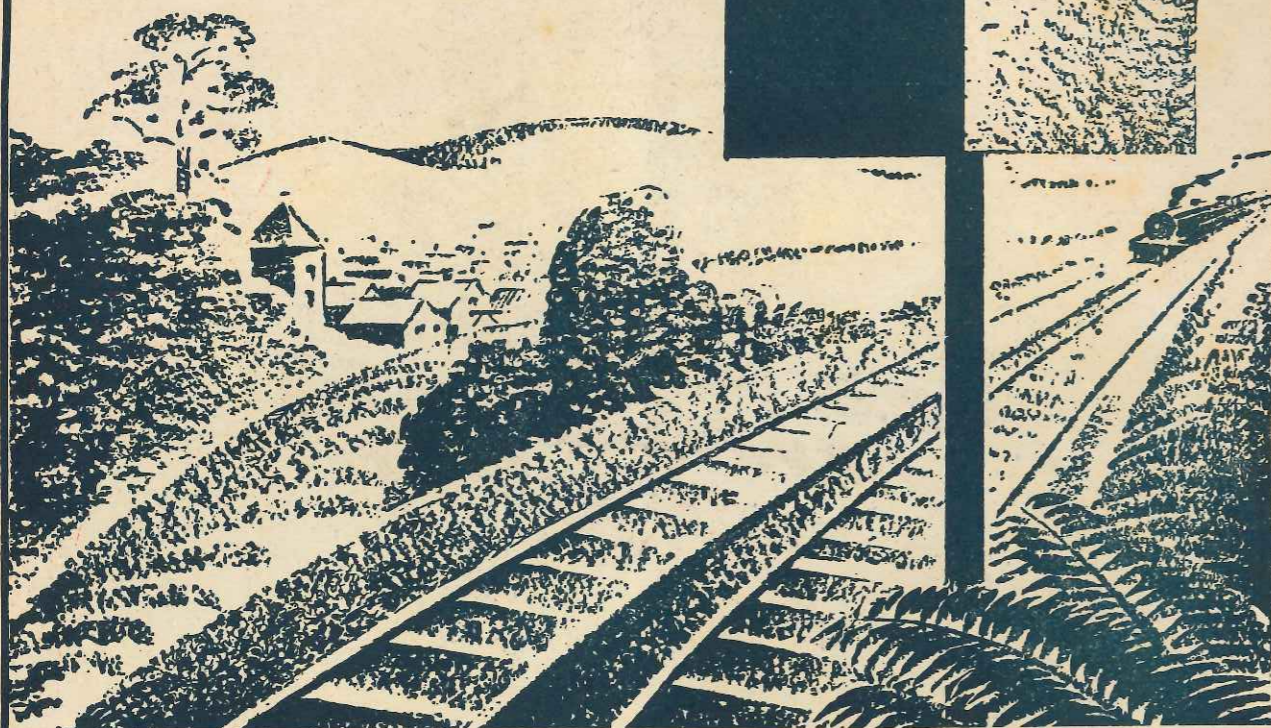
PUBLICITE

12, RUE DE CLÉRY

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

UNE BELLE PHOTO PRISE AU COURS DE L'ESSAI DE LA  
175 CMC. PEUGEOT.

# LIMITE DE SÉCURITÉ



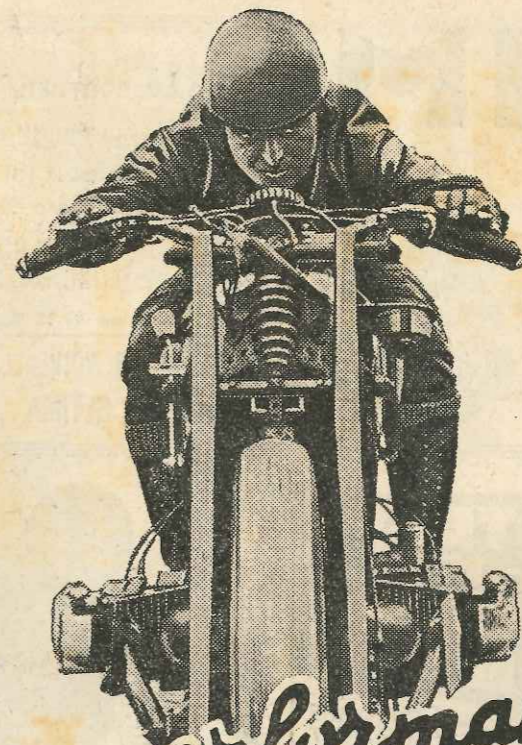
Lorsqu'un train franchit un disque à l'arrêt, il pénètre dans une zone dangereuse. La zone dangereuse pour votre moteur commence au moment où sa température interne provoque la brusque chute de viscosité du lubrifiant. Ce point critique vous ne devez jamais prendre le risque de l'atteindre, car indépendamment, d'une consommation excessive d'huile d'une usure prématurée certaine, l'accident mécanique guette votre moteur.

Donnez donc à votre moteur une huile dont la viscosité pratiquement constante dans la limite des variations de température, lui assure une sécurité totale, même dans les plus dures conditions d'emploi

# KERVOLINE

## EQUI-VISQUEUSE

F. 87-8 A



*Une performance sensationnelle en motocyclette!*

Pour la première fois, des records sur longue distance ont été réussis en motocyclette. Du 2 au 6 Juin, à l'autodrome de Montlhéry, au cours d'une tentative organisée par les Huiles YACCO,

**10 RECORDS DU MONDE**  
catégorie A, cl. D, dont celui des

**10.000 kms, moyenne 109,020**

(sous réserve d'homologation par l'A. I. A. C. R.)

ont été établis par une moto Gnôme-Rhône 750 cm<sup>3</sup>, type X, de série.

Et c'est naturellement, une fois de plus, un triomphe de



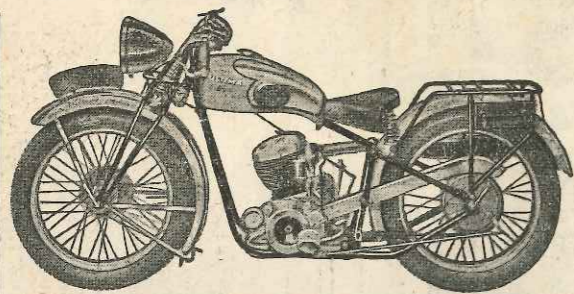
L'HUILE DES RECORDS DU MONDE  
qui détient 85% des Records du Monde Automobile

PASSIM

ANGELLOZ

Mentionnez toujours «MOTO-REVUE» en écrivant aux Annonceurs

# ULTIMA



Le nouveau "Bloc 350 cmc latérale"

Moteur "BLOC U" 1937, soupapes entièrement enfermées, 3 vitesses kick, graissage breveté par spatule, cadre double cerceau. éclair. électrique.

STANDARD..... 4.300 frs.  
LUXE, roues à broches. 4.700 frs.

Catalogue des 18 Modèles ULTIMA toutes cylindrées franco

AGENCE & STOCK Région PARIS R. VOIVENEL, 46, rue des Orteaux, PARIS (20<sup>e</sup>)

Motocyclettes ULTIMA E. BILLION, Constructeur  
23, r. du Commandant-Faurax, LYON (6<sup>e</sup>)

BLOCS MOTEURS  
98 - 100 CM<sup>3</sup>

# SACHS

DÉBRAYAGE  
POINT MORT  
2 VITESSES  
ÉCLAIRAGE  
ÉLECTRIQUE

Pour  
VÉLOMOTEUR  
ou  
MOTO-LÉGÈRE

avec  
tous les avantages  
des grosses motos

CATÉGORIE 125 CM<sup>3</sup>

VAINQUEUR DES BOL D'OR la Meilleure Performance du Monde en  
1934-35-36 24 heures: 1504 km 800 à 62 km 700 de moyenne

# BON

Pour avoir la liste des marques  
munies de ces moteurs et le Catalogue

William DUMONT 12, Av<sup>ue</sup> Claude Vellefaux  
PARIS-XE



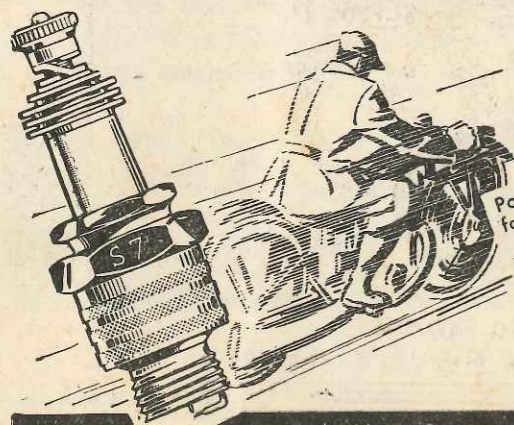
oh, oh mais  
ÇA PAIE!

Toujours en stock, en toutes  
cotes de 30 à 300 mm, les  
Segments Étanches H. Grenier  
sont livrables à lettre lue et  
se montent sans aucune re-  
touche: d'où grande écono-  
mie de main-d'œuvre, et client  
satisfait, car vite dépanné. Leur  
emploi rapporte de l'argent!



SEGMENTS ÉTANCHES H. GRENIER  
Usines et Bureaux à Boulogne sur Seine  
MAGASIN DE VENTE

VINCENT PRIOTTI  
12, Rue Carnot - LEVALLOIS  
Téléphone: Péreire 20-13 (3 lignes)



Rendement....

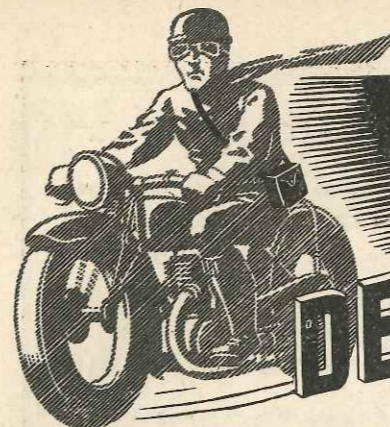
Pour tirer le meilleur parti de votre moteur il vous  
faut essayer les bougies GURTNER, à doubles  
électrodes platine.  
Vous serez émerveillé des résultats: départs faciles,  
ralenti excellent, reprises et vitesse améliorées, etc...  
Demandez le guide d'allumage GURTNER pour  
fixer votre choix.

LES BOUGIES MICA

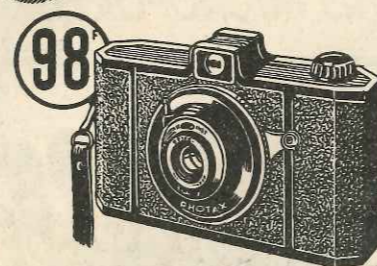
# GURTNER

Etablissements GURTNER  
PONTARLIER (Doubs)

1 ANNEE  
GARANTIE



# DES BONS APPAREILS



Le moins cher des bons appareils 6x9

PHOTAX

vous donne avec la même bobine, soit huit  
vues 6x9 ou 16 vues 4,5x6. Viseur optique;  
pose et instantané; Deux diaphragmes;  
Objectif très corrigé.



Le Box le plus perfectionné: BILORA, évite  
de prendre deux images l'une sur l'autre; 3  
diaphragmes; instantanés longs et courts et  
Pose. 2 écrans.

BILORA BOX simplifié, sans  
dispositif de sécurité..... 66<sup>f</sup>



Pour ceux qui préfèrent un appareil pliant le  
SPECIAL 937 donnera toute satisfaction; à  
ouverture automatique, aussi simple et robuste  
que possible, il est muni de deux diaphragmes;  
pose et instantané;  
pellicules 6x9.

# POUR PEU D'ARGENT

Concessionnaires pour la France

SCHOBER & HAFNER, 3, rue Laure-Frot à Asnières (Seine)

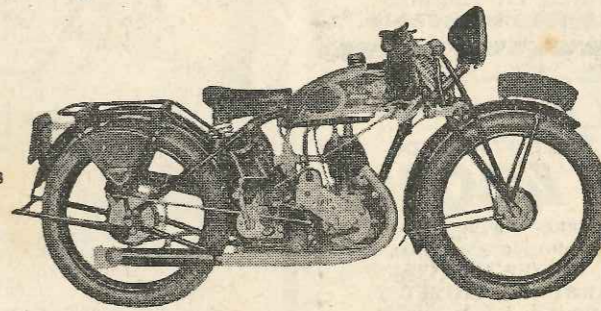
# NEW-MAP

La Motocyclette  
de Grand Luxe

1<sup>re</sup> Toujours par sa technique, son fini, sa présentation  
UNE MACHINE QUI CHARME L'ŒIL ET FLATTE SON POSSESEUR

Type J.T.S. 1  
2 cv, 175 cmc  
moteur JAP 4 temps  
soupapes latérales

3.750 fr.



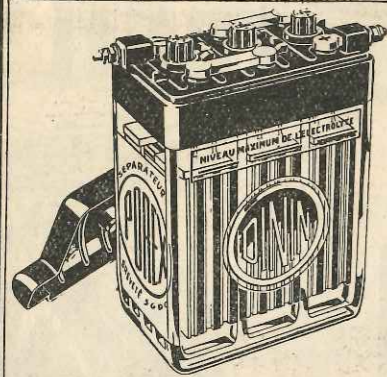
Type J.T.S. 2  
3 cv, 4 temps  
moteur JAP  
soupapes latérales:

3.850 fr.

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

Catalogues et Renseignements sur demande  
USINES ET BUREAUX:

122 & 124, Avenue Lacassagne -- LYON



MOTOCYCLISTES, EXIGEZ  
LA NOUVELLE BATTERIE MOTO  
**DININ "POREX"**  
BAC VERRE - SÉPARATEURS MICROPOREUX

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



Tout l'Équipement de Moto

Cuissards et seatless,  
bottes de cuir, lunettes,  
blousons cuir ou suède,  
gants, stormcoats,  
raglan de cuir, sacs,  
Sacoche de cuir : 39. »  
Casque protecteur : 65. »  
Motorist, Geno, F. N.

Tout le camping "A LA BELLE ÉTOILE"  
1er PRIX DU TOURING CLUB DE FRANCE

Tente métallisée. 115. »  
Matelas pneumatiques,  
duvets, sacs à dos,  
popottes accessoires,  
tentes Palomine C 120,  
C. 150 Echo, Vega.



**CADREAU, UN STYLO GRATUIT**, envoyé avec les  
catalogue contre SIX FRANCS EN TIMBRES  
Avec Bons de Remise Remboursable.

RIEN QUE DES OCCASIONS

LE STOCK LE PLUS IMPORTANT DE  
MOTOS <sup>révisés</sup> <sup>ou non</sup> <sup>depuis</sup> **400 frs**

Pour les mécaniciens et amateurs voulant faire des  
transformations, nous possédons toujours en magasin  
un grand choix de MOTEURS, BOITES DE VITESSES,  
MAGNETOS, ROUES, CARBUROS, MOYEUX,  
FOURCHES, CHAINES, PNEUS et tous accessoires,  
Neufs ou d'occasion.

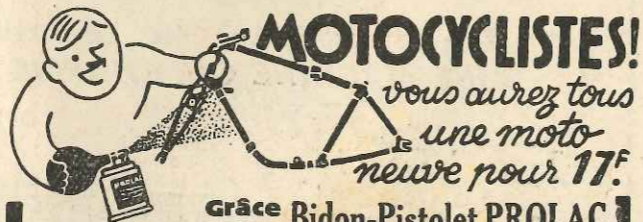
Moteurs 100 cmc neufs, complets... 500 fr.  
Carburateurs neufs, air et gaz... 70 fr.

**Stock éclairages SOUBITEZ**  
Établissements BEAUSOLEIL, 9, rue Saint-Sabin - Paris  
La maison sera fermée le dimanche



AVEC  
UN SIDECAR **Buffler**  
31 Cours Émile ZOLA LYON

Agent à Paris : DEPREZ, 187, rue Armand Sylvestre, Courbevoie Seine  
près la gare d'Asnières et 7, rue Meslay, PARIS. Ouv. Dimanches et Fêtes  
GRAND PRIX DE LYON : Premier Amort, sidecar 1.000 cmc.,  
sur sidecar BUFFLER.



MOTOCYCLISTES!  
vous aurez tous  
une moto  
neuve pour 17.  
Grâce au... **Bidon-Pistolet PROLAC**

empli de la laque émail à froid vous pourrez  
comme un spécialiste faire en quelques mi-  
nutes l'ÉMAILLE COMPLET DE VOTRE  
MOTO, VELO et TOUS RACCORDS INVISIBLES  
SÉCHAGE INSTANTANÉ  
Toutes teintes : bleue, rouge, métallisée,  
etc... Prolac, pistolet de précision, indé-  
réglable, dure indéfiniment, fonctionne  
avec une simple poire, pompe, gonfleur etc.  
Franco contre mandat de 17 francs.  
Bid. Pst. Noir. Recharge 7 francs.

PROLAC économise 10 fois son prix d'achat

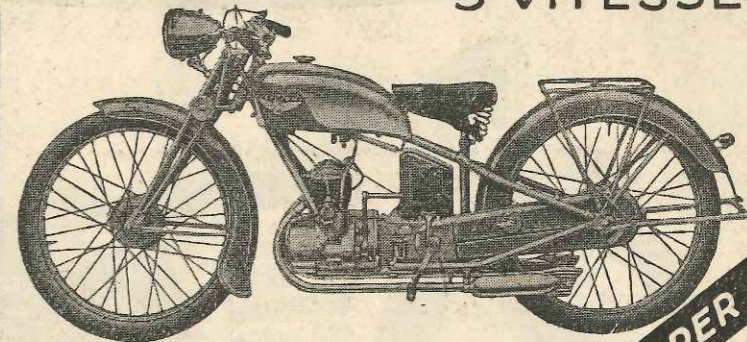
PROLAC supprime l'immobilisation  
Démonstration, 68, Avenue de la Grande Armée, PARIS  
Téléph. : ETOILE 47-70



VELOMOTEURS  
**STYL'SON**  
UN VÉLOMOTEUR TRAITÉ EN MOTO

GRAND LUXE  
GRAND TOURISME  
BLOC INTÉGRAL  
3 VITESSES

- MOTEUR JAP 100cc
- KICK STARTER SURMULTIPLIÉ
- EMBRAYAGE A SEC
- BOITE A VITESSES 3 VITESSES SILENCIEUSES
- RÉDUCTEUR DE VITESSE PAR VIS SANS FIN A ROUE GLOBIQUE
- CHAÎNE UNIQUE LENTE SOUS CARTER ÉTANCHE
- PÉDALIER INCORPORÉ BASCULAGE DES PÉDALES ET BLOCAGE.



CONSTRUCTEUR

**f i m a**

1 & 3, Place du Bachut

LYON

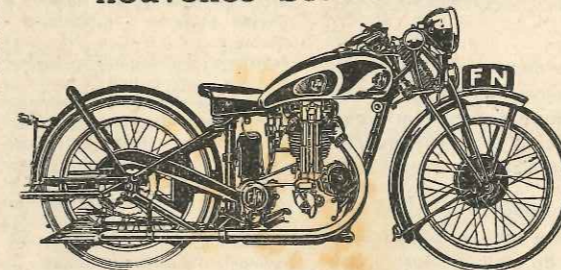
Demander documentation sur nos autres fabrications  
MOTOCYCLETTES "STYL'SON"  
PROPULSEURS AMOVIBLES "ARGONAUTE" POUR BATEAUX

**BON A DÉCOUPER**  
FIMA, 3, Place du Bachut - LYON  
Veuillez m'envoyer gratuitement  
catalogue, conditions, adresse agent  
NOM: \_\_\_\_\_  
RUE: \_\_\_\_\_  
VILLE: \_\_\_\_\_  
DPT: \_\_\_\_\_



Fabrique Nationale  
D'HERSTAL (Belgique)  
1, rue Pierret, NEUILLY-s-SEINE  
(Seine)

nouvelles Séries 1937



CIRCUIT DU NORD 1937

Sidecars 600 cmc. 1er VANDERSCHRICK  
(sans pénalisation).

PARIS-NICE 1937

3 engagés.  
3 premiers sans pénalisation.  
3 Médailles d'Or.

350 cmc. M. 11, RICHARD, sidecar Précision.  
600 cmc., VANDERSCHRICK, sidecar Précision.  
600 cmc., JARDINI, sidecar Précision.

COUPE DES SIDECARS LOURDS  
CHAINES RENOLD - EQUIPEMENTS BOSCH  
Bougies Lodge

N'achetez pas  
votre moto ou  
votre voiture  
avant d'avoir visité  
**L'EXPOSITION PERMANENTE  
DUFAYEL-AUTOS**

PALAIS DE LA  
NOUVEAUTÉ

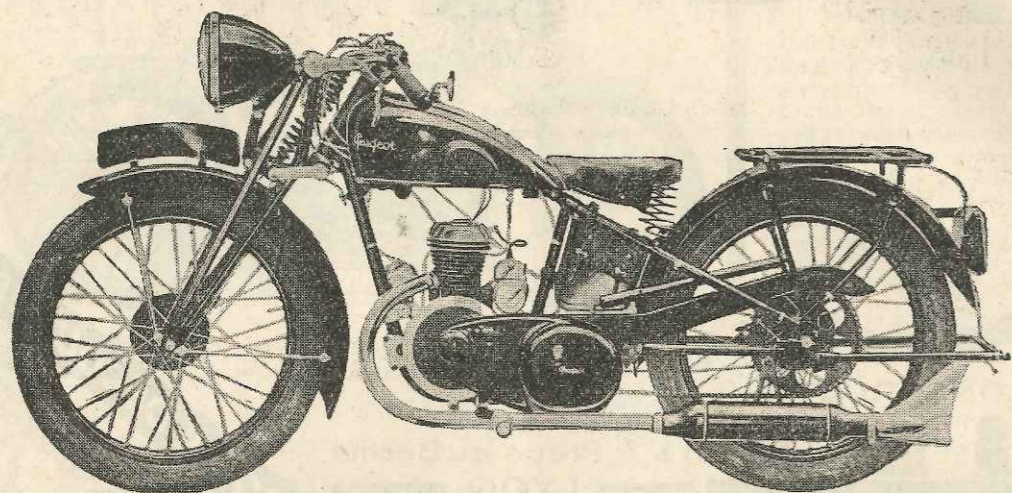
24, rue de Clignancourt  
PARIS  
Tél. Montmartre 41-95

VENTE DES GRANDES MARQUES

NEUVES OU D'OCCASION  
A CRÉDIT  
CONDITIONS EXCEPTIONNELLES

Un formidable progrès dans la mise au point du "2 temps"

## LES NOUVELLES "175" Peugeot



124

AP

175 cmc. - 2 temps - 2 vitesses - Moteur 2 temps - Graissage par mélange huile et essence - Boîte à 2 vitesses et embrayage - Allumage par magnéto à grande puissance - Kick starter - Chaîne sous carter - Cadre en tubes - Fourche à parallélogramme - Suspension par ressort central - Amortisseur de direction - Guidon émaillé avec cocottes soudées - Freins à tambour - Jantes émaillées - Pneus de 24x2,375 - Tuyau d'échappement chromé - Pot cylindrique émaillé - Porte-bagages - Béquille AR - Sacoche de cadre avec outillage.

2.900 frs.

À la suite de longues et patientes recherches de nos services techniques, nous venons de mettre au point un nouveau moteur 2 temps de 175 cmc. à **self-balayage intégral**.

Ce nouveau moteur permet d'obtenir le rendement suivant :

**CONSUMMATION : à peine 2 l. 5 aux 100 kms.**

**PUISSANCE : plus de 4 CV.**

Ces résultats représentent par rapport aux anciens moteurs 2 temps de même cylindrée une augmentation de puissance au banc de 40% et une diminution de consommation de 30%.

D'autre part, nos moteurs sont pratiquement inusables grâce à la qualité des métaux employés, notamment pour le piston qui est réalisé dans un alliage d'aluminium hyper silicié et pour le cylindre dont la fonte est d'une qualité tout-à-fait spéciale à forte teneur au nickel.

Enfin, nos 175 cmc. assurent le maximum de sécurité par leur tenue de route impeccable, leur suspension admirablement au point et leurs organes de freinage largement dimensionnés.

Nos nouvelles 175 possèdent donc au plus haut point les qualités essentielles d'un véhicule de travail et de fatigue, **l'économie de consommation et d'entretien, la maniabilité, la sécurité.**

134

AT

175 cmc. - 2 temps - 3 vitesses - Série standard - Moteur 2 temps - Graissage par mélange huile et essence - Boîte à 3 vitesses et embrayage - Allumage par magnéto à grande puissance - Kick starter - Chaîne sous carter - Cadre en tubes - Fourche à parallélogramme - Suspension par ressort central - Amortisseur et frein de direction - Carburateur 2 manettes - Guidon émaillé à cocottes soudées - Freins à tambour, diamètre 130 - Jantes émaillées - Pneus de 25x3 - Garde-boue AV et AR larges - Tuyau d'échappement chromé - Pot cylindrique à queue de poisson émaillé - Porte-bagages démontable - Béquille AR - Sacoche de cadre avec outillage.

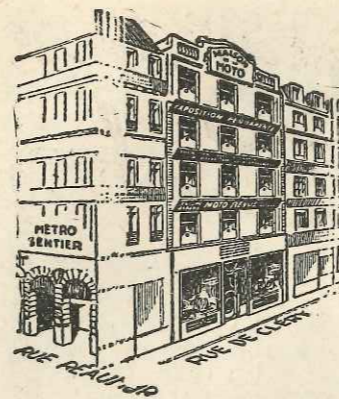
3.290 frs.

BEAULIEU-VALENTIGNEY (Doubs)

Peugeot

Catologue Franco : CYCLES PEUGEOT

Publ. J. BAZAINE



REDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITE

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

Tél. GUT. 73-32 (4 lig. gr.)

C.C. Postal 297-37

# MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI FONDE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR - CAMILLE LACOME

### ABONNEMENTS

UN AN	6 MOIS	3 MOIS
52 N <sup>os</sup>	26 N <sup>os</sup>	13 Nos
FRANCE & COLONIES	45 fr.	23 fr. 14 fr.
UNION POSTALE	66 fr.	34 fr. 20 fr.
Allemagne, Argentine, Autriche, Bulgarie, Canada, Belgique, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc, Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie.		
AUTRES PAYS	84 fr.	43 fr. 25 fr.
MILITAIRES	25 fr.	12 fr. 8 fr.

## Deux petits faits...

**A**u hasard de la lecture des quotidiens on peut noter de petits faits intéressants. C'est ainsi que nous venons de voir qu'à Paris une brigade motocycliste serait chargée de veiller à la police de la circulation. On se rend donc compte que dans une ville il n'y a qu'une seule machine capable de passer partout, de se dégager rapidement des encombrements, et ainsi de rattraper tous les délinquants ; cette machine, c'est la moto. C'est pour cette raison que les porteurs de journaux utilisent des motos, et quelles motos : des « compétition » très gonflées et dont ils se servent avec une extrême virtuosité. La police a donc entièrement raison d'utiliser des motocyclettes. Les voleurs de voitures n'auront plus aussi beau jeu. Parmi les agents modernes, jeunes et sportifs on ne sera pas embarrassé de trouver les conducteurs de ces machines.

Nous voyons d'autre part que le Conseil d'Etat n'a pas admis la requête des entrepreneurs de transports considérant illégale l'obligation de monter des appareils amplificateurs ou plutôt collecteurs de son sur leurs véhicules. Hélas ! beaucoup de ces appareils ne fonctionnent pas ou même sont débranchés. Nous reconnaissons volontiers qu'ils mettent les nerfs des conducteurs à une rude épreuve car ils transmettent en les amplifiant tous les bruits mécaniques du camion. Mais encore faut-il que les conducteurs de ces mastodontes soient avertis que nous allons les doubler. Quant à exiger le bon fonctionnement de ces appareils, cela regarde la gendarmerie. L'essentiel est qu'ils soient obligatoires et rappellent au conducteur isolé dans la cabine de son camion qu'il n'est pas seul sur la route.

### SOMMAIRE :

Informations .....	580
Trois Peugeot 175 cc. par Max End ....	582
Eclairage arrière, par Gaston Lacroix ....	584
Outils à bon marché, par Ravisse .....	585
La moto n'est pas stable ? .....	587
Les Alpes en moto, par H. Marcant ..	588
Camping, par Tiray. Réservoirs et canalisations, par Mellier	591
Sport .....	593
En Allemagne, on a foi dans le deux temps, par Regairaz	594
Questions et réponses	596
Clubs .....	597
Constructeurs - Fabricants .....	598
Librairie .....	599

# Informations

## ◆ ATTENTION AUX CLOUS !

Motocyclistes, prenez bien garde aux passages cloutés : en effet, la cour d'appel de Paris a encore confirmé que le piéton qui, s'y trouvant, est victime d'un accident, aura toujours raison. Tenez vous le pour dit, et redoublez d'attention à l'approche de ces zones... critiques !

## ◆ TRISTE SITUATION POUR L'ETAT...

Il court en ce moment d'étranges rumeurs ; il paraît que l'Etat se trouve subitement (!) à court de la bagatelle de 5 milliards de francs

## ◆ ... QUI RISQUE DE DEVENIR CRITIQUE POUR NOUS.

En effet, quelques échos nous permettent de supposer que la poule aux œufs d'or risque fort d'être mise à mal. Il s'agit, bien entendu, de l'essence, qui, reposée de ses fatigues, compte reprendre son raid ascensionnel en vue de battre tous les records !

*Vanitas Vanitatum...*

## ◆ VITESSE LIMITE.

Tous les poids lourds de plus de 2 m. 20 de large ou 8 m. de long devront comporter un indicateur de vitesse portant une marque visible, indiquant le maximum autorisé, ou, à défaut, un enregistreur grâce auquel les gendarmes pourront vérifier les performances et sévir le cas échéant.

## ◆ A L'EXPOSITION INTERNATIONALE.

Ne manquez pas de visiter le « Palais de la Découverte ». Vous y trouverez une très intéressante synthèse de l'effort vers la vitesse à travers les siècles.

## ◆ A PROPOS DU GRAND PRIX D'EUROPE.

Le Grand Prix d'Europe semble être appelé à jouir d'un grand succès : en effet, nombreuses sont les grandes marques d'ores et déjà prêtes à y prendre le départ :

Norton, B.M.W., D.K.W., Guzzi, Bianchi, etc...

## ◆ TELEGRAPHISTES ANGLAIS.

Il y a actuellement à Londres 350 porteurs de télégrammes, dotés de véritables motos. Le service en est mieux et plus rapidement fait et on n'a eu à déplorer aucun accident.

## ◆ PRECISION ADMINISTRATIVE.

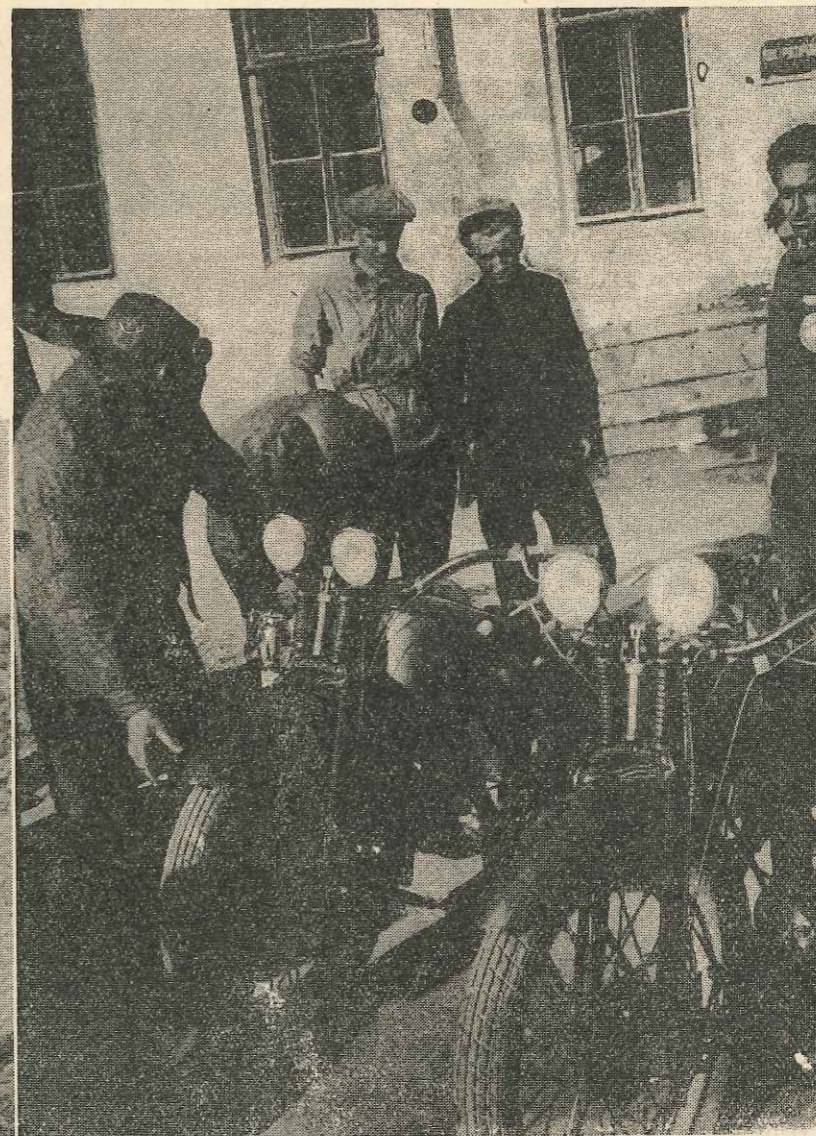
Personne n'ayant su définir le sens du mot « Agglomération », il paraît que ce terme est en voie d'être éliminé du code de la route.

## ◆ LES SIX JOURS INTERNATIONAUX

Il est question d'une équipe militaire allemande, soixante-dix pilotes seraient désignés pour la grande épreuve internationale.

## ◆ PETITE ERREUR.

Un journal anglais passa dernièrement dans ses petites annonces, à la rubrique « armes » l'annonce suivante : 493 cc, B.S.A. blue Star... £ 25... Il faut croire que le metteur en page s'imaginait que



A gauche : Dans tout ce paysage chaotique, le sidecar de notre abonné est la seule manifestation de l'activité humaine.

Ci-dessus : Les premières motocyclettes fabriquées par l'usine russe de Charkover.

## ◆ LA MOTO ET L'ARMÉE

L'autorité militaire vient de commander 1.000 équipages motos-sidecars à la Maison Gnome-Rhône. La cylindrée choisie est de 750 cmc.

## ◆ NOTRE CONFREERE « L'AUTO » ORGANISE LES 19 ET 20 JUIN LES « AUDAX ».

Cette épreuve consiste à parcourir : a) 600 kms en 14 heures, ou b) 1.000 kms. en 24 heures.

Les concurrents ayant accompli les performances tout en respectant les règles de la circulation, recevront une insigne et un disque, sur testimonial de leurs aptitudes routières.

## ◆ AU T.T. HOLLANDAIS

On annonce la participation de Bianchi, représenté par Serafini et Benigni.

## ◆ L'EXPOSITION ANGLAISE EN 1937.

Le Salon anglais de la moto ne se tiendra pas à l'Olympia en 1937, mais à Earl's Court où l'on est en train de construire le « building » qui le recevra ; son prix sera de 1.250.000 livres environ.

## ◆ LE CIRCUIT LE PLUS RAPIDE ?

Contrairement à ce que pensent certains, le Grand Prix de l'Ulster n'est pas le plus rapide au monde.

Ce titre revient, en effet (pour les 250 cmc. et 500 cmc.) aux courses Hockenheim (Allemagne).

## ◆ ON « VERIFIE » LA GNOME

Mardi matin, les Directions de Gnome-Rhône et Yacco avaient convié au démontage public de la moto des records, aux laboratoires de l'A.C.F., à Cachan. De nombreux officiers assistaient à ces vérifications, Capitaine de Longeau du Ministère de l'Intérieur, Capitaine d'Épéroux et le Capitaine de Segonzac, de l'Inspection des Forges. Capitaines de Brye, Chazelle, Dauphinot, Simon, les Lieutenants Renoult, Dumez, une délégation importante de la Direction du Ministère de la Guerre.

La machine fut démontée par MM. Charles, chef de fabrication et Anciaux, chef du Bureau d'Etudes de Gnome, sous la surveillance de MM. Waël et de Lirac, et M. Dintillac, l'administrateur de Yacco. On constata que l'usure était nulle, et on sables la champagne au succès de Gnome-Rhône et Yacco pour la magnifique réussite, dont nous avons relaté les faits précédemment.

D'autres personnes étaient présentes, parmi lesquelles MM. Fourreau, de l'U.M.F., Bernardet, Bourguin, Bernard, Régin, etc...

## ◆ ET LES CARBURANTS ALCOOLISES ?

L'Union Suisse des Paysans exprime ses différents vœux parmi lesquels on peut citer celui du mélange obligatoire de l'alcool à l'essence.

Ceci est très beau pour les paysans... mais l'est bien moins pour ceux qui auront à brûler le mélange.

## ◆ N'OUBLIEZ PAS VOS ADRESSES, S.V.P.

Notre lecteur de Plan d'Argen qui nous a demandé divers renseignements sur un moteur pour cyclecar est prié de nous rappeler lisiblement son nom et son adresse, afin que nous adressions notre réponse à son questionnaire.

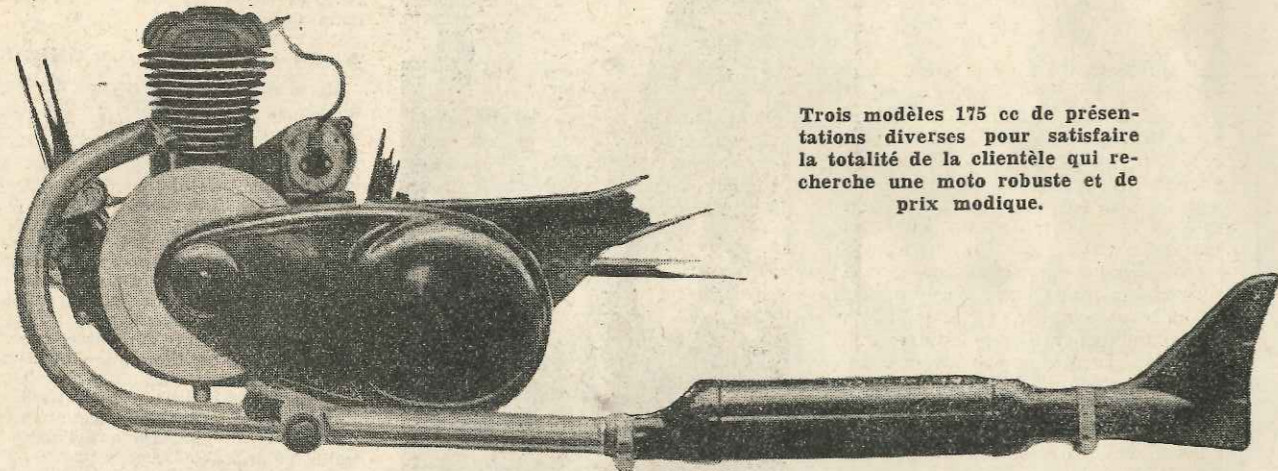
## VOUS TROUVEREZ A NOS BUREAUX DES TRIPTYQUES

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

Tous renseignements à notre «Service Touristique»

A toute correspondance, joindre timbre pour réponse.

# Trois Peugeot 175 cc



Trois modèles 175 cc de présentations diverses pour satisfaire la totalité de la clientèle qui recherche une moto robuste et de prix modique.

LES nouvelles 175 Peugeot forment une trinité : issues d'un prototype unique, équipées toutes trois du moteur deux temps présenté dernièrement dans « Moto-Revue » (moteur à self-balayage intégral) elles ne se distinguent l'une de l'autre que par la présentation, le fini et quelques détails.

La première à citer est la 124 AP, modèle essentiellement populaire équipé d'une boîte à deux vitesses. C'est néanmoins une machine complète montée avec le même souci et avec les

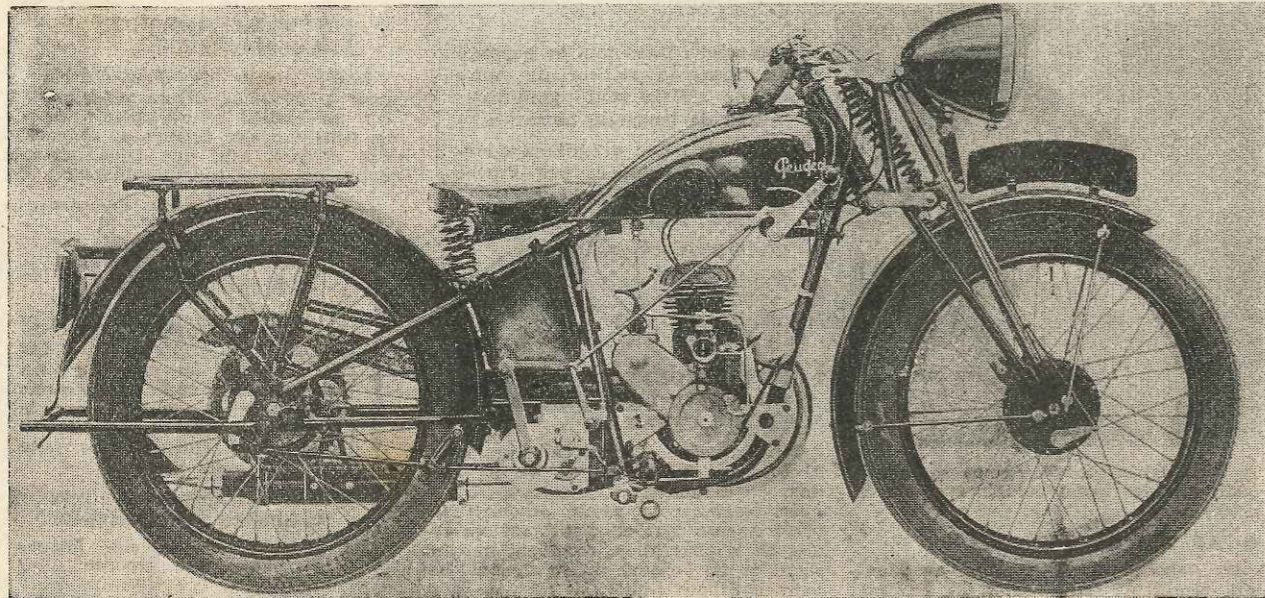
mêmes organes mécaniques que ses plus luxueuses consœurs ; vient ensuite la 134 AT, série standard ; elle est à trois vitesses, possède un carburateur à 2 manettes, des pneus plus forts : 25x3 au lieu de 24x2,375, des garde-boue plus larges, un porte-bagages démontable et un fini plus poussé.

Vue d'ensemble de la 134 AT, avec boîte à 3 vitesses. Notez que la 134 CL, de même cylindrée est à deux tubes.

Enfin la 134 CL, série luxe qui est la plus richement dotée des trois : Cylindre chemisé, moteur à 2 échappements, allumage à avance variable, garde-boue AV à bavolet.

Après avoir indiqué ce qui distingue ces trois modèles, il serait sans doute bon de détailler ce qu'ils ont de commun et ce qui fait leur particularité et leur nouveauté.

C'est là d'ailleurs un rappel car, à deux reprises, « Moto-Revue » a eu la première l'occasion d'annoncer à ses lecteurs les nouveaux progrès que les



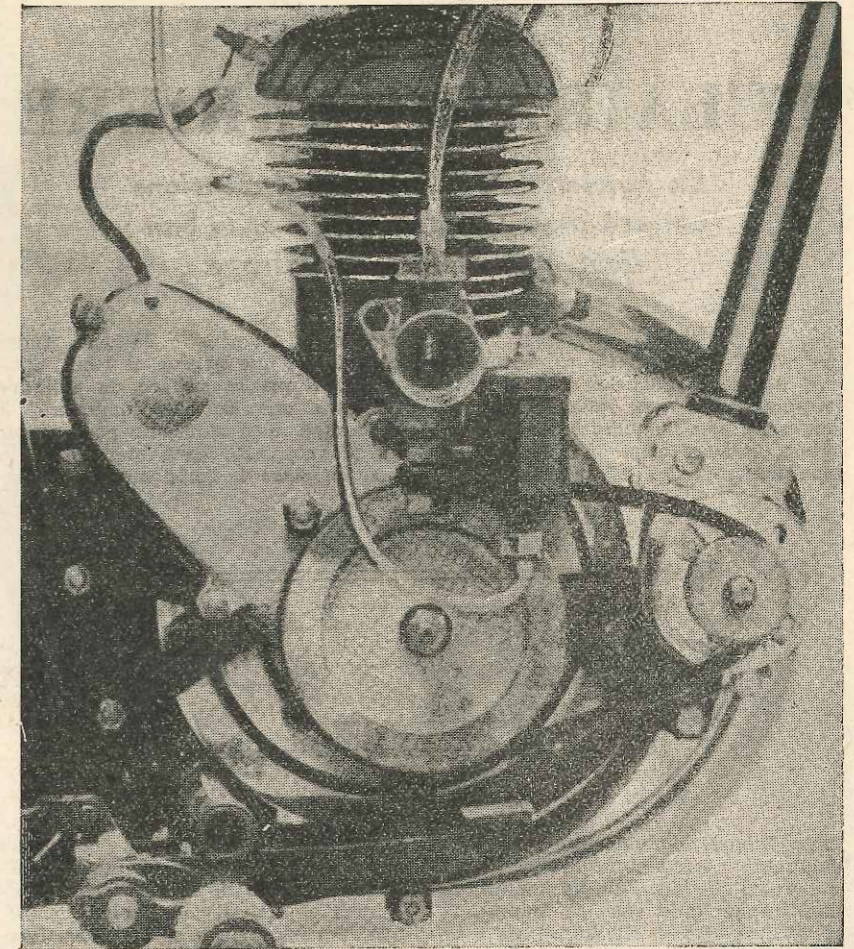
OU CHANGER DE VITESSE NE DEBRAYEZ JAMAIS SI CE N'EST POUR VOUS ARRÊTER

ingénieurs de Peugeot ont réalisé dans le domaine du deux-temps.

Les nouveautés, cette année, sont si rares dans le monde motocycliste (sans doute à cause du Salon à venir), qu'il est bon d'insister sur celles que nos constructeurs lancent sans plus attendre. Depuis l'apparition du vélomoteur et surtout du vélomoteur moderne (la cylindrée 175 cc, avouons-le, en avait pris un coup et se trouvait fort négligée par les acheteurs d'une part et, conséquence fatale, par les constructeurs ensuite.

Le vélomoteur à kick (Peugeot vient à ce propos d'en sortir un beau que je vous présenterai bientôt), le vélomoteur à kick a attiré vers lui une bonne partie de l'ancienne clientèle du 175 ; heureusement pour elle la suppression toujours espérée du permis de conduire va lui donner un jour, qu'il faut espérer prochain, un regain d'activité et une vogue comparable à celle dont jouissent en Italie les motos de cette cylindrée et, en Allemagne les 200 cc.

Il est fort probable que d'autres maisons travaillent également la question, mais dans l'ombre, de sorte que Peugeot marque dès à présent un point, puisque sa machine sera déjà connue et éprouvée et que la clientèle nouvelle connaîtra par avance sa valeur.



Le 175 cc. 2 temps à « self-balayage intégral » a l'aspect extérieur d'un beau 2 temps classique ; celui-ci équipe les 124 AP et 134 AT, le 175 de la moto de luxe est à cylindre chemisé et double échappement.

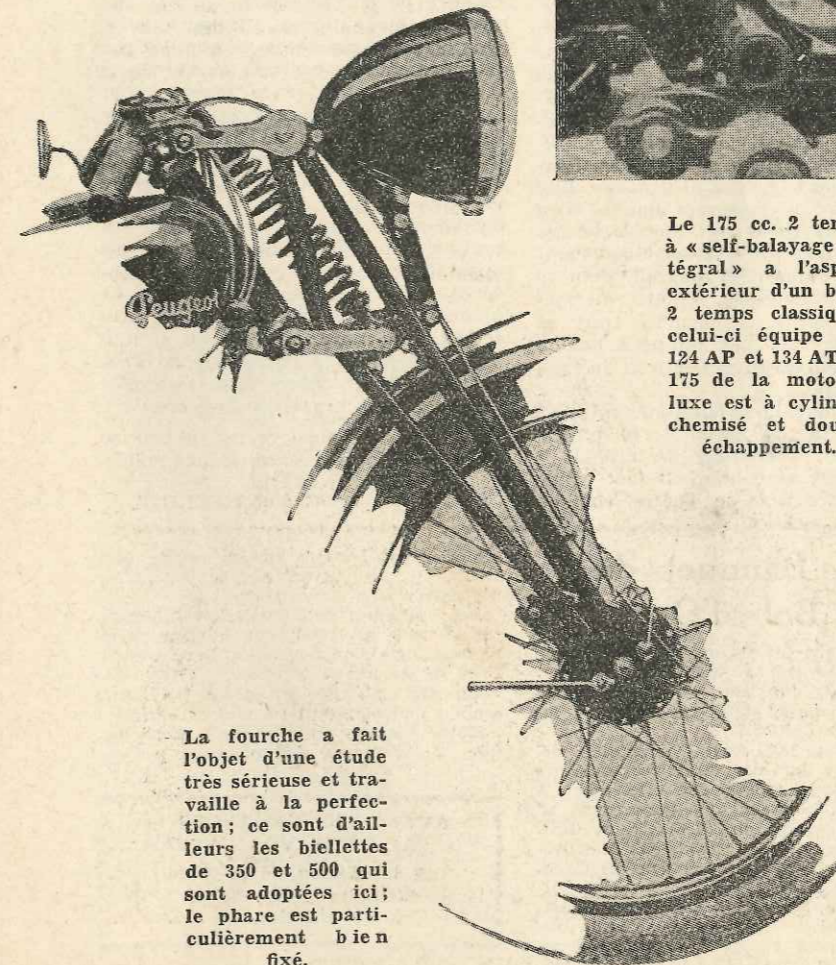
Dès le début de mai « Moto-Revue » soulignait les heureux résultats que les ingénieurs de chez Peugeot avaient obtenus avec le moteur 2 temps aux solutions neuves dûes entièrement à leurs recherches personnelles.

Moteur classique en apparence, mais ayant une disposition toute spéciale des canaux de transfert et des lumières d'admission et d'échappement ; cette modification profonde par rapport au « trois-lumières » classique, assure un balayage complet des gaz brûlés dit « self-balayage intégral » et évite la déperdition de gaz frais par l'orifice d'échappement. Les résultats sont tangibles : économie de carburant, puissance accrue, meilleure marche, moindre échauffement.

Au cours d'un premier et bref essai j'avais pu constater la nervosité du moteur, son bon ralenti, sa marche soutenue en deux-temps à bon régime, moteur embrayé, son silence.

J'ai repris une 175 cc quelques jours plus tard avec l'idée de faire une bonne blague à Pahin qui l'avait mise à ma disposition, le temps orageux était de connivence avec moi. Une bonne demi-heure de marche en première dans les petits sentiers du bois pouvait me faire passer pour un débu-

(Suite page 586)



La fourche a fait l'objet d'une étude très sérieuse et travaille à la perfection ; ce sont d'ailleurs les biellettes de 350 et 500 qui sont adoptées ici ; le phare est particulièrement bien fixé.

VERIFIEZ DEUX FOIS PAR MOIS LA PRESSION DE VOS PNEUS ET LA TENSION DE VOS CHAINES

## ECLAIRAGE ARRIERE

*En janvier 1937, 263 contraventions ont été dressées, dans Paris et la banlieue, pour défaut d'éclairage.*

PARMI les appareils d'éclairage, il en est un qui, sans contredit, est le plus exposé aux intempéries, aux causes les plus nombreuses de détérioration, et aussi celui qui fournit les plus nombreux P.V. C'est la lampe ar-

rière, du type « plafonnier » aura une puissance de 6 bougies. Ce modèle possède l'avantage de se fixer très rapidement et sans dispositif bien compliqué. Voyons cette mise en place. Réalisons d'abord la mise à la masse. Elle se fera par un ressort à boudin d'un diamètre de spire de 7 mm. et d'une longueur telle qu'il situe bien l'ampoule au milieu de l'appareil. Pour la fixation de ce ressort, nous refermerons en boucle la dernière spire et nous la fixerons par un petit boulon (ou une vis) traversant le trou du fond de la pompe.

La première spire aura, au contraire, été agrandie de façon à ce qu'elle tienne bien l'ampoule. Le croquis 1 montre cette réalisation. Il faut maintenant s'occuper de l'autre contact.

nière, du type « plafonnier » aura une puissance de 6 bougies. Ce modèle possède l'avantage de se fixer très rapidement et sans dispositif bien compliqué. Voyons cette mise en place. Réalisons d'abord la mise à la masse. Elle se fera par un ressort à boudin d'un diamètre de spire de 7 mm. et d'une longueur telle qu'il situe bien l'ampoule au milieu de l'appareil. Pour la fixation de ce ressort, nous refermerons en boucle la dernière spire et nous la fixerons par un petit boulon (ou une vis) traversant le trou du fond de la pompe.

### Le Banquet du Bol d'Or

C'est dans les Salons du Mac-Mahon que samedi dernier, Mauve, organisateur du Bol, avait convié en un banquet tous ses amis, et les lauréats du Bol 1937.

Présidé par M. Jean Chataignier, directeur des Services de Propagande du Journal, l'atmosphère fut vite créée. A la table d'honneur on remarquait M. Mauve, Président de l'A.M.C.F. et Cuillier et Ulmer, vice-présidents, MM. Visinet et Dupoux, vice-président et directeur de l'A.C.I.F.

M. Mauve, M. Visinet et M. Chataignier, successivement, retracèrent l'histoire du Bol, firent l'éloge des performances

L'autre extrémité sera obturée par la pièce qui était déjà utilisée par la pompe tout en laissant passage à l'axe du piston. Le cylindre étant coupé pour le passage des rayons lumineux, ce bouchon ne tiendrait pas en place aussi est-il nécessaire de l'assujettir à l'aide d'un collier formant serrage au moyen d'un boulon. Reste à disposer maintenant le deuxième contact, celui qui est isolé de la masse. Les solutions sont fort nombreuses étant données les pièces dont on pourra disposer et l'ingéniosité de chacun. Nous ne décrirons ici qu'un seul dispositif, libre au lecteur que la question intéresserait de réaliser suivant son idée. Employant la grosseur du trou de ce bouchon, on peut réaliser un bouchon avec épaulement en ébonite formant à la fois butée et passage isolant. Cette pièce isolante, percée d'un trou livrera passage à une pièce en cuivre dont l'une des extrémités évasée sera le contact et l'autre, terminée par un pas de vis recevra les écrous destinés à la connexion du fil. Ceci suivant croquis fig. 2 (présenté en coupe).

Le principal de la construction est achevé. Nous avons l'ampoule en place et réalisé l'isolement de la borne de sortie. Notre attention se portera maintenant sur la mise en place. Une équerre en cuivre soudée au cylindre assurera la fixation sur le garde-boue. On aura au préalable déterminé par tâtonnements la position exacte de la fente par rapport à la plaque, pour que l'éclairage ait le maximum d'efficacité. Cette mise en place faite, il faudra déterminer l'emplacement du feu rouge pour qu'il ait la meilleure visibilité possible. Pour le réaliser on pratiquera à l'endroit trouvé une ouverture faite à la lime. L'ouverture aura au moins 2 cm. sur 2 et sera obturée par un verre rouge (verre de photographie par exemple). Ce verre sera fixé au moyen de crochets en cuivre soudés sur la périphérie de l'ouverture. L'appareil est ainsi terminé ; nous pourrions le mettre en place.

Nous aurons ainsi réalisé à peu de frais un éclairage excellent et solide.

Gaston LACROIX.

réalisées, et burent au succès du Bol 1938 qui se déroulera également à Monthléry.

Des médailles de l'Education Physique furent remises, celle d'or à Giraud-Cabantous, celle d'argent à Léonard, et celle de bronze à Cuillier.

Un film sonorisé retraça le Bol automobile 1937 et obtint un réel succès.

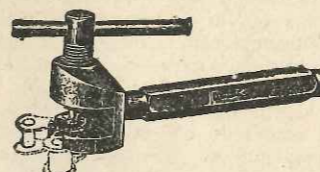
Notre Directeur représentait Moto Revue et l'Actualité Automobile.

**AVANT LES VACANCES  
ACHETEZ VOS CARTES  
A la Maison de la Moto  
Michelin Foldex Shell  
Blondel**

## Outils à bon marché

Il est toujours tentant de s'équiper à bon compte. A quoi bon acheter des outils très chers ? Nous sommes enclins à croire qu'il est inutile de consacrer une somme importante à un outillage qui ne servira que très rarement. On oublie trop que les outils (à l'exception des limes et de quelques autres) ne s'usent guère, mais qu'un mauvais outil n'a pas la robustesse voulue. La clé bâille à se décrocher les mâchoires, le parallélisme des mâchoires de l'étau est suspect. Encore heureux si nous n'enregistrons pas quelque rupture et la chute d'un morceau d'outil dans les profondeurs du carter. Le mauvais outil est dangereux pour la machine elle-même. Une clé déformée machera les pans des écrous, et en dérapant elle écornera des ailettes, sans compter les désagréables écorchures dont nous nous trouverons nous-mêmes gratifiés.

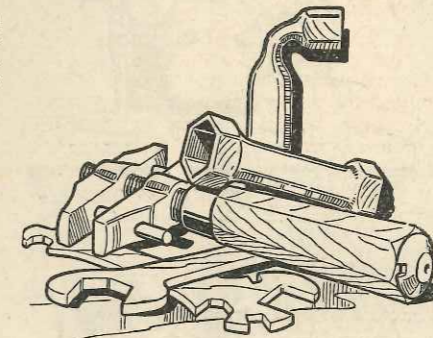
Beaucoup d'entre nous n'ont que les outils contenus dans la trousse livrée avec la machine. Cet outillage est en général de bonne qualité, il se compose des clés spéciales à la machine, et ce sont ces clés dont nous devons toujours nous servir de préférence aux autres. On trouve également ce qu'on pourrait appeler un outillage général... s'il n'était un peu trop restreint, et souvent aussi un peu étrié. Il y a donc lieu parfois de le compléter ou même de le remplacer par un outillage plus complet et plus généreux. La plupart d'entre nous ont



Le dérive-chaines, rend parfois bien des services.

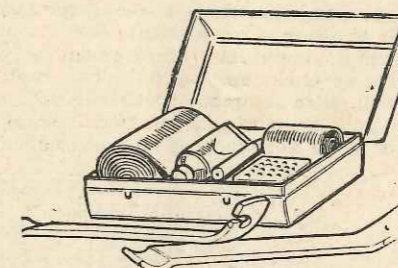
des outils familiers, culottés par un long usage, mais sûrs, solides, bien en main, et qu'on garde de machine en machine. On n'a plus guère de pannes à l'heure actuelle, à part les crevaisons, et encore faut-il que les pneus soient usés. Mais si on a la malchance d'avoir un petit ennui mécanique, on est heureux d'avoir un bon outillage.

Il est inutile d'avoir une importante collection d'outils et en tous cas, il faut savoir résister à la tentation d'amasser rapidement un outillage, grâce au bon marché des outils. Pour les réparations sur la route, il ne faut pas grand chose, car il ne peut s'agir que de réparations très peu importantes, nettoyage d'une bougie ou du carburateur,



Il y a une nette nuance entre l'atelier de votre garage et vos outils de bord. Ayez peu d'outils, mais achetez-les toujours de bonne qualité, car ce sont ceux-là qui vous reviendront le moins cher.

démontage d'une roue arrière, resserrage d'un écrou ou autres choses semblables. Et il n'y a pas besoin d'une usine en miniature pour faire tout cela. A quoi bon promener des clés qui ne correspondent à aucun écrou de votre machine. Vous aurez peut-être besoin d'une ou deux clés supplémentaires pour faire certains réglages et au lieu d'acheter un jeu de clés à bon prix, il est bien préférable pour le même prix de faire l'acquisition d'une bonne clé en

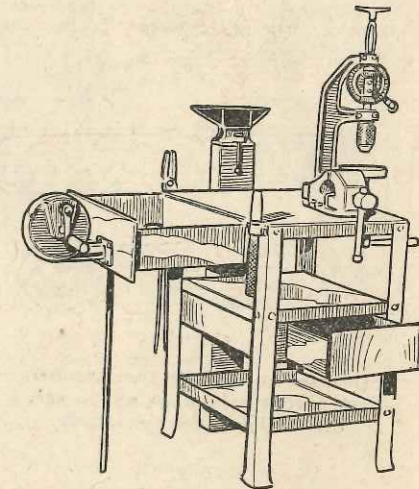


Vérifiez souvent l'état de votre nécessaire pour crevaisons... N'attendez pas la panne pour le faire.

acier au vanadium qui ne flanchera jamais et n'endommagera pas vos écrous. Nous voyons fréquemment des motocyclistes utiliser une clé anglaise pour démonter une bougie. Quel outil unique emportent les coureurs ? C'est, comme par hasard, une clé à bougie. En fait, la

clé à bougie est celle qui nous servira le plus souvent et par conséquent c'est la première que nous devons avoir dans notre trousse. Les clés à tubes sont, à notre avis, préférables aux clés plates, car sur la plupart de nos moteurs, la bougie est noyée au milieu des ailettes, et la clé sera de préférence coudée, parce que cela évite d'employer une broche facile à perdre.

La clé anglaise théoriquement s'adapte à tous les écrous et pratiquement ne convient à aucun. Elle doit être proscrite chaque fois qu'un gros effort de serrage est nécessaire, et chaque fois qu'on a à sa disposition la clé fixe convenable. On ne doit donc s'en servir que quand il n'y a pas moyen d'en faire autrement. Et voilà un outil qui ne souffre pas la médiocrité. La plus chère des clés anglaises est tout juste assez bonne. Il est bon d'avoir deux clés anglaises, une petite et une grosse. Cette dernière ne servira guère, alors que la petite trouvera des emplois beaucoup plus nombreux, pour le démontage des raccords, le réglage des commandes, etc... Mais n'utilisez jamais une clé anglaise pour bloquer un écrou de roue.



Voici, à propos d'établissements d'amateurs, un modèle du genre : Chaque chose à sa place, et une place pour chaque chose.

Les crevaisons constituent et de loin la panne la plus fréquente, et il y a donc lieu d'être surpris qu'un grand nombre de motocyclistes soient si mal équipés pour faire sur la route une réparation satisfaisante. Ils se débattent avec leur chaîne faute d'avoir un de ces petits outils qui permettent de rapprocher les bouts de la chaîne et de replacer ainsi très facilement le maillon de jonction. Les pièces préparées seront desséchées. Quant à la dissolution, elle est réduite à une pellicule de caoutchouc tapissant le tube d'étain ou la boîte.

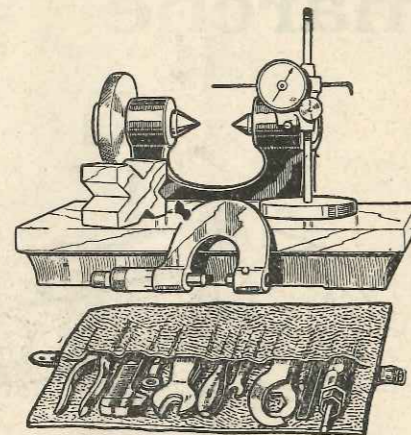
Il est inutile d'avoir un gros nécessaire. Il vaut mieux acheter un nécessaire de dimension moyenne et le renouveler plus souvent. Vérifiez fréquemment le tube contenant la dissolution.

SOYEZ BON AVEC VOTRE MACHINE : ELLE VOUS LE RENDRA AU CENTUPLE.

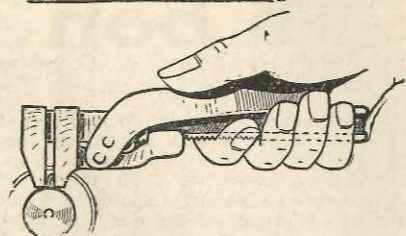
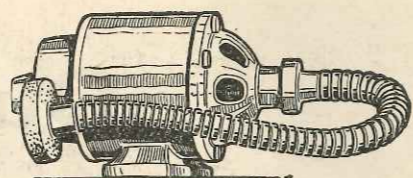


Aux râpes, nous préférons du gros papier de verre. Mais sur la route, il est souvent difficile de trouver la perforation, et c'est une sage précaution que d'avoir une chambre de rechange. On pourra alors réparer l'autre chambre à l'étape et dans de bien meilleures conditions.

Au garage, il est bon d'avoir un outillage plus complet, mais encore ne doit-on pas vouloir rivaliser avec un atelier de réparation. Toutes les grosses réparations ne peuvent être entreprises que par un mécanicien expert. Mais n'achetez que de bons outils. Une meule, une chignole ou un pied à coulisse à 10 francs ne peuvent rendre que des services restreints. Nous ne croyons pas utile, par contre, d'acheter un matériel trop coûteux, inutilement précis pour vos besoins, car vous n'aurez jamais à ajuster une pièce essentielle de votre machine. Laissez donc les comparateurs, et autres appareils de mesure aussi précis, au spécialiste. Un bon pied à coulisse de prix moyen vous suffira. Une machine à percer sera bien supérieure à une chignole. Pour les forets et les limes, n'achetez pas des outils de pacotille, mais les meilleurs que vous puissiez trouver. Il en sera de même pour les tournevis. Une cisaille vous servira souvent, achetez-la donc d'excellente qualité. Une meule est d'emploi courant, choisissez donc une

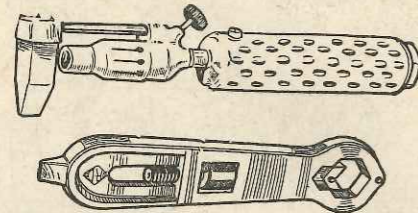


De haut en bas : Inutile de s'encombrer d'appareils de précision coûteux, si on ne sait s'en servir. Pour la route, seuls, quelques outils sont utiles.



De haut en bas : Une meule « passe-partout » est souvent très utile, mais revient assez cher. Ayez quelques outils spéciaux, ils vous tireront souvent d'embarras

qui doit être lourd et robuste, doit aussi être tenu propre et non couvert d'une couche de crasse. De grandes feuilles de papier d'emballage fixées avec des punaises et renouvelées de temps à autre permettent d'obtenir un degré raisonnable de propreté. S'il y a des poutres au sommet de votre garage, des palans pourront dans certains cas rendre service. RAVISSE.



De haut en bas : Un fer à souder est parfois très utile au garage. Clé variable assez originale.

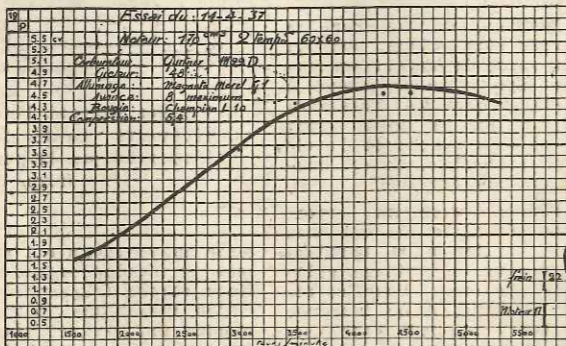
meule de bonne qualité. Ne vous montez donc pas en bloc, mais en détail, progressivement en vous limitant aux outils indispensables. Chaque fois que vous disposerez d'une certaine somme, achetez un outil. Un outil essentiel c'est l'étau. N'achetez pas d'étau à vil prix, mais un étau tournant vraiment solide à agrafe profonde, vis à filet carré, etc... Sans un bon étau (et sans un établi solide), aucun travail sérieux n'est possible. Pour les très petites pièces ne nécessitant qu'un écartement des mâchoires de 1 à 2 centimètres, il existe des étaux à main munis d'une agrafe qui se fixe sur l'établi, mais si vous avez un gros étau, ils sont inutiles. Les étaux à mâchoires non parallèles sont à proscrire pour les pièces ayant une certaine dimension.

Les outils doivent être soignés. Passez-les au pétrole ou à l'essence pour enlever toute trace de cambouis et ensuite frottez-les avec de l'huile anti-rouille, puis remettez-les en place. L'ordre, plus encore que dans d'autres domaines, se traduit ici par un gain de temps et évite également l'emploi d'outils impropres au travail qu'on effectue. On ne verra

tant aux yeux des profanes, mais je n'ose songer à l'opinion personnelle du moteur ainsi malmené. Contrairement à mon habitude, je me serais fait cette fois un point d'honneur de rentrer avec un tuyau d'échappement bleui... peine perdue, ça n'a pas chauffé. Décidé à casser quelque chose j'opérais ensuite en sens contraire, attaquant les côtes en troisième au ralenti pour accélérer ensuite tant que ça peut... Et j'ai passé partout. Je reconnais bien là le bon et si complaisant moteur deux temps, increvable positivement avec, ici, ce quelque chose de mieux résultant de sa technique spéciale. A la fois dépité de mon insuccès, mais content de cette fière mécanique, j'utilisai en-

fin la Peugeot comme se doit de conduire un motard normal. Elle est agréable à mener, douce, obéissante, bien en ligne; elle possède une fourche excellente, des freins très efficaces. Ne le dites pas trop haut, mais elle fait le 80, grimpe les côtes avec désinvolture et se présente en définitive comme une de ces braves compagnes de travail et de plaisir toujours disposée à partager peines journalières et joies hebdomadaires. Dans la ville encombrée, pour les déplacements de chaque jour, sur les routes de plaine ou de montagnes vers quelque pique-nique, quelque camping ou quelque étape lointaine, au pays des vacances.

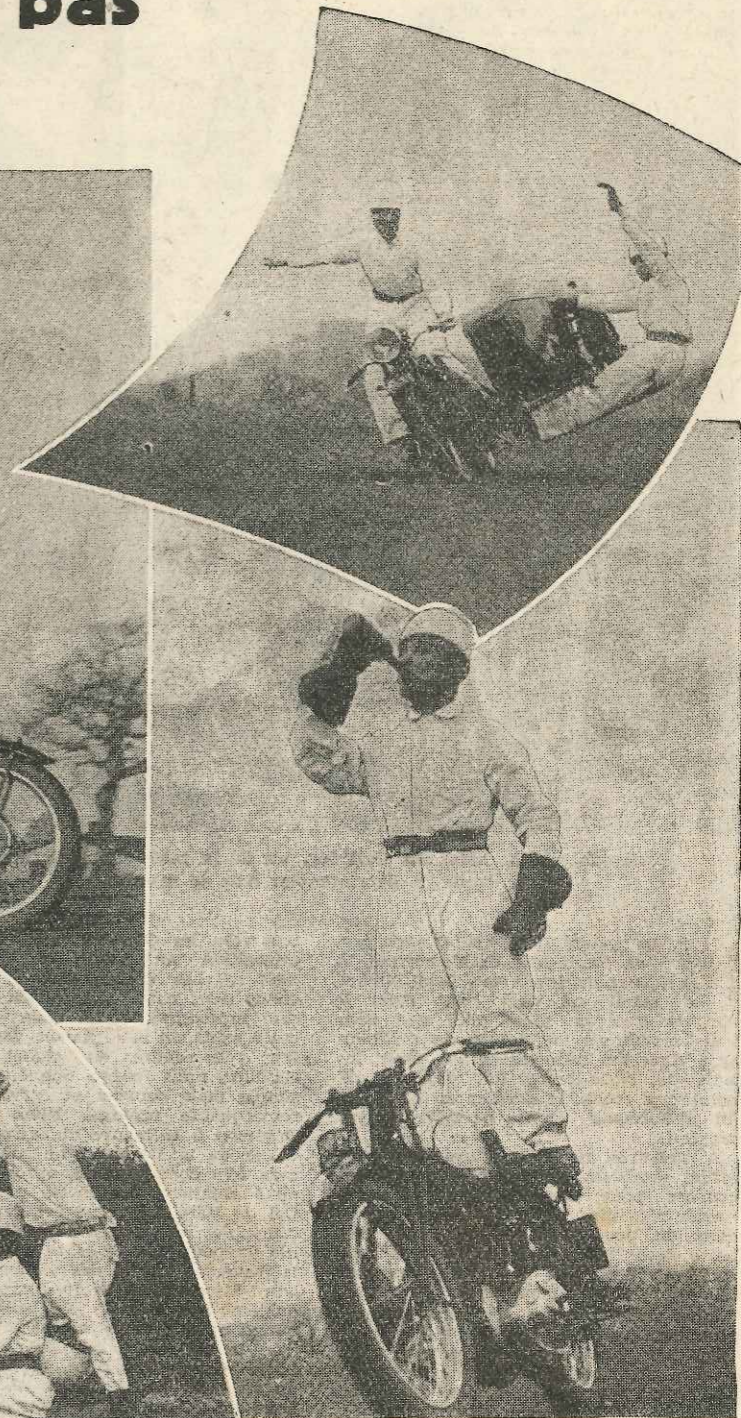
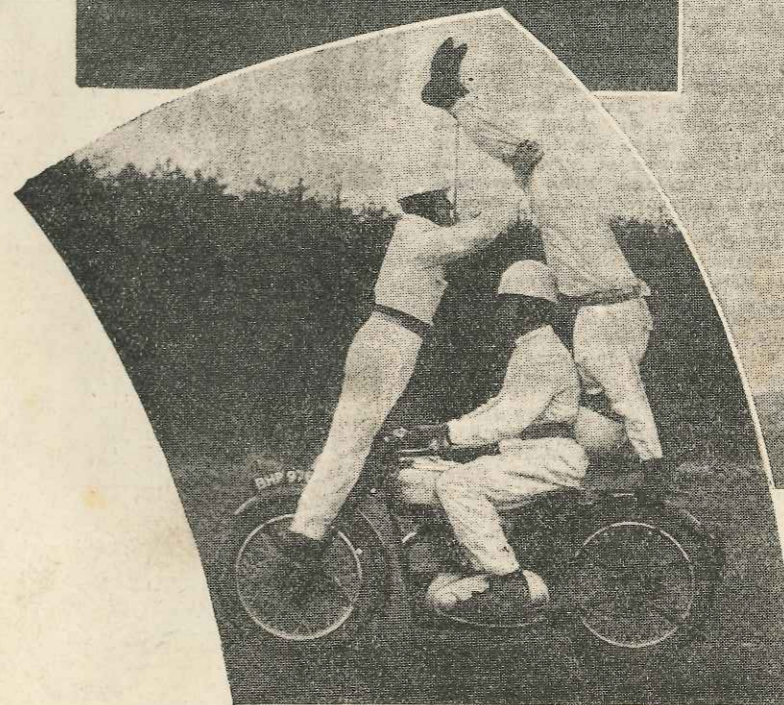
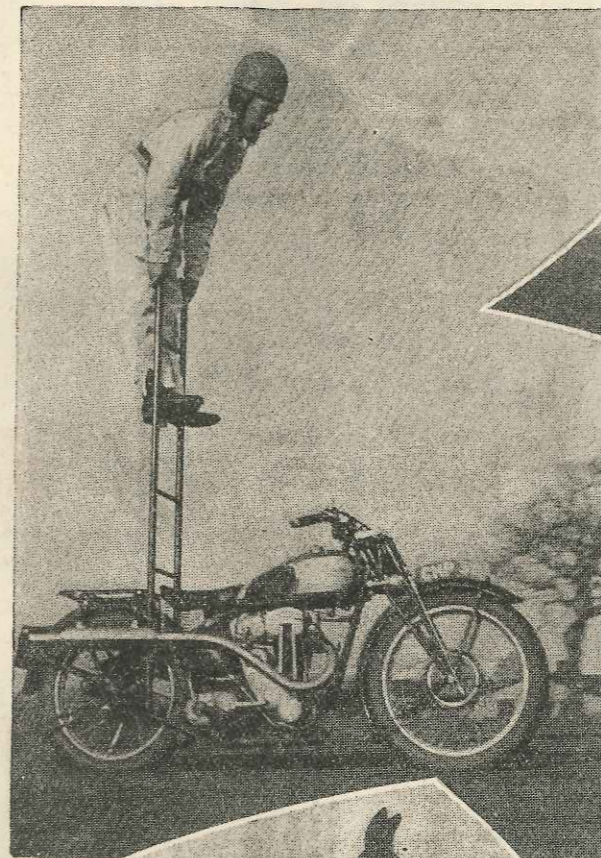
Max END.



Courbe de puissance du moteur en fonction du régime.

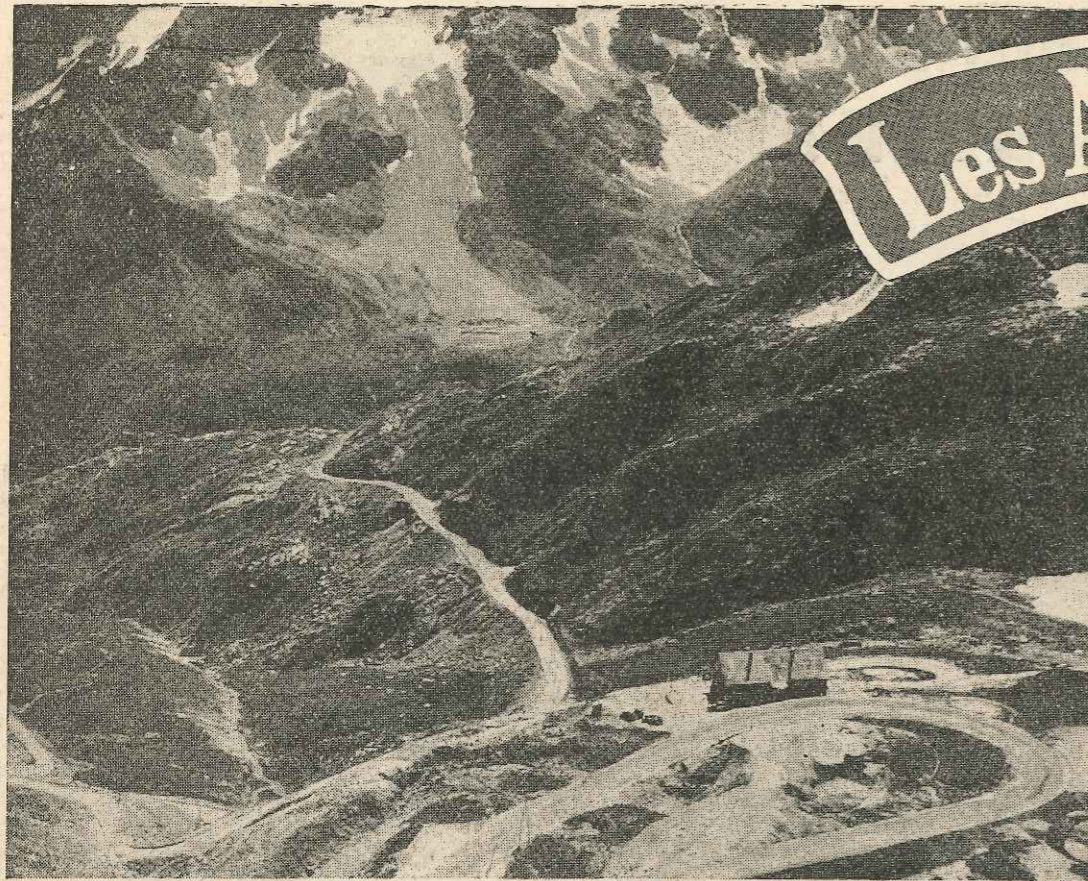
EVITEZ DE LAISSER VOTRE MOTO AU S OLEIL : L'EMAIL ET LES PNEUS VOUS EN REMERCIENT D'AVANCE.

# La moto n'est pas STABLE ?..



...Voici un argument que ne peuvent invoquer Messieurs les motophobes. Ces photos ont été prises au cours d'une fête organisée par un régiment motorisé britannique, à l'occasion des fêtes du couronnement.

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



Ci-dessus, châlet hôtel du Galibier, vu de la table d'orientation.  
A droite, à Serrières-sur-Ain, le moulin.

Il est cependant 10 h. quand nous partons de Saint-Jean-de-Maurienne. A 10 h. 20, nous traversons Saint-Michel, le soleil est déjà haut dans le ciel, et c'est en plein midi que nous nous arrêtons au tunnel du Galibier. Que dire de cette ascension dont les amis de *Moto-Revue* ont déjà lu de nombreux récits, le dernier en date, celui d'Hefmond étant particulièrement suggestif.

A Valloires, nous produisons une sensation profonde sur les populations accourues pour accueillir les autorités rencontrées plus bas et que nous précédons de peu. Nous passons fièrement entre deux haies de spectateurs et nous sommes bien prêts de croire que tous ces apprêts sont pour nous.

Mais nous montons toujours, toujours plus haut, vers le bleu du ciel pur et, lacet par lacet, le petit moteur tournant à plein régime a raison du géant. Mais c'est pour lui le moment du repos, après ces 34 kms. de montée, il se refroidit à l'ombre du tunnel, tandis que nous escaladons la pente neigeuse qui conduit à la table d'orientation. De celle-ci, 2.677 m. d'altitude, le coup d'œil est splendide sur le massif du Pelvoux, la vallée de la Guisane vers Briançon, jusqu'au Mont Viso, là-bas, en Italie, à près de 60 kms. Derrière nous, le Mont Blanc montre sa cime blanche, bien que 90 à 100 kms. nous séparent du plus haut sommet des Alpes.

Mais le regard est invinciblement at-

tiré vers les Glaciers tous proches qui étincellent au soleil, « La Meige », 3.984 m. Les Ecrins, 4.100 m., se détachent dans cette atmosphère d'une pureté indescriptible. La réserve de pellicules subit un rude assaut. Mais il nous faut redescendre. Au châlet hôtel du Galibier, nous faisons honneur au menu simple mais copieux et servi avec une remarquable rapidité. Nous traversons Briançon à 15 heures et entrons dans la vallée de la Durance. Le soleil est encore très chaud quand, après Guillestre, nous entamons les lacets poudreux du Col de Vars. La route est dans un état pitoyable, les virages sont de véritables lits de poussière. Mais le pittoresque de la traversée étroite des villages de Vars, Saint-Marcellin et Sainte-Marie nous fait oublier nos peines. Le soleil décroît quand nous passons au col, 2.111 mètres, d'où la vue est à peu près inexistante. Si la montée est rude, la descente est un véritable chaos. Tanguant et roulant, nous en effectuons à l'extrême ralenti les innombrables virages. C'est avec un véritable soulagement qu nous retrouvons la route goudronnée à Saint-Paul-sur-Ubaye. A la nuit tombante, nous atteignons Barcelonnette, terme de cette étape de 165 kms.

Nous entamons sous un soleil radieux notre dernière étape alpestre. La route remonte le cours du Bachelard, petit affluent de l'Ubaye, et s'accroche au flanc de la montagne, tantôt à droite, tantôt à gauche du torrent. La pente

(Voir début n° précédent)

# Les ALPES

n'est pas exagérée et le sol est bon. A mesure que nous nous élevons, l'air devient plus vif, les sapins de plus en plus rabougris. Enfin, un dernier effort, voici les neiges, nous allons passer un des plus hauts cols des Alpes françaises après l'Iseran et le Galibier : Le Col de la Cayolle, 2.326 m. Nous entrons en même temps dans le département des Basses-Alpes. Devant nous s'étendent à perte de vue les ondulations de plus en plus atténuées des Alpes de Provence.

A peine avons-nous parcouru quelques kilomètres de descente que la chaleur devient étouffante. C'est le moment d'alléger l'équipement, ce que nous faisons en admirant le paysage. Le Var que nous suivrons jusqu'à Nice est un maigre cours d'eau roulant des eaux rapides dans un vaste lit caillouteux. La route en suit les méandres et s'insinue avec lui dans les fameuses gorges de Daluis où nous passons plusieurs tunnels creusés dans la roche rouge. L'effet de ce décor fantastique est saisissant. Le bruit du torrent à quelques 50 mètres plus bas est imperceptible. Seul l'échappement bien amorti de la moto roulant à admission réduite trouble le silence.

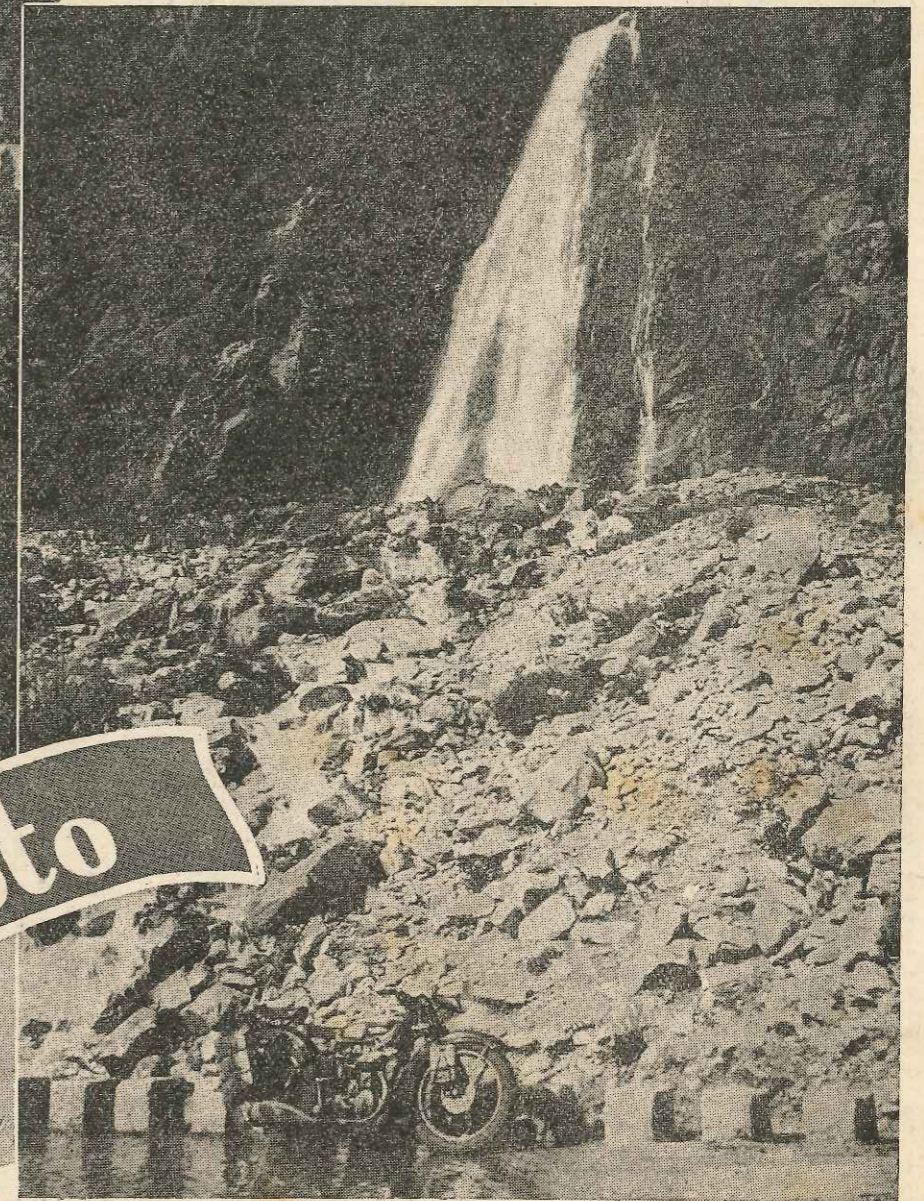
Au pont de Geydan, la route s'infléchit à l'est et devient plus large. Nous faisons escale à midi à Puget Théniers. La chaleur est maintenant accablante,

nous apprendrons même qu'elle est exceptionnelle pour l'époque. Les 64 kms. de Puget-Théniers à Nice sont parcourus rapidement. Un petit ralentissement au passage du beau défilé de la Mescla, puis la vallée s'élargit, devient plaine.

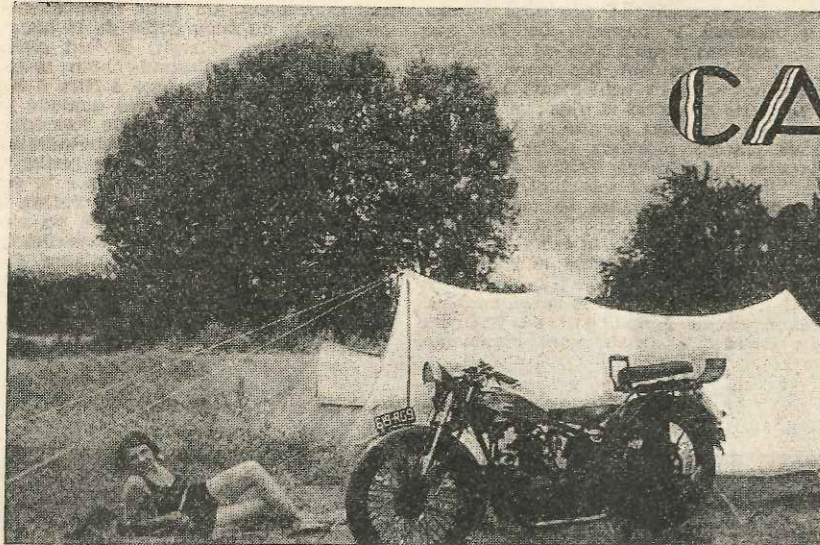
Sur la route autostrade nous mettons pleins gaz. Nous sommes à Nice à 16 h. Après une soirée et une matinée passées à visiter la ville, nous reprendrons la fidèle moto qui s'est admirablement comportée et effectuerons le retour en trois étapes : Nice-Avignon par la côte jusqu'à Hyères, Avignon-La Palisse et La Palisse-Rouen. Nous avons pu ainsi apprécier, tout au moins superficiellement, le charme de la Côte d'Azur. Mais en toute sincérité, cela ne souffre pas la comparaison avec l'inoubliable montagne, véritable paradis du tourisme motocycliste.

H. MARCANT,

Cascade de Maupas vers le col de la Croix-de-Fer.



# en Moto



# CAMPING

*Nous poursuivons dans ce numéro l'étude des tentes. Nous avons sélectionné dans ce but le matériel de quelques fabricants, réputés depuis longtemps dans le monde du camping pour la qualité de leurs articles.*

## Nautique Sportive

(FIN)

### « Grande Famille » Superpalomine

Type parfait de la tente spacieuse et confortable pour trois à quatre personnes. Son faible poids en autorise le transport facile en moto solo. Forme canadienne avec absidie. Double aération près du faitage. Fermeture à crochets. Largeur : 2 mètres. Hauteur : 1 m. 80. Profondeur 2 m. 10 + 1 m. pour l'absidie. Murs de 0 m. 60. Auvent débordant de 0 m. 50.

### Didier des Gachons Tentes C.G.

Ces tentes sont construites d'après le système du colonel Gervais. Elles sont pourvues d'une charpente de conception scientifique véritable armature métallique, parfaitement triangulée et par conséquent indéformable. L'armature des tentes C.G. est formée de tubes réunis au sommet par des éclisses à la fois simples et fortes, et au sol par des piquets. Par sa forme, l'armature des tentes C.G. supprime le mât central et les cordes et haubannages extérieurs.

La stabilité des tentes C.G. est extraordinaire. Le succès de ces tentes, aux colonies, en est l'éclatante démonstration. Le constructeur possède de multiples lettres de campeurs qui ont séjourné à des endroits particulièrement exposés au vent : Pointe du Raz, Tréport, Boulogne, Ile du Levant. Tous sont unanimes à reconnaître la solidité et la stabilité de la tente C.G.

Les tentes C.G. existent en toutes dimensions. Le montage et le démontage sont des opérations simples et rapides : 1/4 d'heure environ pour chaque.

Le modèle C.G.N. 302 couvre une surface de 5 mètres carrés. Longueur maximum : 2 m. 90. Largeur maximum : 2 m. 75. Hauteur : 2 m. 30.

Le poids se décompose comme suit : 20 tubes alu : 8 kgs. 100. Eclisses acier et accessoires : 5 kgs. 100. Auvent : 1 kg. 150. Toile extérieure : 5 kgs. 500. Toile intérieure : 2 kgs. 400. Toile de sol : 4 kgs. 800. Soit au total 27 kgs. 050.

Evidemment, ce poids n'est pas négligeable, mais avec un sidecar, par exemple, les avantages propres à la tente C.G. compensent largement cet inconvénient.

### The Motorist

The Motorist présente pour 1937 deux séries de tentes de marques universellement réputées : « Black et Sons » et « A la Belle Etoile ». Le matériel Black et Sons est d'origine anglaise. Le matériel A la Belle Etoile est dû à l'ingénieur spécialiste R. Andraut.

#### BLACK ET SONS

Les tentes de cette série sont exécutées dans des tissus de première qualité, réputés pour leur solidité et leur imperméabilité.

#### TENTE « GUINEA MINOR »

Ce modèle convient pour les débutants. Hauteur : 1 m. 10 ; longueur : 2 mètres ; largeur : 1 m. 35 ; poids : 1 kg. 350.

#### TENTE GOOD COMPANION

Modèle léger, à mât unique, très léger. Tente individuelle par excellence. Hauteur 1 m. 55 ; longueur : 2 m. 15 ; largeur : 1 m. 25 ; poids : 1 kg. 650.

Le modèle N° 2 peut recevoir deux à trois personnes.

#### TENTES PALOMINE

Ces tentes canadiennes, bien connues de la majorité des campeurs, ont été dotées pour 1937 de perfectionnements très appréciables : aération sur pignon avant et arrière, nouvelle réunion du tapis de sol avec les murs.

#### PALOMINE N° 1

Modèle convenant pour deux ou trois campeurs, hauteur : 1 m. 35 ; longueur :

2 mètres ; largeur : 1 m. 50. poids : 2 kgs. 100 ; couleur : blanc.

**SUPER PALOMINE N° 1 A ABSIDIE**  
Mêmes caractéristiques que ci-dessus, mais absidie de 0 m. 70 et poids de 2 kgs. 700.

#### PALOMINE N° 2

Tente familiale, peu encombrante, robuste et spacieuse. Tissu imperméable blanc. Hauteur : 1 m. 80 ; longueur : 2 m. 50 ; largeur : 2 mètres ; murs : 0 m. 50. Pliée : 0 m. 50 x 0 m. 18. Poids : 2 kgs. 600 environ. Le double toit comporte un auvent avant et arrière

**SUPER PALOMINE N° 2 A ABSIDIE**  
Mêmes caractéristiques que ci-dessus, mais absidie portant la longueur totale de la tente à 3 m. 10.

Hauteur : 1 m. 80 ; longueur : 2 m. 10 ; largeur : 2 mètres ; absidie : 1 mètre ; murs : 0 m. 60.

Exécution en tissu blanc ou vert, poids : 3 kgs. 650 ou 3 kgs. 800.

TIRAY.  
(à suivre).

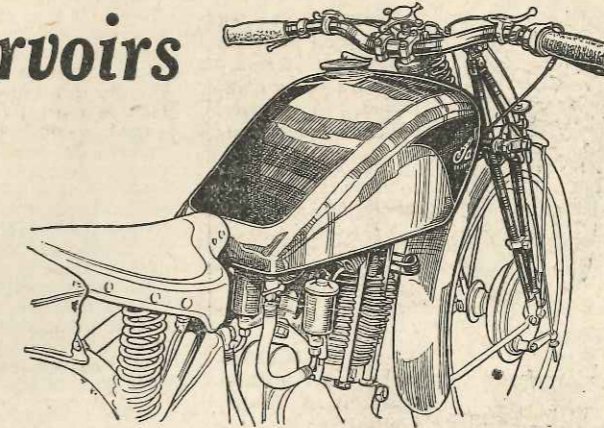
### MANIFESTATION SPORTIVE et de PROPAGANDE en FAVEUR du CAMPING les 19 et 20 JUIN 1937 au PARC des SPORTS de la CROIX-DE-BERNY

L'Union Sportive Métropolitaine organise les 19 et 20 juin 1937 en son Parc des Sports de la Croix de Berny un rassemblement sportif de campeurs, avec le concours : des Sociétés françaises et étrangères et des Auberges de la Jeunesse, et une exposition de matériel et accessoires avec le concours des fabricants et commerçants spécialisés.

Placée sous le haut patronage du Sous-Secrétariat d'Etat à l'Organisation des Loisirs et des Sports. Cette manifestation ouverte au public est appelée à avoir un grand retentissement.

Demandez tous renseignements et règlements complets à l'Union Sportive Métropolitaine (Section Camping), 52, quai de la Rapée, Paris, 12<sup>me</sup>. Tél. Diderot 86-20.

## Réservoirs



## et Canalisations

**Ainsi que tous les organes de la moto, ces pièces sont l'objet de perfectionnements continuels.**

Nous nous intéressons à la carburation, aux diffuseurs, aux gicleurs, aux échancrures des volets, aux dosages, mais nous oublions qu'il faut pour contenir l'essence un réservoir, que pour l'amener au carburateur il faut des tuyauteries, et que l'essence doit arriver aussi pure que possible, exempte de poussières et de gouttes d'eau. Certes, le réglage du carburateur est important et le remplacement d'une aiguille ou d'un volet usés peut transformer du tout au tout la marche d'une machine. Mais un gicleur bouché nous oblige à démonter notre carburateur. Nous avons, il y a bon nombre d'années une excellente machine, très rapide pour son époque, mais qui dès que nous poussions un peu s'arrêtait pile. La cause ? Le flotteur était en liège qui, malgré le vernis, se désagrégeait. Des particules de liège, aspirées énergiquement, venaient boucher le gicleur. Quand au réservoir, il nous semble tout naturel de nous rappeler de son existence que quand nous le remplissons, ce qui a pour résultat de vider notre portemonnaie ou encore quand il laissait fuir un liquide qui était, heureusement, beaucoup moins cher qu'aujourd'hui et beaucoup moins cher qu'aujourd'hui et l'heureuse (?) idée de loger la batterie d'accus dans un compartiment du réservoir et les vapeurs acides avaient tôt fait de ronger le cuivre du réservoir. C'était alors le bon temps pour les chaudronniers et les étameurs. Bien rares étaient les promenades qu'on pouvait faire sans leur intervention. Combien de machines ont brûlé parce que le réservoir perdait comme une passoire. Le réservoir moderne ne perd plus. Ses formes rondes si logiques, permettent d'obtenir par emboutissage les pièces qui le composent. Ces pièces s'emboîtent les unes dans les autres et la soudure complète l'étanchéité, empêchant le glissement, mais n'a plus à supporter aucune fatigue. De plus le montage a été beaucoup mieux étudié. Au temps où nos cadres se tortillaient, les réservoirs étaient montés de la manière la plus

rigide, et cet effet mécanique de destruction venait s'ajouter aux vibrations et à la corrosion des vapeurs acides dégagées par la batterie. Aujourd'hui, au contraire, le réservoir repose sur des consoles par l'intermédiaire d'anneaux de caoutchouc. D'autres réservoirs sont en acier soudé à l'autogène et si la tôle est assez forte, on a une poutre de grande section et d'une solidité à toute épreuve. Certains constructeurs ont même utilisé le réservoir comme élément du cadre. Nous en trouvons encore un exemple, mais avec un réservoir fondu en alliage léger. Evidemment, le rôle que joue alors le réservoir poutre lui impose des efforts importants et dont il faut étudier la répartition avec le plus grand

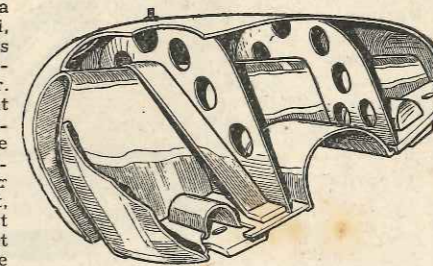
soin, si on veut éviter des déchirures. En cas de réparation, il peut en résulter également des difficultés. C'est pourquoi on préfère en général le réservoir indépendant, mais nous devons reconnaître que le réservoir poutre intégré au cadre est bien séduisant.

Sur les machines de course, il faut un réservoir encore plus solide. Y a-t-il rien de plus vexant que de perdre une course parce qu'un réservoir se vide de son contenu. Et le risque d'incendie, quand on roule à plus de cent cinquante à l'heure, devient terrible. On trouve donc sur les machines de course des réservoirs rivés ou agraffés, très coûteux, pas toujours très jolis, mais d'une robustesse à toute épreuve.

Aujourd'hui, le réservoir en selle est roi. L'esthétique y gagne. On dissimule ainsi le tube supérieur du cadre et on peut donner à la partie supérieure de la machine des lignes plus agréables. Les premiers réservoirs en selle, ceux des machines américaines des stocks, étaient composés de deux demi-réservoirs accolés. De chaque demi-réservoir partait une tuyauterie allant vers le carburateur et chacun avait son pointeau. C'était là un système extrêmement pratique. En effet, quand on avait épuisé un réservoir, on pouvait continuer sur l'autre, et à la première occasion faire le plein du premier. On était à peu près complètement garanti contre la panne d'essence. Aujourd'hui, les réservoirs en selle sont en une seule pièce avec, bien entendu, une petite tuyauterie faisant communiquer les deux côtés du réservoir.

L'essence est énergiquement secouée dans le réservoir lorsque la machine est en marche. Mais il n'est, en général, pas utile de prévoir dans le réservoir des cloisons partielles qui freinent ce mouvement. On y a depuis longtemps renoncé.

De tous les systèmes de fermeture, c'est encore le bouchon à vis que nous rencontrons le plus souvent. Il est d'ailleurs fort pratique, surtout s'il est garni

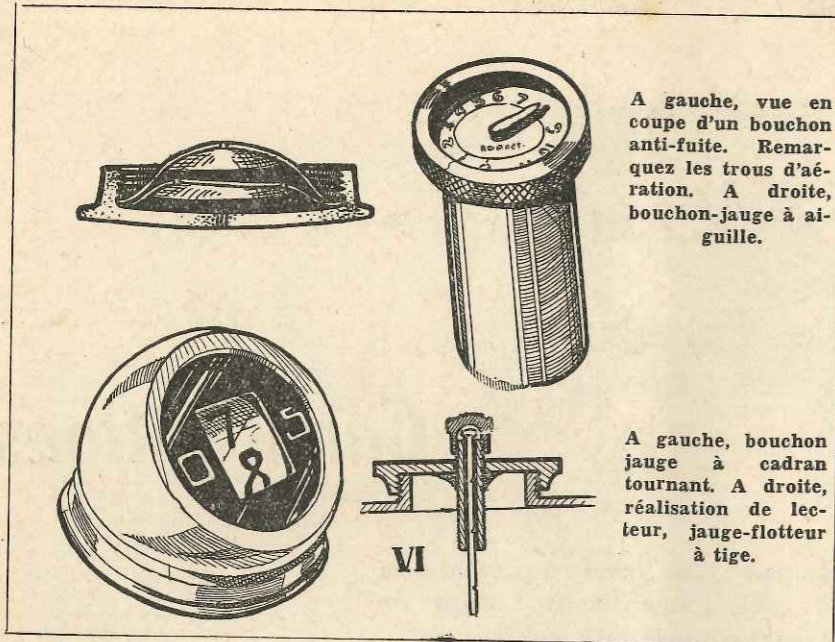


Vue intérieure d'un réservoir à cloisons.



Voici la fameuse tubulure « Otom », bien connue et non moins appréciée des motocyclistes.

**VIDANGEZ TOUJOURS A CHAUD. VOTRE MOTEUR S'EN TROUVERA BIEN**



A gauche, vue en coupe d'un bouchon anti-fuite. Remarquez les trous d'aération. A droite, bouchon-jauge à aiguille.

A gauche, bouchon jauge à cadran tournant. A droite, réalisation de lecteur, jauge-flotteur à tige.

d'une barrette ou d'ailettes qui permettent de le saisir.

D'autres systèmes de bouchons sont possibles, comme un système à baionnette, une fermeture à levier; leur avantage, c'est surtout de permettre une ouverture et une fermeture plus rapide, ce qui est important en course, mais l'est beaucoup moins pour le tourisme. Ce qui est essentiel, par contre, et ce que l'on trouve sur toutes nos machines modernes, c'est un bouchon de grand diamètre permettant d'introduire le bec des pompes à essence ou même le goulot d'un bidon d'essence.

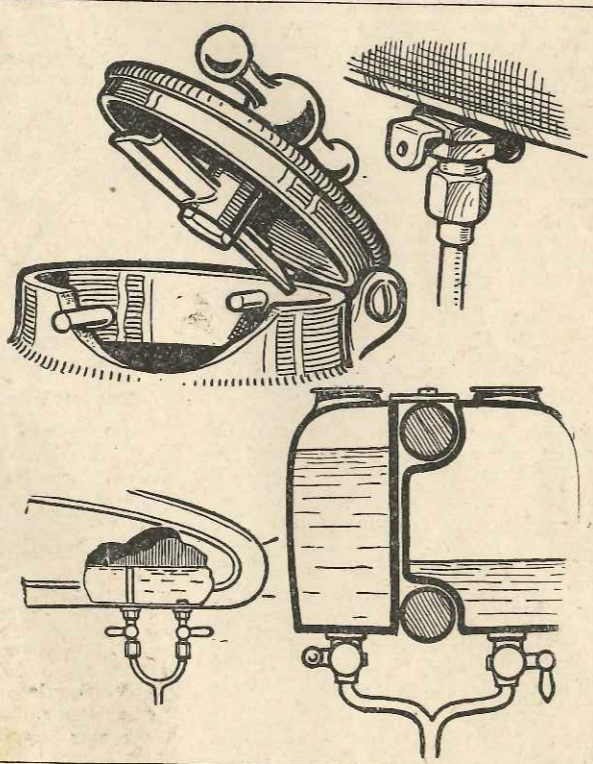
Un trou d'air est indispensable pour que l'essence puisse s'écouler, sinon la pression atmosphérique qui s'exerce sur l'essence dans le carburateur ne serait plus compensée par celle qui régit à l'intérieur du réservoir et elle arrêterait l'essence. Mais il ne suffit pas de percer un trou dans le bouchon, car l'essence projetée par les remous s'écoulerait en partie par ce trou. Il faut donc un système de chicanes qui arrête l'essence. Dans beaucoup de cas, c'est un cône creux fixé au bouchon et percé d'un trou. Le trou d'air peut être foré sur le côté du bouchon. Bien d'autres systèmes sont utilisés. L'essentiel est que le trou d'air ne soit pas bouché, sinon on se trouverait exposé à la panne suivante: on s'arrêterait avec tous les symptômes d'une panne d'essence. Instinctivement, on enlèverait le bouchon pour vérifier le niveau. On constaterait que le réservoir contient du carburant. On repartirait après avoir revissé le bouchon, et comme on a laissé rentrer de l'air, l'essence s'écoulerait jusqu'à ce que ce soit produite dans le réservoir une dépression suffisante pour l'empêcher de descendre au carburateur. Il n'est donc pas inutile de s'assurer de temps à autre que la poussière n'a pas bouché le trou d'air.

Pendant longtemps, nous n'avons pas su ce qu'était un robinet ou même un pointeau qui ne perdait pas un peu. Les deux temps graissés par mélange étaient singulièrement édifians à cet égard, car l'huile ne s'évaporant pas comme l'essence, montraient nettement les fuites. Les suintements étaient à peu près iné-

vitables. Nous avions beau roder nos robinets, ils fuyaient toujours. C'est l'emploi du liège qui a permis d'obtenir l'étanchéité nécessaire. La souplesse du liège permet, entre le boisseau du robinet et son logement le contact intime nécessaire à l'étanchéité, le robinet en liège à tirette est donc, et à juste titre, devenu classique. Petit détail, mais dont on aperçoit l'importance pratique quand on a, pendant des années, connu l'ennui des robinets récalcitrants qui grippent et perdent.

A gauche, bouchon de course dit « à ouverture rapide » ; généralisé sur les machines « compétition ». A droite, robinet à tirette et joints de liège.

A gauche, robinets combinés, système réserve. A droite, tuyauterie de réservoir séparé, offre aussi les avantages du système « Réserve ».



La panne d'essence est une des plus stupides qui soient. Et le contenu insuffisant de beaucoup de réservoirs d'essence rendait cette panne presque inévitable. Il y a, chez nous tous, une tendance à remettre au dernier moment le ravitaillement. Hésitation à nous arrêter, ennui d'avoir à déboursier de l'argent, à changer un billet, nous ne savons pas. Mais le fait est là. Si nous avons un réservoir de 10 litres, nous n'avons pas la sagesse de ravitailler quand nous aurons consommé 5 litres, mais nous attendrions que les dernières gouttes des 10 litres soient épuisées et il se produira fréquemment qu'à ce moment là, nous ne trouverons pas la pompe à essence désirée. C'est pourquoi, depuis tant d'années, nous réclamons des réservoirs de grande capacité, offrant une marge suffisante et nous permettant de ravitailler alors que nous avons dans notre réservoir une quantité d'essence suffisante pour 40 à 50 kilomètres, par exemple.

Nous croyons donc que, même pour un vélomoteur, il faut un réservoir contenant 7 litres, et pour une moto de cylindrée moyenne, nous voudrions un réservoir de 12 litres. Le réservoir d'une grosse moto ne devrait pas avoir une capacité inférieure à 18 litres. Cela semble beaucoup, mais n'oublions pas que la moto moderne est, plus encore que la voiture, appelée de temps à autre à rouler de nuit. Et il faut partir de ce principe qu'après 9 ou 10 heures du soir, il ne faut plus compter trouver des postes de ravitaillement ouverts, surtout après application des nouvelles lois sociales. Admettons que nous ayons à parcourir de nuit 300 kilomètres. Cela représente pour une 250 cmc. une consommation d'environ 9 litres, pour une 500 environ 12 litres, et pour une 1.000 15 ou 16 litres.

(à suivre)

MELLIER

9-10-11 Juillet 1937

## Paris-les-Pyrénées-Paris

### Le Pic du Midi

Notre épreuve Paris-les Pyrénées-Paris 1937 sera plus précisément Paris-Pic du Midi-Paris.

Les concurrents, en effet, se rendront de Paris à l'extrémité de la route du Pic du Midi (altitude 2.650 mètres) en une seule étape, après s'être reposés 6 heures environ à Pau, et reviendront de Pau à Versailles par le même itinéraire qu'à l'aller.

Voici les indications générales :

Les participants seront, comme tous les ans, divisés en 2 groupes, le groupe blanc qui fera 50 de moyenne générale sur tout le parcours, et le groupe rouge qui devra faire du 55.

Les 2 groupes partiront de Versailles le vendredi 9 juillet, respectivement à 17 heures et 19 heures, par Châteaudun, Tours, Châtelleraut, Poitiers, Angoulême, rejoindront Bordeaux vers 4 heures du matin le samedi (neutralisation de 30 minutes) et enfin atteindront Pau vers 8 heures 30 le samedi matin.

A Pau, les concurrents pourront se reposer environ 6 heures (6 heures 1/2 pour le groupe rouge).

Puis le départ leur sera donné, respectivement à 14 heures 30 et 15 heures 20, pour passer les cols pyrénéens, le col d'Aubisque, et rejoindre après le col du Tourmalet le contrôle horaire des Laquets, à l'extrémité de la route carrossable du Pic du Midi (altitude 2.650).

Les moyennes auront été respectivement abaissées de Pau au contrôle du Pic du Midi à 35 et 40 kmh.

Pour ceux qui connaissent déjà, pour y avoir participé, nos Paris-Pyrénées-Paris, nous signalons que la route du Pic du Midi se trouve en haut du col du Tourmalet, à une distance environ de 6 kms. L'altitude au col est de 2.114 mètres et l'altitude à l'extrémité de cette route est de 2.650 mètres.

De là, les concurrents, avec des moyennes, de 45 pour les Blancs et 50 pour les Rouges, par Tarbes, rejoindront Pau vers 20 heures ce même samedi.

Les moyennes calculées font ressortir qu'un bon motocycliste moyen peut faire ce parcours sans pénalisation. Nous avons les données les plus précises à ce sujet d'après les feuilles de chronométrage et les temps mis les années précédentes. Nous avons surtout envisagé de faire « monter les motocyclettes » plutôt que de faire une course de vitesse.

A leur retour à Pau, les concurrents se reposeront à nouveau, les Blancs 6 heures et les Rouges 7 h. 30 environ, avant de repartir sur Paris; les départs seront donnés, en effet, respectivement le dimanche matin à 2 h. 20 et 3 h. 50; par le même itinéraire qu'à l'aller, avec un arrêt de neutralisation d'une heure à Châtelleraut à midi, ils rejoindront Versailles par Châteaudun, Chartres et Rambouillet vers 18 heures.

Le départage des concurrents se fera pour les Coupes par un contrôle de la Régularité: A leur passage à Chartres, l'heure du passage de chaque concurrent sera chronométrée par un chronomètre officiel de l'U.M.F. Un autre

chronomètre se trouvera entre Chartres et Versailles à un endroit secret qui sera déterminé soit par tirage au sort ou tout autre moyen et dont personne, même pas les organisateurs, en seront tenus au courant.

Les différences de temps prises à ce deuxième contrôle, permettront de classer le concurrent qui se sera rapproché le plus de la moyenne théorique.

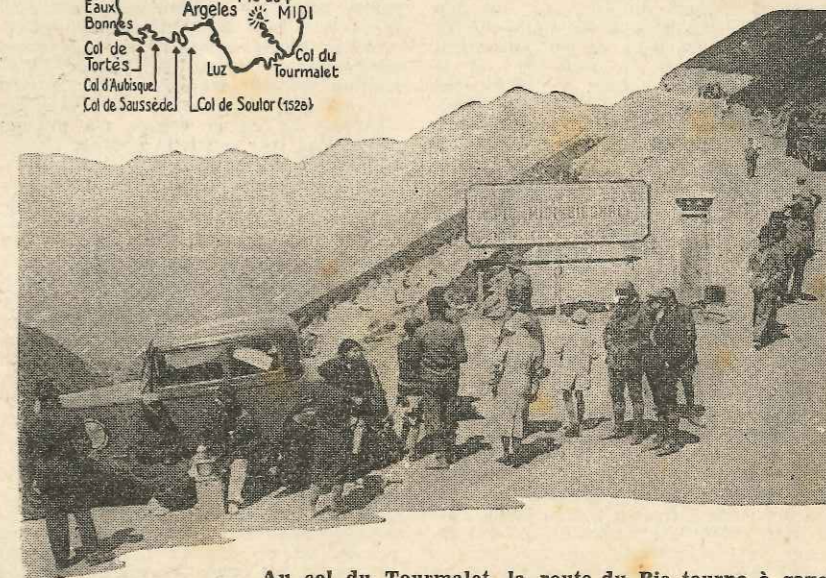
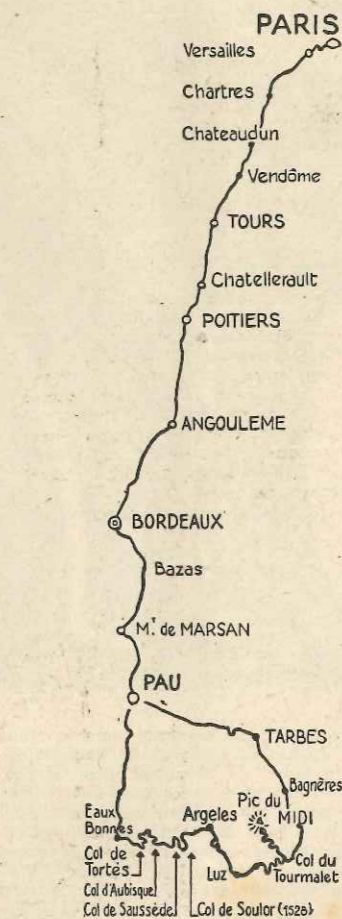
Cette obligation de régularité, qui fera également l'objet d'un classement spécial de régularité, aura le grand avantage d'éviter le « rush » final vers Versailles, dont la route est tout particulièrement encombrée le dimanche après-midi, et évitera ainsi les accidents.

Bien entendu, les concurrents qui arriveront à leur moyenne au contrôle de Versailles auront le bénéfice du classement initial en se classant sans pénalisation: diplôme de médaille d'or.

Mais, comme des prix spéciaux viendront récompenser les concurrents qui se seront rapprochés le plus de l'horaire théorique de passage au contrôle secret, et auront ainsi bénéficié d'une meilleure place au classement de régularité, il est vraisemblable que tous les concurrents auront tout intérêt à tenir leur vitesse moyenne.

Prévenus par des précédents, nous avons précisé dans les règlements que les concurrents qui se feront renseigner, précéder ou suivre par certaines voitures et qui seront repérés, seront décalés d'un certain nombre de places dans ce classement.

Participation militaire. — Le ministère de la Guerre, Direction de la Motorisation, a informé notre organisation de la participation d'un certain nombre d'équipes d'études composées d'un lieutenant et de deux sous-officiers, constituant des équipes de solo et de sidécars.

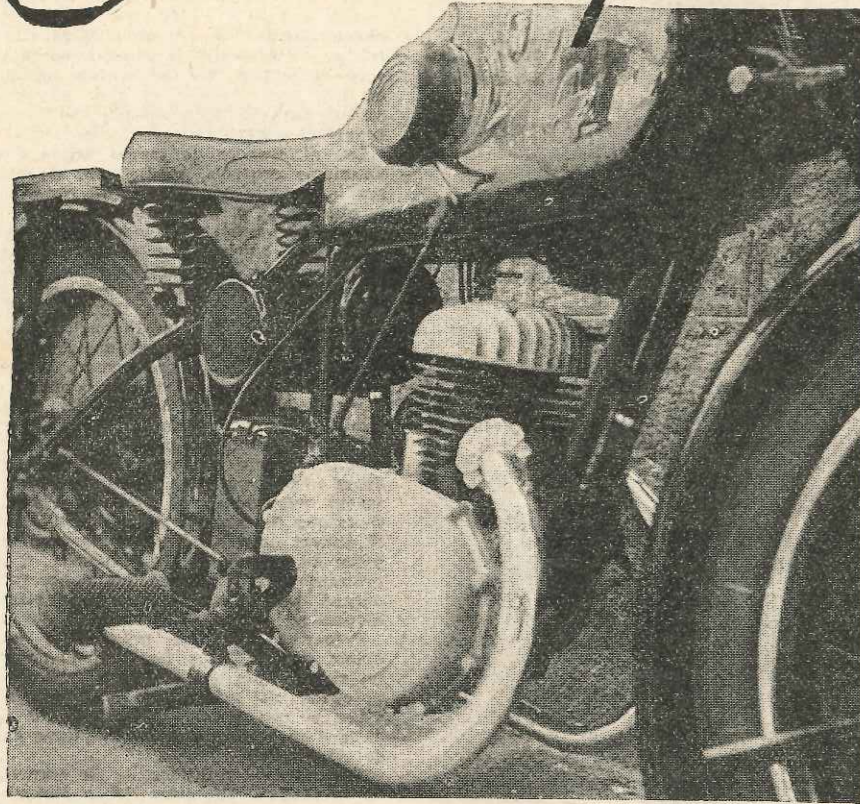


Au col du Tourmalet, la route du Pic tourne à gauche.

SURVEILLEZ LE NIVEAU D'HUILE, VOUS EVITEREZ LE DESAMORÇAGE DE LA POMPE OU L'ENCRASSEMENT

UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE: UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

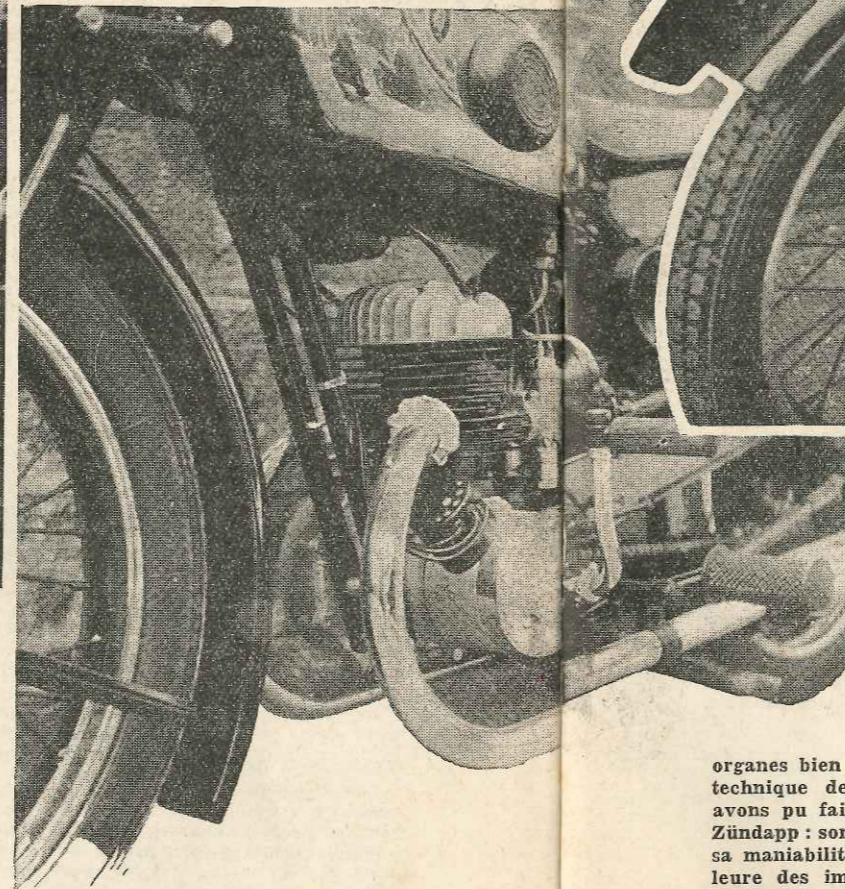
## EN ALLEMAGNE

On a foi dans le  
2 TEMPS

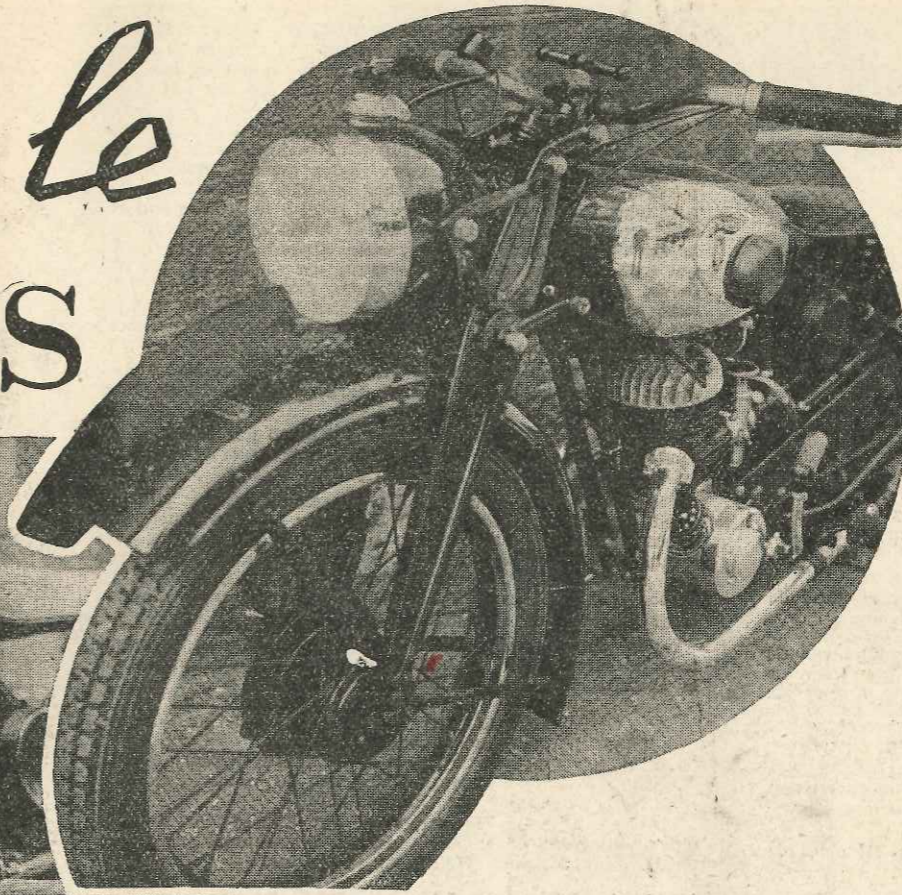
**A** lors que chez nous le deux temps n'est utilisé que dans les plus petites cylindrées et est, bien à tort, considéré par beaucoup de motocyclistes, comme un moteur qui n'a d'autres avantages que sa simplicité et son bon marché, il en va tout autrement en Allemagne et en Autriche, où le deux temps fait l'objet de recherches multiples. Nous voyons des 500 deux temps comme la D.K.W. et la Puch. Il est évident que si on arrive à obtenir d'un deux temps les mêmes performances que celles d'un quatre temps à soupapes en tête de même cylindrée, si la puissance spécifique est aussi élevée, la consommation aussi réduite, si le fonctionnement à vide ou sous faible charge est aussi régulier et si on conserve d'autre part les qualités précieuses de deux temps, c'est-à-dire faible nombre d'organes en mouvement, puissance élevée à faible régime, aptitude à donner des coups de colliers, couple régulier, le deux temps sera sans doute préférable au quatre temps. Théoriquement même, on devrait pouvoir demander plus au deux temps. Puisqu'il a un temps moteur par tour, ne devrait-il pas développer deux fois plus de puissance qu'un quatre temps de même cylindrée. Mais c'est là une utopie du moins à l'heure actuelle. Les fonctions d'alimentation du deux temps, au lieu d'occuper deux

courses du piston comme dans le quatre temps (et même plus de deux courses par suite du décalage des temps), doivent s'effectuer dans une faible, très faible partie de la course et cela quel que soit le type de deux temps.

Si l'on dépasse certains régimes, le transfert des gaz frais dans le cylindre et l'évacuation des gaz brûlés, se font de plus en plus mal et la puissance développée diminue. Le carter pompe n'a pas un rendement très satisfaisant et la charge admise est incomplète. Quant à suralimenter un deux temps, il ne sera possible d'y songer, au moins pour les moteurs de série, que si le compresseur débite de l'air pur et que le carburant soit introduit par un injecteur. C'est probablement la formule de l'avenir, mais elle ne semble pas avoir dépassé le stade expérimental; et on sait combien de temps il faut pour qu'une technique nouvelle passe dans la pratique. Bref, ne comptons pas à l'heure actuelle sur un deux temps capable de développer une puissance double d'un quatre temps à grand rendement. Même avec un deux temps à balayage en équicourant et un système d'alimentation qui ne constitue pas à vrai dire un système d'alimentation sous pression, mais vise plutôt à remédier aux inconvénients du carter pompe, on ne dépasse que légèrement le rendement d'un quatre temps de



course non suralimenté. Il semble qu'à l'heure actuelle, c'est là que doit se borner notre ambition. Et encore s'agit-il d'un deux temps spécialement construit et assez différent des deux temps de série. Il ne semble donc pas qu'à l'heure actuelle, le succès du deux temps puisse venir d'une puissance spécifique notablement supérieure à celle des quatre temps à soupapes en tête. Le problème dépend surtout de la suralimentation. Même avec la précession de la période d'échappement sur celle d'admission, la suralimentation n'est guère possible sans un gaspillage de carburant. La question ne peut être résolue que par la suralimentation en air pur, le carburant n'étant introduit qu'après la fer-



Voici, remarquée chez M. Latscha, l'agent pour la France de Zündapp la 250 cc 2 temps, produite par cette maison et qui nous semble être le type même de la belle moto deux-temps : ligne très harmonieuse, beau moteur

organes bien groupés, carters étanches, technique des plus modernes. Nous avons pu faire un bref essai de cette Zündapp : son silence, ses accélérations, sa maniabilité nous ont laissé la meilleure des impressions. C'est une mécanique de classe que les amateurs de deux temps devraient aller examiner de près; ça vaut le voyage jusqu'à Asnières où cette machine est visible dans le stand de M. Latscha.

meture des orifices, soit sous forme d'émission, soit par injection de carburant. Mais il n'est pas douteux que sous une forme simple le moteur à deux temps soit incapable de nous donner un moteur vraiment merveilleux et qui explique le culte que lui porte certaines maisons et certains ingénieurs, et aussi, fort heureusement, de nombreux motocyclistes. Que trouvons-nous comme deux temps de série? On peut les diviser en trois

classes : Monocylindres avec piston à écran, monocylindres à piston plat, bicylindres à culasse commune. Bien entendu, on peut accoupler ces éléments pour constituer des polycylindres. Nous trouvons, par exemple, les Scott et les D.K.W. à deux cylindres, la Scott à trois cylindres, les Puch à deux et quatre cylindres. Remarquons toutefois que les deux cylindres en U (deux cylindres à chambre d'explosion commune) ont le même couple qu'un deux cylindres 4 temps. Il en est de même des flat-twins à deux temps qui ont été employés sur certains cyclecars et qui se rencontrent encore sur un certain nombre de propulseurs hors bord.

COMPARAISON DU DEUX TEMPS  
ET DU QUATRE TEMPS

Pour deux moteurs, l'un à 4 temps à soupapes en tête et l'autre à deux temps bicyclindrique en U, de même cylindrée on constate une puissance sensiblement égale. Par exemple, ces deux moteurs d'une cylindrée de 250 cc. donnent tous les deux une puissance maxima de 10 C.V., mais l'un donnera sa puissance à 5.000 t/m. (le 4 temps), et l'autre, le 2 temps, à 4.000 t/m. On voit donc que le deux temps donne sa puissance à un moindre régime. Et cela explique pourquoi les deux temps s'accroissent de multiplications plus grandes que les 4 temps. On a également l'impression qu'un deux temps tourne plus vite qu'un quatre temps, mais c'est une illusion qui vient de la fréquence plus grande des explosions. Le deux temps n'est pas le moteur

des régimes ultra-rapides, sauf dans les très petites cylindrées. Certains moteurs miniatures pour modèles d'avions ont, en effet, tourné à 15.000 t/m. Assurément, on peut faire tourner très vite un deux temps de motocyclette, mais cela n'a aucun intérêt si cette augmentation de régime ne procure pas un accroissement notable de puissance. Or, le point culminant de la courbe de puissance d'un deux temps est atteint à un régime plus faible que pour le quatre temps. Cela est très intéressant, car des organes surmenés comme la bielle se trouvent soustraits aux efforts anormaux dus à l'inertie. Il est toujours précieux d'avoir une même puissance à un régime moins élevé.

LES AVANTAGES DES DEUX  
CYLINDRES A CULASSE COMMUNE

Il est un avantage qui saute aux yeux et sur lequel il est inutile de revenir longuement, c'est le balayage en équicourant. La marche régulière à sens unique des gaz évite les remous et toutes leurs conséquences. Mais ce n'est pas le seul point intéressant. La division de la cylindrée en deux cylindres permet un refroidissement plus facile. Cela est extrêmement important pour un deux temps qui doit dans un temps donné évacuer plus de chaleur qu'un quatre temps. Autre avantage, c'est l'emploi de pistons plats, et l'élimination d'un écran qui favorise la distorsion. La vitesse des pistons est naturellement deux fois moindre que pour un monocylindre de même cylindrée et de même alésage. Nous avons tous les avantages des moteurs à longue course sans en avoir les inconvénients. Nous pouvons donner aux orifices de transfert et d'échappement une section beaucoup plus grande. Et tous ces avantages, nous les avons pour un minimum de complications. Et nous croyons qu'un tel moteur pourrait être réalisé à un prix à peine supérieur à celui d'un mono deux temps et à un prix certainement inférieur à celui d'un monocylindre 4 temps à soupapes en tête. Mais le plus difficile sera de triompher des préjugés du public. Le deux temps conviendrait admirablement à la voiturette populaire, particulièrement le polycylindre à balayage en équicourant. Un tel moteur doit pouvoir développer au moins 40 C.V. au litre de cylindrée. On peut compter les moteurs à 4 temps de série qui atteignent un tel rendement. Et la consommation, dira-t-on? Un 250 deux temps deux cylindres à culasse commune ne consomme guère que 3 litres de carburant aux 100 kms. pour une allure de route de 40 kmh. Une 4 temps consomme-t-elle moins?

REGAIRAZ.

## Assurez-vous

## A LA MAISON DE LA MOTO

Nous informons nos abonnés qu'ils peuvent bénéficier par l'intermédiaire de notre service d'assurances, de tarifs intéressants, aux grandes Compagnies de premier ordre, telles que :

L'Union. l'Urbaine. le Secours. etc...

En outre, notre service Assurances étend ses opérations d'assurances à toutes les branches : Incendie, Individuelles, Responsabilité civile, Accidents du Travail, Vol, Bris de Glaces, Dégâts des eaux, etc...

# Clubs

**MOTO-CLUB ARMANDINOIS.** — Après la visite le 30 mai des Grottes de Naours — entre Doullens et Amiens — et des monuments commémoratifs élevés en souvenir des morts de la Guerre, le M.C.A. répondant à l'invitation gracieuse du M.C. de l'Artois, se rendit le 6 juin à Arras, pour prendre part à son Rallye Motocycliste.

Le dimanche 27 juin, le M.C.A. se rendra à Péronne, en vue d'assister au circuit de Picardie; donc, excursion intéressante pour les amateurs de course automobile.

Le Comité du M.C.A. rappelle que, bien que de fondation récente, il s'efforce d'encourager le sport et de venir en aide à ses fervents adeptes. Aussi espère-t-il que les isolés de la région viendront augmenter le nombre déjà important des adhérents, d'avance, ils sont assurés de trouver le plus chaleureux accueil.

Pour tous renseignements, prière de s'adresser au Café de Paris, 7 Grande Place, à Saint-Armand (Nord).

**MOTO-CLUB NOISEEN.** — La sortie sur Fontainebleau du dimanche 6 juin a été appréciée pleinement par tous les membres. La visite du beau château et le déjeuner dans les bois ont vite fait passer cette magnifique journée.

**SOCIÉTÉ AUTOMOBILE ET MOTOCYCLISTE DU PRÉ SAINT-GERVAIS.** — La S.A.M. organise pour le 20 juin 1937, à 16 heures, un rallye ballon ouvert à tout concurrent motocycliste et automobiliste, muni de sa police d'assurance.

Nombreux prix, dont certains en espèces.

Inscriptions au Siège social: Café des Sports, 11, place de la Mairie, Pré Saint-Gervais.



**M.C. DE PARIS.** — Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie. — La sortie de dimanche dernier sur Chamarande et ses environs a réuni une quarantaine de participants. Pique-nique dans un coin charmant, sous les sapins. Excursions, jeux divers, etc... agréablement cette agréable ballade, qui se termina par un retour de nuit groupé.

Dimanche prochain: Sortie pique-nique sur Saint-Léger-les-Yvelines. Regroupement porte Maillot 7 h., départ 7 h. 15. Itinéraire: Côte de Suresnes, Versailles, Saint-Cyr (regroupement au Soleil Levant), Trappes, Le Perray, dans ce pays prendre à droite le G.C. 61 vers les Bréviaires et Saint-Léger. Regroupement au Tabac (Hôtel Terminus), prendre ensuite parcours fléché.

Le 27, circuit Aiglon et sortie sur Laigle. Nul doute que nombreux seront les membres de clubs qui voudront aller encourager de leur présence les sportifs du club engagés dans cette belle épreuve, et assister en même temps à une belle journée de sport, comme savent en organiser les dirigeants de l'A.M.C.A.

Tous renseignements le mercredi à 21 heures à la réunion hebdomadaire au siège, 52, rue de Bondy, et tous les jours à la Permanence, 19, rue Charles-V, Archives 87-51.

Motocyclistes isolés: une sortie au M.C. Paris vous vainera au plaisir que l'on éprouve à sortir en groupe.



**RACING MOTO-CLUB A PARIS.** — Un beau soleil, de l'eau tiède, rien ne prévaut pour passer un beau dimanche au bord de la Seine, et les baigneurs profitant de la pénurie des pêcheurs, et pour cause, en profiteront à leur aise.

Dimanche prochain, ouverture de la pêche à Bois-le-Roi. Si les poissons manquent, nous les remplacerons.

Rendez-vous porte Dorée 6 h., départ 6 h. 1/4 par Ville-neuve-Saint-Georges, Melun et Bois-le-Roi.

Pique-nique, pêche, baignade.

Renseignements tous les jours, 209, bd Davout et au siège social, le mercredi, à 21 h., 93 rue de Reuilly, Paris, 12<sup>me</sup>.



**SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN.** — Sport-Tourisme-Camping. — Dimanche dernier, nombreux étaient les membres qui sont allés à Champagne-s.-Oise, où ils ont passé une très bonne journée, du reste, une sortie au bord de l'eau est toujours très appréciée,

surtout par ces temps de canicule, nos joueurs ainsi que nos ondines s'en sont donné à cœur joie; ensuite, d'acharnées parties de tennis eurent lieu, ainsi que des parties de boules, lesquelles furent très disputées. Le soir, à la fraîche, un retour groupé ramena tout le monde à Paris, où chacun regretta cette journée si vite passée. Quand à nos campeurs qui sont vraiment des gens heureux, car ils étaient, les vendredis, partis depuis le samedi matin monter leur petit village, lequel se composait de 10 tentes, et bien, sur eux, il n'y a rien à dire, car ils sont comme un peuple heureux, ils n'ont pas d'histoire.

Dimanche 20 juin, sortie touristique sur Maintenon. Pique-nique. Rendez-vous à 7 heures, porte de Saint-Cloud, Café « Les 3 Obus ».

Itinéraire par Versailles, suivre la R.N. 10 par Rambouillet, Epernon et Maintenon. Visite du château 15<sup>me</sup> et 17<sup>me</sup> siècles, aqueduc 17<sup>me</sup> (ruines), chapelle 16<sup>me</sup>.

Pour la section camping, départ samedi matin, pour la Croix de Berny, stade de l'U.S. Métro, où aura lieu une concentration camping organisée par cette société, de très beaux prix seront attribués, nous espérons que les habitants du village S.M.C.P. se distingueront, par le goût dont ils feront preuve, dans l'installation de leur home; et remporteront comme nos sportifs, de beaux trophés.

Isolés cordialement invités. Renseignements et réunions tous les mercredis à 21 heures, au Siège Social, 1, place de la Bastille, tél. Arch. 16-39.



**MOTO-CLUB DE VILLEURBANNE.** — Concours d'élégance de sidecars. — C'est le dimanche 1<sup>er</sup> août à 16 heures qu'aura lieu le 7<sup>me</sup> Concours d'Elégance de motos-sidecars au Casino de Charbonnières.

Les constructeurs qui désireraient y participer sont priés de se faire inscrire dès aujourd'hui auprès de M. Arbaud Annet, 41, rue de la Bourse.

**MOTO-AUTO-CLUB DES T.C.R.P.** — Un temps superbe a favorisé notre sortie de samedi dernier sur Rambouillet, qui s'est effectuée en joyeuse compagnie.

Dimanche 27 juin, sortie sur Clermont (Oise), rallye motocycliste, coupe de l'Amitié, détenue par le Moto-Club Manola. Rendez-vous à 8 h. 30 au siège social, pour être au départ, contrôle porte de la Chapelle à 9 h. Départs échelonnés de 9 à 9 h. 30.

Nous invitons tout particulièrement nos adhérents à réserver leur journée du 27 juin pour participer à cette joyeuse sortie.

Pour tous renseignements, s'adresser à notre permanence, 29, bd Henri-IV, à Paris, le jeudi, de 21 h. à 23 h.

Motocyclistes des T.C.R.P., groupez-vous sous nos couleurs, et notre emblème, l'escargot!

**UNION MOTOCYCLISTE ET AUTOMOBILE DIJONNAISE, AUTOMOBILE-CLUB ET MOTO-CLUB DE DIJON.** — Pour la troisième fois depuis la création des cours, l'U.M.A.D. (seule société du genre S.A.G. n° 15945), enregistre un succès, ou plus exactement deux succès. Le 9 mai, 11 candidats étaient reçus à l'examen pour le B.P.E.S.M. et le 13 juin,

## ECOLE NATIONALE D'ARTS ET METIERS DE PARIS COURS PRELIMINAIRE D'AVIATION

Les jeunes gens qui désirent devancer l'appel ou accomplir leur service légal dans l'Aviation, comme mécanicien d'avion, peuvent se faire inscrire aux cours gratuits donnés à l'Ecole Nationale d'Arts et Métiers de Paris, 21, rue Pinel, 12<sup>me</sup> (Métro Campo-Formio).

Les inscriptions seront reçues:

Le samedi 19 juin 1937, de 14 heures à 17 heures.

### CONDITIONS A REMPLIR

1° Etre Français ou né de parents français, ou naturalisés français;

2° Etre né avant le 31 décembre 1917 ou avoir 18 ans révolus le 31 mai 1938 pour pouvoir contracter un engagement par devancement d'appel.

## LIBRAIRIE

### CALCUL DE RESISTANCE, TECHNOLOGIE, CONSTRUCTION

Un volume 103 pp., 121 fig.

Introduction. I. Les Matériaux. Les bois. Les aciers. Les alliages légers. Les autres métaux ou alliages. Les toiles et les fils. Les enduits, les vernis, les peintures. Les colles. Le caoutchouc. — II. Applications. Cellule d'avions en bois. Cellule métallique. Aile à revêtement travaillant. Gouvernes et commandes. Atterrisseur. Fuse-lage. — III. L'Essai statique. — Conclusion.

Prix. 20 fr. Franco. 21 fr. 75

### PLANS et CONSTRUCTION D'UNE AVIONNETTE MONOPLANE

Par G. Sablier, édition avec modifications importantes de cet ouvrage donnant les détails de construction d'un petit appareil économique.

Prix. 6 fr. 50 Franco. 7 fr. 25

### PLANS et CONSTRUCTION D'UNE AVIONNETTE BIPLACE

### PLANS et CONSTRUCTION D'UN PLANEUR D'ENTRAÎNEMENT

Brochure de G. Sablier, abondamment illustrée de dessins très clairs donnant tous les détails de la construction de deux appareils dont la réalisation est facile à suivre.

Prix. 6 fr. 50 Franco. 8 fr.

### PLANS et CONSTRUCTION D'UN PLANEUR D'ENTRAÎNEMENT

Par G. Sablier, 23 pp., 30 fig.

Technique. La poutre d'empannage. Construction des voitures. Les gouvernes. Les commandes. Le montage. La mise en fabrication. Réalisation et le pilotage de l'appareil. Liste des fournitures.

Prix. 6 fr. 50 Franco. 7 fr. 25

14 candidats sont reçus aux examens pour le brevet d'automobiliste militaire.

Ces succès sont à porter à l'actif de la société, mais ils sont surtout dus au dévouement inlassable de son président, M. E. Rance, dont l'activité ne se dément jamais et qui n'a pas craint pendant 7 mois, chaque année et deux ou trois fois par semaine, de diriger les différents cours, secondé et cela par le Maréchal des Logis Grisouard, moniteur dévoué et actif.

Il y a lieu de noter que la note la plus élevée attribuée à l'examen du 13 juin, a été obtenue par un élève de l'U.M.A. D. (10 sur 10). C'est là, croyons-nous, une précieuse indication pour les jeunes gens qui désirent suivre les prochains cours qui commenceront courant octobre 1937 pour la quatrième fois (1937-38).

Pour tous renseignements concernant les sociétés et sur les avantages accordés aux membres, se renseigner auprès du secrétaire, 8, place de la Banque, Dijon, tél. 29-72.



**MOTO-CLUB CHATILLONNAISE.** — Au cours de la dernière réunion mensuelle, les Commissions touristique et sportive ont soumis aux sociétaires présents le calendrier touristique et sportif du mois de juin 1937, celui-ci a été adopté de la façon suivante:

20 juin. — Sortie mensuelle obligatoire sur Chartres (160 kms. A.R.). Rendez-vous à partir de 7 h. Départ 7 h. 30 précises. Dans la matinée, réception par les deux clubs chartrains. L'après-midi visite de la cathédrale. Déjeuner au restaurant pour le prix de 15 francs par personne tout compris, repas copieux dans un cadre très agréable.

27 juin. — Sortie promenade sur Chantilly et Ermenonville (150 kms A.R.). Rendez-vous à partir de 7 h. Départ réel à 7h. 30. Pique-nique en forêt de Chantilly. Retour par Ermenonville, visite de la mer de sable. Jeux divers, ballon, tennis, etc...

Renseignements et adhésions en écrivant à G. Cantalice, 18, rue Arago, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

## Vers "l'Entente Motocycliste de la Région Parisienne"

L'Amicale Motocycliste de France a réuni vendredi dernier les Présidents de quelques clubs de la région parisienne, pour leur soumettre un projet d'organisation collective.

Une union telle que celle envisagée par ce groupement permettrait d'employer plus utilement les bonnes volontés éparées et d'obtenir des résultats, que, isolé, nul ne pourrait acquérir.

Un organisme fort, composé de tous ceux qui ont intérêt à défendre notre cause, pourrait mener le combat pour faire aboutir de légitimes revendications, (suppression du permis de conduire, réduction du prix de l'essence, etc...), ou organiser des manifestations intéressantes, rallyes, épreuves de vitesse, de régularité, etc...

Le projet soumis par l'A.M.F. prévoit également une souscription nationale analogue à celle qui a été faite pour l'automobile et que *Moto-Revue* réclamait dans l'éditorial de son numéro du 23 janvier 1937, intitulé « Et la Moto? ».

Fort de l'approbation des clubs représentés dans sa réunion, l'A.M.F. entreprend, dès maintenant, son action auprès des pouvoirs publics et des pouvoirs sportifs pour faire agréer son idée et la réaliser aussi rapidement que possible.

Nous publions ci-dessous le procès-verbal voté à la fin de cette séance et tiendrons nos lecteurs au courant des événements qui suivront.

### ORDRE DU JOUR VOTE A LA REUNION DU 11 JUIN 1937

Les clubs suivants, Sporting-Moto-Club Parisien, Moto-Club de Vincennes, Moto-Club Paul Péan, Sidecar-Club de France, Auto-Moto-Club des T.C.R.P., Moto-Club Dyonisien, réunis le 11 juin, salle du Tambour, place de la Bastille, sur l'initiative de l'Amicale Motocycliste de France, après avoir entendu l'exposé de M. Veyras, secrétaire général de l'A.M.F., et après une discussion à laquelle prirent part les délégués des clubs présents.

Après avoir pris connaissance des lettres des clubs suivants, de province, qui tous approuvent et apprécient l'action proposée, Union Motocycliste Nazarienne, Union Motocycliste des Ardennes, Moto-Club Testerin, Auto-Moto-Club Aizois, Fédération Motocycliste et Automobiliste de France, cette dernière d'accord sur le principe, faisant des réserves

sur les modalités d'application. Auxquels se joignirent les coureurs Français, Couturier et Rossignol.

Les clubs approuvent l'action proposée et décident de poursuivre leurs efforts en vue de la création d'une « Entente Motocycliste de la Région Parisienne », ayant pour but de lancer une souscription nationale pour l'organisation d'épreuves motocyclistes.

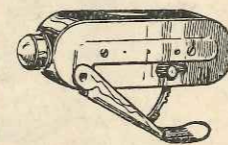
Décident de faire appel à tous les clubs de France, pour appuyer le programme, afin de développer le goût de la moto et la pratique du sport et du tourisme, par l'organisation de rallyes ouverts à tous les motocyclistes, ainsi qu'à des courses réunissant les plus grands champions.

Cette action collective permettant notamment de rendre plus facilement réalisable les revendications actuelles les plus pressantes, chères aux motocyclistes.

1° Suppression du permis de conduire.  
2° Diminution des taxes sur l'essence.  
Les clubs demandent l'appui des pouvoirs officiels et sportifs pour la réussite de cette action.

Font appel à la presse sportive et spécialisée pour appuyer cette initiative tendant à créer un renouveau dans le monde motocycliste.

## Primes à nos abonnés et lecteurs



**LAMPE ELECTRIQUE « LUCIFER » DE POCHE**, fonctionnant par un petit alternateur placé à l'intérieur.  
Valeur: 55 frs — Abonnés: 35 frs — Lecteurs: 50 frs  
Port: 2 fr. 50

**LANTERNE « AMO »**  
Valeur: 25 frs — Abonnés: 13 fr. 50 — Lecteurs: 50 frs  
Port: 1 fr. 75

## CONSTRUCTEURS FABRICANTS

### TRIOMPHE DES SEGMENTS AMEDEE BOLLEE AU CIRCUIT DE LYON

Ce sont des segments Amédée-Bollée qui étaient montés sur les motos de Monneret, vainqueur en catégorie 350 et 500 cmc. sur Monet-Goyon, et Kœhler-Escoffier, ainsi que sur la Terrot de Barde qui gagna en 175 cmc.

Ces trois victoires ont été remportées

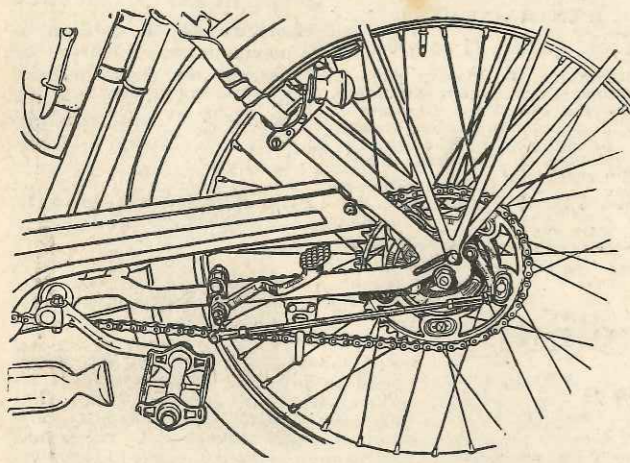
produit que je ne cessai de recommander à mes amis motocyclistes.

Avec mes remerciements, etc.

Jean RENON, à Luynes.

Ajoutons que les Etablissements Vertel, pour être agréables à nos lecteurs et leur permettre de faire un essai sérieux viennent d'établir un prix spécial pour traiter 60 litres de carburant.

Nos lecteurs le trouveront par ailleurs.



Le frein à pied  
Algy adaptable à  
tous les véloci-  
peurs et particulièrement indiqué  
pour les véloci-  
peurs modernes à  
pédales verrouil-  
lables.

avec des segments strictement de série, les mêmes que vous trouverez chez tous les agents des Segments Amédée-Bollée.

### GRANCHAMP CHANGE D'ADRESSE ★

Le réputé spécialiste de Peugeot qui a déjà rendu service à tant de lecteurs de *Moto-Revue* possesseurs de voitures ou voitures Peugeot, vient d'ouvrir un nouvel et plus vaste atelier à proximité de son ancien garage. Notez sa nouvelle adresse, elle vous sera utile un jour ou l'autre : 14, rue des Plantes. Le Kremlin-Bicêtre.

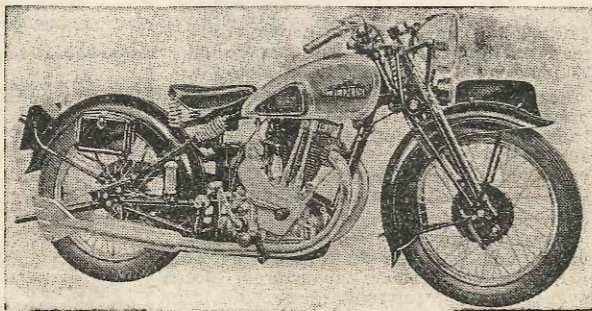
### LE NERVOGENE TIENT CE QU'IL PROMET ★

Les Etablissements Vertel nous communiquent la lettre suivante d'un de nos lecteurs :

Messieurs,

Je tiens à vous exprimer ma satisfaction pour votre produit Nervogène que je viens d'essayer et suis heureux de vous donner les résultats de cet essai : départs à froid étonnants, reprises en souplesse sans cliquetis à 15 à l'heure et en prise, moteur plus ardent et pourtant moins gourmand, pas de calamine à la bougie et aux soupapes qui sont à présent toujours grasses ; en un mot, un

La 350 cmc « New-  
Impérial » à sus-  
pension arrière. On  
voit, sous la selle,  
les ressorts de sus-  
pension.



★ CE SIGNE INDIQUE LES MAISONS DONT L'ADRESSE FIGURE DANS LES PAGES DE PUBLICITE.

### Avez-vous vu ?

Dans les pages d'annonces de la semaine dernière, il y avait beaucoup de nouveautés.

- Un nouveau piston.
- 2 motos 175 cmc.
- De nouveaux segments.
- 1 pistolet pour peinture.
- Un frein au pied pour vélomotour.
- Des tan-sad et repose-pieds divers.

Des adresses de spécialistes, éclairage, réparateurs de cadres, soudeurs aluminium, mécaniciens, etc...

Les pages de publicité de *Moto-Revue* constituent la meilleure revue des nouveautés. Les consulter attentivement, c'est vous tenir au courant de tout le mouvement motocycliste.

### PROLAC ET LES MOTOCYCLISTES

Dans un embouteillage, vous râchez un garde-boue... c'est la bûche, et divers points de votre moto neuve sont horriblement mis à nu... c'est évidemment loin d'être agréable comme aventure, mais pourquoi vous lamentez ? rien n'est plus facile que de remédier à cet état de choses, grâce à Prolac, la peinture au pistolet pour tous.

Il n'est pas besoin d'être adroit pour se servir de ce produit, très bon marché, puisque avec 17 francs vous pouvez transformer la couleur de votre moto !

La boîte peut d'ailleurs resservir plusieurs fois, et pour toutes les couleurs.



Ayez dans votre garage un bidon-pistolet « Prolac », car tôt ou tard, vous serez appelé à vous en servir.

Inutile d'ajouter qu'à part la moto, vous avez encore bien des applications pour « Prolac » : Sidecars, cyclecars, ailes de voitures, et en général tous objets émaillés.

La boîte pistolet livrée dans le commerce, peut s'adapter, suivant le cas, soit à une poire ordinaire, soit à une source quelconque d'air comprimé. Quoique plus coûteuse, cette dernière méthode est bien plus pratique lorsqu'il s'agit de peindre de grandes surfaces.

L'émail à froid employé est un produit Duco, et seul, ce nom suffit à en garantir la qualité.

# QUESTIONS ET REPONSES

Un choix de questions d'intérêt général reçues de nos lecteurs et leurs réponses. Toutes les questions doivent être adressées à l'éditeur, *Moto-Revue*, 12, rue de Cléry, Paris (2<sup>me</sup>) et destinées ou non à être publiées, doivent être accompagnées de 2 fr. en timbres pour les lecteurs et 0 fr. 50 pour les abonnés.

❓ J'ai l'intention de partir pour 15/20 jours faire du moto-camping en Suisse.

1° Est-il préférable d'avoir une seule moto 4/5 C.V. ou chacun la sienne ? Je n'ai qu'une P. 109 (175 cmc.).

2° Comme itinéraire, nous avons pensé suivre : Gien, Genève, Lausanne, Martigny, le Simplon, Lac Majeur, remonter au Lac des Quatre-Cantons, Interlaken, Berne, Neuchâtel.

Quel est le meilleur itinéraire de Gien à Genève, comme route permettant de gagner notre point d'excursion ?

Pouvez-vous nous dire ce que vaut notre projet de circuit ?

3° Comment passer en Suisse ?

Abbé Pierre HY, Lorris.

❓ Je vous prierais de bien vouloir me préciser ce qu'on entend par avance à l'allumage.

Moto F.N. 500 cmc. culbutée M. 67 attelée à un sidecar livraison. A la suite de plusieurs retours (pièdes foulés), je me suis inquiété de la position de l'avance, en regardant j'ai trouvé 10 m/m. plein retard (manette non tirée). J'ai écrit à F.N. qui m'envoie une fiche « Avance à l'allumage 47° ou 17 m/m. doit donner sensiblement l'allumage au point mort quand la manette est placée complètement au retard, c'est la position à adopter pour la mise en marche du moteur et il faut ensuite, dès que le moteur tourne, lui mettre au moins les 2/3 d'avance ».

Je ne comprends plus du tout. Les 2/3 de quoi ? 17 m/m. d'avance au plein retard et j'ai eu des retours épouvantables avec 10 m/m. !

Je leur avais demandé comme je l'ai lu dans « Questions et Réponses » de *Moto-Revue*, le Max. et Min. Je ne puis croire que 17 m/m. soient le plein retard ou je n'ai plus qu'à me faire blinder le pied !

Je la mets en route de la façon suivante : Un appel d'essence, je place en décompressant la soupape d'admission à l'ouverture et avec quelques m/m. de gaz, air un peu ouvert sans décompresser je donne le coup de kick. Est-ce une bonne façon ?

Louis VEZIER,

Bd Alsace-Lorraine, Amiens (Somme).

❓ Le renseignement fourni par votre constructeur est évidemment quelque peu obscur.

Il faut lire : avance à l'allumage 47° ou 17 m/m. (sous entendu à pleine avance), ce qui doit donner sensiblement l'allumage au point mort quand la manette est placée complètement au retard. Dès que le moteur est en route, il faut donner environ la moitié ou les 2/3 de l'avance, soit 12 m/m. 33. Nous vous signalons toutefois que la mise en route à plein retard (avance 0 m/m.) est problématique, le plus souvent il est

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

nécessaire de mettre environ le 1/3 de l'avance (6 m/m.).  
Votre procédé de mise en route est également satisfaisant.

❓ 500 cmc. Kœhler-Escoffier, type K.H.A. 1933.

1° Combien une chaîne primaire et secondaire peuvent-elles faire de kilomètres sans risque de casser (marque Brampton) ?

2° Combien cette 500 cmc. doit-elle consommer normalement en essence, je fais 140 kms. avec 5 litres, carburateur Amac E.6/011, aiguille au dernier cran du haut, gicleur n° 150, elle marche bien avec ce réglage, mais n'y a-t-il pas d'inconvénient ?

3° A quelle pression faut-il gonfler les pneus sur cette machine, à l'avant un 26 x 3,25 à stries longitudinales et à l'arrière 26 x 3,50.

VILLOT Georges,  
au Perrin, par Goncelin (Isère).

❓ La durée d'une chaîne est fonction de multiples facteurs : puissance du moteur, vitesse d'emploi de la machine, utilisation de cette dernière (par beau temps, ou en toutes saisons, ou emploi sur les routes goudronnées, ce qui réduit considérablement la durée des chaînes), graissage soigné... ou absence de graissage, solo ou sidecar, dimension de la chaîne, etc...

En moyenne, il faut compter 10 à 15.000 kms. pour la chaîne primaire et 15 à 20.000 kms. pour la chaîne secondaire.

Votre consommation devrait être normalement de 4 l. 1/2 à 5 litres aux 100 kms. Votre carburateur est mal réglé. Réglage correct : gicleur 150, aiguille au 4<sup>me</sup> cran en partant du haut, volet n° 4.

Pression à l'avant : solo 900 à 1.000 gr. Arrière 900 à 1.000 gr.

Tan-sad, arrière : 1.100 à 1.200 gr.

❓ Pour le réglage d'un moteur Blackburne Racing type B.M.A., l'attaque des soupapes. Combien de course avant le point mort haut faut-il que la soupape d'admission attaque le réglage pour marcher à l'alcool au Benzol essence. Donner le réglage en millimètre.

A  
DUCHE Antoine,  
rue de la Tannerie, Clermont-Ferrand

❓ Calage de distribution du moteur Blackburne 250 cmc. longue course 60 x 88.

AOA 21°  
RFA 63°  
AOE 49°  
RFE 22°

Avance allumage 40° pleine avance.

❓ Réglage très précis des soupapes par rapports au piston pour marcher au poids lourd.

Moteur Blackburne 500 cmc. culbutés Racing n° 871 type R.K. 3.

PECOQUE,  
av. du Moulin, La Varenne-St-Hilaire.

❓ Vous pouvez essayer deux réglages :

AOA : 18° 14°  
RFA : 62° 63°  
AOE : 60° 50°  
RFE : 27° 21°


Le premier vous donnera un meilleur rendement, le second une souplesse plus grande, encore que la différence soit très minime.

# LAMPE YVEL

REPLACE LE JOUR

POUR VOTRE MOTO

*toujours!*

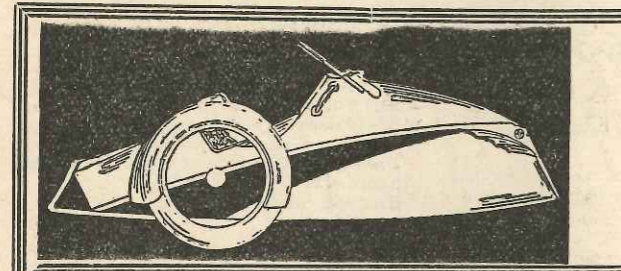


**Circuit de Lyon**  
175 cmc  
Premier **BARDE**  
sur **TERROT**  
350 cmc  
Premier **MONNERET**  
sur **MONET-GOYON**  
500 cmc  
Premier **MONNERET**  
sur **KOEHLER**  
AVEC **ESCOFFIER**

**Les segments**  
**Amédée Bollée**  
SEGMENTS TRAITÉS DE PRÉCISION  
Le Mans (France)

*N'oubliez pas que*  
**AUBIER & DUNNE**  
AVEC SES **50 RECORDS DU MONDE**

ses innombrables victoires dans toutes les épreuves est le seul moteur de vélomoteur ayant indiscutablement fait ses preuves.  
**ST-AMAND-LES-EAUX (Nord)**



**CIRCUIT MOTOCYCLISTE DE VITESSE DE LYON**  
Nouvelle victoire d'Imperial :  
Sidecars 600 cmc. : 1<sup>er</sup> L. Moschetto, Saroléa  
— — — : 2<sup>me</sup> Guasco, Terrot  
Tous deux sur sidecar « Imperial »  
Agent de la Région Parisienne :  
**VOIVENEL**, 46, Rue des Orteaux, 46 — PARIS - 20<sup>e</sup>  
**SIDECAR IMPERIAL**  
**M. MARMONNIER**, 21 bis, Rue Martin - Combret, LYON  
TÉL. VILLEURBANNE 73-21

Tous les Segments, Soupapes, Pistons pour  
**MOTOS**  
Spéc. de Réglages moteurs toutes Marques  
Délais 24 h. Prix imbattables  
**A. AUPIC & R. SINN**, 9, Rue Waldeck-Rousseau.  
PARIS (17<sup>e</sup>)

Établissements **TRON** et **BERTHET**  
Pont St-Pierre (Eure)  
Motocyclistes exigent  
**La Confortable**  
**6 B IDÉALE-DUNLOP**



Tirage par enroulement le plus pratique, la plus simple. Se monte indistinctement à droite ou à gauche.  
La pièce **35.))**

**ROIGNÉES TOURNANTES POUR MOTOS**  
**ROLEO**

Réclamez-la à votre fournisseur habituel ou à défaut aux  
**Etablis. ROLLET** 64, rue de la Folie-Méricourt - PARIS (XI<sup>e</sup>)  
Catalogue accessoires, genouillères, amortisseurs, repose-pieds, courroies, outillage "King Dick", clés à molette, clés à tubes, dérive-chaines, pompes et raccords "Bluemels", etc. adressé sur demande.

**VENTE A CRÉDIT** La plus puissante organisation de ce genre  
crédit de 12 à 18 mois  
Toutes les grandes marques de motos, vélomoteurs et vélos  
SALON D'EXPOSITION DE 1.000 M. CARRÉS — Choix Considérable en Magasin — Livraison Immédiate  
Dépôt important de la marque **MOTOBÉCANE**, plus de 500 machines à votre disposition  
Vélomoteurs **BABY DAX** -- Achats et reprises de Motos toutes marques, paiement immédiat -- Sidecars -- Réalésage de cylindres en 24 heures  
Ouvert le dimanche matin **Établ. BONNET**, 172, Avenue Edouard-Vaillant Accessoires, Pièces détachées  
Téléph.: **MOLITOR 15-46** **BILLANCOURT** (Seine) (Métro: Billancourt) Pneumatiques, Réparations

## 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<sup>o</sup> Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 % ; 2<sup>o</sup> Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer ; 3<sup>o</sup> 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 vendeurs, 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.

**BSA**  
Pour vendre, acheter, échanger consulter d'abord :  
**A. DUBOIS**  
Agent Officiel  
Recordman Bol d'Or  
Crédit - Reprises  
aux meilleures conditions  
56, Rue Aristide-Briand, LEVALLOIS  
Tél. Péreire 19-73

**MOTOS A VENDRE**  
**OCCASIONS**  
Le plus grand choix de motos de Paris, vendues avec garanties. Crédit 12 mois.  
**MOTOS COMPETITION**  
Terrot 500 Jap, cadre berceau . . . . . 3.500 fr.  
Terrot 350 cmc. Monotube dern. mod. . . . . 4.500 fr.  
Saroléa 500 cmc., type Grégoire Racing, très rap. 6.500 fr.

**BORGO LES PISTONS DES RECORDS**  
Rectification des Cylindres  
TOUS MODÈLES DE PISTONS  
34, Avenue du Roux  
Porte des Terres  
**NEUILLY-SUR-SEINE**  
Téléphone Maillot 55-55  
(21 gnes groupées)

**Saroléa** 500 Supersport ét. nf, gar. 5.000 kms, ég. compl. 125 kmh. Bérard, Entrepreneur, Châlons-sur-Saône.  
**Zundapp** 500 cmc., en parfait état . . . . . 5.800 fr.  
**Saroléa** 600 cmc., 4 vit. sélect. équipement compl. montr. compt. . . . . 4.600 fr.  
**Ariel** 500 cmc. 4 vit. sélect. . . . . 3.900 fr.  
**Zundapp** 4 cyl. ét. neuf, av. gar. 6 mois . . . . . 8.500 fr.  
**Gnome-Rhône** 750 cmc., type X, sortie février 1937, compl. équip. sélect. . . . . 7.950 fr.  
**Norton** 500 cmc., sélect. 4 vit. ét. nf . . . . . 4.500 fr.  
**Gillet-Herstal** 350 cmc. culb. 4 vit. sélect. très b. ét. 3.600 fr.  
**Sidecar Précision** sport état neuf . . . . . 2.100 fr.  
**Latscha**, 16, r. Auguste-Bailly, Asnières (Seine).

**BMW ZUNDAPP**

**MOTOS**  
Terrot 4 C.V. latér. équipée . . . . . 1.600 fr.  
Terrot 350 cmc. culb. 2.500 fr.  
New-Map 350 cmc. latér. mot. Mag équip., état imp. 2.800 fr.  
Motobécane, 4 C.V. culb. ég. bon état . . . . . 2.800 fr.  
Gnome-Rhône 4 CV. latér. bon ét. équip. . . . . 2.800 fr.  
Motobécane 500 latér. sélect. . . . . 3.000 fr.  
F.N. 500 cpc. latér. très bon état . . . . . 3.500 fr.  
Motosacoche 350 cmc. 4 vit. nve, sold. . . . . 5.500 fr.

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

**Peugeot** 4 C.V. culb. et F.N., 4 C.V. équip. bas prix, apr. 17 heures, sauf samedi et dim. Daniel, 6, rue Jules-Ferry, Ivry-sur-Seine.  
**Peugeot** P. 105, mot. revis. pneus neufs, tan-sad, malle ar. équip. 2.400 av. gar. Auveray, 23, rue du Soleil, Métro Fêtes.  
**Gnome-Rhône** C.V. 2, 2.500 fr. Bernard, 5, rue de Sézanne, Epervay (Marne).  
**Belle Terrot** 4 C.V. lat. équipée . . . . . 1.900 fr.  
**Peugeot** P. 108, Rally 1935, email gris équip. . . . . 1.600 fr.  
69, rue des Prairies, Paris, 20<sup>me</sup>.

**F.N. B.S.A.**

**SIDECARS**  
Terrot 500 cmc. 4 vit. bien équip. side Bernardet grand rout., cap. trs bon ét. 6.000 fr.  
B.S.A. 500 Etoile Bleue équip. Bernardet grand sport très bon état . . . . . 6.500 fr.  
**Peugeot** 515, 500 culb., 4 vit. sélect. équi. Bernardet grand rout., et. nf . . . . . 6.800 fr.  
**Terrot** 500 R.S.S. 4 vit. sélect. avec side Vannod V. 8 état neuf . . . . . 7.000 fr.  
A. Dubois, 56, rue Aristide-Briand, Levallois.

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

**Sides PRECISION**  
**REPRISES TOUTES MOTOS**  
**Occasions garanties 6 mois**

**Motosacoche** 500 Jubilé, montre, compt. éclr. Bosch, Delco présentation impeccable, Gombert, 11 et 13, passage Thierre, Paris, Bastille.  
**B.S.A.** 350 culb. ent. équip. mécanique en parf. état, Terigi, 136, rue de Tocqueville, Paris.  
**B.M.W. R.** 16 com. neuve, de 18 à 20 heures, Boireau, 1, rue de Rouen, à Paris.

**TERROT**  
Exposition Vente Achat  
**LA GAMME COMPLÈTE MOTOCONFORT**  
**CRÉDIT -- REPRISES**  
aux meilleures conditions  
**Moto - Bastille**  
6, boul. Richard-Lenoir, Paris  
Roq. 23-25

**Part.** vend Peugeot 350 culb. sortie 1934, très bon ét. serv. chrom. Cicca, compt. bitotat. Jaeger, tan-sad, 2.400, soir et prendre rendez-vous, Barré (Garage), 11, rue Eugène-Varlin, Paris, 10<sup>me</sup>, tous les jours.  
**Terrot** 350 éclair. accu bon ét. 2.200. Vélo 1/2 ballon 3 vit. 2 fr. tamb. éclair. 500 fr. Barthélemy, 48, rue Auguste-Lançon, Paris, 13<sup>me</sup>.

**Crédit unique et Escompte au Comptant**

**ACCU Huitric**  
Chez **PERRIN** occasions revisées garanties  
**TERROT**  
50, Av. Ed.-Vaillant, Boulogne

**PNEUS**  
600x55 tringle depuis 33 fr.  
25x3,00 — — 70 »  
26x3,50 — — 92 »  
27x4,00 — — 105 »

**Dollar** 5 C.V., arbre éclr. électr. 125 kmh. 2.500 fr. Cozranu, 18 ter, rue Bonnet, Paris, 18<sup>me</sup>.  
**Motobécane** 500 cmc., 4 vit. sélect. au pied, ét. nf, Meistère, 1, rue Paul-Delaroche, Paris, 16<sup>me</sup>.

**LATSCHA**  
16, Rue Auguste-Bailly  
ASNIÈRES  
à 150m de la gare d'Asnières  
Tél. GRÉSILLONS 17-93

**MOTO-HALL** 78, Av. des Terres  
PARIS  
**MOTOBÉCANE-TERROT**  
Gillet-Herstal et autres marques  
Sidecars  
COMPTANT -- CRÉDIT -- ÉCHANGES  
Révisions - Répar. - Acces. - Pièces

**PNEUS SPÉCIAUX** pour  
DIRT-TRACK et MOTO-BALL  
**DEMANDEZ NOS TARIFS**  
**Les Docks du Pneu**  
387, Rue de Vaugirard, 387  
PARIS (XV<sup>e</sup>)  
Vaugirard 41-42

**PIECES DÉTACHÉES DRESCH**  
Ecrire Usine DRESCHMOTOR  
CHARAMANDE (S.-et-O.)  
pour PARIS, 19, rue Violet (XV<sup>e</sup>)  
**MOTOBÉCANE**  
Nouv. Mod. "SUPE-CLUB" en magasin  
Pièces détachées - Crédit - Reprise  
LEYRIS, 97, r. de l'Isle - Ag. Régionale  
**MARSEILLE**



**TERROT**  
**R. LAVERGNE**  
 MÉCANICIEN - SPÉCIALISTE  
 5, Rue Félix Faure, VINCENNES  
 près gare Marchandises Tél. DAUMESIL 00-32  
 ACHATS - ÉCHANGES - RÉPARATIONS TOUTES  
 MARQUES - ACCESSOIRES et PIÈCES DÉTACHÉES  
 Dépannage rapide - Soudure autogène

Dresch 350 bon état. Bas px, Couderc, 62, rue Saint-Denis, Montreuil (Seine).

Gnome-Rhône 350, réserv. ent. tt équip. parf. ét. 2.200 fr. Humbert, 183, av. du Roule, Neuilly (Seine).

Rudge 500 cmc., type T.T. 4 soup. 4 vit. sélect. très rapide, 4.000 fr. Guyonnet, 52, rue de Pontoise, Bezons (St-et-O.). Fer, reprise bonne 350 ou 500 culb.

Dax 350 cmc. culb. 2 tub. tté équip. ét. nf, gar. 3.000 compt., à vend. cse achat side. Mille-rieux, 175, rue Constant-Roquelon, Vitry (Seine).

Part. vend. 500 latér. Terrot Delco 2.000 fr. équip. Jacquemin, 55, rue du Coq-Gaulois, Pavillon-s.-Bois (Seine).

A.J.S. 500 cmc. arbre à came, ét. mécan. parf. 2.300 fr. Vis. tous les jours à 18 heures, 22, rue des Saules, Paris, 18<sup>me</sup>.

Monet-Goyon 350, M.G. 35, parf. ét. 1.700. Chardine, 39, r. Boissière, Paris, 16<sup>me</sup>.

Urgent 350 René-Gillet parf. ét. tous les jours à part. 14 h. Mme Thérèse, 18, rue Ligner, Paris, 20<sup>me</sup> (Métro Bagnolet).

Köhler 500 A.C.T. équip. 2 échap. 2.900 fr. Luzy, 46, rue du Mont-Valérien, Suresnes, après 18 h et dim. matin.

Peugeot P. 107, 350 cmc., t.-sad, excel. ét. écl. 3.000 fr. Gnome-Rhône Major der. mod. com. nf, tan-sad., tous acces. 4.500 fr. 1, rue de L'Arrivée, Paris, 15<sup>me</sup>.

Vente à crédit, la plus puissante organisation de ce genre, 12 à 18 mois de crédit. Motos, Vélocars, Accessoires, ttes marques, Salon d'exposition de 1.000 mètres carrés, le plus important de la région, choix considérable en Motobécane, plus de 500 machines à votre disposition, choix important en occasion, livraison immédiate en toute la France, vélocars Baby-Dax, réalisation de cylindres, exécution en 24 h. Achat, Echange, Reprise, Ets Bonnet, 72, av. Edouard-Vaillant (Seine). Ouvert le dimanche matin (métro Billancourt).

**TERROT**  
 Concessionnaire Exclusif  
**J. LÉGER**  
 TOUTS MODÈLES EN MAGASIN  
 Toutes pièces détachées  
 - Atelier spécialisé -  
 Ouvert les dimanches matin  
 4, Gde-rue - St-Maurice, Pt-Charenton  
 Téléphone : Ent. 20-59

Supprime le cliquetis et la calamine.  
 Super-lubrifiant d'une efficacité inconnue à ce jour, il permet une compression parfaite grâce à l'élasticité absolue des soupapes et des segments, et fait récupérer 65 % de la puissance absorbée par les frottements.  
 Contre 6 frs, timbres ou mandat, envoi franco de 3 Flacons-dose pour 60 litres de Carburant.  
 Et. VERTEL, 11, rue de l'Arc-de-Triomphe PARIS 17<sup>e</sup>

LE SUPERLUBRIFIANT CATALYTIQUE FRANÇAIS  
**NERVOGENE**  
 STABILISATEUR DES MÉLANGES ESSENCE ALCOOL

**Le piston "YM"**  
 (en métal traité)  
 est une révélation !!!  
 PAS de RODAGE, PAS de GRIPPAGE  
 Demandez-le aux  
**Établissements M. MINOT**  
 27, rue Brunel, PARIS (17<sup>e</sup>)  
 Tél. Galvani 50-72

RECTIFICATION DE CYLINDRES  
 Vilebrequins, embiellages, etc...  
 PIÈCES adaptables à toutes motos

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

**DEPREZ**  
 187, rue Armand Silvestre  
 COURBEVOIE, près d'Asnières  
 Tél. : Défense 07-01

**PEUGEOT - TERROT**  
 Gnome-Rhône et toutes marques  
 sidecars Buffler, etc.  
 Comptant, crédit, reprises,  
 occasions - Réparations -  
 Pièces détachées.  
 Succursale : Paris, 7, rue Mes ay  
 Ouvert dim. et fêtes toute la journée

**NAVILLE FRÈRES**  
 Construction de ROUES  
 pour motos, autos, avions,  
 canoës, etc. - Roues caout-  
 choutées pour tous chariots  
 Réparations - Transformations  
 Vingts ans d'expérience

25, Rue  
**BEZOUT**  
 EXPÉDITIONS

PARIS - 14<sup>e</sup>  
 COBELINS 73-08  
 MÉTRO - ALÉSIA  
 EN PROVINCE

Les plus beaux  
**Cyclecars**  
 d'  
**Occasion**  
 se trouvent chez  
**Darmont**  
 41, Rue Jules-Ferry  
 COURBEVOIE  
 Tél. Défense 05-25

Une visite est de rigueur  
 pour fixer votre choix

Visibles  
 le Samedi jusqu'à 18 heures

**GALETS**  
**D'EMBIELLAGE**  
 Cotes normales et  
 cotes Réparations

**AIGUILLES**  
 Tous roulements  
**Stocks Importants**

MM. Les réparateurs sont  
 priés de réclamer notre  
**NOTICE SPÉCIALE**  
 avec toutes cotes réparations

Les Applications du Roulement  
 2, Rue Bréguet - Paris XI<sup>e</sup>

Vous aurez grande  
 satisfaction avec la  
**4/5 cv Danvignes**

**Sport - Vitesse - Confort**  
 4 roues ind. - 110 à l'heure  
 Reprise en compte motos, side car  
 Créd. 18 mois - Essais 1. samedi  
**DANVIGNES et Cie**  
 6, Bd Richard-Lenoir - XI<sup>e</sup>

Revendeurs demandés

Vélocar Alcyon à chaîne et débray. bon ét. de marche, 200 fr. Dimitri, 8, villa des Charmilles, Paris, 15<sup>me</sup>.

Occasion révisées et gar. crédit, reprises. Perrin, 50, av. Edouard-Vaillant, Billancourt.

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

**MOTOS A VENDRE**  
 Le plus grand choix de Paris, Motos d'occas. garant. vendues à crédit. Facilités d'échange.

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

**ECHANGES**  
 Aux meilleures conditions ttes motos ou sides.

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

Vélocar Monet-Goyon 2 vit. débrayage, écl. bon état, 700 fr. Pâtisserie, 26, avenue de la Gare, Sainte-Geneviève-des-Bois.

Royal Enfield, 5 C.V. culb. 2 tubes accu, compt. tan-sad impecc. bas prix, 6, rue Rottembourg, 12<sup>me</sup>.

Motobécane bloc 5 C.V. lat. accu, t.-sad impecc., OT, 6, rue Rottembourg, Paris, 12<sup>me</sup>.

Terrot 5 C.V. latér. réserv. et sélec. accu, parf. André, 6, rue Rottembourg, Paris, 12<sup>me</sup>.

Terrot 175 cmc. dble échappement ..... 1.200 fr.  
 Peugeot P. 110, dernier modèle ..... 1.600 fr.  
 Motobécane 4 C.V. grand tuxe ..... 2.200 fr.  
 Monet-Goyon 350 culb. 4 vitesses ..... 4.000 fr.  
 Gillet Herstal 500 culb. side Bernardet ..... 4.500 fr.  
 Darmont-Spécial 3 vitesses culb. marc. AR., mise en route à l'avant, ét. nf ..... 6.500 fr.  
 Crédit, reprises, motos en compte. Ouvert le dimanche. Ségur 51-67, 33, rue Gergovie.

**MOTOS - DANTON**

Agent **MONET-GOYON**  
 B.S.A. **MAGNAT-DEBON**  
**KÖHLER-ESCOFFIER**  
**PRESTER-JONGHI**  
**SIDE BUFFLER**

Grand choix de motos d'occasion  
 RÉVISÉES et GARANTIES  
 ÉCHANGE - CRÉDIT  
 Service réparations et dépannages

**M. GRATECAP, 14, r. Danton**  
**Levallois - Tél. Péreire 19-11**  
 Ouvert Dimanche et Fêtes

LA 500 M 38  
**Marc - Jap**  
 à culbuteurs enfermés à circulation d'huile, carter sec, graissage automatique des soupapes, culbuteurs et soupapes enfermés sous carter.

**BOITE ANGLAISE**  
 4 VITESSES  
 Sélecteur au pied  
 Cadre double berceau  
**135 6.975 fr.**  
 l'heure

**MOTOS MARC**  
 98, Avenue Philippe-Auguste - Paris (11<sup>e</sup>)  
 Catal. contre 1 fr. 50 en timbre.  
 Livr. toute la France

**SIDECARS**  
 René-Gillet 750 cmc., susp. arr. grd bi-pl. Parf. ét. 2.400. Mala, 35, rue Blanchard, Châtillon-sous-Bagneux (Seine).

A profiter sidecar Belgian F.N., 500 cmc., culb. Excel. ét. mot. révis. prix 2.500. S'ad tous les jours, à part. de 18 h. 30, 1, av. Aristide-Briand, Gentilly. Escalier Q, porte 258.

Royal-Enfield 500 cmc., 35, 4 vit. sélect. 3.900 fr. Side sport, ensemb. ou sépar. 900 fr. 8, rue Stanislas-Meunier, Paris, 20<sup>me</sup>.

Sidecar ét. nf, 1.000 fr. Hecheudorn, 129, bd de Charonne, Paris.

Side 500 cmc. D.S. Malterre très bon état, 3.000. Café, 8, imp. Saint-Sébastien, Paris, 11<sup>me</sup>.

Carrosseries mono et bi-pl. en tandem ou côte à côte, et châssis de sidecars de ligne et conception modernes, robustes et légers, fabriqués en série pr motos 350 à 1.000 cmc. à des px imbattables. Reprise. Poinard, 3, r. Laroche, 31, r. de la Gaîté, 14<sup>me</sup>.

Side Magnat-Debon, 5 C.V., culb. bloc. accu. compt. tan-sad, OT, 6, rue Rottembourg, Paris, 12<sup>me</sup>.

**CYCLECARS ET VOITURES**

5 C.V. Rosengart garant. Revisées depuis 3.500 fr. Duriez, spécialiste Rosengart, 66, av. Emile-Zola, Paris. Crédit, reprises motos.

Chenard cond. 10 C.V., 5 pl. 31, tolée ronde, tr. bon état, à vend. bas prix, reprend. moto 350. Monet-Goyon de préférence, Debruyse, 106, rue Nationale, Paris, 13<sup>me</sup>.

Fiat 10 C.V. bon ét. pneus nfs et bat 6 roues, 2.800 fr. v. sam. dim. et tous les jours, 18 h. Ring, 5, rue Troyon, Sèvres (S.-et-O.).

ACHETEZ  
 directement  
 votre huile de  
 graissage  
 chez un  
 importateur  
 d'Amérique

**ENELCO**  
 MOTOR OIL

Au lieu de 20 fr. le bidon, à qualité égale, versez frs 48. à notre compte postal Bordeaux 153-917 pour recevoir franco 3 bidons de 2 litres, 5 pour 78 fr. QUALITÉ GARANTIE 9, Place Jean-Jaurès BORDEAUX

**MOTOBÉCANE**  
 Tous Modèles  
 en Magasin

Pièces détachées d'origine  
**CRÉDIT - REPRISÉS**  
**Norbert BONDU**  
 Agent exclusif  
 22, r. J.-Jaurès  
**NANTES**

Type garde-boue Se fait pour porte-bagages - Réglable à volonté.  
 30, rue de la  
**Rose igts R. Merat, Procecion**  
**SURESNES (Seine) Tél. Lanch. 18-86**

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

**AUBIER-DUNNE**  
 1 et 2 Vitesses  
**SACHS**  
 2 vit. **GEM**  
**L'AUTOMOTIONNETTE**  
 A CULBUTEURS  
 32 Bd du Temple, PARIS

**EN RECLAME**  
**VÉLOMOTEURS S. D.**

MONOVITESSE MOT. AUBIER DUNNE ..... 1.975 Frs  
 2 VIT. AU PIED, MOT. GEM. CULBTEUR ..... 2.450 Frs

**PNEUS NEUFS GARANTIS**  
 600x55 : 38 fr. - 25x3 : 70 fr. - 26x3,5 : 90 fr. - 27x4 : 100 fr.  
**PIÈCES DÉTACHÉES : AUBIER, INDIAN, HARLEY**  
**HUILE DE RICIN les 2 Litres 18 Frs**  
**METRO BASTILLE**  
**RÉPARATIONS DE TOUTS MOTEURS ET BOITES DE VITESSE**  
**MALTERRE, 13, Rue Biscornet, PARIS - Tél. DID : 55.38**

**HARLEY-D**  
 Agence Officielle  
 12, r. Picpus - Paris-12<sup>e</sup>

Pédale de  
 Frein pour  
 vélocar  
**ROBINET**  
 réserve d'essence  
 avec clef anti-v.

55 frs  
 En vente chez constructeurs et agents

Pour tous renseignements :  
 ALGY, 12, rue de Villeneuve  
 ALFORTVILLE (Seine)  
 Téléphone : Entrepôt 19-23  
 50 frs

**MOTOBÉCANE**  
 Pour vos réalésages !!  
**Pièces motos et accessoires**  
**ADRESSEZ-VOUS AUX**  
**Etabl. C. L. UTILIA**  
 10, rue Ach.-Martinet, Paris 18<sup>e</sup>  
 (Mont. 22.49)  
 Pièces pour Aubier - L.M.P. - Jack Sport - Chaise - Bridier - Staub, etc  
 Contrage de tubes, pignons, chaînes tous modèles.  
 Les meilleurs prix

**EN RECLAME**  
**VÉLOMOTEURS S. D.**

**SILENCIEUX WILMAN**  
 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup> au dernier concours  
 et 3<sup>ème</sup> au concours de SILENCIEUX DU T.C.F.  
 6 et 8 RUE DE DIEPPE A COURBEVOIE  
 TEL. DEP. 19.65

**SAINTE-PAUL MOTOS**  
**TERROT**  
 Reprise et réparations toutes Marques  
 Tous accessoires - Mise au point par spécialistes

**A. HALHOUTE**  
 19, Rue Charles-V - PARIS  
 Métro St-Paul - Tél. Archives 87-51  
 Permanence du M. G. de Paris

**ECOLE DE MOTO**  
 Maison fondée en 1884

**REVISIONS**  
**RÉPARATIONS**  
**MISES AU POINT**  
**VENIN**  
 ex-mécanicien  
 de MONNERET  
 254, Boulevard Saint-Denis  
 COURBEVOIE

**CHEZ GARREAU**  
**EXCELSIOR - NEW-IMPERIAL**  
 Motobécane - Terrot  
 Toutes pièces et accessoires anglais  
 22, Rue Robert-Lindet, 22 -- Paris  
 Métro : Convention Vaugirard 07.09  
 Toutes motos récentes d'occasion  
 Achat - Echange

Part. vend. son B.N.C., 6 C. V. Ruby, grand sport, décapot. mot. juste rodé, occas. unique, px 7.200, vend. pour cse de maladie, pour vis. et ess. tous les jours de 8 h. à 18 h., Laverge, 11, rue du Delta, Paris, 18<sup>me</sup>. (Tél. Trud. 42-97).

Darmont spécial tout équipé cme neuf, 2.600. Baudry, 18, av. du Maréchal-Pétain, Blanc-Mesnil.

**ON DESIRE ACHETER**  
 Achat toutes motos, sides, Perrin, 50, av. Edouard-Vaillant, Boulogne-Billancourt.

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

Achat maximum motos récentes, sides, vélocar. La Moto Rénovée, 58, rue Amelot, Paris.

Achète motos anglaises, B.S. A., Norton, etc. Paiement comptant, Dessin, 73, quai du Point-du-Jour, à Billancourt (Seine).

**ECHANGES**  
 Reprises motos et sidecars en échange de Rosengart (12.980 fr.), ou Simca (11.900 fr.) neuves et occasion. Rien à payer comptant. Crédit 18 mois. Concessionnaire, 71, rue de Dunkerque, Trud. 83-96.

**DIVERS**  
 2 Casques F.N., entrée 55-59, malle AR moto, 2 sacs caval. Ecr. Mathe, 4, rue du Pré-de-l'Arche, Neuilly-Plaisance.

Vend. av. 50 % de réduction ou échang. protégé - jambes porte-bagage no 14 V. et W. pompe Técal. auto type T. cric, etc. Picart, 193 bis, Champs-Elysées, Le Perreux (Seine).

**G. AUGOYAT FILS**  
 8, Avenue Dorian, 8  
**PARIS (XII<sup>e</sup>)**  
 (Métro : Nation)



**CHROME-CUIR,** 38, RUE DU CHATEAU-D'EAU, PARIS X<sup>e</sup> - Tél. : Botzaria 73-37

Magasins et Ateliers au 1<sup>er</sup> étage, ouvert le samedi toute la journée  
 Tout l'équipement motocycliste pour hommes et dames  
 Créations nouvelles pour la saison de blousons en suédoise et en toile

Vêtements sur mesure, Tous modèles sur demande

Tous les vêtements sont fabriqués dans nos ateliers avec des cuirs 1<sup>er</sup> choix et aux prix les plus bas.

Catalogue illustré adressé gratuitement sur demande



Garage pour motos, 35 fr. par mois. Ouvert toute la nuit, 23, rue Pascal, Paris.

**OCCASIONS**

Vie cuir, assouplit, imperméabilise et remet à neuf tous les cuirs, 7 et 12 fr. la boîte. Réparation : Faites vos envois en colis postal, 81, rue Saint-Maur, Paris. Tél. Vol. 01-49.

**PHOTOGRAPHIES**

Occasions appareils photo, jumelles de campagne, échanges, affaires avantageuses, Albert, 12, bd Saint Martin, Paris, 10<sup>me</sup>.

**DERNIÈRE HEURE**

Monocar solde à px intéressants : 1 voiture : 1 voiture d'essai monoplace 4 roues, 175 cmc., allure très sport ; 1 voiture de démonstration cme nve, av. garantie. Monocar, 71, rue de Paris, Herblay (S.-et-O.).

MOTOBECANE CLUBMAN 350 cmc., voir les nouveaux modèles à l'Agence Motobécane, 22, rue Robert-Lindet, Paris, Vaug. 07-09.

TOUTES pièces pour Norton, Rudge, New-Imperial, Scott, Excelsior, Garreau, 22, rue Robert-Lindet, Vaug. 07-09.

NORTON 350 Internationale Racing culasse all. bronze ressorts pincettes, jantes chromées, boîte T.T., guidon amortisseur, réelle occas. Garreau, 22, rue Robert-Lindet, Vaug. 07-09.

**LA TABLETTE**



fait d'un carburant un SUPER-CARBURANT, et les résultats suivants, garantis par les meilleures références, sont pratiquement obtenus :  
 1<sup>o</sup> Suppression de la Calamine.  
 2<sup>o</sup> Economie d'essence 10 à 20%.  
 3<sup>o</sup> Economie d'huile 20 à 40%.  
 4<sup>o</sup> Départ instantané même par temps froid.  
 5<sup>o</sup> Réparations extraordinaires.  
 6<sup>o</sup> Moteur plus souple et chauffant moins.  
 7<sup>o</sup> Augmentation de puissance, surtout en côte.  
 8<sup>o</sup> Suppression du cliquetage.  
 9<sup>o</sup> Huilage des hautes 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° -- Envoyez 6 frs en timbres ou mandat (C. C. P. Paris 1642-40) à CARBOHYD, 111, Bd Magenta, PARIS-10<sup>e</sup> vous recevrez 2 tubes d'essai pour 100 lit. d'essence.

NORTON 500 O.H.V., 1936, 4 vitesses, sélecteur carter bain d'huile, réservoir T.T., jantes chrom., guidon amortisseur, éclair. Garreau, 22, rue Robert-Lindet, Vaug. 07-09.

NEW-IMPERIAL suspension arrière, bloc moteur tous modèles en magasin, reprises et crédit. New-Imperial, 22, rue Robert-Lindet, Vaug. 07-09.

EXCELSIOR-MANXMAN 250 cmc. Racing, gagnante de plusieurs courses et tous modèles Excelsior, 22, rue Robert-Lindet, Paris, Vaug. 07-09.

Lunettes masque angl. cuir doublées fourrure, verres Triplex, 75 fr. Garreau, 22, rue Robert-Lindet, Vaug. 07-09.

SIDECAR BERNARDET sport comme neuf. Garreau, 22, rue Robert-Lindet, Paris, Vaug. 07-09.

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

Darmont spécial culb. dern. mod. échange contre moto ou side. Gros, 33, rue Gergovie, Paris.

Moto Ravat 175 cmc., ét. nf. b. occ. vis. ts les jrs, chez M. Lamy, 15, r. Boulay, 17<sup>me</sup>.

AGENCE OFFICIELLE  
**SAROLÉA BELGIAN**  
 Stock complet de Pièces détachées  
 NEUF, OCCASIONS, COMPTANT, CREDIT  
 Atelier spécial de réparations  
 F. DELAUNAY,  
 62, rue Rochechouart, PARIS  
 TRUdaine 15-95

Avant d'acheter un sidecar consultez les sidecars **ROY** qui sont les plus avancés en modernisation, les moins chers  
 Sidecars légers pour toutes cylindrées  
 36, Rue de Bordeaux - Maisons-Alfort  
 Tél. Ent. 29 70

**EXIGER LA MARQUE**  
 des spécialités qui vous offrent la garantie Echange chez l'agent et commissionnaires V.V. 5, r. Franklin - Pré-St-Gervais (Seine)

Réparations - Transformations  
**LORMEAU**  
 21, rue de Tlemcen - PARIS-XX<sup>e</sup>  
 Agences : Gillet-d'Herstal, Peugeot, Motobécane, etc.  
 Occasions toutes marques  
 REPRISES - CREDIT

Toutes les pièces détachées  
**TOUTES RÉPARATIONS**  
**EXPERTISES** chez  
**BRIQUET** 24, rue Henri-Poincaré Paris-20<sup>e</sup> Mémil. 49-43

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

**HUILE DE RICIN** Pure raffinée  
**MOTORICIN**  
 9 fr. le litre par 10 litres, 9 fr. 50 par 5 litres. Franco toutes gares.  
 Mandat ou virement : compte postal 113-33 Bordeaux  
**ETAB. G. JUTARD, 7, rue des Marronniers, CAUDÉRAN**

6 Motos compétition du service des courses,  
 Monet - Goyon 175 cmc. Brooklands, 125 kmh., 2.400 fr.  
 Terrot 250 Racing, 142 kmh., ess.-benz., gagnante nombreuses épreuves comme nve. 3.800 fr.  
 Motosacoche 350 cmc., Jubilé, très vite, nomb. rec. 4.500 fr.  
 Motosacoche 500, A.C.T. 180 kmh. .... 6.500 fr.  
 T.T. 500 Jap, cyl. all., culasse bronze, étudiée pour records du monde, unique en France, bas prix. Reprises toutes motos et voitures en compte. Ferai crédit. Gros, 33, rue Gergovie, Paris.

B.S.A. 175 cmc. 2 C.V., oc. rare, Imbernotte, 1, r. des Acacias, Paris.

Automoto 350 lat. méc. parf. ét. peint. nve, t.-sad, eq. px 1.500 fr. R Guisez, 4, r. Coriolis, 12<sup>me</sup>.

A.V. Moto Gnome-Rhône 500 type V. 2 moteur plombé, roul. 2.000 kms., px intér. Sure, G. St-Pastour (Lot-et-Garonne).

Kœhler-Escoffier 500 culb. 4 vit. au pied roul. 10.000 kms. 4.000 fr. Bailly, 73, rue de l'Ourcq, 19<sup>me</sup>.

R.-Gillet 1.000 ent. eq. sus. AR, ét. nf, vend. ou éch. ctre moto moins forte, mais pressé. Pierre, 65, rue Fessart, 19<sup>me</sup>.

F.N. 350 lat. b. eq. ent. revis. 2.300 fr. Pierre, 65, r. Fessart, 19<sup>me</sup>.

Gnome-Rhône C.V. 2 4 vit. 1935, side Bernadet grd rout. 1 pl. 1/2 t. b. ét. Michaut, 37, r. Belfort, Clichy (Seine).

Darmont spéc. 3 roues, 3 vit. marc. AR, équip. luxe sort. janv. 37, cse dep. 8.000 fr. 74, r. Liberté, Caudéran (Gironde).

Rally 6 C.V. 2 pl. freins AV, cap. 2.700 fr. ou éch. ctre moto ou 3 roues. Ecr. Lenoir, 75, r. Bezons, Courbevoie (Seine)

5 C.V. Rosengart L.A. 2 peu roul. 2.750 fr. Paulin, 22, av. Paris, Fargniers (Aisne).

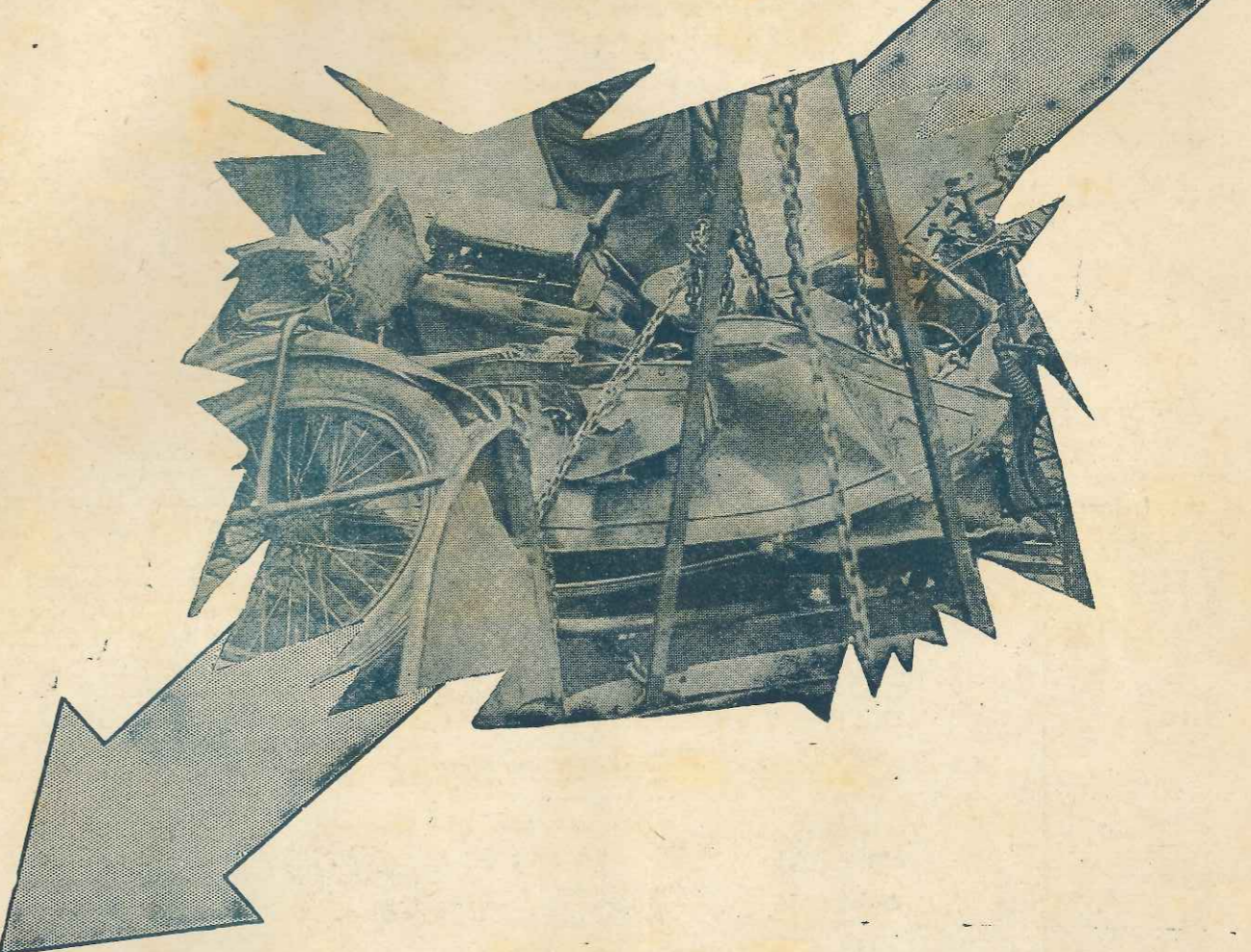
Particulier vd n'importe quel px 6 C.V. Amilcar grd sport, mécan. et pns nfs, amortis. Houdaille, cse dép. Urgent, Buisson, 50, r. Fessart, 19<sup>me</sup>.

Cherche Cyclecar 350 ou 500 cmc. culb. 2-3 pl. transmission card. ou chaîne, unique, parf. ét. gal. Lestourbeillon, Ferel (Morbihan).

Ech. cycles et acces. nfs ctre moto 350, 36, r. République, Creil (Oise).

350 bloc mot. culb. tte eq. Le Gall, 25, r. Lagille (métro Marcadet-Balagny).

*Ce qui importe.*

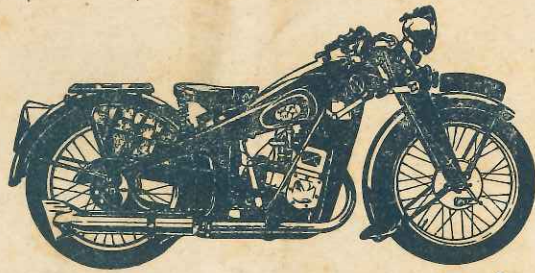


**C'EST D'ÊTRE ASSURÉ**

**A UNE BONNE COMPAGNIE**

NOUS INFORMONS NOS ABONNES QU'ILS PEUVENT BENEFICIER, PAR L'INTERMEDIARE DE NOTRE SERVICE D'ASSURANCE, DE TARIFS INTERESSANTS, AUX GRANDES COMPAGNIES DE PREMIER ORDRE, TELLE QUE : L'UNION, L'URBAINE, LE SECOURS, LES LLOYDS DE LONDRES, etc...  
 EN OUTRE, NOTRE SERVICE D'ASSURANCE ETEND SES OPERATIONS D'ASSURANCES A TOUTES LES BRANCHES : INCENDIE, ACCIDENTS DU TRAVAIL, MALADIE, VOL, BRIS DE GLACE, DEGATS DES EAUX, etc...

**LES ASSURANCES DES ÉDITIONS DE REVUES**  
 PARIS -- 12, Rue de Cléry -- PARIS



*vo*tre rêve vos désirs...

*tou*jours d'accord avec

*vo*tre budget,  
*vo*s disponibilités

*gr*âce à



# GNOME-RHONE

## GNOME-RHONE offre toutes facilités

aux acheteurs de l'un de ses modèles  
250 - 350 - 500 - 750 cc.

### MOTOS NEUVES

- 1° - Vente au **COMPTANT**
- 2° - Vente à **CRÉDIT 12, 15 & 18 mois**
- 3° - Vente au **COMPTANT** ou à **CRÉDIT AVEC REPRISE**

### MOTOS D'OCCASION

- 4° - Vente de Motos d'occasion **RÉVISÉES**  
et **GARANTIES**

PAR TOUS CES MOYENS LE CLIENT EST ASSURÉ D'AVOIR AUX  
MEILLEURES CONDITIONS DE PRIX ET DE PAIEMENT UNE MOTO  
**DE LA 1<sup>re</sup> MARQUE FRANÇAISE**



**SIÈGE SOCIAL:** 150, Boul. Haussmann, PARIS-8<sup>e</sup>    **VENTE:** 49, Avenue de la Grande-Armée. — **SUCCESSALES:** LILLE, 140, Rue Nationale. — LYON, 25, Avenue Jean Jaurès. — MARSEILLE, 185<sup>bis</sup>, Rue de Rome. — NANCY, 5, Rue St-Julien. — TOULOUSE, 6, Rue d'Aubuisson. — STRASBOURG, 2, Rue Sédillot. — ALGER, 41, Rue Sadi Carnot.